



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS  
202510007764671

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

Bogotá D.C., junio 13 de 2025

**Señor(a)**  
**LUZ ANGÉLICA VIZCAÍNO SOLANO**

Concejo De Bogota  
Calle 36 28a 41

Email: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)-[secretariageneral@concejobogota.gov.co](mailto:secretariageneral@concejobogota.gov.co)  
Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 16-06-2025 11:10:50

2025ER16495 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/PAULO ANDRES RINCON GARAY

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA

OBS: PROPOSICIÓN 713-2025

**REF:** Respuesta Proposición 713-2025

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:

**1. Sírvasse informar qué lineamientos ha emitido su entidad en materia de la gestión eficiente del tránsito de Bogotá.**

En el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene definidos 3 instrumentos de planeación que le apuntan a una movilidad más eficiente, con más innovación, tecnología y optimización. Estos instrumentos tienen como finalidad mejorar el bienestar de la ciudadanía y mejorar la toma de decisiones.

Los instrumentos son:

**1. Plan Maestro del Sistema Inteligente para la Infraestructura, Tránsito y Transporte:**

Consiste en un instrumento de planificación que aporta una hoja de ruta en consonancia con las necesidades identificadas en Bogotá D.C. en materia de servicios SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte) tomando como referencia normas técnicas internacionales, nacionales y distritales. Este instrumento se encuentra en etapa de formulación técnica y tiene previsto como objetivos preliminares los siguientes:

- Mejorar la experiencia de viaje de las y los usuarios en el sistema de movilidad mediante la integración y aprovechamiento eficiente de datos, garantizando una operación fluida y orientada a las necesidades de la ciudadanía.

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



- Establecer un ecosistema de gobernanza integral para el SIT, fomentando la articulación de actores estratégicos y la coordinación entre diferentes dimensiones territoriales.
- Incrementar la eficiencia operativa del sistema de movilidad a través de la implementación de tecnologías innovadoras y el análisis avanzado de datos, promoviendo soluciones que mejoren la capacidad, sostenibilidad y calidad del servicio.

## 2. Plan Integral de Gestión y Control Inteligente:

Este proyecto es la parte operativa del programa de Gestión Inteligente de la Movilidad, enfocada en desplegar tecnología y recursos humanos de manera estratégica y coordinada para mejorar la seguridad vial, la gestión del tráfico, el control de infracciones, la planificación de la movilidad en Bogotá y su región, todo ello basado en la recolección y análisis de datos precisos y oportunos. Los objetivos del plan son:

- Aumentar, actualizar y expandir la tecnología en vía (incluyendo la expansión del sistema de semaforización inteligente) a nivel regional, distrital y local para facilitar las actividades de gestión y control del transporte público, privado y de carga.
- Desarrollar un sistema tecnológico avanzado, modular, escalable e interoperable que permita el control operacional y la gestión de incidentes en tiempo real.
- Formular actividades de gestión y control basadas en tecnología para optimizar los procesos de recepción, asignación y atención, y promover el uso de información para planificar controles efectivos optimizando el personal institucional.
- Apoyar la definición de políticas de movilidad segura, sostenible y sustentable relacionadas directamente con la gestión y el control inteligente del sistema de movilidad.

## 3. Subsistema de Gestión de Activos de Movilidad - SGAM:

Este instrumento tiene como propósito integrar, articular y coordinar los procesos del sector de movilidad asociados a la gestión de activos de infraestructura vial para maximizar el valor de los mismos, de una manera consistente y sostenible en el tiempo, acorde con las metas estratégicas, y las necesidades de la ciudadanía. Actualmente se encuentra en etapa de diagnóstico y formulación técnica.

La formulación e implementación del SGAM busca atender los siguientes objetivos:



- Formular e implementar el subsistema de gestión de activos de movilidad como soporte del sistema de Movilidad urbano y rural que hace parte del Centro Estratégico de Movilidad (CEM), las redes (red peatonal, red de cicloinfraestructura y red vial), y las franjas funcionales que la componen en la ciudad de Bogotá D.C., en sus diferentes escalas.
- Crear las herramientas para mejorar la articulación interinstitucional desde la planeación, formulación, estructuración, diseño, construcción y operación de los proyectos de infraestructura vial del distrito.
- Identificar y establecer los sistemas, subsistemas, programas y herramientas que fomenten la gestión y creación de nuevas fuentes de aprovechamiento económico de los activos de infraestructura vial bajo el marco normativo del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, los diferentes decretos marco de aprovechamiento económico, así como lo dictaminado en los anexos normados del PMSS.

## 2. Sírvasse informar qué lineamientos ha emitido su entidad en materia de planes de gestión de la velocidad.

En relación con su solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad le informa que desde el año 2019 cuenta con el Programa de gestión de Velocidad, el cual ha orientado la implementación de múltiples acciones de infraestructura, control, pedagogía y comunicaciones en la ciudad.

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra actualizando este programa de acuerdo con las guías emitidas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la resolución 20233040025895, los Lineamientos para la Construcción de Planes de Gestión de la Velocidad y el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad.

Como parte de la estrategia de la SDM en la gestión de la velocidad, la Secretaría ha utilizado metodologías de priorización para intervenir puntos críticos por exceso de velocidad y siniestralidad, entre las que se destacan:

- Metodología Potencial de Víctimas Salvadas y Heridos Reducidos.
- Priorización de ubicaciones de radares para retroalimentación a conductores sobre velocidad.
- Metodología para la ubicación de cámaras en puntos de fotodetección aprobados por la ANSV.



Adicionalmente, como parte de la gestión de la velocidad en la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el **Estudio de límites de Velocidad** que surge como acción de tres instrumentos de planeación: **Plan de Movilidad Sostenible y Segura** en su artículo 72. *“Límites de velocidad. La Secretaría Distrital de Movilidad revisará y, en caso de ser necesario, ajustará los límites de velocidad de la malla vial de Bogotá D.C. de conformidad con la normatividad nacional para establecer las velocidades límites. La Secretaría Distrital de Movilidad priorizará la revisión de los límites de velocidad en aquellos corredores viales que por sus características o cifras de siniestralidad puedan implicar mayores riesgos para las y los actores viales.”*, **Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, que incluye el eje estratégico de Velocidades Seguras y el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”**, que establece como meta la realización de un estudio técnico sobre los límites de velocidad.

El enfoque del estudio estuvo determinado en dar cumplimiento a la **Resolución 20233040025995 de 2023** que adopta la metodología para el establecimiento de límites definida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En este sentido, la ciudad ha avanzado en el desarrollo de un marco técnico que sirve como referente de política pública en materia de gestión de velocidad.

### **3. Sírvase informar cuáles son las externalidades negativas al tránsito, transporte y tráfico en Bogotá y cuáles son los estudios y cifras que lo soportan.**

Con base en el *"Análisis de Beneficios y Costos para el Plan de Movilidad Segura y Sostenible - PMSS 2023-2035"* de Bogotá<sup>1</sup>, las principales externalidades negativas asociadas a la movilidad en la ciudad son la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), la siniestralidad vial, la congestión y el ruido. A continuación, se detallan estas externalidades y los estudios y cifras que las soportan, según el documento:

- **Siniestralidad Vial:** los siniestros viales ocasionan pérdidas económicas significativas para las personas, sus familias y los países. Estos costos incluyen tratamientos médicos, pérdida de productividad y tiempo dedicado al cuidado de los lesionados. A nivel mundial, los siniestros viales cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB (esto incluye pérdidas humanas, sociales, y económicas). Para Colombia, el costo de la siniestralidad vial podría estar entre el 2,3% y el 3% del PIB del país.

<sup>1</sup> [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1.6\\_analisis\\_costo\\_beneficio\\_pmss.zip](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1.6_analisis_costo_beneficio_pmss.zip)





- **Congestión Vial:** A medida que las vías se saturan, cada vehículo adicional reduce la velocidad de los demás, incrementando los tiempos de viaje. Los efectos de la congestión incluyen la pérdida de tiempo, estrés, reducción de la productividad y un mayor consumo de combustible. Diversos estudios ubican a Bogotá como una de las ciudades más congestionadas del mundo. Se estima que el costo social de la congestión para los países de la OECD es del 1% del PIB anual en promedio, y para Bogotá, se calcula que este costo podría acercarse al 3% del PIB de la ciudad.
- **Contaminación del aire:** Los vehículos de combustión interna emiten contaminantes como monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (N<sub>2</sub>O), metano (CH<sub>4</sub>) y material particulado (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>), que afectan gravemente la salud. El material particulado es especialmente nocivo, ya que puede ingresar al torrente sanguíneo y aumentar el riesgo de enfermedades como cáncer y problemas cardiovasculares. Según la OCDE, los costos anuales en salud por la mala calidad del aire y el agua equivalen al 2% del PIB. De acuerdo con el inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos de Bogotá de la Secretaría Distrital de Ambiente en 2022, la principal fuente de emisiones de PM<sub>2.5</sub> para el año 2022 corresponde a la resuspensión de material particulado en vías y el desgaste de frenos y llantas (40%) que en vías secundarias corresponde al 31% y en las vías principales al 7%, asociadas al flujo vehicular y la falta de pavimentación. Por otro lado, las emisiones de fuentes móviles por combustión contribuyen con el 31% de las emisiones, destacando la mayor participación de camiones (16%), seguida de camperos y camionetas (5%), motocicletas (5%) y automóviles (3%).
- **Gases de Efecto Invernadero (GEI):** El dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) es uno de los principales causantes del cambio climático. A nivel mundial, el 76% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de origen humano son generadas por el transporte terrestre. Los costos sociales y económicos del cambio climático incluyen daños a la salud, pérdida de seguridad alimentaria y limitación del crecimiento económico. En Colombia, un ciudadano emite en promedio 1,6 toneladas de CO<sub>2</sub> al año, lo que se traduce en aproximadamente 12,8 millones de toneladas anuales en Bogotá. De acuerdo con el inventario de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) 2022 de la Secretaría Distrital de Ambiente, el transporte es el sector de mayor aporte a las emisiones (48 % del total).
- **Contaminación Auditiva:** El ruido excesivo generado por actividades humanas como el tráfico puede causar efectos nocivos para la salud física y mental, que van desde la pérdida de audición hasta trastornos psicológicos como estrés, irritabilidad y problemas cardiovasculares. La Organización Mundial de la Salud (OMS)



recomienda un límite de 70 decibeles (Db) para zonas urbanas con tráfico. Sin embargo, un informe del Programa Ambiental de las Naciones Unidas (UNEP) señala que Bogotá presenta niveles de ruido de 83 Db, uno de los más altos de América Latina. Se estima que el costo social del ruido proveniente del transporte terrestre para Bogotá es de un 0,4% del PIB.

**4. Sírvase informar qué acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos ha puesto en marcha su entidad, en lo corrido del presente año, para mitigar los efectos negativos por la circulación de transporte de carga (pesado y público) en el tránsito de Bogotá.**

Actualmente, se encuentra vigente el Decreto Distrital 840 de 2019 *"Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito capital, y se dictan otras disposiciones."*, el cual fue modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones"*. Estos decretos se pueden consultar en el siguiente link <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

Al respecto, se hace necesario resaltar los siguientes artículos:

***"(...) Artículo 3°.- Zona de restricción. Modificado por el art. 1, Decreto Distrital 077 de 2020. Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:***

*La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de la Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.*

*La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte integrante, como Zona Uno (1).*

***Parágrafo 1.- En el sector de la Localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 y la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7, se restringe en todo horario el tráfico de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg).***

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

6





**Parágrafo 2.-** Los vehículos restringidos podrán circular por las vías límite definidas para la zona.

**Artículo 4°.- Zona de libre circulación de vehículos de transporte de carga.** En el área remanente de la descrita en el artículo anterior se permite la circulación de vehículos de transporte de carga con año modelo no superior a veinte (20) años, durante las veinticuatro (24) horas, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización que la autoridad de tránsito establezca. Dicha zona está conformada por las áreas remanentes de las previstas en el párrafo segundo del artículo tercero del presente decreto.

La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte, como Zona dos (2).

**Artículo 5°.- Restricción por generación vehicular.** Modificado por el art. 2, Decreto Distrital 077 de 2020. Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto. (Ver tabla )

**Tabla 1 Rotación de placas para pico y placa**

Primer sábado luego de la entrada en vigencia del presente decreto	Semana 2	Rotación de placas en continuación a la semana 2 de vigencia del presente decreto.
Placa par	Placa impar	

Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas.

**Parágrafo 1.-** Los vehículos de servicio público y particular clase camioneta, con tipo de carrocería: estacas, furgón, estibas y panel, estarán sujetos a las medidas de restricción establecidas en el presente artículo.

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

7







**Parágrafo 2.-** *A los vehículos repotenciados, para efectos de la aplicación del presente artículo, se tendrá en cuenta el año modelo asignado en el Registro Único nacional de Tránsito – RUNT, correspondiente al modelo del motor reemplazado.”*

Por lo anterior, se informa que actualmente se encuentra vigente la restricción de circulación en toda la ciudad, para los vehículos de carga de año modelo 2004 o inferior, de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, y los sábados de 5:00 a 21:00 de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar. Además, los vehículos de carga con peso bruto máximo vehicular superior a 8500 kg tienen restricción en la zona oriental de la ciudad en el mismo horario de lunes a viernes.

Las restricciones establecidas en el Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020, equilibran las actividades logísticas con el componente ambiental y de seguridad vial, al restringir vehículos de año modelo superior a 20 años en toda la ciudad y peso superior a 8500 kg en la zona oriental de la ciudad, en los horarios de mayor demanda vehicular en la ciudad con el objeto de facilitar el desplazamiento de pasajeros en los horarios donde las personas en mayor medida requieren movilizarse.

Adicionalmente, la SDM ha liderado el proyecto de implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías, que son espacios destinados en el espacio público para desarrollar las actividades de cargue y descargue localizadas en espacios previamente analizados y dispuestos de tal manera que causen el menor impacto posible a la ciudadanía además de estar regulados para que operen por fuera de los horarios pico de la ciudad. Actualmente se cuenta con 124 zonas de cargue y descargue de mercancías implementadas y se tienen 15 de estos espacios en proyección de implementación.

Adicionalmente, en el marco de los objetivos trazados en el Plan de Desarrollo Distrital, se continúa trabajando en el desarrollo de estrategias que permitan organizar y disminuir los viajes de carga en la ciudad, garantizando el abastecimiento de mercancías esenciales para el funcionamiento de Bogotá dentro de las que se pueden mencionar:

- **Micro Plataforma Logística Terminal del Sur**

En alianza con la Terminal de Transporte de Bogotá y con la participación de empresas del sector privado como Nutresa y Colombina, se implementó en la terminal del sur un modelo logístico tipo micro plataforma logística donde las empresas consolidan la mercancía que distribuyen en la zona mediante vehículos de menor consumo energético operando por fuera de horas pico y en la noche. Esta estrategia se encuentra actualmente en operación y se está trabajando para fortalecer la participación de empresas además de integrar







vehículos cero emisiones a los procesos actuales y la consolidación de recepción nocturna de mercancías en el marco del proyecto ZUMA Bosa - Apogeo.

- **Microplataformas Logísticas y zonas de Cross Docking Bajo en espacios bajo Puentes (DADEP, SDDE, SDM).**

En Articulación con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) se pretende replicar el modelo de la microplataforma logística de la terminal del sur, en instalaciones disponibles bajo los puentes de la ciudad, actualmente administrados por el DADEP. Este proyecto se encuentra en fase de diagnóstico y se espera que para el año 2026 entren algunos modelos a operar bajo estas estructuras disponibles en la ciudad con enfoque nocturno y vehículos de bajo consumo energético.

- **Estudio de caracterización de carga 2025**

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023, establece en el artículo 10. Estrategias del PMSS, numeral 3, Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad - ARM. Como uno de los proyectos, se incluye: Implementar una herramienta de evaluación logística de carga en la ciudad y la región para optimizar la movilidad y la operación logística (Encuesta Distrital de Carga).

Con esta encuesta, actualmente adjudicada y que se implementará en 2025, se espera construir indicadores que permitan detallar las operaciones logísticas a nivel urbano y regional, los tiempos de operación, sus costos asociados, tercerización, prospectiva logística, entre otros indicadores relevantes, como el índice de desempeño logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que den muestra de la evolución de los procesos logísticos de la ciudad, y de esta forma contar con mecanismos de información para construir datos agregados y análisis sobre la logística de la ciudad de Bogotá y sus alrededores que soporten el diseño de política pública.

- **Control circulación vehículos de carga**

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Movilidad, cuenta con herramientas y estrategias que permiten la identificación de puntos críticos de afectación de los principales corredores viales de la ciudad, realizando control en vía. Los análisis parten de las solicitudes de la ciudadanía, antes de control, denuncias entre entidades y las malas conductas ciudadanas que evidencian el desacato a las normas de tránsito y transporte. Esta información permite

9

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

determinar el tipo de afectación presente en cada sector y, en consecuencia, definir el tipo de actividad de control requerida para atender la problemática existente.

El registro sistemático de los puntos con mayor reincidencia de infracciones, el cual se construye a partir de los informes de operativos, permite identificar zonas con comportamientos reiterativos de incumplimiento a la normativa de tránsito y transporte.

Así mismo, este seguimiento a la reincidencia facilita la toma de decisiones informadas frente a la necesidad de aumentar la frecuencia de operativos, modificar horarios de intervención, o incluso adelantar campañas pedagógicas específicas en zonas críticas. Dicha información posibilita la priorización de los recursos humanos y logísticos, y contribuye al desarrollo de nuevas estrategias de intervención.

La Secretaría Distrital Movilidad, coordina permanentemente con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá – SETRA MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT de la SDM, la realización de los operativos de control al tránsito y transporte. En la tabla 1, se presenta la clasificación por enfoque, siendo este componente el que indica qué tipo de actividad de control es requerida.

**Tabla 2 Clasificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito**

ENFOQUE	TIPO DE CONTROL
Seguridad Vial	Control Velocidad
	Piques Ilegales
	Irrespeto a señales
	Semáforo en rojo
	Sobre Cupo
	Condiciones Técnico-mecánicas
	Particulares
	Embriaguez
Gestión Vehicular	Espacio Público
	Carril preferencial
	Pico y placa
	Transmilenio
	Bloqueo de calzada
	Calzada exclusiva
	Éxodo - retorno
	Intermunicipal
	Transporte Público Colectivo
	Transporte Público Individual
	Tarjetón
	Convenio Soacha



Control al Transporte	Illegalidad – TPC y Servicio especial
	Desmonte de rutas
	Piratería
	Ruta Pila
	Carga
	Control Ambiental

**Fuente: SDM – SCTT**

Teniendo en cuenta lo anterior, se han implementado operativos focalizados en los principales corredores viales de la ciudad, priorizando los horarios en los que existen restricciones para el tránsito de vehículos de carga, vehículos de transporte público colectivo y masivo. Estas acciones tienen como objetivo verificar el cumplimiento de la normatividad vigente relacionada con cada uno de los enfoques operativos mostrados en el cuadro anterior.

Aunado a esto, se aclara que los miembros de la policía de tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT de la SDM están debidamente capacitados y acreditados como técnicos en seguridad vial, y por ende, al presenciar una infracción de tránsito, actúan bajo los parámetros establecidos en el Artículo 135 de la Ley 769 de 2002, cuya disposición los obliga de inmediato a notificar la respectiva orden de comparendo, por lo que de no hacerlo, estos incurrirán en una omisión de sus funciones, situación que acarrearía los correspondientes efectos penales y disciplinarios, en concordancia con los preceptos constitucionales y legales que les cobija.

En relación con el considerable impacto de los vehículos de transporte de carga en la seguridad de los usuarios viales vulnerables y su notable implicación en siniestros con personas lesionadas y fallecidas, representando el 20% del total en la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla diversas acciones estratégicas para mitigar los riesgos viales. Estas iniciativas se enfocan en mejorar significativamente las condiciones de seguridad vial, especialmente en lo que respecta a la interacción de vehículos de grandes dimensiones en el tráfico urbano.

En el transcurso del año 2025, se han llevado a cabo múltiples actividades y programas de capacitación dirigidos a distintos actores viales. Un total de 860 personas han participado en estas jornadas, incluyendo conductores de vehículos de carga, motociclistas y profesionales de empresas de transporte de carga. El objetivo principal de estas acciones es promover la adopción de sistemas de seguridad vehicular avanzados, así como la identificación y marcación de puntos ciegos en vehículos de carga. En este aspecto se ha llevado a cabo la marcación de los puntos ciegos de 170 vehículos de carga.



Adicionalmente, se busca sensibilizar a los conductores de vehículos de grandes dimensiones sobre la importancia de practicar un manejo preventivo y de reconocer los riesgos inherentes a los puntos ciegos de los vehículos, entre otros aspectos cruciales para la seguridad vial.

**5. Sírvase informar sobre su gestión del tráfico en corredores críticos para el año 2024 y lo corrido del 2025, lo siguiente:**

- Acciones implementadas
- Personal total empleado
- Presupuesto invertido

Las acciones realizadas en los corredores críticos para los años 2024 y 2025, corresponden al proyecto de inversión 7578 Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá a 30 de mayo de 2024, del Plan de Desarrollo: Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI y para el nuevo Plan de Desarrollo: Bogotá Camina Segura 2024-2027 el proyecto de inversión 8001 Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C., con la siguiente asignación presupuestal:

**Tabla 3. Presupuesto Proyecto de inversión 7578**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2024
Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI	7578 Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	\$ 83.427.932.073

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2024**

**Tabla 04. Presupuesto Proyecto de inversión 8001**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2024	PRESUPUESTO ASIGNADO 2025
---------------------------------	--------------------------	---------------------------------	------------------------------



Bogotá Camina Segura	8000 Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C.	\$ 63.117.773.431	\$ 204.009.586.000
----------------------	---	-------------------	--------------------

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2025**

**- Mapa de gestión del tráfico**  
**- Intersecciones y puntos críticos**

Como bien se sabe, actualmente la ciudad cuenta con más de 1.000 frentes de obras para la construcción de grandes proyectos como la Línea 1 del Metro o la Avenida Troncal 68. En ese orden de ideas, se identificaron algunos corredores críticos debido a su afectación por las obras. Estos corredores se localizan principalmente en el borde oriental y borde sur-occidental de la ciudad e incluyen las siguientes vías:

Borde Oriental:

- Avenida Carrera Séptima
- Avenida Caracas
- Avenida Circunvalar
- Avenida Carrera 10
- Avenida Carrera 13
- Avenida Carrera 24
- Avenida Norte Quito Sur

Borde Sur-occidental:

- Avenida Boyacá
- Avenida Carrera 68
- Avenida Calle 13
- Avenida Américas



En estos corredores, especialmente los que hacen parte del borde oriental se realizaron las siguientes estrategias para mejorar los tiempos de viaje y al mismo tiempo garantizar seguridad vial a los usuarios:

- Optimización de intersecciones semaforizadas: Consiste en la revisión de las intersecciones para que los ciclos semafóricos se adapten a las condiciones cambiantes del tráfico a lo largo del día.
- Control de Mal Parqueo: Se realizan operativos de control a mal parqueo en zonas previamente identificadas y que se localizan sobre el corredor crítico o en el área de influencia.
- Regulación del tráfico: Para esta actividad se dispone de personal del Grupo Guía y Agentes de Tránsito en intersecciones semaforizadas para evitar su bloqueo, y en algunos casos, permitir más tiempo de verde según el volumen vehicular. Asimismo, se dispone de personal de Grupo Guía en algunos puntos estratégicos para apoyar la fluidez del tráfico.

Para la ejecución de este proyecto, no se requirió un presupuesto específico, excepto el correspondiente al salario del personal que planifica y ejecuta las actividades que hacen parte de la misión de la Entidad.

### En cuanto a Corredores: SGV

Referente a corredores principales de la ciudad bien sea que permiten la conexión con los municipios de la región, sirven al sistema de transporte masivo Transmilenio tipo BRT (Bus Rapid Transit) o corresponden a ejes articuladores de la movilidad en la ciudad, a continuación se indican acciones desarrolladas en cada corredor:

### Autopista Norte

La principal medida que se ejecuta actualmente en el corredor consiste en establecer un carril preferencial desde la Calle 167 hasta la Calle 235 sentido Sur-Norte sobre el carril izquierdo, dispuesto para el tránsito preferencial para cerca de 2800 rutas de colegios y universidades que diariamente transporta a unos 100.000 estudiantes y docentes a 68 instituciones educativas; rige de lunes a viernes entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m. y en las tardes entre las 2:30 p.m. y las 4:30 p.m. Fue adoptado mediante la Resolución 12 de enero de 2017 como parte del Plan de Movilidad Escolar de la ciudad. Cuenta con el apoyo permanente de diez (10) unidades del Grupo de Operativo de Gestión en Vía - (GOGEV) en conjunto con la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá de la Policía Metropolitana



de Bogotá (SETRA MEBOG) y del Cuerpo de Agentes de Tránsito y Transporte (CATT) de la Secretaría Distrital de Movilidad.

### Imágenes 1 y 2 Implementación Carril Exclusivo calle 187 y calle 193



Fuente: Elaboración propia - SGV.

### Vía El Codito

Sobre el corredor Vía El Codito, se realizan recorridos de verificación para poder caracterizar el estado de la malla vial al igual que cualquier novedad que pueda afectar la libre circulación sobre el corredor, reportando los hallazgos a las diferentes entidades, al ser un corredor de salida e ingreso y vía alterna cuando se presenten problemas sobre el corredor de la Calera.

### Av. Suba

La subdirección de Gestión en Vía desarrolla periódicamente recorridos de administración vial, con el fin de identificar problemáticas como son el deterioro de la malla vial, invasión del espacio público a través del parqueo indebido en vía y otros factores que alteran la movilidad en el corredor, complementando lo anterior se realizaron las respectivas gestiones en aras de lograr solución a dichos problemas.

Así mismo se realiza monitoreo constante mediante alianza con las plataformas Waze y Google Maps con el fin de identificar y reportar incidentes que afectan la movilidad sobre el corredor para la atención de los mismos por medio del recorrido del Grupo Operativo de Gestión en vía y del Centro de Gestión de tránsito.

15

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





### Vía Suba-Cota

Se realiza la implementación de dos puntos de gestión, el primero sobre la kr 111 y el segundo en la kr 116 o Avenida Guaymaral, en cada uno de los puntos se cuenta con el apoyo de unidades GOGEV realizando gestión al tránsito con el fin de evitar conflictos en esas intersecciones y el bloqueo de las mismas, así mismo ayudando el cruce seguro de usuarios vulnerables como peatones y ciclistas, con el fin de pacificar el tránsito en estas intersecciones y disminuir la siniestralidad en el corredor en general.

### Av. Calle 80

Con el objetivo de mitigar la congestión vehicular en el corredor de la Avenida Calle 80, particularmente en el tramo que conecta con la Sabana de Occidente, se ha establecido un esquema operativo permanente. Esta medida busca mitigar la congestión que genera el cuello de botella que se produce al cruzar los límites del Distrito, donde la vía nacional, bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura, reduce su capacidad de tres a dos carriles.

El esquema operativo se implementa de manera continua de lunes a viernes, en el horario de 5:00 a 9:00 a.m., en sentido oriente-occidente. Su cobertura inicia en el Portal de la Calle 80 y se extiende hasta la Carrera 120, a la altura del Puente de Guadua, en el límite del Distrito.

El principal objetivo de esta estrategia es priorizar la circulación de rutas escolares, rutas de transporte especial, y las rutas alimentadoras y duales del SITP en la calzada central, con el fin de reducir los tiempos de viaje y mejorar la movilidad de los usuarios. Entre los principales beneficiados se encuentran los pasajeros del SITP, estudiantes y trabajadores que se desplazan hacia instituciones educativas y empresas ubicadas en la Sabana de Occidente.

Para la implementación de esta medida, se cuenta con el apoyo de al menos 22 unidades del grupo operativo de gestión en vía, quienes realizan acciones de control y regulación en las intersecciones con el fin de agilizar el flujo vehicular y garantizar la seguridad de todos los actores viales. Adicionalmente, se lleva a cabo diariamente la instalación de material logístico en puntos estratégicos, lo que permite restringir el acceso al carril priorizado y minimizar los conflictos generados por maniobras de entrecruzamiento durante el periodo de operación.

### Imagen No 3 Esquema de Calzada Central Priorizada

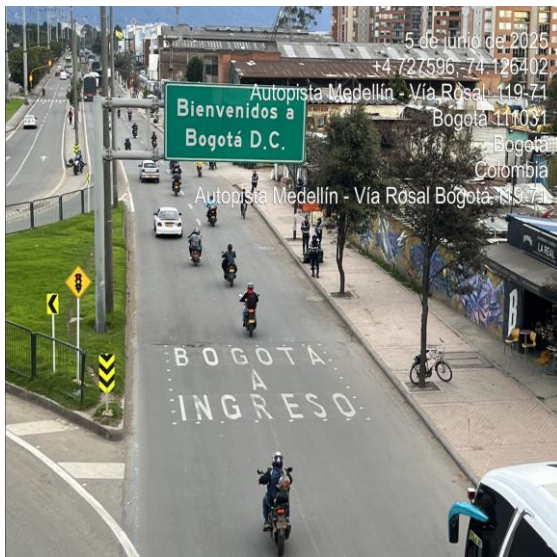


**Fuente: Elaboración propia - SGV**

Adicionalmente, en el marco de la gestión del tráfico en corredores críticos, desde el 19 de mayo de 2025 se encuentra en ejecución una prueba piloto en la Avenida Calle 80 (sentido occidente–oriente), en el horario comprendido entre la 1:00 p. m. y las 7:00 p. m., con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad durante el periodo de máxima demanda de la tarde. Esta gestión se lleva a cabo con el apoyo del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV), se desarrolla en puntos estratégicos del corredor, priorizando acciones como el control al estacionamiento en sitios no autorizados, la gestión dinámica del tráfico para evitar el bloqueo de intersecciones y la agilización del flujo vehicular en ausencia de peatones.

La medida ha contribuido a mejorar progresivamente la fluidez vehicular en el tramo intervenido, especialmente entre las carreras 120 y 114, facilitando el ingreso de todos los actores viales a la ciudad desde la Sabana de Occidente. Es importante señalar que uno de los objetivos de la intervención es la de generar un impacto positivo en la movilidad del corredor comprendido entre el Puente de Siberia y el Puente Guadua, tramo que se encuentra por fuera de los límites del Distrito donde la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene competencia directa para realizar intervenciones.

#### Imagen 4 Gestión de tránsito Cra 114 y entre Cra 120 y 119



Fuente: Registro fotográfico SGV

#### Av. Carrera 7

Dentro de la gestión realizada sobre el Corredor de la Av. Carrera 7, se realizan distintos recorridos a lo largo del día, al igual que a través de plataformas de movilidad existentes (e.g. Waze), con el fin de identificar las distintas problemáticas que afectan al corredor, tanto en movilidad como en seguridad vial. A partir de los recorridos realizados, se realiza el diagnóstico de los tramos viales con oportunidad de mejora y de esta forma mejorar la velocidad de circulación de los usuarios, disminuir los tiempos de viaje y sobre todo, disminuir la siniestralidad vial.

A partir de los diagnósticos realizados se propusieron 4 propuestas de Prueba Piloto (3 en horario de la mañana y 1 en horario de la tarde) en distintos tramos del corredor, los cuales son:

- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 183 y Calle 188 (horario mañana).
- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 116 y Calle 153 (horario mañana).
- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 72 y Calle 106 (horario mañana y tarde).

Las 4 propuestas de Prueba Piloto contemplan las siguientes actividades:

- Realizar gestión de flujos vehiculares, priorizando el sentido Norte - Sur. Evitar bloqueos en la caja semafórica.
- Realizar 2X1 y/o cortes anticipados favoreciendo el sentido Norte-Sur en la mañana y Sur-Norte, garantizando no bloquear la caja de la intersección.
- Gestión, agilización en las intersecciones semaforizadas con la presencia de unidades de Grupo Guía y CACTT.

**Imagen 5. Registro fotográfico medida de gestión Av. Carrera 7**

	
<p><b>Fotografía 1</b> Av. Calle 72 por Av. Carrera 7.</p>	<p><b>Fotografía 2.</b> Calle 94 por Av. Carrera 7</p>
<p><b>Fuente: Subdirección de Gestión en Vía -SGV-</b></p>	

Dentro de las acciones adelantadas de semaforización para el corredor de la Avenida Carrera 7ma, se incluyó como el primer corredor para adelantar acciones de optimización de corredores a nivel del Sistema Inteligente de Semáforos de Bogotá (SSI-B).

19

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



Es de anotar que el corredor de la Avenida Carrera 7 comprende diez (10) Zonas Automáticas, de las cuales nueve (9) corresponden a programación de modos en red Responsiva o Adaptativa (R - CA), y una (1) con modo de programación o estrategia de gestión Basada en el Tiempos (BT) las cuales se ilustran a continuación:

**Tabla 6. Zonas automáticas que integran el corredor Avenida Séptima, entre la Avenida Calle 26 y el límite del distrito.**

ID	Corredor asociado	Zona automática	Modo de Operación	Número de intersecciones
1	KR7 (CL 27 - CL 40A)	2807	CA	30
2	KR7 (CL 45 - CL 60)	2810	R	12
3	KR7 (CL 63 - CL 72)	1909	CA	14
4	KR7 (CL 75 - CL 84A)	1908	CA	16
5	KR7 (CL 84 - AC 85)	1901	CA	9
6	KR7 (CL 92 - CL 94)	1907	CA	2
7	KR7 ( 106 - CI 127)	1204	CA	7
8	KR7 ( 134 - CI 156)	1218	CA	5
9	KR7 (CI 156 - CI 170)	1210	R	5
10	KR7 (CI 175 - CI 187A)	1208	BT	9

**Fuente Anexo técnico Subdirección de Semaforización - SDM**

**Nivel 1 - Calibración:** Correspondiente con la gestión de reubicación de campos de videodetección en cuanto a la escala de los campos de detección, reubicación de campos, configuración de campos de detección para conteo de tráfico, así como revisión de la consistencia de la información en campo con respecto a la información que llega al Centro de Control de Tráfico, estas labor se realizó durante el mes de julio de 2024.

**Nivel 2 - Modificación de planeamiento a nivel local:** Entre los meses octubre y noviembre de 2024 se elaboró el diseño de planeamiento de las intersecciones de la zona incluyendo el externo 1005 correspondiente la intersección de la Calle 84A, se generó nueva estructura incluyendo estrategias de brechas para tráfico actuado.





**Nivel 3 - Gestión en red:** Para las estrategias a nivel de red correspondientes a los modos Adaptativo y responsivo, se alimentó en el aplicativo de gestión para estos modos en la Central entre febrero y marzo de 2025, parámetros de ponderación, reglas de tiempo, alimentación de escenarios, generación de secciones, matriz de cambios entre otros elementos para su puesta en operación en estos modos, la zona de referencia queda operando en modo sombra (sin salida a campo), mientras se tiene un punto de calibración adecuado.

Cabe resaltar que las intersecciones semaforizadas se encuentran en continuo monitoreo para identificar nuevas oportunidades de mejora que se adapten a la dinámica de los flujos vehiculares y de usuarios no motorizados, así como a las externalidades como cierres, obras y desvíos que puedan afectar la movilidad de la ciudad.

Para esa actividad se contó con la colaboración de 10 ingenieros de planeamiento, el apoyo de 6 profesionales técnicos, 5 cuadrillas de mantenimiento para gestión de calibración de videodetectores, 3 ingenieros de operaciones y 3 ingenieros de planeación.

Dentro de las intersecciones más críticas del corredor de la Carrera 7ma se encuentran la Calle 140, Calle 127, Calle 116, Calle 106, Calle 92, Calle 84, Calle 77, Calle 76 y Calle 45. Las cuales tienen un manejo particular en cuanto a la generación de estructuras, dada su condición de máxima capacidad.

### **Av. Carrera 13**

Sobre la carrera 13 se dispone de personal operativo de la SDM con el ánimo de realizar gestión, regulación y control ya que este corredor sirve como ruta alterna de conexión norte sur, dado que sobre el corredor de la Caracas se vienen implementando cierres viales en el marco de los PMTs para la ejecución de la Primera Línea de Metro de Bogotá.

Por otra parte a mediados de agosto de 2024 se implementó carril preferencial desde la calle 69 hasta la calle 19, con el apoyo del personal operativo de la SDM; se realizaron jornadas informativas dando a conocer la implementación de dicho carril preferencial, luego de la etapa informativa se empezó la realización de controles para evitar la invasión de este nuevo carril preferencial.

De igual manera, la SCTT ha estado realizando operativos de control con unidades de CACTT a lo largo del carril preferencial para controlar el parqueo irregular sobre el mismo y mitigar su uso indebido. De igual forma, desde la SGV se ha estado realizando el

21

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



seguimiento al corredor teniendo en cuenta que es una de las rutas principales de desvío para la Primera Línea de Metro de Bogotá - PLMB.

### **La Calera**

Se realizan labores de gestión del tránsito sobre el corredor para el periodo de la mañana desde las 05:00 hasta las 16:30 en días hábiles, en donde se dispone de la presencia de Grupo Guía en los puntos críticos para el tramo de la Av. Circunvalar desde la Calle 83 hasta el puente de Belisario y en la Calle 85 desde Av. Circunvalar hasta carrera 7, realizando labores de agilización de flujos, pedagogía a los conductores a fin de reducir el estacionamiento en vía, apoyo a ciclistas y adicionalmente se presta el apoyo cuando se presentan novedades en el corredor vial (caídas de árboles, siniestros viales, etc.).

Sobre la calle 85 entre carrera 7 y Avenida Circunvalar, de lunes a viernes (días hábiles), en el periodo de la tarde noche, en el rango horario de 5:00 pm a 8:00 pm, se prioriza la circulación en único sentido Occidente-Oriente. Lo anterior con el fin de mitigar el impacto que se tiene en la movilidad debido al estacionamiento irregular, maniobras riesgosas y cruce de peatones en miradores y zona de restaurantes, la SDM ejecuta acciones los viernes, sábados, domingos y lunes festivos. Adicionalmente a las actividades en campo se realiza el monitoreo desde el Centro de Gestión de Tránsito.

### **Vía Choachí**

Se realizan acciones de gestión del tránsito, agilización de flujos, control de estacionamiento en vía, apoyo a ciclistas sobre el corredor, todas encaminadas a la operación asertiva del corredor vial. Estas han sido realizadas en días de alta demanda como la Semana Santa y los Planes Éxodo - Retorno. Adicionalmente se presta el apoyo cuando se presentan novedades en el corredor vial (caídas de árboles, siniestros viales, etc), además del monitoreo desde el Centro de Gestión de Tránsito.

### **Av. Carrera 10**

Sobre el corredor de la carrera 10 se realiza Auditoría de Seguridad Vial, esta tiene el propósito de identificar situaciones peligrosas y deficiencias en la infraestructura que representan un riesgo para las personas porque pueden desencadenar siniestros viales.

Asimismo, la SDM cuenta con el Centro de Gestión de Tránsito (CGT), el cual se encarga de monitorear mediante cámaras y aplicativos los puntos de aglomeración y en general de las condiciones de movilidad de toda la ciudad, a su vez son el engranaje principal en la comunicación entre las entidades de atención de emergencias y el personal operativo en

22

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







campo, entre otras funcionalidades que permiten realizar gestión en tiempo real de problemáticas relacionadas a la congestión como incidentes, varados, fallas semafóricas, manifestaciones y demás. Una vez se genera la alerta por altos niveles de congestión, se desplaza personal GOGEV a verificación del punto crítico, que en ocasiones ha sido la glorieta de la Carrera 10 con Calle 6, donde se gestiona el tránsito vehicular, evitando el bloqueo y agilizando los flujos.

Adicionalmente el corredor Carrera 10, por tratarse de una vía arterial y por tanto uno de los principales corredores de la Ciudad, desde la SGV se atiende y monitorea en los recorridos de Administración Vial -RAV, en los cuales se identifican diferentes hallazgos en temas de infraestructura, señalización e iluminación entre otros, que luego de ser priorizados se gestionan con las áreas y entidades competentes.

Por último y no menos importante, para las temporadas decembrinas la SDM despliega personal operativo reforzando su presencia en vía a fin de mitigar las afectaciones en la transitabilidad dada la alta afluencia de compradores, y visitantes al sector comercial de San Victorino.

Sin embargo, es de precisar que las actividades del comercio limitan y dificultan la circulación sobre el corredor de la carrera 10 y dichas actividades de regulación y control están a cargo de las Alcaldías Locales, ya que son los encargados de adelantar el procedimiento sancionatorio que se encuentre ocupando ilegalmente el espacio público, mediante la definición de las etapas para la inspección, vigilancia y control adelantadas, con el fin de recuperar el espacio público indebidamente ocupado, esto de acuerdo con el marco normativo: Ley 388 de 1997, decreto 01 de 1984, decreto Ley 1421 de 1993, decreto reglamentario 1469 de 20210, decreto Distrital 79 de 2003.

### **Av. de Las Américas**

El corredor de la Avenida Américas se encuentra afectado por la obra de la Av. Ciudad de Cali y el deprimido de la AV. 68, por tal motivo se realiza la implementación del plan piloto de contraflujo de la Avenida de las Américas entre KR74 y KR62, con una longitud de 3 Km, el cual opera en el horario de lunes a viernes entre las 05:30 y las 09:00. Esta medida cuenta con el apoyo de 18 unidades del Grupo Operativo en vía. Adicionalmente, como complemento se realiza la canalización para el ingreso a un carril sobre la KR65, en sentido Oriente-Occidente; la canalización del retorno de la KR46 en sentido Oriente-Occidente, el cierre de la conectante de la Av. Boyacá X Av. Américas en sentido Norte-Oriente y se brinda apoyo para el cruce de peatones y ciclistas en el ingreso del Barrio Marsella en la KR69 en horario PM.



## Av. Calle 13

El corredor de la Avenida Calle 13 hace parte de la malla vial arterial de la ciudad, permitiendo el ingreso y salida de Bogotá tanto a residentes de los barrios del occidente, como a los residentes de los municipios de la Sabana de occidente, así como la conexión de los vehículos de carga pesada hacia zonas de industria y almacenaje, por lo que además, esta vía se constituye como uno de los corredores principales de ingreso y salida de vehículos de carga.

En cuanto a medidas de gestión, la Avenida Centenario o Av. Calle 13 y sus diferentes vías de acceso, cuenta con la presencia en vía de siete (7) unidades de grupo guía, tanto en horario de la mañana como de la tarde, quienes se encargan de apoyar cualquier eventualidad que presente el corredor, contando además con el apoyo de los agentes civiles de tránsito en caso de ser requerido; dos de estas unidades (2) cuentan con equipo motorizado, lo que les permite desplazarse permanentemente sobre el corredor y así monitorear el comportamiento de la movilidad en el mismo y en los puntos de gestión.

Igualmente, en el corredor se realiza la gestión de las intersecciones semaforizadas más conflictivas, particularmente al occidente de la ciudad, en donde con el apoyo de las unidades del grupo guía se realiza orientación y agilización del flujo vehicular, con el propósito de organizar el flujo vehicular y disminuir la ocurrencia de siniestros viales y los tiempos de viaje de todos los usuarios.

### Imagen 7 Implementación de apoyo en intersecciones críticas



Fuente Elaboración propia SDM SGV

24

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



Adicionalmente, se realiza un monitoreo constante de la vía desde el Centro de Gestión del Tránsito (CGT), el cual dispone de información en tiempo real proveniente de dispositivos como cámaras y sensores localizadas en múltiples puntos del corredor, lo que permite gestionar de manera oportuna las situaciones asociadas a la congestión, tales como siniestros, vehículos varados, fallas en la red semafórica, entre otras.

Desde la Subdirección de Semaforización se ha venido efectuando seguimiento y modificación de parámetros desde la gestión de zona automática, con el fin de generar la mejor progresión de los flujos tanto de entrada como de salida de la Ciudad. Así mismo, en conjunto con las modificaciones mencionadas para la Avenida Carrera 7, se adelantó la calibración de los video detectores de las zonas 2401 y 2402, que corresponden al corredor de la AC 17 entre el límite del distrito y la Avenida Ciudad de Cali. Actualmente, continúa en seguimiento la modificación efectuada y se tiene diseñada una nueva estructura para el externo 2915 - Avenida Carrera 128 (Av. TAM) por Avenida Calle 17, la cual se implementará en la cuarta semana de junio de 2025.

### Av. Caracas

El corredor de la Avenida Caracas, al costado norte está afectado por la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB. Con el fin de mitigar problemáticas de movilidad, se implementaron acciones de gestión sobre el corredor entre la Av. Calle 26 y Av Calle 80, las cuales consistieron en mitigar el impacto en la movilidad por el cierre de calzadas mixtas de acuerdo con el avance de las obras. Las acciones comprendieron la ubicación estratégica de personal GOGEV y CACTT realizando acciones de agilización de flujos vehiculares, priorización de pasos peatonales y control al tránsito en la zona de influencia y desvíos de los cierres proyectados, con lo cual se beneficiaron más de 44.00 usuarios que se movilizan diariamente por el corredor en Horas de Máxima Demanda.



**Apoyo PMT cierre estación Transmilenio Calle 26**



**Apoyo PMT cierre estación Transmilenio Marly**

Igualmente, con la ampliación del corredor en el tramo Molinos - Portal Usme, durante la operación parcial y definitiva del tramo se realizaron acciones estratégicas para mitigar los niveles de congestión con el apoyo de personal GOGEV y CACTT distribuido en diferentes puntos del corredor de la Av Caracas realizando acciones de agilización de flujos vehiculares, priorización de pasos peatonales y control al tránsito en la zona de influencia.





**Apoyo PMT Ampliación troncal Molinos Usme.**

#### **Av. Carrera 68**

Su infraestructura actualmente se encuentra reducida, ya que en toda su extensión está intervenida por obras relacionadas con la construcción de la troncal de Transmilenio Av. Carrera 68; esta megaobra conecta a 10 localidades de la ciudad: Engativá, Fontibón, Kennedy, Tunjuelito, Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos, Suba, Usaquén y Chapinero, segmentada en 9 frentes de obra, donde varía su configuración a través de diferentes dispositivos de señalización como; cierres, canalizaciones, desvíos y contraflujos.

Durante la ejecución de estas obras, se han implementado diversas medidas de gestión del tráfico, como cierres, canalizaciones, desvíos y contraflujos, con el objetivo de mitigar el impacto en la movilidad. La gerencia participa activamente en la implementación de cada una de estas medidas, realizando recorridos de monitoreo para evaluar las condiciones del corredor y atender hallazgos relacionados con la seguridad vial y la congestión. Adicionalmente, se llevan a cabo operativos de control para verificar el cumplimiento de la normativa del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT) y se realiza un monitoreo constante de las condiciones de movilidad a través de los canales oficiales y plataformas como Google Traffic y Waze.

#### **Av. 1 Mayo**

Actualmente, su infraestructura se ve impactada por diversas intervenciones viales asociadas a la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), así como por

obras de ampliación y adecuación del espacio público, lo que ha generado reducción de carriles y afectaciones a la movilidad en varios puntos del corredor.

Durante la ejecución de estas obras, se han implementado diversas medidas de gestión del tráfico, como cierres, canalizaciones, desvíos y contraflujos, con el objetivo de mitigar el impacto en la movilidad. La gerencia en vía participa activamente en la implementación de cada una de estas medidas, realizando recorridos de monitoreo para evaluar las condiciones del corredor y atender hallazgos relacionados con la seguridad vial y la congestión. Adicionalmente, se llevan a cabo operativos de control para verificar el cumplimiento de la normativa del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT) y se realiza un monitoreo constante de las condiciones de movilidad a través de los canales oficiales y plataformas como Google Traffic y Waze.

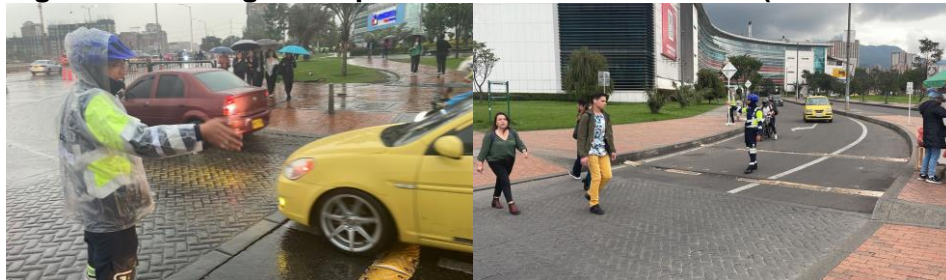
#### Av. NQS

Este corredor presenta retos bastante particulares por la presencia de escenarios para eventos de alta afluencia como el Estadio el Campín y el Movistar Arena. En esta zona confluyen más de 50 mil personas cuando hay eventos simultáneos.

De las acciones de gestión de tránsito sobre el corredor de la Avenida Norte Quito Sur se destacan las siguientes intervenciones:

- **Paso seguro de ciclistas y peatones:** En este se apoya el paso seguro de peatones en la NQS a la altura de la Calle 19 y Calle 26. Las actividades de paso seguro son realizadas por el grupo Sigma del Grupo Operativo GOGEV de lunes a viernes entre las 6:00 y las 9:00 y entre las 16:00 y las 19:00 y benefician principalmente a peatones y ciclistas.

**Imagen 7. Paso seguro de peatones Av. NQS x Calle 19 (CC Mall Plaza)**





Fuente: Subdirección de Gestión en vía.

- **Plan de atención a manifestaciones Universidad Nacional:** Se ha planteado el plan operativo para atender las manifestaciones en el corredor de la NQS a la altura de la Universidad Nacional. El esquema operativo se plantea según el sentido de afectación y del impacto generado por la manifestación. En términos generales, para la implementación del plan de desvíos se dispone del siguiente recurso:
  - *Sentido Norte - Sur (Opción A - Desvío sobre Calle 63, Carrera 50 y Calle 26): 7 unidades y 2 grúas.*
  - *Sentido Norte - Sur (Opción B - Desvío anterior + Desvío sobre Calle 63, Carrera 50 y Calle 26): 7 unidades y 2 grúas.*
  - *Sentido Sur - Norte (Opción A - Desvío por Calle 39, ParkWay y Galerías): 6 unidades y 2 grúas - Afectación Media.*
  - *Sentido Sur - Norte (Opción B - Desvío anterior + Desvío por Calle 26, Carrera 50 y Calle 63): 9 unidades y 4 grúas - Afectación Alta.*

**Imagen 8 Esquemas operativos implementados sobre Av. NQS por bloqueos en la U.Nacional.**





Fuente: Elaboración propia - Subdirección de Gestión en vía.

- **Plan operativo eventos Campín y Movistar Arena:** la Av. NQS es uno de los principales corredores adyacentes al Estadio El Campín y el Coliseo Movistar Arena junto con la Av. Carrera 24. Durante los eventos que se presentan en dichos escenarios, se implementan planes operativos de gestión de tráfico en la zona con el fin de evitar el estacionamiento en vía, bloqueos de intersecciones así como garantizar el paso seguro de peatones del sector. En dicho plan se contempla el apoyo con unidades del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV) y del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT), en articulación con personal de la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá. La cantidad de recurso se establece según el impacto esperado del o de los eventos realizados en ambos escenarios. El plan operativo implementado durante los últimos eventos, consta de un esquema para atender 5 cuadrantes, los cuales disponen de personal de CACTT realizando actividades de control del espacio público. El número de cuadrantes atendidos y el personal asignado depende del impacto esperado en cada evento.

#### Eventos de Baja Complejidad

- o Monitoreo mediante el Centro de Gestión del Tránsito (CGT).
- o Verificadores GOGEV Av. NQS

30

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



o Recursos de CACTT, SETRA, GOGEV y grúas solicitados por reacción.

*Eventos de Media Complejidad*

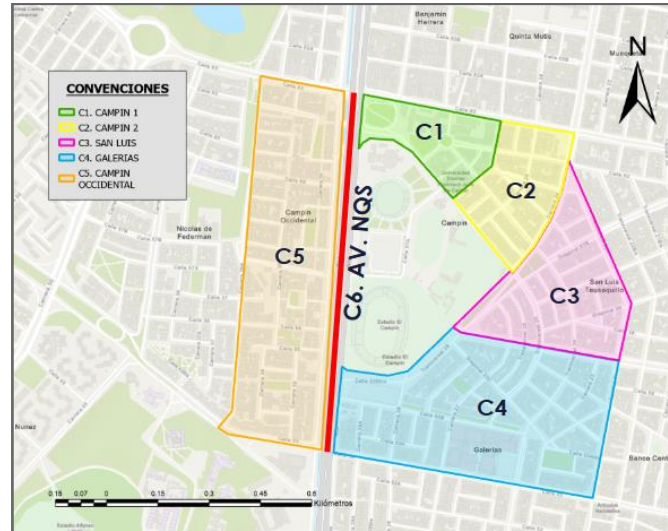
- o 6 Agentes CACTT
- o 4 guías GOGEV
- o 4 grúas (rotación cada 2 horas)
- o Recurso variable de SETRA

*Eventos de Alta Complejidad*

- o 14 Agentes CACTT
- o 8 guías GOGEV
- o 8 – 10 grúas (rotación cada 2 horas)
- o Recurso variable de SETRA

**Imagen 9. Plan Operativo Estadio El Campín y Movistar Arena.**

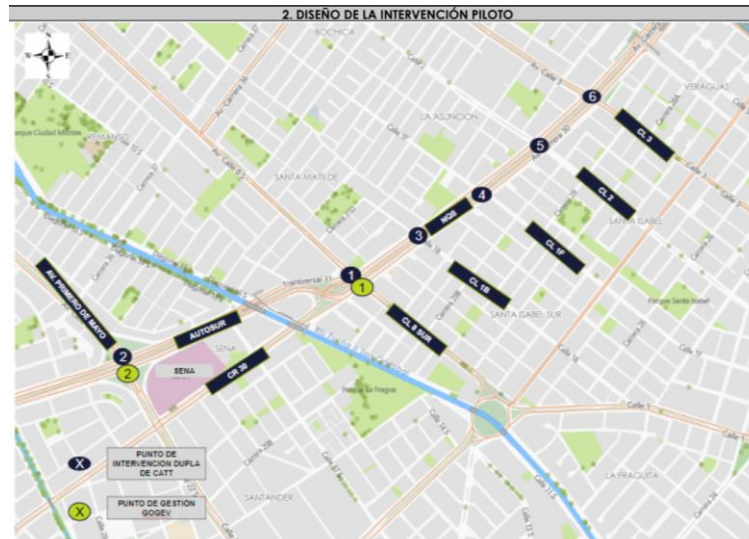




Fuente: Elaboración propia - Subdirección de Gestión en vía.

- **PMT Av. NQS con Calle 8 Sur:** Durante mediados de 2024, con la ejecución de las obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá en el corredor de la Av. NQS a la altura de la Calle 8 Sur se implementaron acciones para el apoyo de los cierres y desvíos planteados por el PMT. El apoyo en el sector inició el domingo 7 de julio de 2024 y se mantiene actualmente con un personal diario de 24 unidades CACTT y 10 unidades GOGEV realizando actividades de agilización de intersecciones semaforizadas, paso seguro de peatones y gestión del tránsito sobre los desvíos propuestos. Las principales intersecciones que se apoyan se ubican sobre la NQS con Calles 8 sur, 1B, 1F, 2 y 3 entre las 05:00 y las 09:00 y entre las 16:00 y las 21:00 de lunes a domingo. En el siguiente esquema se muestra el esquema de operación de la medida:

Imagen 9. Plan Operativo Estadio El Campín y Movistar Arena.



Fuente: Elaboración propia - Subdirección de Gestión en vía.

Dentro de las acciones adelantadas de semaforización para el corredor de la Avenida NQS, se incluyó como un corredor principal para adelantar acciones de optimización de corredores a nivel del Sistema Inteligente de Semáforos de Bogotá (SSI-B).

Es de anotar que para su condición de PMT los ajustes a nivel de cámaras para sensorización son muy variables dada la gestión de reubicación de postes y cableado, a nivel de semaforización la última modificación corresponde a dejar una programación especial para los fines de semana y los horarios nocturnos, a fin de tener dos manejos de tráfico diferentes para continuar con la intervención para adecuación de la infraestructura para el Sistema de Transporte Metro.

En su condición habitual, el acceso a la intersección de los buses de BRT se realiza por la calzada norte por el grupo 11B, mientras que para los fines de semana se realiza por el mismo grupo pero por la calzada sur, tal y como se puede observar en las siguientes imágenes.



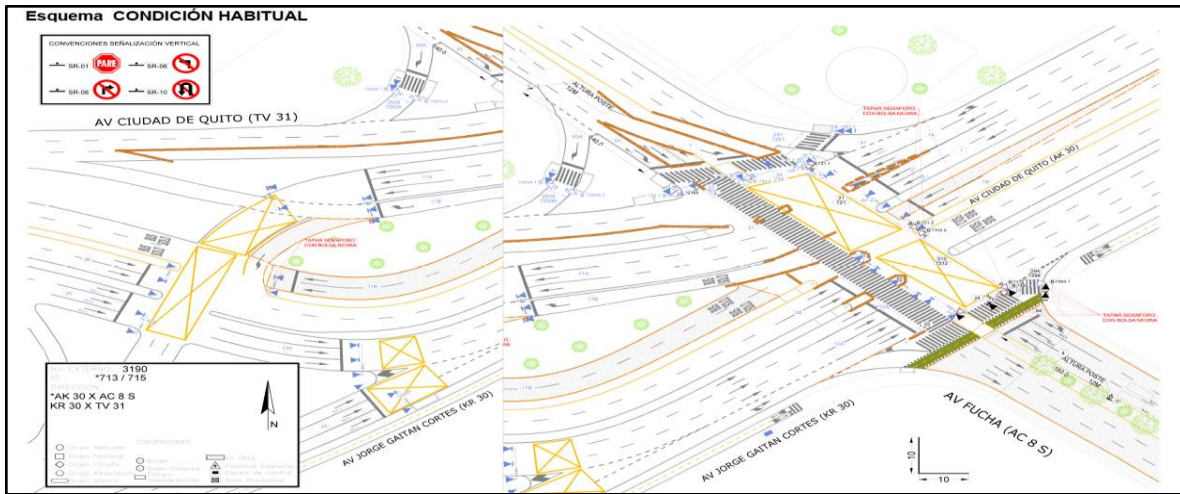


Imagen 10. PMT condición habitual

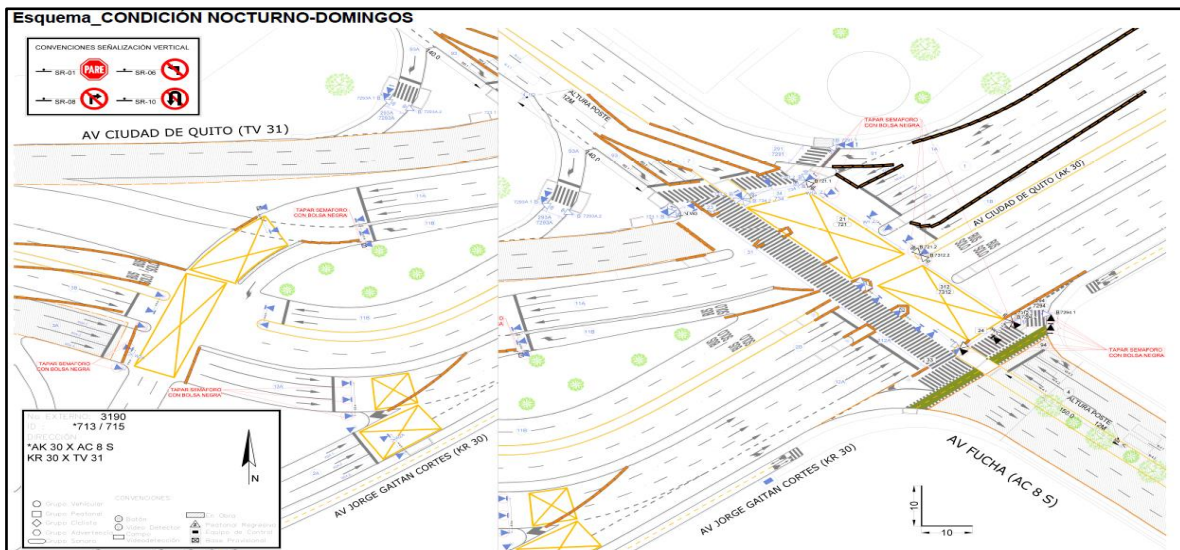


Imagen 11. PMT condición Noche y Domingos

### Av. Carrera 24\* (Teusaquillo)

34

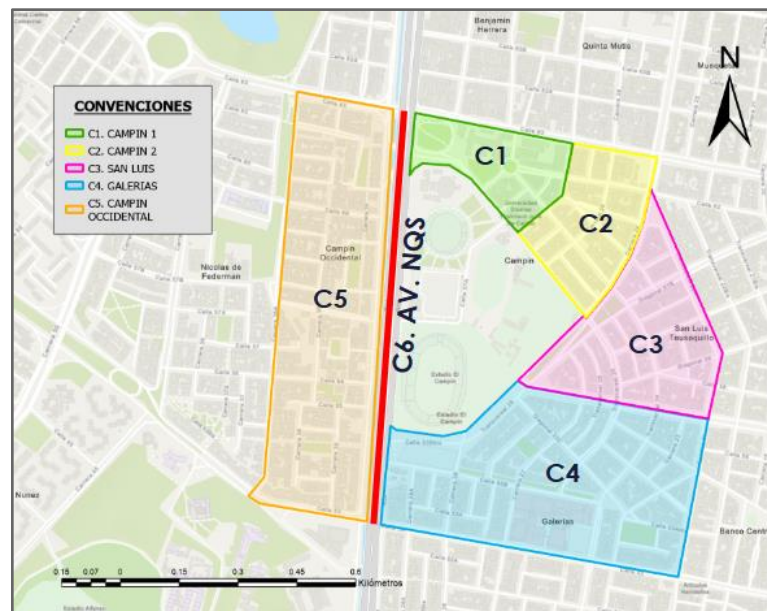
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

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.

El corredor de la Carrera 24, en su tramo de priorización, cuenta con una longitud de 6.10 km, y un total de 26 intersecciones semaforizadas. Además, durante la HMD de 16:15 a 17:15 moviliza a más 2.965 vehículos. En el corredor durante los eventos de alta complejidad en el Estadio El Campín, el plan operativo contempla actividades de gestión del tránsito y control al mal parqueo por unidades del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. A continuación, se muestra el esquema en el que sobre la Carrera 24 se atienden los Cuadrantes 2, 3 y 4.



Fuente: Elaboración propia - Subdirección de Gestión en vía.

### Av. Calle 26:

Es el corredor que recibe a viajeros nacionales y extranjeros por estar conectado con la principal terminal Aeroportuaria de Colombia, el Aeropuerto El Dorado, concesionado a la empresa OPAIN S.A., la cual atrae ciertas dinámicas de movilidad atípicas, promoviendo problemáticas como el parqueo en vía, así como también, actividades de informalidad en zonas cercanas al Aeropuerto que incrementan situaciones de congestión vehicular. Es por ello, que desde la Secretaría Distrital de Movilidad se tiene una comunicación permanente 24 x 7 con el Concesionario OPAIN a fin de realizar acciones conjuntas y mitigar el impacto de situaciones en la movilidad desde siniestros, manifestaciones, entre otras, para que

35

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



todos los actores viales puedan transitar de manera rápida y segura en el corredor Av. Calle 26 y la zona aeroportuaria.

A partir del monitoreo constante de las condiciones de movilidad y atención a la comunidad, se prestó especial atención sobre un punto complejo de parqueo vehicular a la altura de la Av. Calle 26 con Carrera 112 sentido occidente-orienté, de allí se realizó articulación desde la Secretaría Distrital de Movilidad, con entidades como la Aerocivil y el Concesionario OPAIN S.A., a fin de validar las posibilidades de mitigación de la problemática de parqueo en el punto precitado, con lo cual, se logró un refuerzo de las acciones de control al parqueo sobre la zona con personal que ejerce como autoridad de tránsito y se definiera un canal de comunicación para que OPAIN pudiera informar sobre las necesidades que manifieste la Aerocivil a nivel de movilidad.

Como otras acciones importantes conjuntas con OPAIN, se brindó apoyo desde la experticia de la Secretaría Distrital de Movilidad en acciones como la segregación de carriles por la paralela desde el Muelle de Carga hasta la Terminal 2 – Puente Aéreo, a fin de mitigar represamiento de taxis en la Av. Calle 26 por picos de vuelos y entradas de nuevas aerolíneas descongestionando la zona, incrementando la accesibilidad de las personas a una alternativa segura de transporte tipo taxi y descongestionando la entrada a la Terminal Aérea, y por ende, al corredor vial de la Av. Calle 26.

Entre otras acciones, desde la Subdirección de Gestión en Vía Secretaría Distrital de Movilidad se realizó una prueba piloto de la Av. Caracas entre Av. Calle 26 a Av. Calle 32 en el marco de los desvíos producto de las obras de construcción del Metro de Bogotá a la altura de la Estación de Transmilenio Calle 26, donde se gestionó el apoyo de pasos seguros con personal del Grupo Operativo de Gestión en Vía - GOGEV en la salida del corredor Av. Calle 26 para tomar la Av. Carrera 7ma hacia el norte, protegiendo así a una gran cantidad de actores viales como ciclistas y peatones que transitan por ese punto, especialmente en horas de la mañana.

Por otro lado, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se gestionó la implementación de bordillos traspasables e hitos por la paralela de la Av. Calle 26 entre Carrera 66 y Carrera 60 para mitigar los entrecruzamientos y parqueo en vía en dicha paralela, preservando las distancias seguras para radios de giro de los buses SITP que toman la Carrera 60 (Av. La Esmeralda) hacia el sur, lo que benefició la transitabilidad con la disminución de colas vehiculares en el corredor de la Av. Calle 26.

Adicionalmente, durante el año 2025 se implementó una prueba piloto entre el 28 de abril y el 16 de mayo con el fin de mejorar la velocidad vehicular en el tramo comprendido entre la Av. Carrera 50 y la Carrera 40 en la hora de máxima demanda de 7:00 am a 8:00 am, que

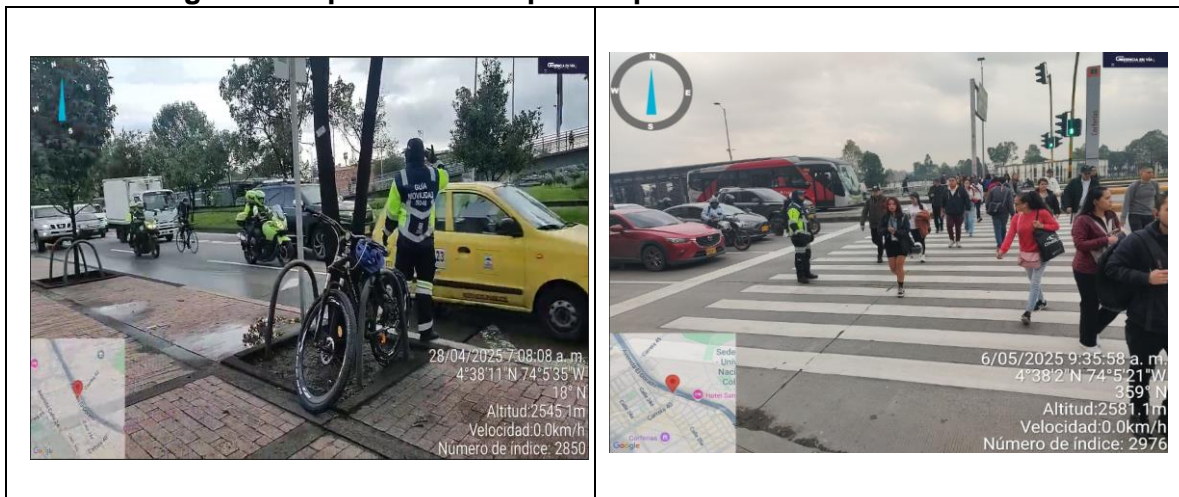
36

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



a través de la creación de un nuevo plan de señales de semaforización en la intersección de la Av. Calle 26 con Carrera 40 y con el apoyo del Grupo Operativo de Gestión en Vía se protegió el paso seguro de peatones y se realizó pedagogía a los vehículos parqueados, con lo cual se logró favorecer el flujo vehicular sentido occidente-oriente del corredor, a continuación se muestran algunas imágenes ilustrativas de esta medida:

**Imagen 12. Implementación prueba piloto Av. calle 26 x Carrera 40**



**Fuente: Apoyo Grupo Operativo de Gestión en Vía - SDM**

## Av. Boyacá

La Avenida Boyacá o Avenida Carrera 72 es una vía que recorre la ciudad de Bogotá de norte a sur en su zona occidental. Recorre aproximadamente 39,17 kilómetros aproximadamente, convirtiéndose en el eje vial bogotano más largo de la ciudad, se extiende desde la Calle 183 hasta el Km 0 de la vía al llano en Usme.

La infraestructura ha sido mejorada con numerosas obras, como puentes vehiculares y peatonales, lo que la convierte en una importante vía para la movilidad urbana, contribuyendo significativamente al desarrollo y funcionamiento eficiente de la ciudad.

La Subdirección de Gestión en vía, ha venido implementando diferentes acciones en el corredor de la Av. Boyacá, para mejorar la seguridad vial, la congestión vehicular y las condiciones de transitabilidad, como:

- Prueba Piloto en la Av. Boyacá con Calle 127, se centró en resolver y/o mejorar la capacidad de despeje de las intersecciones semafóricas de la calle 127 A, lo que generaba una reducción de la velocidad en la Avenida Boyacá y alta congestión en todo el tramo norte.

La medida fue desarrollada entre el 03 y el 28 de marzo de 2025 en el horario pico de la jornada am y pm, consistió en la eliminación del giro izquierdo de la Calle 127 A hacia la Avenida Boyacá al norte, con el fin de garantizar mayor tiempo de verde en la semaforización del movimiento directo sentido sur norte de la Avenida Boyacá.

### Imagen 13. Registro fotográfico medida de gestión Av. Boyacá con Calle 127



**Fotografía 1.** Restricción del giro W-N en la Av. Boyacá x Calle 127A y flujo vehicular desviado en el retorno N-N de la Calle 127.



**Fotografía 2.** Gestión del tránsito y paso seguro de ciclistas y peatones en la intersección de la Calle 127A por parte del Grupo GOGEV



**Fotografía 3.** Retorno en la Calle 127 lo que permite realizar el giro N-N para incorporarse nuevamente a la Av Boyacá y los giros N-E a doble carril



**Fotografía 4.** Gestión del tránsito y paso seguro de ciclistas y peatones en la Calle 127 sentido S-E por parte del Grupo GOGEV

Se resaltan algunos factores claves de éxito en la implementación de la prueba piloto, tanto a nivel administrativo como a nivel operativo, la articulación entre las distintas dependencias (GOGEV, CACTT, SPMT), la continuidad del mismo personal operativo durante varios de los días de implementación, presencia a tiempo de las unidades operativas, coordinación en campo entre distintos grupos operativos (GOGEV, CACTT, Gerencias SGV), seguimiento operativo y de los resultados por parte del grupo de Gerencias SGV.

Finalmente, después de la entrega parcial de la mega obra de los puentes de la Calle 127 con Av. Boyacá el pasado 31 de marzo de 2025, se han venido realizando seguimientos en indicadores de siniestralidad, tiempos de viaje y velocidad, así como; Recorridos de Administración Vial, para evidenciar hallazgos post de obra en el punto.

- La restitución del separador desde la Av. Guayacanes hasta la Calle 11F, en sentido Norte - Sur, un trabajo articulado con el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Subdirección de Señalización, manteniendo buenas condiciones de movilidad, seguridad vial y fluidez del tráfico en el punto.

39

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



**Fotografía No, xxx:** Restitución y señalización del separador de la Av. Boyacá entre Av. Guayacanes y Calle 11F

**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía**

- Prueba piloto diseñada e implementada por la Subdirección de Gestión en Vía, en la Av. Boyacá entre av. Américas y Calle 12B , entre el 12 y 30 de agosto de 2024, adelantando las siguientes acciones principales:
  - Reubicación de los paraderos de servicio de transporte público ubicados en la zona.
  - Cierre temporal del intercambiador de la calzada rápida a lenta.
  - Canalización de las conectantes Avenida Guayacanes con Avenida Boyacá al norte.
  - Cambio de sentido vial de manera temporal de la Calle 12Bis.
  - Regulación del tráfico por parte del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito(CATT) y Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV).



**Imagen14. Registro fotográfico medida de gestión Av. Boyacá entre Américas y Calle 12**



**Fotografía 1.** Conectante oriente norte, Av. Boyacá con Av. Guayacanes, extensión de la aguja, canalización para ingreso a una sola fila hacia Av. Boyacá.



**Fotografía 2.** Redistribución de paraderos y rutas del SITP, para evitar la concentración del servicio sobre el corredor Av. Boyacá.



**Fotografía 3.** Acciones de agilización en Av. Boyacá por parte del Grupo Operativo de Gestión en Vía.



**Fotografía 4.** Regulación, control y agilización en Av. Boyacá por parte del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte y el Grupo Operativo de Gestión en Vía

**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía -SGV-**



Como resultado en la ejecución de la prueba piloto, se evaluaron los indicadores de velocidad y tiempos de viaje; donde, actualmente se tienen implementadas actividades como:

- Mitigación de conflictos viales con cierre del intercambiador y la reorganización de las conectantes entre la Avenida Boyacá y la Avenida Guayaquanes lo que permiten una reducción de los conflictos vehiculares, y contribuye a mejorar la seguridad vial en el sector.
- Se mantiene la intersección semafórica a la altura del Centro Comercial el Edén para resguardar los pasos seguros de peatones y ciclistas.

Por último, la subdirección de Gestión en Vía ha venido desarrollando periódicamente recorridos de administración vial, con el objetivo de identificar, actualizar y realizar seguimiento a problemáticas como son: el deterioro de la malla vial, invasión del espacio público, parqueo indebido en vía, entre otros, realizando las respectivas gestiones con la finalidad de trabajar mancomunadamente con otras entidades y dar solución eficaz a cada hallazgo generado.

### **Calle 72 y Calle 68**

Las Calles 72 y 68 se convierten en opciones de desvío en caso de problemas de congestión consecuencia de la operación diaria o por el desarrollo de obras como lo es en este momento la construcción de la primera línea del Metro.

La subdirección de Gestión en Vía ha venido desarrollando periódicamente recorridos de administración vial, con el fin de identificar problemáticas como son el deterioro de la malla vial, invasión del espacio público, parqueo indebido en vía entre otros, realizando las respectivas gestiones en aras de lograr solución a dichos problemas.

### **Vía al Llano**

La vía al Llano pertenece a uno de los 9 corredores viales de ingreso y salida de la ciudad, conecta a Bogotá con la ciudad de Villavicencio - llanos orientales del país, inicia desde la Ye de Yomasa hasta el km 0 en sentidos Norte - Sur y Sur - Norte .

Es muy dinámico el trayecto en los dos sentidos viales, ya que la movilidad fluye positivamente. Así mismo, por el corredor transitan vehículos de carga pesada, vehículos de transporte público y transporte privado, se cuenta con un control de estacionamiento

42

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



irregular en vía para las flotas de servicio especial a la altura de la terminal de transportes “Y” de Yomasa.

Para el corredor vía al llano se destacan las siguientes acciones puntuales para el plan éxodo retorno que se implementa los lunes festivos:

- **Presencia de grupo operativo en vía:** cuerpo de agentes civiles de tránsito y presencia de la seccional de tránsito y transporte. Para la operación del plan éxodo se tienen contemplado la presencia de 10 unidades del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte y 4 unidades de policía de tránsito de la seccional de tránsito y transporte de la ciudad de Bogotá. Capacidades desplegadas para control y gestión del tránsito en la vía a llano. Para el plan retorno se tiene contempladas 10 unidades del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte realizando operativos de pico y placa regional específicamente. Así mismo la presencia de 4 unidades de policía de tránsito de la seccional de tránsito y transporte de la ciudad de Bogotá y 4 unidades de grupo operativo en vía, gestionando la movilidad en la vía.
- **Activación de carril priorizado buses SITP Gran América Usme:** se tiene establecido un protocolo de activación de carril exclusivo para rutas de servicio integrado de transporte público adscritas al patio taller Gran América Usme. La activación del protocolo se realiza ante eventos extraordinarios, tales como cierre de la vía por derrumbes y/o situaciones que afecten la vía en el tramo nacional, entre otras situaciones de obstaculización de la vía dentro de la jurisdicción del distrito capital. El carril exclusivo se realiza por medio de canalización del carril derecho desde la intersección de comuneros hasta Av. Calle 110 sur con Tv. 6g.

**Imagen 15. Esquema de protocolo carril exclusivo buses.**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de fotografías de patio taller Gran América Usme



- **Otras medidas:** en articulación con otras entidades del Distrito, Policía Nacional Dirección y Seccional de Tránsito y Transporte, así como con la concesión Coviandina S.A.S se tienen contempladas las siguientes acciones adicionales: Suspensión de ciclo vía entre parque El Tunal y La Aurora para los festivales en plan retorno o Monitoreo del tránsito en tiempo real de las salidas y entradas por medio de cámaras del centro de gestión de tránsito de la Secretaría de Movilidad tanto para plan éxodo como para plan retorno. Activación del reversible en retorno sentido Villavicencio Bogotá desde las 14:00 hr a las 22:00 hr.

### Av. Ciudad de Cali

Actualmente se encuentra en obra por la adecuación del sistema Transmilenio entre el límite con Soacha y la Av. de las Américas además de la construcción del Metro que pasa por la Av. Ciudad de Cali con Av. Villavicencio.

De acuerdo con lo anterior y en busca de mejorar las condiciones de movilidad de este sector de la ciudad, se ha dispuesto de personal en vía de la Secretaría Distrital de Movilidad los cuales tienen como funciones principales:

- Agilización del tráfico troncal y mixto sobre la Av. Ciudad de Cali y Av. Villavicencio.
- Evitar que se bloqueen las intersecciones semaforizadas para garantizar una movilidad fluida
- Garantizar el paso seguro de peatones y ciclistas sobre las intersecciones semaforizadas
- Atender de manera oportuna los posibles siniestros y otros eventos que se presenten en el corredor y sectores aledaños de la localidad.

### Imagen 16. Personal GOGEV en intersección Av. Ciudad de Cali x Av. Villavicencio





**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía**

Actualmente, se está desarrollando una prueba piloto en la intersección de la Avenida Ciudad de Cali con la Carrera 91, con el objetivo de mejorar las velocidades y reducir los tiempos de viaje de los usuarios que transitan por la Avenida Ciudad de Cali durante el horario de la tarde.

El esquema operativo se implementa de manera continua de lunes a viernes, entre las 14:00 y las 20:00 horas. Esta gestión cuenta con el apoyo del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV) y los Agentes de Tránsito (CATT), quienes priorizan acciones como el control del estacionamiento en zonas no autorizadas, la gestión dinámica del tráfico para evitar el bloqueo de intersecciones, la agilización del flujo vehicular en ausencia de peatones, y el acompañamiento para garantizar el paso seguro de los biciusuarios.

La implementación de esta medida ha contribuido a una mejora progresiva en la fluidez vehicular del tramo intervenido, aumentando significativamente las velocidades de viaje con respecto a la línea base y reduciendo los tiempos de desplazamiento en el corredor de la Avenida Ciudad de Cali.

#### **Imagen 16 Personal GOGEV en intersección Av. Ciudad de Cali x Carrera 91**



**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía**

## Autopista Sur

La movilidad sobre el corredor de la Autopista Sur presenta condiciones particulares, toda vez que corresponde a una de las salidas e ingresos a la ciudad y al Municipio de Soacha (Departamento de Cundinamarca). Teniendo en cuenta esto, se hace importante entender que las dinámicas presentes en los dos sentidos de operación del corredor (Occidente - Oriente y Oriente - Occidente), son complejas debido a la interacción de las diferentes rutas de transporte público (Transmilenio y SITP), vehículos intermunicipales, vehículos de carga y transporte particular, por esta razón la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM - adelanta una serie de acciones para mejorar las velocidades de operación y tiempos de viaje.

De acuerdo con lo anterior, sobre el corredor se realizan actividades de control, regulación y agilización de los flujos vehiculares en los principales puntos de congestión de la Autopista Sur, a la altura de la Calle 63 Sur, Calle 59 Sur (Av. Bosa), Terminal de Sur, Madelena (Kr 67), Makro (Kr 63), Frigorífico Guadalupe y Sevillana (Av. Boyacá), con apoyo tanto de Unidades de Policía de Tránsito, como unidades GOGEV (Grupo Operativo de Gestión en Vía), esto buscando mejorar las condiciones de movilidad y atención oportuna a los eventos que se puedan presentar. El personal operativo se programa de acuerdo con las condiciones previstas de operación, cuando se presentan condiciones típicas se apoyan las intersecciones principales y cuando se presentan festividades como operaciones éxodo o retorno, se apoyan todos los puntos antes mencionados, para atender los mayores volúmenes vehiculares, que en muchos de los casos superan la capacidad operativa que puede brindar la infraestructura existente.

Es importante mencionar que las eventualidades que se presentan a diario, tales como choques simples o vehículos varados, sumado a las obras de infraestructura que se

46

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



desarrollan en la actualidad, generan una mayor congestión y disminución de las velocidades, inclusive cuando los eventos se presentan fuera de los límites del Distrito, en el Municipio de Soacha.

Desde el Centro de Gestión de Tránsito - CGT se realiza permanente monitoreo a las condiciones de movilidad del corredor, por medio de cámaras y sensores dispuestos en puntos estratégicos que permiten identificar inconvenientes en vía, que alteran la movilidad y de esta manera priorizar su atención. Como producto del constante monitoreo sobre el corredor, específicamente a las intersecciones de la Autopista Sur con Calle 63 sur y Av. Bosa (Calle 59 sur), cuando se presentan bajas velocidades de operación y altas colas de congestión sobre el corredor principal, por parte del CGT se gestiona con la central de semaforización, con el fin de implementar un plan semafórico especial, que aumenta los tiempos de ciclo semafórico de las intersecciones de forma coordinada sobre la Autopista Sur.

Adicionalmente, la Policía de Tránsito en aras de contribuir con la movilidad del corredor Autosur en el sector de Bosa, implementa diferentes maniobras de regulación, cuando a su juicio consideran que el volumen vehicular es superior al que se puede controlar y regular de manera eficiente con los ciclos semafóricos, las cuales se describen a continuación:

- Intervención 2x1 en las intersecciones semaforizadas de la autopista sur con Calle 63 sur y Calle 59 sur: corresponde a la acción que realiza la Policía de Tránsito con apoyo del Grupo Operativo de Gestión en Vía – GOGEV, que consiste en dar dos ciclos semafóricos a favor de la Autopista Sur, contra una de las Calles 63 sur y 59 sur. Siendo importante mencionar que el apoyo del grupo operativo, también se direcciona en la protección de peatones y ciclistas, en el control del tráfico y el respeto por las normas de tránsito.
- Intermittencia semafórica: Esta medida corresponde a la programación voluntaria en estado de intermitencia de las señales de tránsito luminosas de los semáforos, y se da solamente cuando la Policía de Tránsito lo solicita, toda vez que cuente con el personal suficiente para regular y controlar las intersecciones con intermitencias.
- Cierre temporal e intermitente de la Calle 57 G sur (desde la Kr 72D hasta la Autopista Sur), evitando los entrecruzamientos de los vehículos que salen hacia el corredor principal.
- Canalización con material tipo cono en los dos sentidos (Norte-Sur y Sur-Norte) de la Carrera 72, garantizando con esto un ingreso controlado a la Autopista Sur. Segregación de flujos para peatones y ciclistas sobre la Autopista Sur a la altura de la Kr 72, priorizando y garantizando su paso seguro.



- Uso controlado del carril exclusivo de Transmilenio: Medida implementada sólo en condiciones de máxima demanda en planes éxodo retorno. Teniendo en cuenta que el uso de la calzada exclusiva de Transmilenio como un cuarto carril para la circulación de vehículos livianos, corresponde a una acción que eleva el riesgo de siniestralidad sobre el corredor, entre otras razones por el mal comportamiento de los conductores de vehículos de transporte. De esta manera, esta medida solo se implementa en condiciones extremas y de manera intermitente, bajo el estricto control de unidades de la policía de tránsito, quienes son los responsables del control y regulación en vía.
- Restricción del giro izquierdo hacia la Av. Bosa: realizada por unidades SETRA con ayuda de material de segregación que impide la maniobra (giro izquierdo occidente norte) desde la Autopista Sur hacia la Av. Bosa, siendo importante mencionar que la restricción del movimiento se implementa de acuerdo con las condiciones prevalecientes del tráfico sobre el corredor, en especial cuando se requiere favorecer el sentido Bogotá Soacha.

Las anteriores acciones son implementadas posterior a una evaluación previa de las condiciones temporales y prevalecientes del tránsito, que es realizada desde el Centro de Gestión de Tránsito -CGT, y cumpliendo con diferentes protocolos diseñados para garantizar la seguridad de todos los actores viales.

Por otra parte, el personal técnico de la SDM realiza recorridos periódicos para evaluar las condiciones de la movilidad en el área; verificando que la disposición del personal y de los materiales en campo, favorezcan la movilidad del corredor y presente adecuadas condiciones de seguridad para los usuarios en vía. A continuación, se presenta registro fotográfico de las actividades realizadas en campo:

Registro Fotográfico		
		
Calle 63 Sur	Calle 59 Sur (Av. Bosa)	Controles Operativos

**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía -SDM**

Adicionalmente, en la actualidad se adelanta la construcción de infraestructura vial, que pretende mejorar la capacidad y niveles de servicio del corredor referido. Una vez finalizadas las obras se garantizarán todos los movimientos y se mejorarán los tiempos de

48

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



viaje considerablemente, impactando de manera positiva la calidad de vida de los habitantes de las Localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y en general de los usuarios del corredor, algunas de las obras que se ejecutan son:

- La intersección a desnivel en la Autopista Sur con Avenida Bosa, que elevará la Av. Bosa y permitirá la conexión vehicular, peatonal y de ciclistas. Esta obra contempla la construcción de siete puentes garantizando los movimientos en todos los sentidos.
- La demolición del puente curvo en el sector de Venecia, que dará paso a la construcción de dos puentes nuevos, uno para buses y otro para vehículos particulares, en el marco de la construcción de la Troncal de Transmilenio de la Av Carrera 68.

Para este importante corredor la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en ejercicio de sus funciones de gestión y control del tránsito, implementó una prueba piloto durante el primer Trimestre del año 2025, orientada a mitigar las continuas problemáticas sobre el corredor tales como ascenso y descenso de pasajeros en lugares no autorizados y el permanente entrecruzamiento de vehículos generado por la deficiente geometría de su infraestructura la cual provoca, entre otras cosas, la disminución en la velocidad del corredor y el descenso de los niveles de servicio.

Esta intervención tuvo como objetivo principal optimizar la movilidad en la Autopista Sur, específicamente en el trayecto que se extiende desde la frontera del Distrito hasta la Av. Villavicencio en dirección Occidente-Oriente. La cual consistió en un conjunto de medidas de gestión y pedagogía temporales, entre las cuales se incluyó la instalación de elementos de canalización vial como barreras plásticas tipo New Jersey.

Entre las acciones más destacadas de la Prueba Piloto se tienen las siguientes:

- Se garantizó la continuidad del ancho de calzada a la altura de la Calle 63 Sur por ser considerado como tramo crítico; esto se consiguió al organizar y encauzar adecuadamente los flujos vehiculares, gracias a la instalación de barreras plásticas tipo New Jersey sobre la calzada, cerrando el carril izquierdo existente para el giro Occidente Norte el cual se encuentra inhabilitado en el semáforo de la Autopista Sur con Calle 63 Sur.





- Reducción de maniobras irregulares y peligrosas, desincentivando el uso indebido del espacio público por parte de vehículos de transporte intermunicipal. Esto se logró con la instalación de barreras plásticas tipo New Jersey sobre el andén Sur de la Autosur a la altura de la Carrera 75 frente al Terminal de Transportes.







- Pedagogía y control a conductores de buses intermunicipales que realizan maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en lugar no autorizado frente al Terminal del Sur sentido occidente-oriente.



- Refuerzo personal operativo: Fortalecimiento en la cantidad de unidades para el control, agilización y gestión sobre el corredor, en las intersecciones más críticas.
- Coordinación con CGT: Permanente monitoreo a condiciones de movilidad del corredor, por medio de cámaras y sensores en puntos estratégicos que permiten identificar inconvenientes en vía, que alteren la movilidad y de esta manera priorizar su atención.
- Activación plan semafórico especial: Calle 63 sur y Av. Bosa, en condiciones críticas se gestiona con la central de semaforización, con el fin de implementar un plan semafórico especial, que aumenta los tiempos de ciclo semafórico de las intersecciones de forma coordinada.

Estas acciones se encuentran activas sobre el corredor y buscan no solo mejorar los tiempos de recorrido en horas de mayor demanda, sino también promover una movilidad más segura, ordenada y eficiente.

En cuanto a las acciones adelantadas de semaforización para el corredor de la Autopista Sur, se incluyó dentro de los corredores prioritarios para adelantar acciones de optimización de corredores a nivel del Sistema Inteligente de Semáforos de Bogotá (SSI-B), dada su condición de arteria para ingresos y salidas desde el sur de la ciudad. Se priorizaron las zonas tal y como se observa en el siguiente cuadro.



ID	Corredor asociado	ZONA	ZONA CONTRATOS OBRA	OPT Solo Basada en Tiempo	No intersecciones totales
49	AUTOSUR (Salida Portal Sur)	3516	ZONA SUR	SI	1
50	AUTOSUR (Madelena - Villa del Rio)	3506	ZONA SUR	NO	6
48	AUTOSUR (CI 65F S - CI 59 S)	3501	ZONA SUR	NO	5

Para estos tres corredores se adelantaron las siguientes actividades:

**Nivel 1 - Calibración:** Correspondiente con la gestión de reubicación de campos de vídeo detección en cuanto a la escala de los campos de detección, reubicación de campos, configuración de campos de detección para conteo de tráfico, así como revisión de la consistencia de la información en campo con respecto a la información que llega al Centro de Control de Tráfico, estas labor se realizó durante los meses de noviembre y diciembre de 2024.

**Nivel 2 - Modificación de planeamiento a nivel local:** Entre los meses febrero y marzo de 2025 se elaboró el diseño de planeamiento de las intersecciones de las zonas 3501 y 3516. y su implementación en campo se realizó durante el mes de abril de 2025. La zona 3506 está proyectada para que el planeamiento se implemente con las modificaciones durante junio de 2025.

**Nivel 3 - Gestión en red:** Para las estrategias a nivel de red correspondientes a los modos Adaptativo y responsivo para las zonas Ca/R (3501) y BT (3516) respectivamente, se alimentó en el aplicativo de gestión para estos modos en la Central entre abril y mayo de 2025, parámetros de ponderación, reglas de tiempo, alimentación de escenarios, generación de secciones, matriz de cambios entre otros elementos para su puestas en operación en estos modos, la zona de referencia queda operando en modo sombra (sin salida a campo), mientras se tiene un punto de calibración adecuado. La zona 3506 correspondiente al sector de Madelena será gestionada a nivel de red, una vez sea implementada la programación a nivel local.

Cabe resaltar que las intersecciones semaforizadas se encuentran en continuo monitoreo para identificar nuevas oportunidades de mejora que se adapten a la dinámica de los flujos



vehiculares y de usuarios no motorizados, así como a las externalidades como cierres, obras y desvíos que puedan afectar la movilidad de la ciudad.

Para esa actividad se contó con la colaboración de 4 ingenieros de planeamiento, el apoyo de 2 profesionales técnicos, 2 cuadrillas de mantenimiento para gestión de calibración de videodetectores, 1 ingeniero de operaciones y 1 ingeniero de planeación.

Dentro de las intersecciones más críticas del corredor de la Autopista Sur se encuentran la Autopista Sur por Bosa y nueva Bosa (Ext. 3678), dado que la capacidad de las intersecciones se rebasan en un 56% y la intersección del Frigorífico por temas de parqueo dado el comercio del sector y se genera reducción de capacidad.

### **Av. Guayacanes**

Dentro de las gestiones realizadas por parte de la SDM se encuentra el control de estacionamiento especialmente en el sector del parque empresarial Alsacia, la optimización de intersecciones semafóricas y la gestión con unidades CACTT y GOGEV dadas las dinámicas que genera esta nueva vía.

### **Av. Circunvalar**

Hacia el norte con el municipio de la Calera, siendo la bifurcación hacia este municipio el punto más conflictivo y que cuenta con un dispositivo con acciones que permiten gestionar el alto volumen de la población generada por la alta densidad habitacional que se desplazan por este punto y que se describe en el corredor de la Calera.

Adicionalmente se han generado los recorridos de administración vial, con el fin de gestionar hallazgos que puedan afectar su adecuada operación, especialmente aquellas relacionadas con el estado de la malla vial, inestabilidad geológica, defensas metálicas y barandas.

### **Plan Navidad**

Con el fin de apoyar la movilidad durante la temporada de festividades de fin de año, la SGV planeó el apoyo a diferentes puntos atractores de la ciudad, en los cuales históricamente se presentan mayores aglomeraciones de asistentes, tales como:

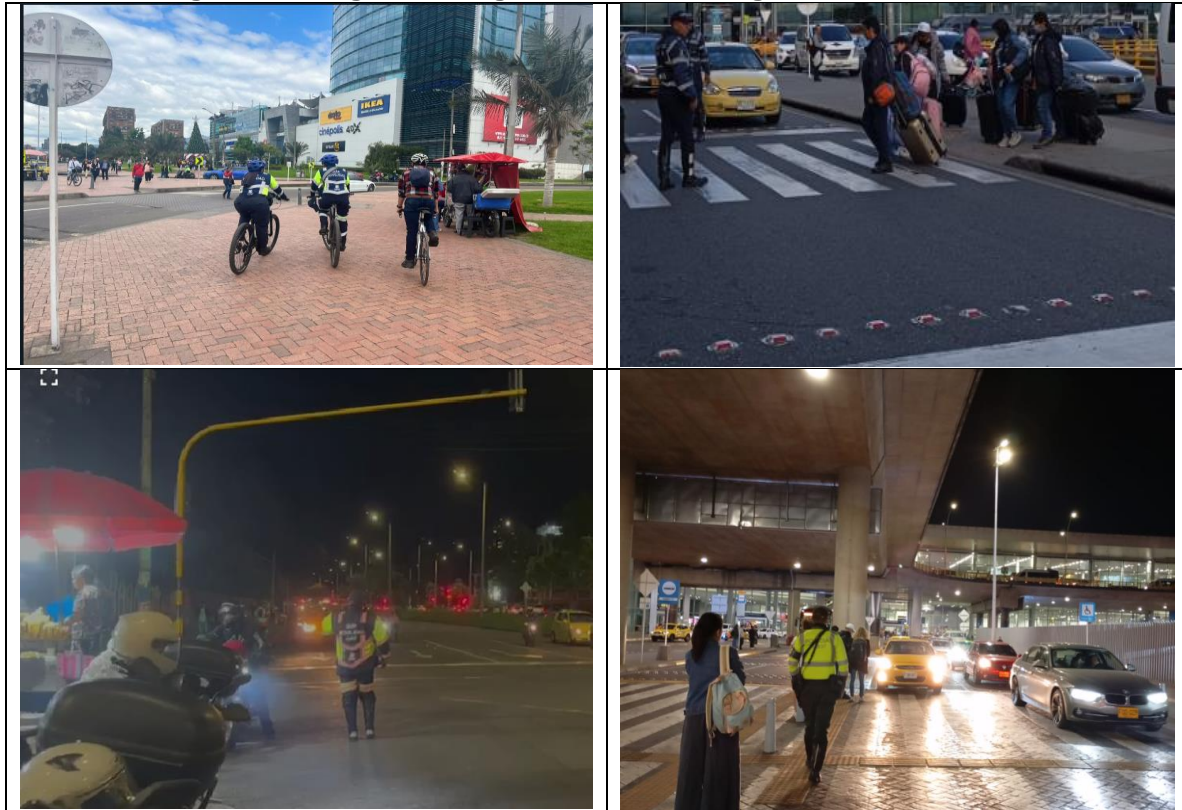
- Centros Comerciales
- Parques

- Zonas Comerciales

Dentro del apoyo prestado por la SDM, se ejecutaron actividades de gestión de flujos vehiculares, priorizando la movilidad, gestión y pedagogía al parqueo irregular en vía, apoyo a los pasos peatonales y de ciclistas, entre otros.

A lo largo del periodo en el que se desarrolló este plan se contó con 258 unidades de apoyo de la SGV, 230 unidades de CACTT para control de parqueo en vía y gestión del tránsito y 32 Profesionales de la SGV realizando seguimiento a los 39 puntos atractores designados.

**Imagen 17. Registro fotográfico medida de gestión Plan Navidad**



**Fuente: Subdirección de Gestión en Vía -SGV-**

## Exodo - Retorno

54

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



Mediante la articulación entre los equipos de las Subdirecciones de Gestión en Vía, Semaforización y la de Control de Tránsito durante el año 2024 se logró la planeación y seguimiento de 15 planes éxodo retorno, mediante esta articulación se logró disponer de recurso humano como guías, agentes civiles de tránsito, agente de policía de la seccional de tránsito de Bogotá, operadores del CGT e ingenieros de las citadas subdirecciones en los corredores de ingreso y salida de la ciudad, con el objetivo principal de realizar monitoreo y coordinar las acciones necesarias para mantener buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales y garantizar la fluidez del tránsito, aunado al apoyo audiovisual reportando desde la vía las condiciones en tiempo real para informar a los distintos usuarios en las redes de la SDM. Se resalta también que se realizó la articulación con otras entidades distritales para la implementación de estos Planes Éxodo y Retorno en los cuales se involucraron nuevas regulaciones de la demanda como el Pico y Placa Regional. Así mismo, se realizó la comunicación constante a través del CGT con las concesionarias con el fin de informar las condiciones del tránsito en los corredores fuera de la jurisdicción de la capital.

**6. Sírvase informar las acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos que ha realizado con la Gerencia en Vía para gestionar el tráfico en el año 2024 y lo corrido del 2025. Discrimine por año.**

La Secretaría Distrital de Movilidad implementa la estrategia de Gerencia en Vía como una estrategia integral de gestión de tránsito y atención a la ciudadanía, donde en tiempo real responde a los incidentes en vía, optimiza tiempos semafóricos, planea y ejerce control y pedagogía para una mejor movilidad. Esta estrategia tiene como prioridad mejorar la movilidad de los principales corredores en Bogotá, por los cuales circula la mayoría de los pasajeros de transporte público, ciclistas y viajes en vehículo particular o carga en la ciudad.

Así mismo, el grupo interdisciplinario que conforma la Estrategia de Gerencia en Vía de la SDM tiene enlace directo mediante el Centro de Gestión de Tránsito (CGT) con las demás entidades del distrito y alcaldías locales para la atención oportuna de los siniestros en vía, identificando las principales necesidades y problemáticas de movilidad de los ciudadanos y creando planes de acción para atender los eventos que afecten la movilidad. De acuerdo con lo anterior, el aumento de presencia institucional en los puntos críticos de la movilidad también contiene un componente dado por el fortalecimiento tecnológico que permite hacer vigilancia y control de manera remota con mayor eficiencia.

Se encuentran en desarrollo acciones para fortalecer la Gestión de la Movilidad mediante la Estrategia de Gerencia en Vía, específicamente en lo relacionado con la tecnificación y posible aumento de personal en campo, quienes en coordinación con la Policía





Metropolitana de Bogotá realizan gestión del tránsito, control y pedagogía en vía a los ciudadanos buscando mejorar los comportamientos de los diferentes actores viales.

Adicionalmente el Grupo Guía de Movilidad realiza jornadas de gestión en vía en puntos críticos de la movilidad donde se apoya la fluidez del tránsito y se brinda pedagogía del correcto uso de la infraestructura a los usuarios. A continuación, se relacionan algunas de las principales intervenciones ejecutadas durante el 2025:

- Carril Escolar Autopista Norte entre Calles 167 y 235, jornada a.m. sentido sur a norte.
- Contraflujo Av. de las Américas entre Cra 74 y Cra 62 jornada a.m. sentido occidente a oriente
- Descenso desde vía a La Calera, jornada a.m
- Ascenso hacia vía a La Calera jornada p.m
- Plan de gestión del tránsito en Autopista Sur, sector CAI Bosa y Terminal
- Plan de gestión del tránsito en Autopista Norte, sector salida de Colegios.
- Plan de gestión del tránsito en Calle 80, carril priorizado para buses escolares entre portal 80 y puente de guadua, jornada a.m. sentido oriente a occidente.
- Plan de gestión del tránsito en Calle 13 intersecciones críticas Cra 128, Ye occidental de Fontibón. jornada a.m. sentido occidente a oriente
- Plan de gestión del tránsito en Av. Caracas
- Plan de gestión del tránsito en Carrera 7
- Apoyos a Planes de Manejo de tránsito de obras públicas como la construcción de la Primera Línea de Metro, Troncal Carrera 68, Troncal Av. Ciudad de Cali.
- Apoyo intersecciones semaforizadas Av. Boyacá con Calle 12B y Calle 127
- Reversible de la Carrera 7 entre Calles 245 y Calle 183 de los Domingos y festivos para ingreso a la Ciudad.





- Apoyos a Ciclovías de IDRD
- Apoyo a novedades que afecten la movilidad: manifestaciones, plantones, inundaciones, incidentes o accidentes.
- Apoyo en eventos masivos de ciudad.
- Apoyo y acompañamiento interinstitucional en diferentes sectores dependiendo la solicitud.[1]

Sumado a los anteriores puntos fijos de gestión de tránsito se cuenta con Guías motorizados y en bicicleta que recorren y verifican las novedades que afectan los corredores viales principales de la ciudad (Avenidas y Ciclorrutas). En esta actividad las unidades se desplazan en los tramos viales de mayor demanda y verifican el despeje de vía para optimizar la fluidez de la movilidad. En caso de presentarse novedades como siniestros, vehículos varados, daños de la infraestructura, entre otras, las reportan al Centro de Gestión de Tránsito de la SDM para la atención por parte de las Entidades responsables en el menor tiempo posible.

Es importante mencionar que durante períodos específicos del año de alta congestión vehicular la Estrategia de Gerencia en Vía desarrolla planes adicionales como son Planes Éxodo y Retorno, Plan Navidad o Plan Semana Santa para atender la demanda en los puntos de aglomeración que surgen en esas fechas.

En respuesta a los interrogantes planteados, podrá evidenciar más detalle de las actividades desarrolladas.

**7. Sírvase informar las acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos que ha realizado con el Centro de Gestión del Tránsito para gestionar el tráfico en el año 2024 y lo corrido del 2025. Discrimine por año.**

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad la atención de incidentes viales se hace de manera centralizada en el Centro de Gestión de Tránsito - CGT, el cual hace parte del Sistema Inteligente de Transporte - SIT. Allí se definen los lineamientos y protocolos para gestión de incidentes. Este sistema integra en un mismo espacio un recurso humano capacitado que utiliza las diferentes herramientas y plataformas tecnológicas para la medición, monitoreo, análisis de la movilidad y toma de decisiones que permiten optimizar la operación en Bogotá de manera eficiente las 24 horas al día los 7 días de la semana:

Durante el año 2024 fueron gestionados y monitoreados 110.288 incidentes, en lo corrido del año, a corte del 31 de mayo de 2025, se han monitoreado 53.451 incidentes.

57

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



El Centro de Gestión de Tránsito - CGT es el corazón operativo y analítico de la movilidad en Bogotá, consolidándose como una infraestructura clave para la gestión inteligente del tránsito y la toma de decisiones en tiempo real. Este espacio integra tecnología, datos y talento humano para anticipar, coordinar y responder de manera efectiva a las dinámicas de una ciudad compleja y en constante transformación.

Se cuenta con la capacidad para procesar e interpretar grandes volúmenes de información provenientes de cámaras CCTV, sensores, mapas semafóricos, plataformas de gestión y fuentes externas. Así, genera alertas tempranas, análisis de patrones y reportes estratégicos que apoyan tanto la operación diaria como la planeación a largo plazo.

Además, el CGT facilita la coordinación en tiempo real con otros actores clave como la Policía, organismos de emergencia, TransMilenio y entidades distritales como Secretaría de la Mujer, IDIPYBA, entre otras. Esto permite una respuesta más rápida, eficiente y articulada frente a eventos que afectan la movilidad. Esta conexión se logra gracias a la colaboración con la Secretaría de Seguridad, responsables de la línea de emergencias 123 y los acuerdos establecidos con varias plataformas para acceder a sus datos.

Se han integrado los siguientes recursos:

Recursos tecnológicos:

- Sistema Premier One (NUSE)
- Sistema Securos Premium (CCTV)
- Sittraffic Office (reprogramación de equipos de control de intersecciones semafóricas)
- Concert Scala (visualización gráfica del funcionamiento del sistema semafórico de la ciudad)
- Traffic On (visualización de cámaras de video detección)
- INES (sistema inteligente de programación de intersecciones semafóricas)

Recursos físicos:

- Estaciones de trabajo
- Teléfonos IP
- Sensores de velocidad
- Halcón
- Teléfonos celulares



- CCTV
- Radios
- Video Wall

**8. Sírvase informar las acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos que ha realizado con el Sistema de Semaforización Inteligente para gestionar el tráfico en el año 2024 y lo corrido del 2025. Discrimine por año.**

En el transcurso del año 2024 y lo corrido del 2025, se han adelantado múltiples acciones orientadas a optimizar la gestión del tráfico a través del Sistema de Semaforización Inteligente. Entre las principales estrategias, actividades y esfuerzos realizados se destacan:

**Procesos de optimización:** Se han efectuado ajustes en los tiempos semafóricos y parámetros operativos con el objetivo de mejorar la movilidad y reducir los tiempos de espera en las intersecciones más críticas.

Con referencia a los esfuerzos realizados en aras de contribuir a la movilidad de la ciudad a través de la optimización del Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá-SSIB, nos permitimos informar que en el año 2024 se optimizaron 104 intersecciones semaforizadas pertenecientes a 14 zonas automáticas. A junio de 2025, se han mejorado más de 270 intersecciones en los principales corredores de la ciudad tales como la Carrera 7, Autopista Sur, Avenida Boyacá, NQS, Calle 13, Calle 80 y Av. Caracas entre otras.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIONES
2024	14
2025	29

**Instalación de nuevas intersecciones semaforizadas:** Se ha ampliado la cobertura del sistema mediante la instalación de nuevos cruces semafóricos equipados con dispositivos de control y señalización luminosa, fortaleciendo así la regulación del tránsito en sectores estratégicos.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIONES
2024	13



2025	4
------	---

**Mantenimientos preventivos:** Se han ejecutado actividades periódicas de mantenimiento preventivo en los componentes del sistema semafórico, con el propósito de preservar su buen funcionamiento, prevenir fallas y garantizar la continuidad operativa.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIONES
2024	10.256
2025	3.748

**Atención de novedades bajo modalidad correctiva:** Se ha dado respuesta oportuna a eventos imprevistos y fallas técnicas mediante intervenciones correctivas, minimizando así el impacto sobre la movilidad y la seguridad vial.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIONES
2024	18.354
2025	7.149

**Implementación de nuevos complementos semafóricos:** Se han incorporado dispositivos adicionales al sistema, tales como sensores de detección vehicular, semáforos de señalización vehicular, peatonal y ciclista, lo que ha permitido una gestión más precisa de los actores viales.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIONES
2024	23
2025	15

La Subdirección de Semaforización de la SDM, a través de los contratos de expansión y mantenimiento vigentes para cada periodo, dispone de 29 grupos técnicos encargados de



ejecutar todas las actividades y obras necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del sistema semafórico.

Estas labores incluyen la reparación de daños ocasionados por trabajos de modificación, adecuación o recuperación de vías y espacio público, así como la intervención de infraestructura que requiere renovación o mantenimiento debido a obsolescencia, cumplimiento de vida útil, vandalismo o condiciones de inestabilidad.

Los grupos técnicos cuentan con disponibilidad las 24 horas del día, los 7 días de la semana, organizados en distintos turnos para garantizar la atención oportuna de emergencias en cualquier momento.

**9. Sírvese informar sobre las campañas de cultura ciudadana y educación vial desarrolladas en lo corrido del presente año, lo siguiente:**

**- Número total de campañas**

En lo corrido del año 2025, se han desarrollado dos campañas: “Bogotá Nos Mueve el Respeto” y “No Somos Una Cifra”.

**- Tipo de campañas**

Los tipo de campaña que se han desarrollado durante el 2025 son de tipo informativo, y se enfocan en temas de seguridad vial y cultura ciudadana; la campañas informativas tienen como objetivo dar herramientas a la ciudadanía para entender y analizar temas de interés público como por ejemplo la imposición de comparendos, las cámaras salvavidas, el reconocimiento de los límites de velocidad, además, de aumentar la percepción del riesgo y aportar en la apropiación de espacio público.

**- Acciones concretas por cada tipo de campaña**

**Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto**

La campaña “En mi casa nos mueve el respeto” se desarrolla a través de dos tipos de acciones específicas; las acciones de sensibilización en vía y las acciones de sensibilización por medio de medios masivos de comunicación.

Las acciones de sensibilización en vía se implementan antes de aplicar medidas de control como el comparendo o la inmovilización de los vehículos. Estas se realizan mediante un diálogo amigable, argumentado y persuasivo con la ciudadanía, con el objetivo de promover el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito relacionadas con el parqueo. Durante

61

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



espacios de diálogo con la ciudadanía, en la que se incluye a transeúntes, conductores de vehículos mal parqueados y personal de locales comerciales de los lugares intervenidos, se busca generar conciencia sobre las consecuencias del mal parqueo en vía y su impacto en la movilidad y la convivencia ciudadana.

Respecto al componente de sensibilización a través de medios masivos, se destaca que esta campaña ha tenido fuerte presencia en medios de comunicación masivos como radio, canales digitales, vallas, eucoles y televisión. Los mensajes en dichos medios han estado dirigidos a resaltar las consecuencias individuales y colectivas del mal parqueo para la movilidad de Bogotá.

### **Campaña No Somos Una Cifra / Respeta el límite**

La campaña de seguridad vial, “No somos una cifra, respeta el límite” se desarrolla a través de dos tipos de acciones; las acciones pedagógicas en vía y las acciones de sensibilización por medio de medios masivos de comunicación.

Entre las acciones pedagógicas en vía, se diferencian dos tipos de actividades, las **actividades de información**, orientadas a la sensibilización y divulgación de normas y recomendaciones de uso de la infraestructura y **las experiencias de aprendizaje**, diseñadas para transformar conocimientos en prácticas seguras y sostenibles en la movilidad, que se enfocan en el reconocimiento de los factores de riesgo en la movilidad y la normatividad, además, se promueven acciones preventivas y correctivas orientadas al cuidado de la vida, la integridad propia y la de los demás actores viales en el espacio público.

La divulgación a través de medios masivos se realizó a través de diversos canales de comunicación como televisión, radio, medios digitales, páginas web, vallas ubicadas en diversos puntos de la ciudad incluidos los paraderos de buses, con el propósito de sensibilizar a la ciudadanía acerca de la importancia de respetar el límite de velocidad, como medida necesaria para evitar fatalidades y para prevenir siniestros viales.

### **- Presupuesto total invertido**

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) desde el entendimiento de la cultura ciudadana para la movilidad como *una construcción social que abarca conocimientos, actitudes, valores, emociones y prácticas orientadas a la convivencia y el respeto mutuo en el espacio público y la movilidad, y que, se fundamenta en la adopción de medidas pedagógicas y comunicativas para informar y formar a la ciudadanía, promoviendo comportamientos que*

62

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







protejan la vida de todos los actores viales, lo cual implica un compromiso individual y colectivo tanto de hábitos y responsabilidades que favorezcan el disfrute seguro del entorno vial. en el marco del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá camina segura 2024 - 2027” estructuró el proyecto 7980 “Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.”; con el cual se busca crear estrategias/acciones de cultura, comunicación y pedagogía que contribuyan a la apropiación de conceptos, conocimientos y comportamientos de respeto y corresponsabilidad de los ciudadanos en torno a la movilidad segura, eficiente y sostenible en Bogotá.

Para tal fin de llevar a cabo el desarrollo del proyecto, durante el año 2025 a la fecha la SDM ha invertido en cada una de las metas los montos señalados a continuación

**Tabla 05 Presupuesto invertido a 31 de mayo del 2025**

Nombre del Proyecto	Meta	Presupuesto Invertido
Proyecto 7980  <i>“Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.”</i>	01. Diseñar, ejecutar y evaluar 4 estrategias de cultura para la movilidad.	\$3.514.021.787
	2. Sensibilizar 600.000 personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.	\$1.397.935.500
	3. Ejecutar 4 planes de comunicación en materia de movilidad.	\$1.972.918.000

Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura

#### - Personal total empleado

Para la ejecución e implementación del proyecto 7980 como del Programa citado en la tabla inmediatamente anterior de esta solicitud, la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad en cumplimiento de las metas del proyecto de inversión, así como las demás funciones a cargo relacionadas con la comunicación y la cultura para la movilidad cuenta con el siguiente personal:



**Tabla 06 : Número de personas de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad (a la fecha).**

Descripción	Cantidad
Planta	20*
Contratos	86

\*Se aclara que son las personas que se encuentran vinculadas a planta y que están en cumplimiento del Manual de Funciones y Competencias Laborales.

**Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad**

**- Medios (presencial, virtual, etc)**

### **Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto**

Campaña de cultura ciudadana y control en vía con la que Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y aliados de diversos sectores, fomenta una movilidad consciente entre todos los actores viales. Su objetivo es garantizar el respeto a la ley y la autoridad, manteniendo el espacio público libre de obstáculos para una circulación fluida, eficiente y segura. Con esta iniciativa, se busca enfrentar uno de los principales desafíos de movilidad en la ciudad: la congestión, el desorden y la inseguridad vial provocados por el mal parqueo de vehículos."

Respecto a la divulgación de medios masivos, se definieron varios canales de comunicación para la difusión de contenidos, buscando llegar a un mayor número de personas por medio de presencia de anuncios en distintos espacios como:

- Radio: Caracol Radio, RCN Radio, La Kalle, Olímpica Estéreo, Candela Estéreo.
- Paraderos de buses: En distintas ubicaciones en Bogotá.
- Vallas: En distintas ubicaciones en Bogotá.
- Televisión: Citytv.

### **Campaña No Somos Una Cifra / Respeta el límite**



En el 2025 se ha venido implementando la campaña de seguridad vial, “No somos una cifra, respeta el límite” que tiene dos líneas de intervención, una relacionada con acciones pedagógicas en vía principalmente a motociclistas en puntos con alta concentración de siniestros viales y un componente de sensibilización a través de la divulgación en medios masivos de comunicación con el propósito de sensibilizar a la ciudadanía acerca de la importancia de respetar el límite de velocidad, como medida necesaria para evitar fatalidades y para prevenir siniestros viales.

En cuanto a la divulgación en medios masivos, se definieron diversos canales de comunicación para difundir los contenidos, con el objetivo de alcanzar a un público más amplio mediante la presencia de anuncios en diferentes espacios.

- Televisión: Principales canales nacionales y/o locales.
- Radio: Masiva, alternativa y comunitaria.
- Digital: Presencia en redes sociales (Meta, X, YouTube), además de Programamtic: En espacios en páginas web.
- Paraderos de buses: En diferentes puntos de la ciudad de Bogotá
- Vallas: En distintos puntos de la ciudad.

#### **Puntos de la ciudad donde se han realizado las campañas - Número de campañas por punto de la ciudad y personas impactadas**

Durante lo corrido del 2025 hasta el 30 de abril, se han realizado jornadas de sensibilización en el marco de la campaña en 12 localidades como lo son: Usaquén, Chapinero, Santafé, Kennedy, Fontibón, Engativá, Suba, Barrios Unidos, Teusaquillo, Los Mártires, Antonio Nariño y La Candelaria

Las acciones pedagógicas en vía estuvieron dirigidas principalmente a motociclistas y se llevaron a cabo en puntos con alta concentración de siniestros viales. Estas intervenciones permitieron sensibilizar a este grupo de actores viales sobre los principales factores de riesgo en la movilidad, con especial énfasis en las consecuencias del exceso de velocidad.

**Tabla 07: Número de jornadas y personas sensibilizadas por localidad en la Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto (enero-abril 2025)**

Nombre de la campaña	Localidad	Número total de jornadas	Número de personas
----------------------	-----------	--------------------------	--------------------

65

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



Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto/ Acciones de sensibilización en vía	Usaquén	55	5770
	Chapinero	35	3835
	Santa Fe	15	1485
	Kennedy	10	880
	Fontibón	15	1652
	Engativá	8	827
	Suba	11	1088
	Barrios Unidos	14	1159
	Teusaquillo	12	728
	Los Mártires	3	317
	Antonio Nariño	1	128
	La Candelaria	10	695
	<b>TOTAL</b>	<b>189</b>	<b>18564</b>

**Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura**



En los meses de marzo y abril, se han realizado jornadas de sensibilización en el marco de la Campaña No Somos Una Cifra / Respeta el límite, en 9 localidades de la ciudad de Bogotá.

**Tabla 08 :Número de jornadas y personas sensibilizadas por localidad en la Campaña No Somos Una Cifra / Respeta el límite (marzo-abril 2025)**

Nombre de la campaña	Localidad	Número total de jornadas	Número de personas
Campaña No Somos Una Cifra / Respeta el límite	Antonio Nariño	2	252
	Bosa	4	491
	Ciudad Bolívar	1	128
	Engativá	2	325
	Fontibón	1	176
	Kennedy	4	695
	Teusaquillo	1	192
	Tunjuelito	1	187
	Usme	1	153
	<b>Total general</b>	<b>17</b>	<b>2599</b>

**Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura**

**- Indicadores pre y post**

### **Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto**

Para evaluar los efectos de las acciones de sensibilización realizadas en vía, se consideran distintas categorías de análisis, junto con indicadores asociados a factores culturales. Estos

67

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



factores —psicológicos, sociales, simbólicos y materiales— son construcciones culturales que pueden motivar, inhibir o reforzar el cambio comportamental.

Entre las categorías de análisis se destacan:

- **Cultura para la movilidad:** Hace referencia al conjunto de hábitos, comportamientos, actitudes, valores, emociones y normas que influyen en las prácticas de movilidad.
- **Educación en infraestructura:** Se entiende como la apropiación y uso consciente de la infraestructura vial a partir de hábitos, comportamientos, actitudes, valores, emociones y normas que orientan su utilización adecuada.

Respecto a los indicadores se encuentra: Reconocimiento y uso seguro de infraestructura, percepción de control, percepción del parqueo en vías y andenes. Además, se encuentran indicadores de gestión como número de vehículos intervenidos y número de vehículos movilizadores a través de la sensibilización.

**10. Sírvase informar el total de acciones, estrategias, actividades y operativos realizados en control y regulación del tráfico vehicular en los años 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025 y especifique el presupuesto invertido en el mismo.**

### Actividades y operativos tráfico vehicular

#### Referente a las estrategias

Como se mencionó en la respuesta al numeral 6, Gerencia en Vía es una estrategia integral de gestión de tránsito y atención a la ciudadanía, donde en tiempo real responde a los incidentes en vía, optimiza tiempos semafóricos, planea y ejerce control y pedagogía para una mejor movilidad. Tiene como prioridad mejorar la movilidad de los principales corredores en Bogotá, por los cuales circula la mayoría de los pasajeros de transporte público, ciclistas y viajes en vehículo particular o carga en la ciudad.

Las acciones, estrategias, actividades y operativos realizados en control y regulación del tráfico vehicular en los años 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025, corresponden al proyecto de inversión 7573: Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte, correspondiente al Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, el cual estuvo vigente hasta el 30 de mayo de 2024 y al proyecto de inversión 8009: Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención

68

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





del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C., del actual Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-27 , con la siguiente asignación presupuestal:

**Tabla 09. Presupuesto asignado proyecto de inversión 7573**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	VIGENCIA	PRESUPUESTO ASIGNADO
Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI	7573 Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	2.022	\$ 29.581.219.523
		2.023	\$ 45.785.620.000
		2.024	\$ 25.504.644.072

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2024**

**Tabla 10. Presupuesto asignado proyecto de inversión 8009**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2024	PRESUPUESTO ASIGNADO 2025
Bogota Camina Segura	8009 Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	\$ 25.203.593.288	\$ 67.325.862.000

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2025**

## 11. Sírvase informar sobre el Grupo Guía de Movilidad:

69

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

En el año 2012 se crea el Grupo Unificado de Intervención y Acción por la Movilidad (Guía), perteneciente a la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad. A partir del año 2018, dentro de la reestructuración organizacional de la Entidad, se crea la Subdirección de Gestión en Vía y para coadyuvar a la misionalidad de esta Subdirección, el Grupo guía es denominado a partir de este año como Grupo Operativo de Gestión en Vía – con sus siglas GOGEV; como brazo operativo de la Subdirección de Gestión en Vía. El GOGEV, es el encargado de la implementación de las estrategias en materia de gestión en vía, implementadas ya sea por la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, Dirección de Gestión de Tránsito, Control de Tránsito y Transporte y la Subdirección de Gestión en Vía.

Está conformado por personal idóneo para reducción y mitigación de la congestión vehicular y minimizar los accidentes de tránsito generando cobertura en toda la ciudad, socializando el uso adecuado de la infraestructura vial y el respeto por las normas de tránsito, esto, a través de la pedagogía en el Distrito Capital, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y mitigando la siniestralidad vial en la ciudad de Bogotá. Así mismo es un grupo transversal que trabaja de la mano con varias dependencias de la entidad, atendiendo solicitudes de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control del Tránsito y Transporte, Centro de Gestión de Tránsito, Grupo de Gerentes, Subdirección de Semaforización, Subdirección de Señalización, Subdirección de Control Tránsito y Transporte, Dirección de Atención al Ciudadano, Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, Oficina Asesora de Comunicaciones, Cultura para la Movilidad y Oficina de Seguridad Vial, de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre otros como la Seccional de Tránsito y Transporte Metropolitano (SETRA-MEBOG).

**- Número total de Guías con los que se cuenta actualmente (dividido por tipo de guía)**

- El grupo GUÍA de Movilidad actualmente está conformado por tres perfiles operativos con el siguiente personal:

**Tabla 11 Conformación Grupo Guía de Movilidad 10 Junio 2025**

PERFIL	INDICATIVO	CANTIDAD
Guía Motorizado	APOLO	132
Guía a pie	GAMA	101

70

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



Guía en bicicleta	SIGMA	33
<b>TOTAL</b>		<b>266</b>

**Fuente Subdirección de Gestión en Vía**

- Total de Guías que se proyecta incorporar el resto del año (dividido por tipo de guía)

De acuerdo con las necesidades de apoyo a las autoridades de tránsito en lo que respecta a gestión del tránsito y a la demanda de recursos para gestionar incidentes, novedades, PMTs de obras públicas y emergencias que afectan la movilidad, se proyecta contar con la vinculación de colaboradores hasta completar el equipo Guía de Movilidad así:

**Tabla 12 Proyección equipo Guía de Movilidad 1er. Semestre 2025**

PERFIL	INDICATIVO	CANTIDAD
Guía Motorizado	APOLO	140
Guía a pie	GAMA	120
Guía en bicicleta	SIGMA	40
<b>TOTAL</b>		<b>300</b>

**Fuente Subdirección de Gestión en Vía**

- Presupuesto invertido durante este año

- Presupuesto que se proyecta invertir el resto del año

En cuanto a los recursos para adelantar las acciones, se tienen asignados recursos del proyecto de inversión 8001 Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C., de la siguiente manera:



**Tabla 13. Presupuesto proyecto de inversión 8001**

PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2025-GRUPO GUIA	PRESUPUESTO EJECUTADO 2025-GRUPO GUIA	PRESUPUESTO EJECUTAR SEGUNDO SEMESTRE
8001 Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C.	\$ 17.310.781.852	\$ 9.737.398.468	\$7.550.147.852

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/20**

**- Puntos de la ciudad donde se ubican de manera recurrente a los guías**

El Grupo Guía de Movilidad, al igual que los demás equipos operativos de la SDM que gestionan el tránsito se encuentran enmarcados en la “Estrategia de Gerencia en Vía” la cual se enfoca en los principales 21 corredores de la ciudad para gestionar las mejores condiciones de transitabilidad buscando viajes seguros y con los menores tiempos de desplazamiento posibles. Para Bogotá estos 21 corredores son la prioridad dado que por 14 de ellos circulan más del 90% de los viajes del transporte público de la ciudad en la Hora de Máxima Demanda, y los 7 restantes son corredores de soporte que han tomado principal relevancia debido a las múltiples obras que se vienen ejecutando en la malla vial arterial. Se relacionan a continuación los principales corredores donde se ubica el recurso Guía:

1. Autopista Norte
2. Autopista Sur
3. Av. Américas
4. Av. Boyacá
5. Av. Calle 26
6. Av. Calle 80
7. Av. Caracas
8. Av. Carrera 68
9. Av. Carrera 7
10. Av. Centenario

72

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



11. Av. Ciudad de Cali
12. Av. Primero de Mayo
13. Av. Suba
14. NQS
15. Av. Calle 72 - Calle 68
16. Av. Carrera 10
17. Carrera 13
18. Av. Circunvalar
19. Av. Carrera 24
20. Av. Guayacanes
21. Av. Esperanza

Es importante destacar que la ubicación puntual de los Guías varía de acuerdo a las condiciones de la movilidad, esto es, que en la jornada a.m se ubican en los puntos de los corredores para favorecer y apoyar la gestión del tránsito hacia los sectores de mayor demanda, no sólo en términos de motorizados sino también en apoyo a actores viales como el peatón y la bicicleta. Por su parte, en hora p.m. los puntos que requieren apoyo cambian por lo que la asignación de personal se adapta a las condiciones que prevalecen en dicha jornada para apoyar los puntos cuellos de botella donde la gestión con personal ha demostrado ser efectiva.

Así mismo, para los fines de semana y puentes festivos la asignación de recurso Guía se prioriza para atender las mayores necesidades en dichas condiciones, como son los corredores de ingreso y salida a la Ciudad y puntos de aglomeración por eventos. Finalmente, ante las condiciones cambiantes del desarrollo de infraestructura, los puntos de apoyo a Planes de Manejo de Tránsito son variables dependiendo el avance de las obras, buscando siempre impactar positivamente al mayor número de ciudadanos en términos de agilización de tránsito y mejora de las condiciones de seguridad vial.

#### **- Esquema de programación de los guías**

De acuerdo a lo indicado en el Protocolo de Operación PM02-PR05-PT01, numeral 2.5 *PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE TIPO OPERATIVO*, puesto que el servicio forma parte de la Política Institucional en materia de gestión del tránsito, el Grupo Operativo de Gestión en Vía cuenta con un personal idóneo encargado de la planeación y programación del servicio que está soportado por la Subdirección de Gestión en Vía. Se realiza la programación diaria de las acciones que se deben desarrollar en vía. Así mismo, semanalmente, el Grupo de Operación Gestión en Vía (GOGEV), se reunirá con el fin de

73

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



planear, programar y/o reprogramar cada una de las intervenciones que deben realizarse en la ciudad, las cuales se plasman en el formato de programación.

La programación diaria del Grupo Guía en vía está segmentada en turnos así:

- Turno a.m.
- Turno intermedio
- Turno p.m.
- Turno nocturno

El producto de esta programación corresponde a las Jornadas de Gestión en Vía las cuales se clasifican por:

- Gestión Temporal de Tránsito
- Usuarios No Motorizados
- Eventos y Manifestaciones
- Pedagogías para la Seguridad Vial
- Apoyo a PMTs de Obras Públicas
- Apoyos a otras Entidades
- Emergencias

#### - Link de secop de cada contrato de cada guía

Puede consultar en los anexos de la proposición, numeral 11.

#### - Funciones por cada tipo de guía

A continuación se indican los tres tipos de perfiles operativos y su enfoque dentro del Grupo Guía.

**Guía Motorizado (Apolo):** Personal operativo se desplaza en motocicleta y apoya en la realización de actividades de gestión en vía. Realizan actividades de verificación en los principales corredores para gestionar las novedades que impactan la fluidez o la seguridad vial de los usuarios. Reaccionan ante emergencias y se desplazan con prontitud a los diferentes lugares de la ciudad.

**Guía a Pie o Tripulante (Gama):** Personal operativo que apoya al Motorizado “Apolo” en la atención de contingencias y especialmente en la solución de los conflictos del tráfico vehicular y peatonal en puntos críticos, todo bajo el estricto cumplimiento de las normas de

74

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





tránsito y la señalización existente, mediante la gestión del tráfico con el fin de mejorar la movilidad en horas pico en puntos críticos

**Guía en Bicicleta (Sigma):** Personal operativo que se desplaza en bicicleta y apoya la realización de actividades de gestión en vía, de acuerdo con los diferentes programas y campañas. Se enfoca principalmente en realizar gestión sobre los actores viales no motorizados es decir peatones y ciclistas.

**12. Sírvase informar el promedio de vehículos que diariamente pagan por congestionar, por medio del pico y placa solidario.**

Respecto a la adquisición de permisos, de acuerdo con la información de la plataforma de Pico y Placa Solidario, entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 2025, se compraron permisos para 1.524.070 vehículos, que es equivalente en promedio a 10.160 vehículos por día. Es importante tener en cuenta que los permisos adquiridos pueden ser de duración diaria, mensual o semestral, por lo tanto el número de vehículos circulando con permisos es diferente al número de permisos adquiridos.

Igualmente, se aclara que 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.

**13. Sírvase informar el porcentaje de congestión vehicular que representan los vehículos que adquieren el permiso de pico y placa solidario.**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil circulan 546.116 vehículos<sup>2</sup> en Bogotá. Asumiendo que la cantidad de vehículos en circulación se haya mantenido constante desde 2023, y que todos los vehículos que actualmente cuentan con una excepción activa por el permiso de Pico y Placa solidario en el sistema SIMUR (29.458) efectivamente circulan durante los días de restricción, el porcentaje de circulación vehicular que representa el Pico y Placa solidario sería de 5,4%.

<sup>2</sup> Incluye automóviles, camionetas, camperos, pick ups y vans. No se incluyen vehículos de transporte especial o de transporte individual solicitado por aplicaciones, ni vehículos de carga.





**14. Sírvase informar el promedio de vehículos que diariamente transitan por Bogotá con los permisos de excepción de pico y placa.**

De acuerdo con la información registrada en la plataforma SIMUR de la Secretaría Distrital de Movilidad, es posible identificar el número de vehículos que cuentan con alguna modalidad de excepción al pico y placa vigente. No obstante, es importante precisar que este registro corresponde a vehículos con excepción activa, lo cual no implica necesariamente que todos ellos estén circulando diariamente en la ciudad, ya que su uso efectivo puede variar según las dinámicas de movilidad de cada usuario.

A continuación, se incorpora el registro de inscritos con excepción de pico y placa, donde se evidencia que 29.458 vehículos están exceptuados por el permiso de Pico y Placa Solidario.

**Imagen 17 Tomada de la plataforma SIMUR Consulta consolidada de placas exceptuadas 7 de junio 2025.**

Sábado 07 de Junio del 2025

SIMUR > CONSULTA CONSOLIDADA DE PLACAS EXCEPTUADAS

**CONSULTA CONSOLIDADA DE PLACAS EXCEPTUADAS**

TOTAL DE PLACAS EXCEPTUADAS		
ID.	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Vehículos eléctricos e híbridos	84120
2	Caravana presidencial	33
3	Discapacidad	15315
4	Carrozas fúnebres	156
5	Vehículos de organismos de seguridad del Estado	358
6	Vehículos de emergencia	413
7	Vehículo de servicio diplomático o consular	1971
8	Vehículos de empresas de servicios públicos domiciliarios	842
14	Vehículos de medios de comunicación	116
15	Vehículos de autoridades judiciales	1825
17	Pico y Placa Solidario	29458
20	Unidad Nacional de Protección	3434
21	Enseñanza Automovilística	429
22	Beneficio Ambiental para carga liviana	8
TOTAL		138478

**Fuente: Plataforma SIMUR**

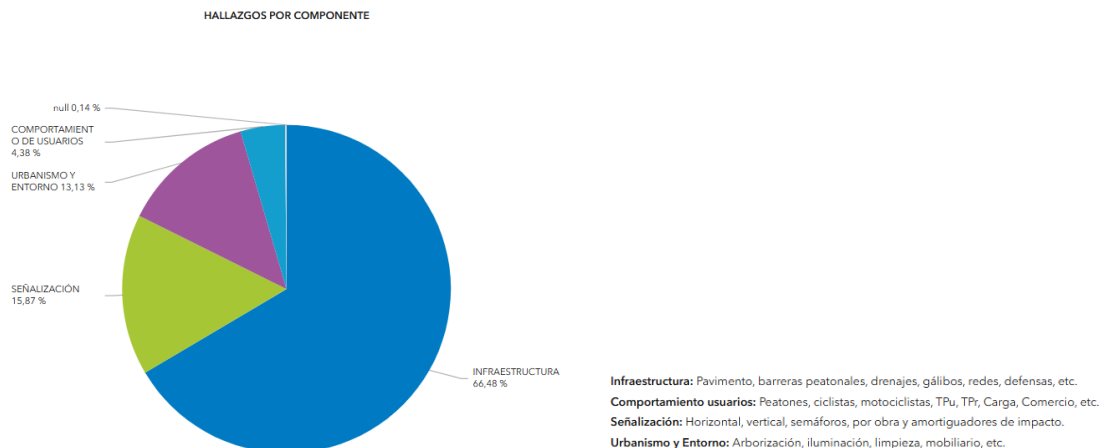
**15. Sírvase informar el porcentaje de congestión vehicular que representan los vehículos que cuentan con permiso de excepción de pico y placa diariamente. S**

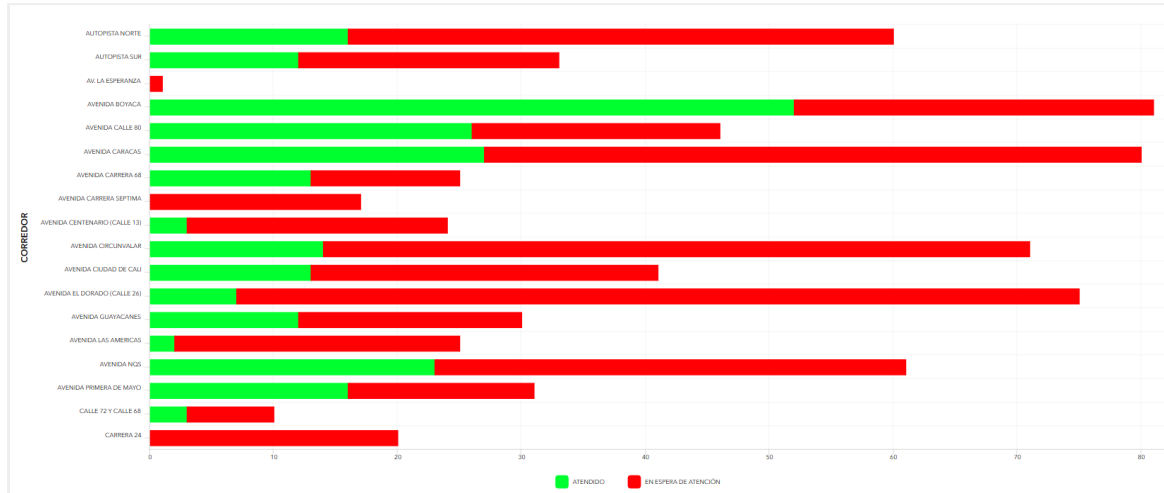
Según la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil transitan 546,116 vehículos en Bogotá. Suponiendo que esta cifra se haya mantenido constante desde 2023, y considerando los vehículos con una excepción activa según el SIMUR sin incluir a los exceptuados por Pico y Placa Solidario (109,020), el porcentaje de la circulación vehicular representado por los vehículos con excepción al Pico y Placa sería del 19.96%. Lo anterior, suponiendo que todos los vehículos con permiso activo circulan en el día en la ciudad. Por otro lado, si se excluyen tanto los vehículos eléctricos e híbridos (84,120) como aquellos con excepción por Pico y Placa Solidario, los 24,900 vehículos restantes con alguna excepción representarían solo el 4.56% del total de vehículos en circulación.

**16. Sírvase informar cuántos hallazgos en administración vial ha reportado en lo corrido del presente año y especifique qué procedimiento surtió con los mismos.**

En lo corrido del presente año se han reportado 731 hallazgos en los 21 corredores priorizados. En la siguiente gráfica se muestra la distribución por componente:

**Gráfica 1. Distribución de hallazgos por componente y corredor**





**Fuente: Tablero Hallazgos 21 Corredores priorizados - Subdirección de Gestión en Vía - SDM**

En cuanto a la gestión de hallazgos, se viene trabajando de manera articulada con varias entidades del distrito para la atención de hallazgos críticos y se ha logrado que el 32.7% (239) fueran atendidos. De manera periódica se llevan a cabo mesas de trabajo y recorridos conjuntos con algunas entidades del distrito tales como UAESP, SDA, JBB, IDU, etc., para el reporte de los hallazgos. Posteriormente, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Gestión en Vía, realiza recorridos semanales de administración vial en los que se puede constatar que los hallazgos sean atendidos.

### 17. Sírvase informar cuánto tiempo toma en ser atendido un semáforo dañado.

El tiempo estimado de reparación depende de la tipología de falla detectada y se gestionan de manera diferenciada a través de atención correctiva del componente de equipos de control y de redes eléctricas o las dos según se requiera.

**Componente eléctrico:** El tiempo promedio de atención de una falla para el componente eléctrico luego de su clasificación oscila entre 1 y 3 horas según la tipología de falla y el nivel de atención que se determine

**Tabla No 13 Clasificación de Nivel de Atención por Tipo de falla.  
Componente Eléctrico**

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

78



Tipología de falla o reparación	Grupo	Estado de la intersección	Nivel de Atención
Cambio de una bombilla fundida en módulo rojo	A1	En falla	Alto
Cambio de un módulo LED Rojo en falla	A1	En falla	Alto
Localización y solución de corto eléctrico o cableado abierto	A2	En falla	Alto
Retiro e instalación de un semáforo por siniestro (Accidente, hurto o, vandalismo)	A3	En falla	Alto
Reposición de un semáforo por siniestro (Accidente, hurto o, vandalismo)	M2	Funcionando	Medio
Cambio de una bombilla fundida en módulos verdes y amarillos.	M1	Funcionando	Medio
Cambio de un módulo LED verdes o amarillos, apagados por daño en ellos	M1	Funcionando	Medio
Cambio de un módulo LED con falla parcial	B1	Funcionando	Bajo
Reposición de un módulo sonoro en daño	B1	Funcionando	Bajo
Cableado total de un flujo	B2	Funcionando /En instalación	Bajo
Instalación de un semáforo	B1	Funcionando / En complemento	Bajo
Investigación para acometida eléctrica (sin Investigación de canalización)	B1	Funcionando	Bajo
Orientar semáforos	B1	Funcionando	Bajo
Reposición de elementos del cuerpo del semáforo (visera, puerta y soporte)	B1	Funcionando	Bajo

**Fuente: ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO - ANS- PARA COMPONENTE ELÉCTRICO DE ELEMENTOS DE PLANTA EXTERNA DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN DE BOGOTÁ D.C.**

**Componente de equipos de control:** El tiempo promedio de atención de una falla para el componente de equipos luego de su clasificación, oscila entre 1 hora y 5 horas, según la tipología de falla.



**Tabla No 14 Clasificación de Tipo de Falla y Niveles de Atención**

Tipología de falla o reparación	Nivel de Atención	Estado de la intersección	Tiempo máximo de restauración en Minutos
Reporte falla de comunicación	Medio	En operación	80
Reporte falla de equipo (apagado o intermitente). No requiere reprogramar el equipo de control.	Alto	En falla	83
Reporte falla de equipo (apagado o intermitente). Requiere reprogramar el equipo de control	Alto	En falla	198
Reporte falla de seguridad de señales	Alto	En falla	83
Reporte de equipo operando en local	Medio	En Operación	83
Reporte de falla de energía	Alto	En falla	68
Cambio de un equipo de control de tráfico completo por siniestro (Accidente, hurto o, vandalismo). Incluye elaboración de programación y carga en el equipo de control.	Alto	En falla	338
Reposición del sistema de puesta a tierra.	Bajo	En operación	179
Apoyo a componente eléctrica en pruebas o conexión de cable cambiado por fallas.	Alto	En falla	113
Apoyo a contratista comunicaciones en pruebas. Por fallas	Medio	En Operación	83
Reposición del cable para video detector (por cámara) por siniestro (Hurto o, vandalismo)	Medio	En operación	120





Tipología de falla o reparación	Nivel de Atención	Estado de la intersección	Tiempo máximo de restauración en Minutos
Cambio de un Botón de demanda por siniestro (Accidente, hurto o, vandalismo)	Medio	En operación	68
Reposición de una cámara de video detección por daño o por siniestro (Accidente, hurto o, vandalismo). Incluye configuración de zona de detección	Medio	En operación	109
Reporte de revisión de tiempos, modalidad tiempos fijos y/o tráfico actuado. Ajustes respectivos.	Medio	En operación	143

Fuente: ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO - ANS - PARA COMPONENTE CENTRAL DE SEMAFORIZACIÓN, EQUIPOS DE CONTROL DE TRÁFICO, ELEMENTOS DE VIDEODETECCIÓN, BOTONES DE DEMANDA, SISTEMA DE PUESTA A TIERRA, DE ELEMENTOS DE PLANTA EXTERNA DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN DE BOGOTÁ D.C.

Se debe precisar que el sistema hoy cuenta con 253 intersecciones afectadas por obras (que cuentan con sus Planes de Manejo de Tráfico), lo cual implica que la atención y reparación de ciertos ítems, se encuentra a cargo de terceros y que la Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad, genera el reporte correspondiente a cada uno de los encargados de los proyectos actuales de la ciudad.

De la misma manera las fallas de afectación a la comunicación son redireccionadas a la empresa prestadora del servicio (Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB S.A. E.S.P.) a través de convenio interadministrativo y una vez reportadas son atendidas por la empresa bajo el esquema de priorización que se ha definido en conjunto. Es importante resaltar que las fallas de comunicaciones no representan una afectación a la disponibilidad de funcionamiento de las intersecciones semaforizadas, sino que se relacionan directamente con la pérdida de conectividad entre el controlador en vía y la central de semaforización. En su atención, la SDM realiza recorridos en estas intersecciones para verificar su funcionamiento mientras se supera la falla de conectividad.

**18. Sírvase informar los costos anuales que representan los trancones para la ciudad y per cápita.**



Se estima que el costo de la congestión vial en Bogotá podría alcanzar el 3% del PIB de la ciudad. De acuerdo con el DANE, el PIB de Bogotá en 2024 fue de \$430,15 billones de pesos<sup>3</sup> y la población proyectada para ese mismo año fue de 8.034.649 personas<sup>4</sup>. Con base en estas cifras, se calcula que el costo anual de la congestión asciende a aproximadamente \$12,9 billones, lo que representa un costo anual per cápita cercano a \$1,6 millones de pesos.

### **19. Sírvase informar en promedio cuántas horas al año gasta una persona en el tráfico de Bogotá.**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan 8,5 millones de viajes en modos que generan tráfico en las vías<sup>5</sup> (transporte público, auto, moto, taxi, escolar, especial, intermunicipal e informal) con origen o destino en Bogotá. Estos viajes son realizados por 4,2 millones de personas. El tiempo a bordo de un modo de transporte que genera tráfico en Bogotá es de 47 minutos. Si se considera únicamente el tiempo a bordo<sup>6</sup> en alguno de los modos mencionados, estos viajes suman un total de 6.6 millones de horas. Asumiendo que en un mes hay 20 días hábiles, en el año se tendría un total de 1.600 millones de horas de tráfico en la ciudad de Bogotá. En este sentido, una persona gasta en promedio 377 horas al año en el tráfico de Bogotá.

### **20. Sírvase informar cómo se realiza la distribución de agentes de tránsito y policías de tránsito para la regulación del tráfico en intersecciones críticas durante las horas pico.**

La distribución de agentes de tránsito y policías de tránsito durante las horas pico se basa en un análisis previo de la dinámica vehicular de la ciudad. Para ello, se identifican las intersecciones críticas mediante estudios de movilidad, evaluaciones de flujo vehicular, reportes de congestión recurrente y registros de siniestralidad. A partir de esta información,

<sup>3</sup> <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales#:~:text=Informaci%C3%B3n%20de%20preliminar&text=Los%20departamentos%20con%20mayor%20PIB,de%20millones%20de%20pesos%2C%20respectivamente.>

<sup>4</sup> <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

<sup>5</sup> No se consideran viajes a pie ni en vehículos ligeros (bicicleta, patineta, ciclomotor).

<sup>6</sup> En la realización de un viaje se miden los tiempos de acceso (a la estación/parada), espera, a bordo y descenso. Los tiempos de acceso y descenso corresponden a pequeños trayectos a pie, y durante el tiempo de espera, el ciudadano no hace parte activa del tráfico en vía. De este modo, el tiempo a bordo de un vehículo permite tener una estimación más precisa del tiempo que un ciudadano gasta en el tráfico.





se priorizan los puntos con mayor necesidad de intervención, especialmente durante los periodos de mayor afluencia vehicular, como las horas de ingreso y salida laboral y escolar.

Una vez identificados los puntos críticos, se establece una programación operativa que permite asignar estratégicamente al personal disponible. Esta distribución se realiza de forma coordinada entre las dependencias de tránsito, teniendo en cuenta la capacidad operativa, los turnos del personal y la necesidad de presencia continua en determinados puntos. Además, se contempla la posibilidad de realizar ajustes dinámicos en tiempo real, de acuerdo con condiciones cambiantes del tráfico o situaciones especiales que puedan alterar la normal circulación.

**21. Sírvase informar cuántos incidentes por razones del tráfico ha atendido el Cuerpo de Agentes de Tránsito Civiles para los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025. Discriminar año a año.**

En la tabla 16 se anexa la información aproximada disponible sobre número de incidentes atendidos por el Cuerpo de Agentes Civiles.

**Tabla 15 incidentes atendidos por el Cuerpo de Agentes Civiles**

Año	Incidentes de Tránsito atendidos
2023	400
2024	500
2025	170

**Fuente: Base de datos Centro de Gestión del Tránsito SGV-SDM \*Corte 31 de mayo de 2025.**

**22. Sírvase informar cuántas acciones de regulación manual del tráfico en intersecciones de alto volumen vehicular se realizaron en el transcurso de los años 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025, discriminando año a año.**

En atención a la solicitud relacionada con las acciones de regulación manual del tráfico en intersecciones de alto volumen vehicular, se ha realizado una revisión de los registros



correspondientes a los años 2023, 2024 y lo corrido del 2025. Esta labor tiene como objetivo garantizar la seguridad vial, mejorar la movilidad en puntos críticos y apoyar el flujo vehicular en situaciones que lo ameriten, tales como fallas en la infraestructura semafórica, eventos especiales o alta congestión.

A continuación, se presenta la información discriminada por año, con el detalle de las intervenciones efectuadas en cada periodo por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. Esta clasificación permite observar la evolución de las acciones desarrolladas y facilita el análisis de las necesidades operativas en materia de regulación del tránsito.

**Tabla 16 Actividades de Regulación del Tránsito por el CACTT**

Año	Número de actividades
2023	1250
2024	7386
2025	2316

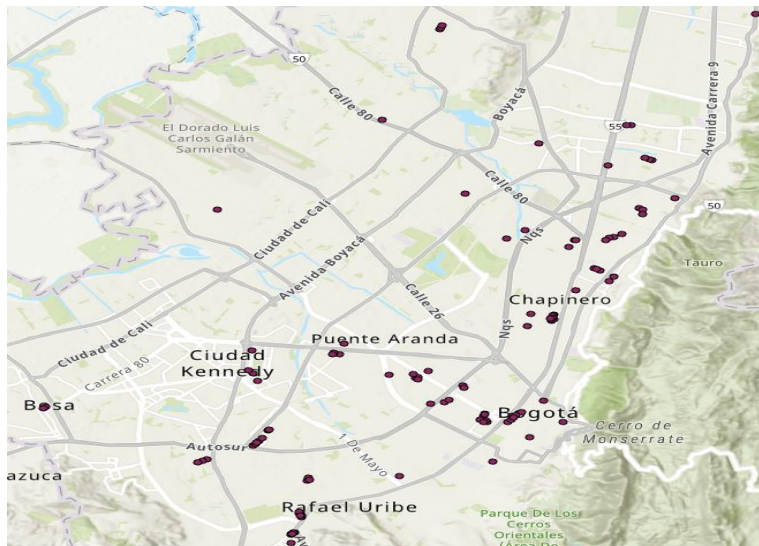
**Fuente: Planeación operativa SCTT-SDM \*Corte 30 de abril de 2025.**

**23. Sírvase informar cuántas acciones de control de maniobras peligrosas y uso indebido del espacio público en zonas de carga y descarga realizó en los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025. Discriminar año a año.**

La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en la ciudad de Bogotá, esto, en concordancia con lo establecido en la Ley 769 del 2002 modificada por la Ley 1383 de 2010 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).



Dentro de los controles se realizan intervenciones a vehículos de carga en zonas de cargue y descargue definidas para la actividad para dar cumplimiento a los Decretos 840 de 2019 y 077 de 2020 y al Código Nacional de Tránsito Terrestre.



**Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad**

A continuación se presenta consolidado de imposición de órdenes de comparendo realizados a vehículos de carga dentro de las zonas de cargue y descargue en la ciudad de Bogotá, entre los años 2021 y 2025:

**Tabla 17 CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO  
VEHÍCULOS DE CARGA AÑOS 2021 A 2025**



DESCRIPCION DE LA INFRACCION	AÑO	NÚMERO DE INFRACCIONES
C.02-"Estacionar un vehículo en sitios prohibidos"	2021	88
	2022	252
	2023	162
	2024	169
	2025 con corte al 31 de mayo	64
C.03-"Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito"	2021	23
	2022	32
	2023	6
	2024	22
	2025 con corte al 31 de mayo	8
D.07-"Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes"	2021	2
	2022	3
	2023	2
	2024	-
	2025 con corte al 31 de mayo	1
H.03-"El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga	2021	29
	2022	20





en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito"	2023	22
	2024	43
	2025 con corte al 31 de mayo	8
<b>TOTAL</b>		<b>956</b>

**Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) -  
Base de datos SIMUR**

**24.Sírvase informar cuántas acciones de canalización del tráfico en zonas de influencia de obras de infraestructura o desvíos temporales realizó el cuerpo de agentes civiles de tránsito para los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025.**

Las canalizaciones en zonas de obra, así como en sus áreas de influencia, son responsabilidad directa del contratista asignado a cada proyecto. No obstante, en situaciones especiales, como la concurrencia de varias obras o la ocurrencia de emergencias, se puede disponer de personal operativo con el fin de apoyar temporalmente la regulación del tránsito en dichos puntos.

En este contexto, es importante precisar que la ejecución de canalizaciones en zonas de obra no recae dentro de las funciones del Cuerpo de Agentes Civiles, salvo en casos excepcionales donde se requiera una intervención puntual de apoyo operativo.

**25.Sírvase informar cuántas acciones de regulación del tráfico realizó en intercambiadores y portales del sistema TransMilenio durante los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025. Discriminar año a año.**

En respuesta a su solicitud, nos permitimos informar que las acciones de canalización del tráfico en zonas de influencia de obras de infraestructura o desvíos temporales, incluidas aquellas realizadas en intercambiadores y portales del sistema TransMilenio, por parte del cuerpo de agentes civiles de tránsito se encuentran contempladas dentro de las estadísticas que se presentan a continuación:

**Tabla 18: Actividades de Regulación del Tránsito por el CACTT**



Año	Número de actividades
2023	1250
2024	7386
2025	2316

**Fuente: Planeación operativa SCTT-SDM \*Corte 30 de abril de 2025.**

Dichas acciones hacen parte integral de las labores de apoyo a la regulación del tránsito, y han sido registradas en el marco de las intervenciones operativas realizadas en cada vigencia. Sin embargo, es importante precisar que los datos presentados corresponden a actividades generales de regulación del tránsito, ya que no se cuenta con una desagregación específica que permita identificar de manera exclusiva las acciones ejecutadas en intercambiadores y portales del sistema TransMilenio, tal como lo plantea la pregunta.

Adicionalmente, se informa que para los años 2021 y 2022 no se cuenta con registros consolidados bajo esta categoría operativa, razón por la cual no se incluye información correspondiente a esas vigencias.

**26. Sírvase informar cuántos siniestros relacionados con el tráfico se presentaron en los años 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025. Discriminar año a año.**

Atendiendo su solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 09 de junio de 2025 realiza consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves ocurridos en Bogotá durante el periodo comprendido desde el año 2021 y lo corrido del 2025 (con corte del 31 de mayo), obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

Es importante mencionar que, a partir del 29 de septiembre de 2022, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20224000000057, en la cual se establece que ya no es necesario el diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito – IPAT en los siniestros viales que involucran choques simples. De acuerdo con lo anterior, al no tener un IPAT, es posible que siniestros ocurridos con “sólo daños” no se hayan incluido en el SIGAT y por lo tanto los datos a partir

88

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



de la expedición de la Circular Externa no son comparables con la información previa. Por lo anterior, en la información suministrada no se incluyen los siniestros con sólo daños.

**Tabla 19. Siniestros graves ocurridos en Bogotá desde el año 2021 a 2025 con corte al 31 de mayo, discriminados por gravedad y clase del siniestro.**

Gravedad - Clase	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Con Lesionados</b>	<b>11.016</b>	<b>12.374</b>	<b>12.473</b>	<b>12.386</b>	<b>4.674</b>
Atropello	2.116	2.643	2.548	2.640	996
Caída de ocupante	580	733	790	696	267
Choque	7.824	8.499	8.664	8.577	3.251
Incendio	0	0	1	0	0
Otro	105	126	134	139	34
Volcamiento	391	373	336	334	126
<b>Con Fallecidos</b>	<b>452</b>	<b>516</b>	<b>526</b>	<b>554</b>	<b>186</b>
Atropello	166	190	211	209	76
Caída de ocupante	1	4	7	4	3
Choque	251	286	264	307	97
Incendio	0	1	3	2	0
Otro	0	1	3	2	0
Volcamiento	34	35	41	32	10
<b>Total</b>	<b>11.468</b>	<b>12.890</b>	<b>12.999</b>	<b>12.940</b>	<b>4.860</b>

**Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM**

*Fecha de consulta: 09/06/2025 – Fecha de corte 31/05/2025*

*En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el último mes por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.*

**Tabla 20 Actores viales involucrados en siniestros graves ocurridos en Bogotá desde el año 2021 a 2025 con corte al 31 de mayo, discriminados por estado y condición**

Estado - Condición	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Lesionado</b>	<b>18.379</b>	<b>21.525</b>	<b>22.988</b>	<b>22.640</b>	<b>7.933</b>
Ciclista	2.434	2.274	2.159	2.053	813
Conductor	2.440	3.012	3.582	3.195	950

89

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



Estado - Condición	2021	2022	2023	2024	2025
Motociclista	8.284	9.682	10.826	11.418	4.049
Pasajero	2.753	3.431	3.363	2.840	976
Peatón	2.468	3.126	3.058	3.134	1.145
<b>Fallecido</b>	<b>460</b>	<b>536</b>	<b>544</b>	<b>568</b>	<b>189</b>
Ciclista	79	81	65	66	22
Conductor	9	10	11	12	4
Motociclista	186	236	242	269	82
Pasajero	15	12	16	13	5
Peatón	171	197	210	208	76
<b>Ileso</b>	<b>7.590</b>	<b>8.681</b>	<b>7.995</b>	<b>8.002</b>	<b>3.415</b>
Ciclista	103	110	83	101	44
Conductor	6.876	7.836	7.285	7.085	3.002
Motociclista	606	718	619	801	360
Pasajero	5	4	3	5	5
Peatón	0	6	3	9	4
Sin información	0	7	2	1	0
<b>Sin Información</b>	<b>795</b>	<b>317</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>8</b>
Ciclista	12	9	0	0	0
Conductor	712	274	4	29	8
Motociclista	64	24	0	7	0
Pasajero	1	5	0	0	0
Peatón	6	5	0	0	0
Sin información	0	0	0	1	0
<b>Total</b>	<b>27.224</b>	<b>31.059</b>	<b>31.531</b>	<b>31.247</b>	<b>11.545</b>

**Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM**

*Fecha de consulta: 09/06/2025 – Fecha de corte 31/05/2025*

*En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el último mes por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.*



Ahora bien, respecto a las hipótesis de los siniestros, es importante aclarar que no es posible asociar una causa específica a un siniestro vial, dado que son el producto de una conjunción de múltiples factores, en consecuencia, la causalidad de los siniestros viales es hipotética y se basa en los registros recolectados a través de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito - IPAT, considerando que en éstos se recopila información primaria del siniestro vial, en el cual las hipótesis registradas expresan posibles acciones generadoras o intervinientes en la ocurrencia del siniestro, analizando los elementos materiales de prueba y evidencia física encontrada en el lugar de los hechos.

Igualmente se debe tener en cuenta lo siguiente:

- i) Un siniestro puede tener más de una hipótesis.
- ii) Las hipótesis que se reportan en los IPAT por parte de los Agentes de Tránsito y que posteriormente se registran en el SIGAT, se determinan en función de la información que se puede recopilar durante el levantamiento del siniestro, sin embargo, es posible que en los siniestros donde la Fiscalía General de la Nación realiza investigaciones posteriores, esas hipótesis cambien, pero esas modificaciones no se retroalimentan en el SIGAT.
- iii) La hipótesis nombrada como "Otra" dentro del IPAT es diligenciada en campo por el agente de tránsito cuando considera que la hipótesis no corresponde a ninguna de las categorías contempladas en el formulario. En este caso, el agente debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores y para nuestro caso la mayoría de las hipótesis de "Otra" aparecen como motivo de investigación.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, a continuación, se presentan las hipótesis más frecuentes según su porcentaje de ocurrencia en el total de siniestros, considerando que el total de hipótesis registradas corresponden a 14.983 para el año 2021, 15.255 para el año 2022, 15.313 para el año 2023, 14.996 para el año 2024 y 5.607 para lo corrido del 2025 (corte a 31 de mayo).

**Tabla 21 Hipótesis con mayor recurrencia en los siniestros viales graves (con lesionados o con fallecidos) desde el 1 de enero de 2021 a 31 de mayo de 2025**

Hipótesis	Porcentaje de ocurrencia por año				
	2021	2022	2023	2024	2025
Otra (conductor en general)	28%	32%	34%	33%	38%
Desobedecer señales (conductor en general)	12%	12%	11%	11%	10%
No mantener distancia de seguridad (conductor en general)	9%	10%	10%	10%	10%



Hipótesis	Porcentaje de ocurrencia por año				
	2021	2022	2023	2024	2025
Adelantar cerrando (conductor en general)	7%	7%	7%	7%	5%
Girar bruscamente (conductor en general)	5%	5%	5%	6%	5%
Semáforo en rojo (conductor en general)	6%	5%	4%	4%	3%
Impericia en el manejo (conductor en general)	2%	3%	3%	4%	3%
Transitar en contravía (conductor en general)	3%	2%	2%	2%	2%
Frenar bruscamente (conductor en general)	1%	2%	2%	2%	2%
Transitar entre vehículos (ciclista o motociclista)	2%	3%	2%	2%	2%
Adelantar invadiendo vía (conductor en general)	2%	2%	2%	2%	2%
Otra (pasajero o acompañante)	2%	2%	2%	2%	2%
No respetar prelación (conductor en general)	2%	2%	2%	2%	1%
Adelantar por la derecha (conductor en general)	1%	1%	1%	1%	1%
No respetar prelación de intersecciones o giros (conductor en general)	1%	1%	1%	1%	1%

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 09/06/2025 – Fecha de corte 31/05/2025

En la carpeta de anexos se puede consultar la base de datos de siniestros graves, actores viales e hipótesis resultado de la consulta.

## 27. Sírvase informar qué acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos ha implementado su entidad para mitigar los impactos negativos del tráfico de Bogotá en la salud mental de los actores viales.

En respuesta a la preocupación por el impacto del tráfico en el bienestar emocional de los ciudadanos, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en un esfuerzo conjunto con otras entidades del Distrito, ha puesto en marcha una serie de estrategias y acciones encaminadas a mitigar los efectos negativos en la salud mental de los actores viales en Bogotá.

Como parte de una política integral, en abril de 2024 se lanzó la estrategia "*Bogotá camina segura con bienestar y salud mental*". Esta iniciativa, desarrollada en colaboración con la Secretaría Distrital de Salud y de Seguridad, busca abordar la seguridad y la salud mental desde una perspectiva de la movilidad. A través de este programa, se han implementado diversas líneas de acción que buscan no solo mejorar la fluidez del tránsito, sino también promover un entorno vial más seguro y tranquilo.





Las principales acciones, estrategias y actividades que adelanta la SDM en este marco son:

- **Educación Socioemocional y Ciudadana:** Se están llevando a cabo jornadas y actividades pedagógicas con los diferentes actores viales (conductores, peatones, ciclistas y motociclistas) para fomentar habilidades de inteligencia emocional, manejo del estrés, la ansiedad y la resolución pacífica de conflictos que pueden surgir en la vía. El objetivo es promover una cultura de respeto y empatía en el tránsito.
- **Mejora de la Percepción de Seguridad:** La SDM trabaja en conjunto con la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia para mejorar la percepción de seguridad en puntos estratégicos de la ciudad. Esto incluye una mayor presencia de personal en vía, que no solo regula el tráfico, sino que también está capacitado para ofrecer orientación y apoyo a la ciudadanía, contribuyendo a un ambiente de mayor calma y confianza.
- **Acompañamiento a Víctimas:** Se ha fortalecido el acompañamiento integral a las personas que han sido víctimas de siniestros viales o de otros hechos de inseguridad en el entorno del tránsito. Este apoyo busca mitigar el impacto postraumático y ofrecer herramientas para la recuperación emocional.
- **Promoción de una Cultura de Respeto a la Vida:** A través de campañas de comunicación y sensibilización, la SDM en sus canales de información, ha enfatizado la importancia de *"respetar las normas de tránsito y atender las sugerencias del personal en vía"*. Este enfoque busca generar una conciencia colectiva sobre la responsabilidad compartida de cuidar la vida en las calles de la ciudad.
- **Gestión del Tráfico para la Reducción del Estrés:** Si bien no es una medida directamente enfocada en la salud mental, todas las acciones de gestión y optimización del flujo vehicular que implementa la SDM contribuyen a reducir los tiempos de viaje y, por ende, los niveles de estrés y frustración asociados a los trancones. Esto incluye la implementación de semaforización inteligente, la gestión de flujos en corredores principales y el monitoreo constante del tráfico.

Hasta la fecha, la estrategia conjunta de seguridad y salud mental en el ámbito de la movilidad ha logrado impactar a más de 25.000 personas en diversas localidades de Bogotá, demostrando el compromiso de la administración distrital por abordar la movilidad desde una perspectiva más humana y centrada en el bienestar de los ciudadanos. Estas acciones buscan transformar la experiencia de moverse por Bogotá, haciéndola no sólo más eficiente, sino también más segura y saludable para la mente de todos los actores viales.



**28. Sírvase informar qué acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos ha implementado su entidad para prevenir la ocurrencia de siniestros viales producto del estrés y la ira causada por el tráfico en las vías.**

La estrategia de seguridad vial de la ciudad es el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032<sup>7</sup>. Este se compone de ocho ejes, siendo uno de ellos el eje 4 de Cultura de Movilidad Segura. Este eje comprende medidas de tipo pedagógico y comunicativo que conlleva la adopción de dos objetivos claros:

- Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.
- Fomentar la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

Bajo estos lineamientos, en las actividades de Cultura para la Movilidad, se tienen en cuenta elementos de salud pública, y especialmente de manejo de conflictos y del estrés entre actores viales, para promover comportamientos, hábitos y prácticas seguras y corresponsables, este enfoque no solo reduce la siniestralidad, sino que también contribuye a un entorno menos estresante y más disfrutable para todos los ciudadanos.

Dentro de las acciones pedagógicas que adelanta la SDM a través de su Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, se encuentra el módulo de capacitación denominado “Estrés e ira en la movilidad” cuyo objetivo es reconocer el estrés y la ira como factores de riesgo en el ejercicio de la movilidad según su presencia prolongada en los actores viales.

Durante el año 2024 se llevaron a cabo 47 acciones pedagógicas en dicho módulo, alcanzando una participación de 1.236 personas. En lo corrido del presente año, se han desarrollado con corte a 31 de mayo 10 acciones de capacitación en este tema, con una participación total de 667 personas.

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad a través del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales –ORVI, y en el cumplimiento del eje 4 de Cultura de Movilidad Segura, desarrolló espacios de formación a la ciudadanía. Desde el 2021 hasta el 31 de mayo del 2025 se han llevado a cabo 1.945 formaciones beneficiando con esta estrategia a un total 41.934 personas, en ellos 30.662 hombres y 11.242 mujeres, y 30 personas

<sup>7</sup> Adoptado mediante Decreto Distrital 494 de 2023: [Decreto 494 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.](#)



trasmigénero, entre ellos se vincularon en diferentes actores viales, ciclistas, conductores, motociclistas, pasajeros, peatones, bicitaxistas.

Estas formaciones abordaron temas claves en seguridad vial y atención a víctimas, incluyendo primeros auxilios psicológicos, manejo preventivo, educación para la seguridad vial, movilidad accesible e incluyente, emociones en la conducción, fatiga en la conducción, implicaciones legales en los siniestros viales y atención a víctimas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial, entre otros. Los espacios de formación se desarrollaron con ciudadanía en general, con empresas de logística, de servicios de transporte, Centros de Enseñanza automovilística, empresas del sector público (distrital y nacional), universidades, inmobiliarias y diversos grupos de interés en general.

En el eje de atención y cuidado a víctimas de siniestros viales desde ORVI, se brindó atención a personas víctimas de siniestros viales, partiendo de una orientación precisa en los servicios de acogida inicial, orientación jurídica, orientación psicológica y orientación social. Desde el año 2021 a corte 31 de mayo del 2025, se ha brindado atención a 3.030 personas víctimas por siniestros viales, de las cuales 1.880 son hombres y 1.150 son mujeres. Se han llevado a cabo 11.228 orientaciones, distribuidas en cuatro áreas principales de atención: jurídica (3.978 atenciones), psicológica (3.553 atenciones), acogida (3.030 atenciones) y social (1.071 atenciones).

En los espacios de orientación individual se impacta de manera precisa en los diversos ámbitos de la vida de las víctimas directas o indirectas de un siniestro vial, que acuden a este centro de Orientación, incluyendo a familiares de las personas afectadas. Con ello, el abordaje desde el componente psicológico, jurídico y social, aporta también en la prevención frente a la seguridad vial en Bogotá, y a su vez estas personas se convierten en replicadores de la orientación recibida a otros actores viales en la ciudad.

**29. Sírvase informar el total de acciones, estrategias, actividades y operativos realizados en recuperación del espacio público en lo corrido del presente año y especifique:**

- Presupuesto invertido en el mismo.
- Personal empleado
- Acciones concretas
- Puntos de la ciudad intervenidos
- Personal contratado para esta labor
- Campañas
- Acciones concretas



La Secretaría Distrital de Movilidad informa que, en el marco de sus competencias y en coordinación con otras entidades del Distrito, durante lo corrido del año 2025 y con corte al 31 de Mayo, se han llevado a cabo un total de 7.225 acciones, estrategias, actividades y operativos orientados a la recuperación del espacio público en la ciudad de Bogotá. Estas intervenciones han incluido medidas preventivas, correctivas y pedagógicas en diversos sectores de la ciudad, con el propósito de garantizar el uso adecuado del espacio público, mejorar la movilidad peatonal y vehicular, y fortalecer la convivencia ciudadana en el entorno urbano.

#### - Presupuesto invertido en el mismo.

Las acciones, estrategias, actividades y operativos realizados en recuperación del espacio público, corresponden al proyecto de inversión del Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027 - 8009 Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C., con la siguiente asignación presupuestal:

**Tabla 22 Presupuesto del proyecto de inversión 8009**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2025
Bogotá Camina Segura	8009 Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	\$67.325.862.000

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2025**

#### - Personal empleado

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un total de 1.142 agentes de tránsito, de los cuales 442 pertenecen al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. A estos se suman 700 policías de tránsito y transporte, asignados mediante el Convenio Interadministrativo No. 2025-1940 suscrito entre la Policía Nacional y la Secretaría Distrital de Movilidad. Esta fuerza operativa ha sido dispuesta con el objetivo de atender y suplir las problemáticas relacionadas con la invasión del espacio público y garantizar la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.



#### - Puntos de la ciudad intervenidos

En lo corrido del año 2025 se han identificado las siguientes zonas en donde se ha encontrado en mayor medida la problemática de mal parqueo:

- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado por calle 7 y calle 26, entre Avenida Circunvalar y carrera 24
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 112 y calle 127, entre carrera 1 Este y carrera 11
- Polígono delimitado por calle 45 y calle 64, entre carrera 17 y Avenida NQS

En año 2024 se identificaron las siguientes zonas en donde se encontró en mayor medida la problemática de mal parqueo:

- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado por calle 7 y calle 26, entre Avenida Circunvalar y carrera 24
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 45 y calle 67, entre carrera 7 y Avenida Caracas
- Polígono delimitado por calle 22 y calle 26, entre carrera 68 y Avenida Boyacá

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad están sujetas a las diversas solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte en toda la ciudad.

#### - Personal contratado para esta labor

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un total de 1.142 agentes de tránsito, de los cuales 442 pertenecen al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. A estos se suman 700 policías de tránsito y transporte, asignados mediante el Convenio Interadministrativo No. 2025-1940 suscrito entre la Policía Nacional y la Secretaría Distrital de Movilidad. Esta fuerza operativa ha sido dispuesta con el objetivo de atender y suplir las problemáticas relacionadas con la invasión del espacio público y garantizar la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.

#### - Campañas

##### Campaña en Bogotá Nos Mueve el Respeto

En el marco de la campaña “En Bogotá Nos Mueve el Respeto”, se han desarrollado acciones de sensibilización en las vías sobre el uso responsable del espacio público.

97

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



Durante lo que va del año 2025, con corte al 31 de abril, se han realizado 189 jornadas de sensibilización, en las cuales han participado un total de 18.564 personas. Es importante aclarar que la información relacionada con el presupuesto invertido, personal empleado y contratado y acciones concretas por punto de la ciudad ya fueron detalladas en la respuesta del punto 10, debido a que las acciones para la recuperación del espacio público hacen parte de la campaña “En Bogotá Nos Mueve el Respeto”.

**30. Sírvase informar los estudios que evidencian que los “mal parqueados” que invaden el espacio público aumentan los trancones, anexe las cifras.**

Desde la Secretaría de Movilidad no se han adelantado estudios específicos sobre el impacto, pero se han realizado análisis de microsimulación para evaluar el impacto teórico que puede tener el parqueo de vehículos en vías arteriales.

Con un ejercicio de sensibilización se analizó el impacto del mal parqueo en vías al 70% de su capacidad o más con las siguientes características:

- Tramo de evaluación 500 metros (continuo)
- Calzada de dos y calzada de tres carriles
- Demanda de entre 1.000 y 1.400 vehículos por carril
- Parqueo de un vehículo durante 1 hora
- Velocidad promedio 30 km/h

Se obtuvieron los siguientes resultados:

**Tabla 23. Resultados del análisis de afectación por mal parqueo en vía**



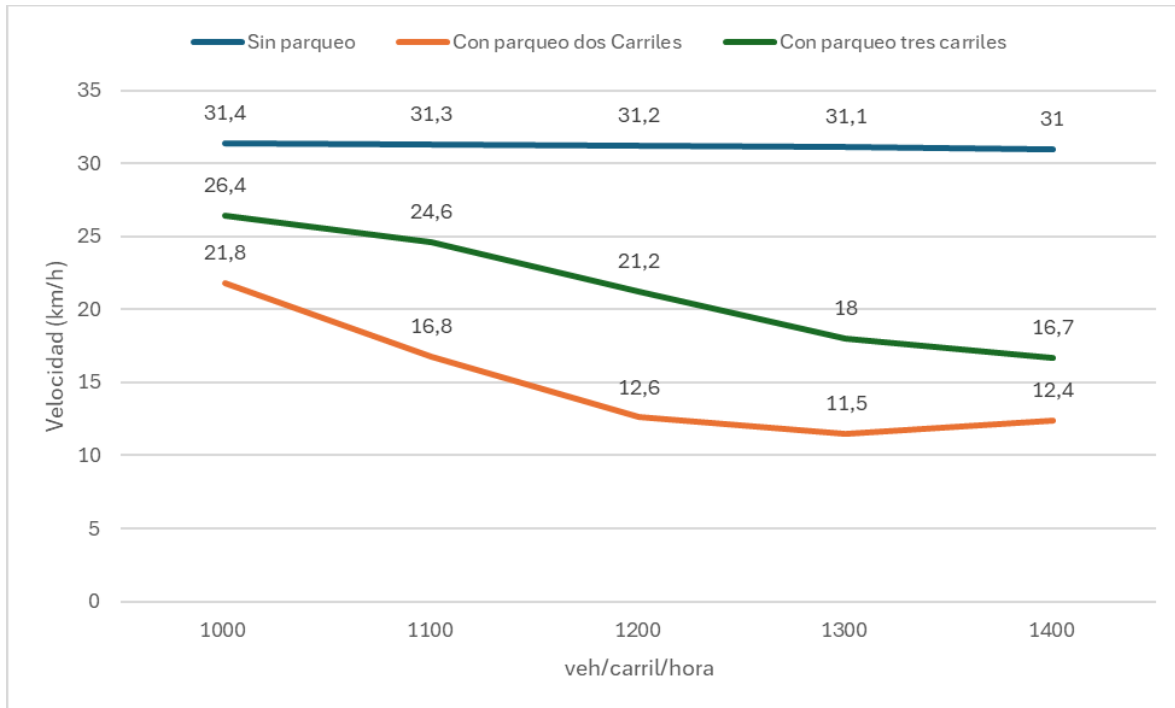
Volumen (vehículos/ carril/hora)	Velocidad sin parqueo (km/h)	Velocidad con parqueo, 2 carriles (km/h)	Diferencia porcentual, 2 carriles (km/h)	Velocidad con parqueo, 3 carriles (km/h)	Diferencia porcentual, 3 carriles (km/h)
1000	31,4	21,8	-30%	26,4	-16%
1100	31,3	16,8	-46%	24,6	-21%
1200	31,2	12,6	-60%	21,2	-32%
1300	31,1	11,5	-63%	18,0	-42%
1400	31,0	12,4	-60%	16,7	-46%

**Fuente Elaboración propia a partir de los resultados de la micro simulación**

De acuerdo con los resultados obtenidos, el tiempo en recorrer el tramo de 500 m, en condiciones normales (sin parqueo) es de 1 minuto en promedio, mientras que en condiciones con parqueo no autorizado es de 2.1 minutos en promedio. La velocidad se ve afectada un 52% en promedio, lo cual afecta considerablemente la circulación vehicular, impactando directamente de forma negativa todos los indicadores de movilidad (tiempos de viaje, demoras, colas, etc.), que además pueden generar una reacción en cadena afectando intersecciones y corredores principales de la ciudad.

**Gráfica 02 Cambio de la velocidad promedio**





Fuente Elaboración propia a partir de los resultados de la micro simulación

31. Sírvase informar los pilotos implementados durante los años 2022, 2023, 2024 y lo corrido del 2025 en diferentes corredores viales, para la mitigación del impacto en la congestión de las vías, donde especifique:

- Presupuesto invertido
- Fecha de inicio
- Fecha de terminación
- Acciones realizadas
- Personal empleado
- Resultados
- Hallazgos

En el marco del mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en la ciudad, se plantea la implementación de pruebas pilotos, las cuales, buscan la mejora a la movilidad

100

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



y probar la eficacia de la intervención, con el fin de gestionar su implantación definitiva e identificar oportunidades de mejora adyacentes, que permitan ser evaluadas y gestionadas posteriormente.

En los anexos de la proposición puede consultar la relación de las pruebas piloto desarrolladas entre 2022 y 2025; además en el numeral 5 se presenta la generalidad de las intervenciones en los corredores viales principales de la ciudad y algunas de las pruebas piloto realizadas. En cuanto al presupuesto se informa que corresponde para los años 2022, 2023 y 2024 y 2024 al Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI con el proyecto de inversión 7578 en la meta 6 y para el Plan de Desarrollo 2024-2027 Bogotá Camina Segura proyecto de inversión 8001 Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C. con la Meta 2 Desarrollar 96 medidas de gestión enfocadas en mejorar las condiciones de movilidad y/o seguridad vial en un 15% en los indicadores planteados, en 2024 y 2025:

**Tabla 24. Presupuesto proyecto 7578**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	META	VIGENCIA	PRESUPUESTO ASIGNADO
Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI	7578 Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad	6. Incrementar la velocidad en 90 tramos de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías de su área de influencia, a través de medidas de gestión en vía en un 15%	2.022	8.913.500.235
			2.023	10.570.889.891
			2.024	4.050.863.714

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2024**

**Tabla 25. Presupuesto proyecto 8001**

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN	META	VIGENCIA	PRESUPUESTO ASIGNADO
------------------------------	-----------------------	------	----------	----------------------



Bogotá Camina Segura	8001 Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C.	2. Desarrollar 96 medidas de gestión enfocadas en mejorar las condiciones de movilidad y/o seguridad vial en un 15% en los indicadores planteados	2.024	707.767.670
			2.025	36.897.025.356

**Fuente: Reporte Bogdata corte 31/05/2025**

**32. Sírvase informar de sobre los PMT atendidos durante los años 2023, 2024 y lo corrido del 2025 (discriminar año a año):**

- Número total
- PMT que ya no están vigentes
- Sobre los de alto impacto: su ubicación y frente de obra
- Especificar los que se encuentran activos

En atención a su solicitud se informa que en el siguiente cuadro se muestra para los años 2023, 2024 y 2025 (con corte al 9 de junio de 2025), el número total de Planes de Manejo de Tránsito (PMT) atendidos y vigentes. Así mismo, en la carpeta de anexos se adjunta un archivo Excel con la relación de los PMT de obras de infraestructura - COI y obras de infraestructura de servicios públicos - COOS de alto medio y bajo impacto vigentes, así como los PMT de alto impacto que se encuentran activos y para los cuales se discrimina dirección de inicio y fin de la obra, nombre del contratista, fecha de inicio y fin del PMT aprobado.

Año	Número total PMT atendidos	Número total PMT que ya no están vigentes	Número total PMT vigentes (corte 9 de junio de 2025)
2023	62418	59342	0
2024	42876	38365	1290
2025 (corte 9 de junio)	18096	17046	8594

102

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

**Fuente: Elaboración propia de la SPMT****33. Sírvase informar cuáles son las acciones, estrategias, actividades y esfuerzos que ha implementado el presente año para la regulación del transporte de carga por sectores**

La respuesta fue emitida en el numeral 4 del presente documento.

**34. Sírvase informar sobre las 124 zonas de cargue y descargue:**

- Horarios no convencionales
- Ubicación de las zonas
- Empresas que las emplean

Según las disposiciones de los Decretos Distritales 840 de 2019, *"Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones."* y Decreto Distrital 077 de 2020 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital [840](#) de 2019 y se dictan otras disposiciones"*; se establece los horarios de cargue y descargue de vehículos de transporte de carga por vías arteriales, intermedias y locales, siendo para arteriales el horario permitido de las 22:00 a las 6:00 horas, vías intermedias y locales sin restricción se permite los vehículos de transporte de carga hasta designación 2 (Máximo 2 ejes) de las 8:00 horas hasta las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre CNTT. Además, en las vías locales con restricción y en las vías peatonales no se permiten las operaciones de cargue y descargue.

De acuerdo con lo anterior, la normatividad vigente en materia de transporte de carga promueve que las actividades de cargue y descargue se realicen en horarios de baja demanda vehicular, incluyendo horarios nocturnos. Esto responde a las políticas de gestión de la movilidad y logística urbana sostenible, con el fin de mitigar los impactos negativos asociados a la operación de vehículos de carga durante las horas pico.

Esta medida busca mejorar la eficiencia logística, reducir la congestión vehicular durante el día, minimizar los conflictos con otros modos de transporte y mejorar la seguridad vial en zonas de alta circulación.

Actualmente, se cuenta con 124 zonas autorizadas de cargue y descargue ubicadas estratégicamente en las diferentes localidades de Bogotá, distribuidas de la siguiente forma:





**Tabla 26. Zonas de cargue y descargue por localidad**

Localidades	No. ZCYD
Barrios Unidos	6
Santa Fe	0
Antonio Nariño	1
Bosa	2
La Candelaria	13
Rafael Uribe	11
Fontibón	1
Los Martires	13
Chapinero	21
Engativá	2
San Cristobal Sur	0
Puente Aranda	24
Tunjuelito	12
Kennedy	4
Usaquén	8
Teusaquillo	2
Suba	4
Usme	0
Ciudad Bolívar	0
Ciudad Bolívar	0
Sumapaz	0



TOTAL	124
-------	-----

**Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2025**

A continuación, se presentan la ubicación de las zonas de cargue y descargue autorizadas:

**Tabla 27. Ubicación de las Zonas de Cargue y Descargue (ZCYD)**

No. ZCYD	Dirección	No. ZCYD	Dirección
1	Carrera 63 entre calle 9 y Calle 5A	63	Carrera 22 entre Calle 73 y 74
2	Carrera 63 entre calle 9 y Calle 5A	64	Calle 69A entre Carrera 5 y 6
3	Carrera 63 entre calle 9 y Calle 5A	65	Calle 104 entre AutoNorte y Carrera 23
4	Carrera 54 entre Calle 68 y 67A Bis	66	Calle 109 entre Carrera 16 y 15
5	Diagonal 115A entre Carrera 70C y 70D	67	Calle 109 entre Carrera 17a y 17
6	Carrera 12 entre Calle 85 y 82	68	Calle 109 entre Carrera 17 y 16
7	Calle 51 entre Carrera 16 y 17	69	Carrera 20 entre Calle 125 y 125Bis
8	Carrera 16 entre Calle 51 y 52	70	Carrera 20 entre Calle 125 y 125Bis
9	Carrera 16 entre Calle 52 y 53	71	Diagonal 41A Sur entre Calle 41Bis Sur y Carrera 26A
10	Carrera 16 entre Calle 52 y 53	72	Transversal 23 entre Carrera 27Bis y Carrera 28
11	Carrera 16 entre Calle 50 y 51	73	Carrera 7 entre Carrera 167D y 165
12	Carrera 16 entre Calle 50 y 51	74	Carrera 69 entre Calle 72 y 73
13	Calle 51 entre Carrera 15 y 16	75	Carrera 103 entre Calle 19 y 20
14	Carrera 14 entre Calle 80 y 79	76	Calle 8S entre carreras 70B y 71
15	Calle 81 entre Carrera 14 y 13	77	Carrera 8A entre Av Calle 100 y Calle 99



16	Calle 82 entre Carrera 12 y 13	78	Calle 71 entre Carrera 7 y Carrera 5
17	Calle 12B entre Carrera 38 y Transversal 42	79	Carrera 71D entre calles 5A y 4
18	Calle 12B entre Carrera 38 y Transversal 42	80	Carrera 23 entre Calle 52 y Calle 51
19	Calle 12B entre Carrera 38 y Transversal 42	81	Carrera 23 entre Calle 45C y Calle 45C Bis
20	Calle 12A entre Carrera 38 y 37	82	Carrera 1A entre Calle 20 y Calle 21
21	Calle 12A entre Carrera 38 y 37	83	Carrera 20 entre Calle 19 sur y Calle 19A Sur
22	Calle 12A entre Carrera 38 y 37	84	Carrera 13F entre Calle 52 Sur y Calle 51 Sur
23	Calle 12A entre Carrera 38 y 37	85	Carrera 13F entre Calle 52 Sur y Calle 51 Sur
24	Calle 12B entre Carrera 38 y 37	86	Carrera 13F entre Calle 52 Sur y Calle 51 Sur
25	Calle 12B entre Carrera 38 y 37	87	Carrera 13F entre Calle 52 Sur y Calle 51 Sur
26	Calle 12B entre Carrera 38 y 37	88	Carrera 13F entre Calle 53 Sur y Calle 52 Sur
27	Calle 16 entre Carrera 38 y 37	89	Carrera 13F entre Calle 53 Sur y Calle 52 Sur
28	Carrera 43 entre Calle 6 y 9	90	Carrera 13F entre Calle 53 Sur y Calle 52 Sur
29	Calle 9 entre Carrera 31 y 30	91	Carrera 13F entre Calle 53 Sur y Calle 52 Sur
30	Carrera 13 entre Calle 14 y Av Jimenez	92	Calle 46Sur entre Diagonal 45B Sur y Avenida Caracas
31	Carrera 13 entre Calle 15 y 14	93	Calle 46Sur entre Diagonal 45B Sur y Avenida Caracas





32	Carrera 13 entre Calle 16 y 15	94	Calle 46Sur entre Diagonal 45B Sur y Avenida Caracas
33	Calle 16 entre Av Caracas y Carrera 13	95	Calle 46Sur entre Diagonal 45B Sur y Avenida Caracas
34	Carrera 9 entre Calle 26 y 24	96	Calle 46Sur entre Transversal 20 y Transversal 19
35	Calle 12 entre Carrera 5 y 6	97	Calle 46Sur entre Transversal 20 y Transversal 19
36	Calle 12 entre Carrera 5 y 6	98	Calle 46Sur entre Transversal 20 y Transversal 19
37	Calle 12 entre Carrera 5 y 6	99	Calle 46Sur entre Transversal 20 y Transversal 19
38	Calle 2 entre Carrera 9 y 8	100	Carrera 60 entre Carrera 5a y Carrera 5C
39	Carrera 52C entre Calle 39A Sur y 39B Sur	101	Diagonal 40 Sur entre Calle 40b Sur y Carrera 26A
40	Carrera 52C entre Calle 41 Sur y 40B Sur	102	Carrera 80B Bis entre Calle 63 sur y Calle 61 Sur
41	Carrera 52C entre Calle 42BSur y 42ASur	103	Carrera 80B Bis entre Calle 60 sur y Calle 61 Sur
42	Transversal 94 entre Calle 80 y 81	104	Calle 71 entre Carrera 9 y 11
43	Transversal 94 entre Calle 80 y 81	105	Calle 71 entre Carrera 9 y 11
44	Carrera 52C entre Calle 43Sur y 44Sur	106	Calle 71 entre Carrera 9 y 11
45	Carrera 52C entre Calle 43Sur y 44Sur	107	Carrera 13 entre Calle 17 y 16
46	Carrera 52C entre Calle 43Sur y 42BSur	108	Carrera 13 entre Calle 17 y 16
47	Carrera 52C entre Calle 41A Sur y 41B Sur	109	Calle 18 entre Carrera 13 y 12
48	Calle 54Sur con Carrera 14A	110	Carrera 100 entre Calle 137A y 136
49	Calle 93A entre Carrera 12 y Carrera 13	111	Carrera 100 entre Calle 137A y 136



50	Calle 93A entre Carrera 11A y Carrera 12	112	Carrera 100 entre Calle 137A y 136
51	Diagonal 50 Sur entre Carrera 58 y 59	113	Calle 93 entre la AK 11 y KR 11A
52	Diagonal 50 Sur entre Carrera 57A y 58	114	Calle 62 entre carrera 11 y 13
53	Diagonal 50 Sur entre Carrera 56B y 56C	115	Calle 125 entre KR 21A y KR23
54	Carrera 18 entre Calle 11 y 10	116	KR 22 entre CI 76 y CI 77
55	Calle 11 entre Carrera 17 y 18	117	KR 22 entre CI 76 y CI 77
56	Carrera 17 entre Calle 11 y 10	118	Calle 11 entre KR 28 y KR 29
57	Carrera 17 entre Calle 12 y 11	119	Calle 12 entre KR 28 y KR 28BIS
58	Calle 11 entre Carrera 16 y 17	120	Calle 18 entre KR 28A y AK 30
59	Carrera 18 entre Calle 13 y 12	121	Calle 18 entre KR 28A y AK 30
60	Carrera 18 entre Calle 13 y 12	122	KR 28A entre CI 17 y CI 18
61	Carrera 18 entre Calle 13 y 12	123	CI 3 S entre KR 71 y KR 71 D
62	Carrera 52 entre Calle 72 y 73	124	KR 71D entre CI 2 S y CI 2AS

**Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2025**

Finalmente, las zonas de cargue y descargue mencionadas anteriormente son de uso público, motivo por el cual no se lleva un registro detallado o segmentado por tipo de empresa usuaria. No obstante, estas áreas autorizadas están disponibles para que cualquier empresa que requiera realizar operaciones de cargue y descargue lo haga en cumplimiento de los horarios, condiciones y restricciones definidos por la normatividad vigente en materia de movilidad y logística urbana.

**35. Sírvase informar cuáles acciones, estrategias, actividades y demás esfuerzos ha puesto en marcha en materia de aumento de la eficiencia del transporte público, donde especifique:**

**- Estrategias implementadas**



1. **Carriles preferenciales:** Delimitados en el Decreto Distrital 409 de 2014 “*Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público*”, se establecen las condiciones mínimas de operación en los carriles preferenciales.

La Secretaría Distrital de Movilidad ha emitido las siguientes resoluciones, estableciendo las condiciones de operación aplicables de manera particular por cada carril establecido ([Resolución SDM 182 de 2015](#) carril preferencial Avenida Carrera 15, [Resolución SDM 402 de 2015](#) carril preferencial Calle 72, [Resolución SDM 560 de 2015](#) carril preferencial Carrera Séptima, [Resolución SDM 833 de 2015](#) carril preferencial Avenida Las Américas, [Resolución SDM 946 de 2015](#) carril preferencial de la Avenida Norte – Quito – Sur (Av. NQS), [Resolución 258 de 2016](#) carril preferencial Avenida Calle 19 entre la Carrera 3 y la Avenida Caracas, [Resolución SDM 093 de 2017](#) carril preferencial Avenida Primero de Mayo entre la Carrera 10 y la Avenida Agoberto Mejía, [Resolución SDM 233 de 2018](#) carril preferencial de la Avenida Boyacá entre Calle 134 y la Avenida Villavicencio, [Resolución SDM 253 de 2020](#) carril preferencial de la Avenida Calle 19 entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, [Resolución SDM 70712 de 2024](#) carril preferencial de la avenida carrera 13 entre la calle 67 y la calle 19).

## - Diagnósticos

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura recoge un diagnóstico completo (Anexo Diagnóstico Integral) en cuestión de movilidad abarcando las problemáticas asociadas al transporte (capítulo 4), la oferta de transporte (capítulo 5) y demanda de transporte (capítulo 6).

## - Indicadores de medición de la eficiencia

El objetivo principal de la medida de carriles preferenciales es mejorar las condiciones de operación del servicio de transporte público urbano, sustentado principalmente en las mejoras en las velocidades de operación del sistema y en los tiempos de viaje de los usuarios. De manera particular, el Plan de Movilidad Segura y Sostenible definió en su **Objetivo 1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de**

**cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP las siguientes metas:**

#### Estrategia 1

Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.

**Tabla 28. Metas asociadas a la articulación del sistema de transporte público**

Meta	indicador	Fuente	Línea base	Corto plazo (2028)	Mediano plazo (2032)	Largo plazo 2035
Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá-Región, en el sistema de transporte público	Variación del tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá-región, en el sistema de transporte público	SDM	89 Min (2019)	-22% (69 Min)	-27% (65 Min)	-37% (56 Min)

**Fuente: PMSS,2023**

#### Estrategia 4

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.

**Tabla 29. Metas asociadas a la estrategia de descarbonización del sistema de transporte público**

Meta	indicador	Fuente	Línea base	Corto plazo (2028)	Mediano plazo (2032)	Largo plazo 2035
Aumentar los viajes promedio diarios en el Sistema Integrado de	Variación de los viajes promedio diario en el Sistema Integrado de	SDM	4.9 Millones de viajes diarios	+26% (6.2 Millones de viajes)	+30% (6.4 Millones de viajes)	+33% (6.5 Millones de viajes)

110

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



Transporte Público	Transporte Público					
Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C, en el sistema de transporte público	Variación del tiempo de viaje promedio diario en los viajes Bogotá, en el Sistema Integrado de Transporte Público	SDM	70 Min (2019)	-18% (57 Min)	-32% (48 Min)	-50% (35 Min)

**Fuente: PMSS,2023**

La cual tiene como meta específica: lograr que la velocidad operacional promedio en hora de máxima demanda del SITP sea de 23 Km/h.

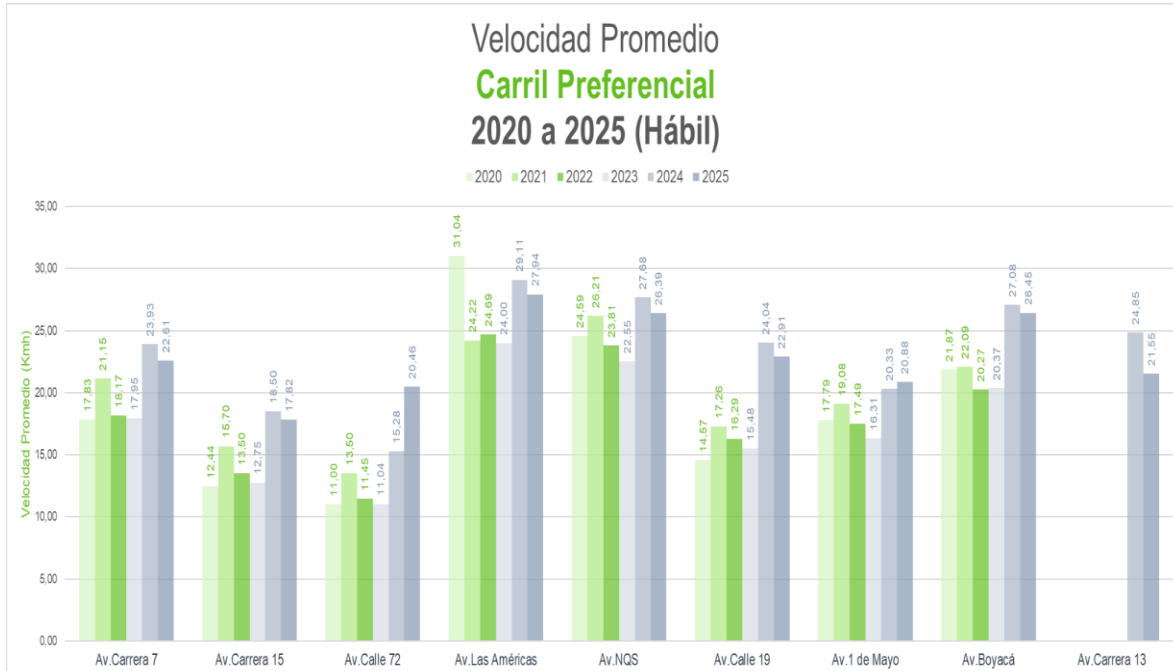
#### - Impactos alcanzados a la fecha

La SDM sustentado en las metas y proyectos asociados al Plan de Movilidad Segura y Sostenible, avanza en acciones que fortalezcan la operación del Sistema Integrado de Transporte (SITP) y la calidad del servicio, en sus diferentes componentes. Desde el año 2014 y hasta 2024 se han implementado en Bogotá D.C, un total de nueve carriles preferenciales con una red actual de 143,3 Km-Carril, los cuales tienen por objetivo contribuir a la gestión de la movilidad en la ciudad, buscando reducir los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público, y a que los buses y otros vehículos del sistema de transporte público (SITP e intermunicipal de corta distancia) circulen más rápidamente.

Bajo este entendido, desde el 2020 a la fecha, los carriles preferenciales presentan los siguientes indicadores en cuanto a la velocidad y tiempos de viaje:



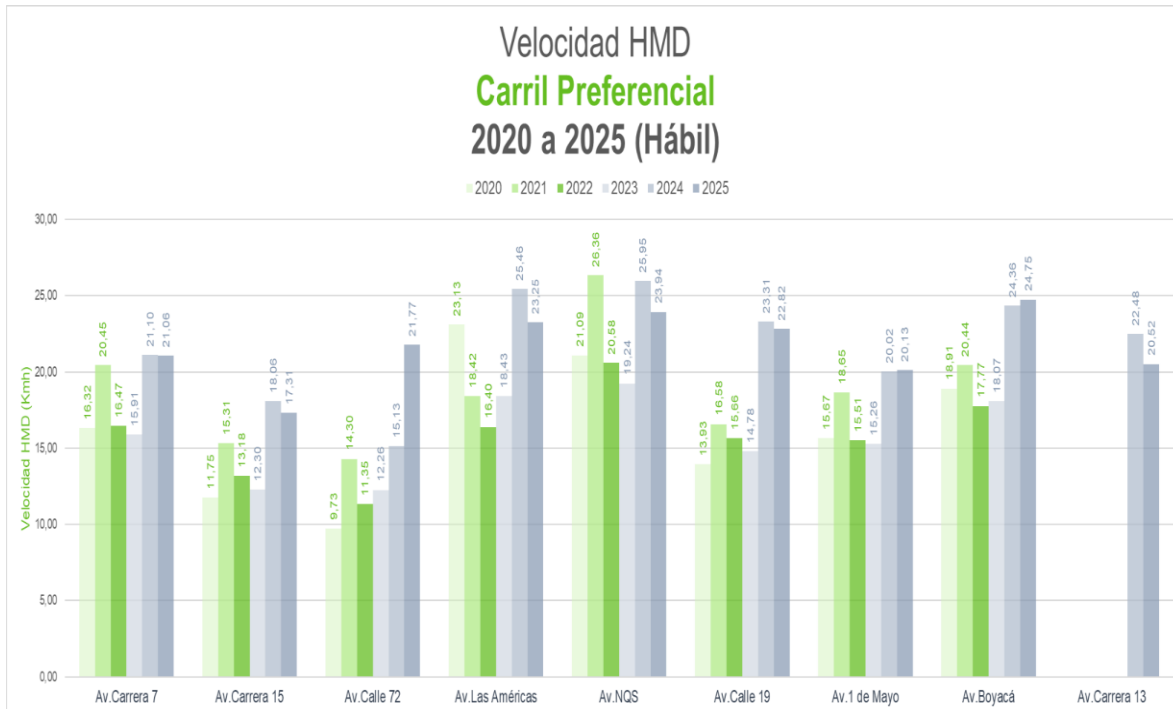
**Gráfica 03 Evolución de la velocidad promedio de circulación en un día hábil de los vehículos del SITP zonal en los carriles preferenciales desde el año 2020 a mayo de 2025**



**Fuente:** Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte CENTRO DE DATOS (Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025)

En cuanto al comportamiento de la velocidad en Hora de Máxima Demanda, la medida ha contribuido significativamente en la eficiencia de la operación en los periodos de mayor flujo sobre los corredores principales de la ciudad, al margen de las condiciones actuales por los desvíos y frentes de obra, especialmente por los asociados a la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

**Gráfica 04. Evolución de la velocidad HMD de circulación en un día hábil de los vehículos del SITP zonal en los carriles preferenciales desde el año 2020 a mayo de 2025**



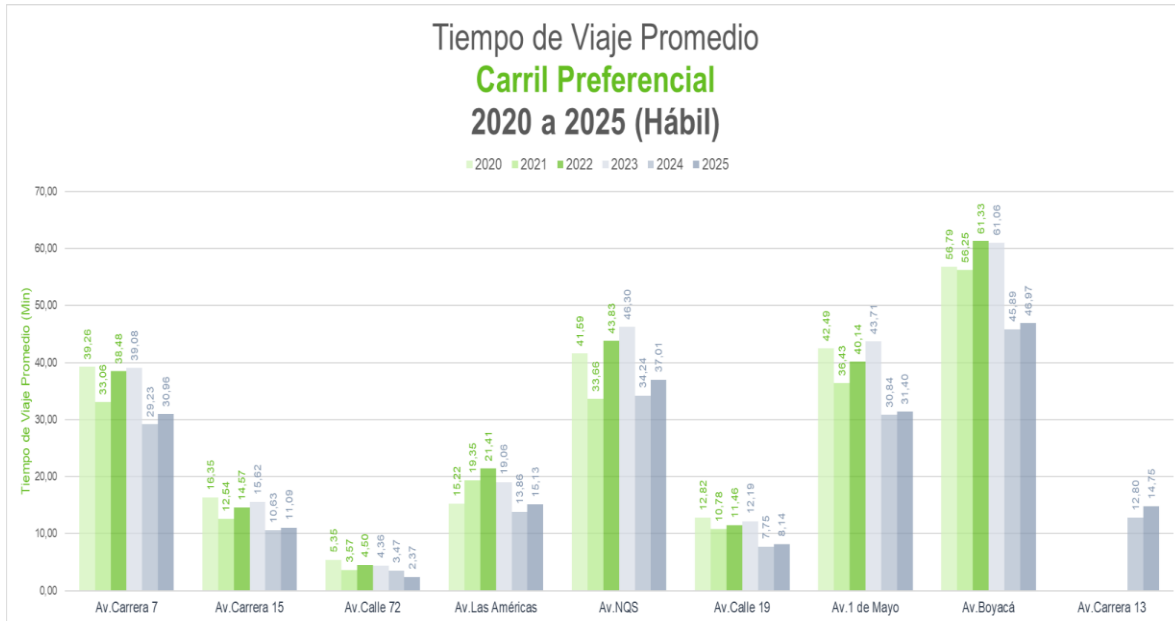
**Fuente:** Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte CENTRO DE DATOS (Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025)

El aumento en las velocidades de operación incide particularmente en la disminución de tiempos de viajes de usuarios del SITP, desde el año 2020 y hasta 2025 se estima que los ahorros que se derivan en tiempos de viaje representan entre 1 y 12 minutos dependiendo de sus orígenes y destinos de viaje.





**Gráfica 05. Evolución del tiempo de viaje promedio en un día hábil de los vehículos del SITP zonal en los carriles preferenciales desde el año 2020 a mayo de 2025**

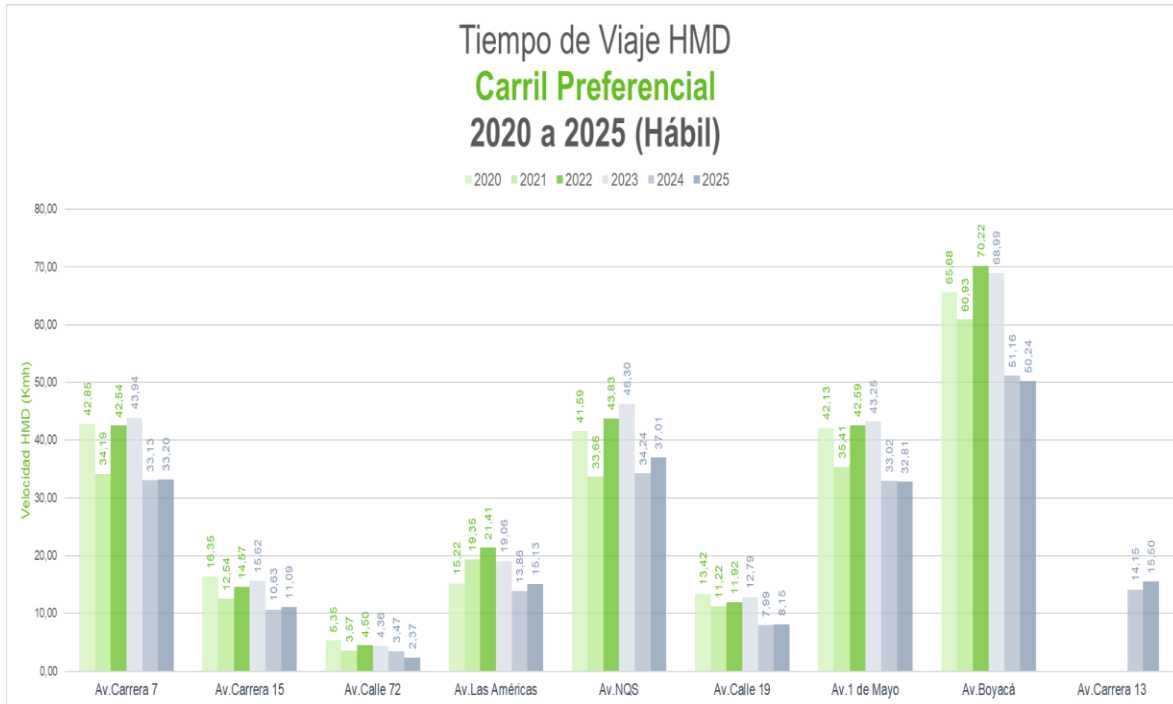


**Fuente:** Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte CENTRO DE DATOS (Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025)

El comportamiento en la Hora de Máxima Demanda HMD, la disminución de tiempos de viajes de usuarios del SITP, desde el año 2020 y hasta 2025 expresa que los ahorros derivados en tiempos de viaje representan entre 3 y 13 minutos dependiendo de sus orígenes y destinos de viaje. Con disminuciones considerables en el carril preferencial de la Avenida Boyacá que reportó una baja de hasta 15 minutos.



**Gráfica 06 Evolución del tiempo de viaje en HMD en un día hábil de los vehículos del SITP zonal en los carriles preferenciales desde el año 2020 a mayo de 2025**



**Fuente:** Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte CENTRO DE DATOS (Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025)

Esta mejoría en la velocidad de las rutas del SITP en los corredores, se ve reflejada principalmente en el momento de la implementación, y su éxito depende de las intervenciones en pedagogía y control que se mantengan en el tiempo para garantizar el adecuado uso de los carriles por parte de los usuarios de todos los modos de transporte.

En cuanto a la siniestralidad en los nueve carriles preferenciales para marzo de 2025, como se muestra en la siguiente tabla, la mayor participación de lesionados se presentó en el corredor de la Avenida Boyacá con un total de 11 lesionados, seguido del carril preferencial de la Av. NQS con 4 lesionados. Sobre los carriles preferenciales en el mes de marzo de 2025 no se presentaron fatalidades.



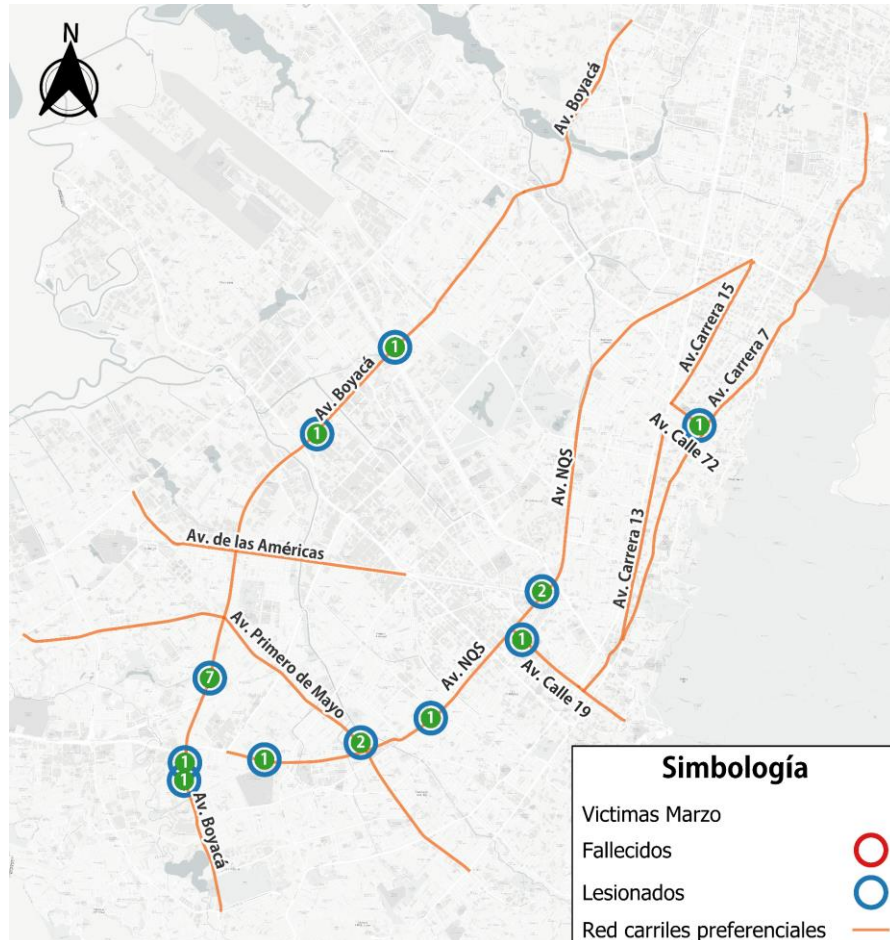
**Tabla 30. siniestros viales sobre los carriles preferenciales en el mes de marzo del año 2025**

Carriles preferenciales	Lesionados	Fallecidos
Avenida Boyacá	11	0
Avenida NQS	4	0
Avenida Primera de Mayo	2	0
Avenida Calle 19	1	0
Calle 72	1	0
Avenida Las Américas	0	0
Carrera 13	0	0
Avenida Carrera 15	0	0
Total	19	0

**Fuente: Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte del SIGAT**

A continuación, se presenta un mapa de las intersecciones viales donde se presentaron los siniestros en los carriles preferenciales.

**Tabla 31 siniestros viales sobre los carriles preferenciales en el mes de marzo del año 2025**



**Fuente: Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte del SIGAT**

Sobre los carriles preferenciales en el mes de abril del año 2025 como se muestra en la siguiente tabla, se presentaron 4.427 validaciones en un día hábil para el carril preferencial de la Av. Primero de Mayo en el sentido occidente-oriente, siendo este el carril que presenta una mayor presencia de pasajeros en el sistema zonal del



SITP, los otros carriles presentan validaciones de alrededor de 1.000 a 2.700 validaciones aproximadamente en un día hábil.

**Tabla 32. validaciones día hábil sobre los carriles preferenciales en el mes de abril del año 2025**

Carriles preferenciales	Sentido	Validaciones
Avenida Las Américas	EW	2.727
Avenida Las Américas	WE	2.489
Avenida Boyacá	SN	1.976
Avenida Boyacá	NS	3.362
Avenida NQS	NS	1.713
Avenida NQS	SN	3.349
Avenida Primera de Mayo	EW	2.148
Avenida Primera de Mayo	WE	4.427
Avenida Calle 19	EW	2.059
Avenida Calle 19	WE	1.556
Calle 72	EW	396
Calle 72	WE	1.347
Carrera 13	NS	1.066



Carriles preferenciales	Sentido	Validaciones
Avenida Carrera 15	SN	1.108
Avenida Carrera 7	NS	1.834
Avenida Carrera 7	SN	1.601
Total general		33.158

**Fuente:** Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte

1. **Otros proyectos:** 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 un método de abono o paquete de pasajes que permite a los usuarios acceder al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá durante un periodo y cantidad de pasos diarios definidos por TransMilenio. Está diseñado para pasajeros que usen el sistema con regularidad, es decir, que utilicen el sistema entre 4 y 6 veces al día, así cuentan con una alternativa de ahorro.

Los usuarios podrán adquirir 65 pasos o ingresos al Sistema, pagando \$160.000 al mes; pagarán aproximadamente \$2.462 por cada vez que validen, ahorrarán el 23 % frente a la tarifa plena por validación en 2025.

**(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

119

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



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., 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 BiciParqueaderos, 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 BiciParqueaderos.

**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 del proceso *“Diseño, desarrollo, implementación, pruebas y operación del Estándar de Interoperabilidad, el Sistema Central de Compensación (Nivel 4) del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) y de sus interfaces con los distintos actores, componentes y sistemas de transporte, con el fin de asegurar la interoperabilidad de los medios de pago y del recaudo.”*, que permita la integración del medio de pago y de los sistemas de recaudo 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 política tarifaria de cada uno de los sistemas, facilitando así la posterior implementación de acciones sobre la integración tarifaria.

**37. Sírvase informar el tiempo promedio de desplazamiento de viaje por usuario de Transmilenio**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, un desplazamiento de viaje en Transmilenio durante un día hábil tiene una duración promedio de 88 minutos.

**39. Sírvase informar el tiempo promedio de desplazamiento de viaje por usuario de SITP.**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, un desplazamiento de viaje en un bus zonal del SITP durante un día hábil tiene una duración promedio de 77 minutos.

**43. Sírvase informar las acciones y lineamientos diseñados por su entidad para el cumplimiento de las resoluciones No. 20233040025995 y 20233040025895 de 2023 del Ministerio de Transporte.**

En atención a la solicitud relacionada con las acciones y lineamientos definidos por esta entidad para el cumplimiento de las Resoluciones 20233040025995 y 20233040025895, ambas de 2023 y expedidas por el Ministerio de Transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad informa lo siguiente:

La Resolución 20233040025995 de 2023 adopta la metodología oficial para el establecimiento de límites de velocidad en las vías del territorio nacional, en cumplimiento del parágrafo 2 del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. Esta metodología, desarrollada por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), proporciona una herramienta técnica que orienta a las autoridades locales en la definición de límites de velocidad seguros, considerando variables como:

- Contexto de la vía
- Jerarquía vial
- Infraestructura de la vía
- Estimación de riesgo
- Análisis de velocidades





En línea con esta disposición, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó un estudio técnico para evaluar los límites de velocidad aplicando dicha metodología a 14 corredores viales estratégicos y de la malla arterial de Bogotá. Este ejercicio permitió evaluar de manera estandarizada según características físicas y urbanas de los corredores y su entorno la pertinencia de los límites vigentes y proponer ajustes orientados a mejorar la seguridad vial. El estudio concluyó que el límite de 50 km/h es técnicamente consistente con las condiciones de estos corredores, está en concordancia con las recomendaciones internacionales y el enfoque de Visión Cero. Este estudio constituye un insumo técnico fundamental para las decisiones distritales en materia de gestión de velocidad.

Por su parte, la Resolución 20233040025895 de 2023 establece los lineamientos para la formulación, implementación y seguimiento de los Planes de Gestión de la Velocidad (PGV) en municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos. Este acto administrativo define los componentes estructurales que deben integrar dichos planes, entre los que se encuentran: la caracterización del territorio, el análisis de siniestralidad, la priorización de intervenciones, las estrategias de control, pedagogía, comunicación e infraestructura calmada, así como los mecanismos de evaluación y reporte necesarios para promover velocidades más seguras en las ciudades colombianas.

Es importante destacar que Bogotá ha sido pionera a nivel nacional en la gestión de la velocidad, iniciando desde 2019 la implementación de su Programa de Gestión de la Velocidad, mucho antes de la expedición de la normativa nacional. Esta iniciativa posicionó al Distrito como referente en el abordaje técnico y progresivo del control de la velocidad, orientado a la protección de la vida en el espacio vial.

Desde entonces, Bogotá ha priorizado la gestión de la velocidad como un eje fundamental para salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones causadas por siniestros viales. El Programa de Gestión de la Velocidad orienta la definición y el cumplimiento de límites de velocidad acordes con la función, el entorno, el estado y las condiciones operativas de las vías. Asimismo, considera la presencia y densidad de los distintos usuarios viales, con el fin de establecer límites coherentes y adoptar medidas efectivas que mejoren la seguridad vial y la calidad del espacio público.

El programa contempla una implementación diferenciada en tres niveles:

1. Malla arterial: corredores con límite de velocidad de 50 km/h.
2. Calles comerciales: segmentos con límite de 40 km/h.
3. Zonas escolares y residenciales: vías con límite de 30 km/h.



Es importante mencionar que, este programa se encuentra alineado con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. Por lo tanto, Bogotá ha venido dando cumplimiento a las actuales disposiciones nacionales.

La implementación de la gestión de velocidad en Bogotá ha sido progresiva. Inició en octubre de 2018 con la reducción del límite a 50 km/h en cinco corredores principales y se extendió de manera gradual. Con la expedición del Decreto Distrital 073 de 2021, se estableció de manera permanente el límite máximo de velocidad de 50 km/h para la circulación de vehículos en la malla vial del Distrito Capital, exceptuando algunos casos específicos. Esta medida culminó su implementación en noviembre de 2022.

- [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-09-2021/programa\\_de\\_gestion\\_de\\_la\\_velocidad.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-09-2021/programa_de_gestion_de_la_velocidad.pdf)

Considerando las disposiciones de la Resolución 20233040025895 de 2023, Bogotá está en la actualización de su Plan de Gestión de Velocidad para alinearlo con lo establecido en dicha resolución. Actualmente, se formula una hoja de ruta técnica y estratégica con una visión a 12 años, que articula acciones integrales de infraestructura, control, pedagogía y gestión social, sustentadas en la gestión de datos, la gobernanza y las comunicaciones. Este plan, en fase de consolidación técnica, incorpora los lineamientos establecidos por la normativa nacional y se articula con el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032<sup>8</sup>, el Plan de Movilidad Segura y Sostenible<sup>9</sup>, y otros instrumentos de planeación que tiene la ciudad. El PGV de Bogotá busca consolidar una estrategia robusta, basada en evidencia y alineada con estándares internacionales, para avanzar hacia una movilidad más segura, sostenible y centrada en la protección de los actores viales más vulnerables.

La Secretaría reafirma su compromiso con el cumplimiento de la normativa nacional en materia de seguridad vial y continuará avanzando en la implementación de acciones técnicas, institucionales y pedagógicas que permitan reducir los siniestros viales y salvar vidas en las vías de Bogotá.

**44. Sírvase informar si su entidad ha evaluado la posibilidad de habilitar carriles exclusivos para motocicletas para descongestionar las vías. De ser negativa su respuesta, explique las razones porque no.**

<sup>8</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342>

<sup>9</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150400>





La Secretaría Distrital de Movilidad ha analizado estudios internacionales sobre la implementación de carriles exclusivos para motocicletas como estrategia para descongestionar las vías. Sin embargo, estudios como el realizado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF<sup>10</sup>) concluyen que la evidencia disponible no permite afirmar que este tipo de infraestructura contribuya de manera significativa a la reducción de la siniestralidad vial, especialmente en contextos urbanos de América Latina.

Adicionalmente, en concordancia con los lineamientos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), que establece como ejes centrales una movilidad segura, sostenible, inclusiva y eficiente, las intervenciones en infraestructura priorizan el uso del espacio público para modos de transporte sostenible como el transporte público y la bicicleta. Bajo este enfoque, no se contempla actualmente la habilitación de carriles exclusivos para motocicletas.

Es importante señalar que las altas velocidades alcanzadas por algunos motociclistas, junto con las restricciones físicas del espacio vial disponible y la necesidad de garantizar condiciones seguras para todos los actores viales —particularmente los más vulnerables—, refuerzan la necesidad de enfocar los esfuerzos en medidas integrales de gestión de la velocidad, control, cultura vial y diseño urbano seguro, en lugar de segmentar infraestructura exclusivamente para este tipo de vehículos.

**46. Sírvase informar qué acciones, estrategias y esfuerzos ha puesto en marcha su entidad en el año 2024 y lo corrido del presente año para mitigar la afectación que producen las obras en el tránsito de Bogotá.**

La 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.

<sup>10</sup> Rodríguez, D. A., Santana, M., & Pardo, C. F. (2015). La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. Bogotá: CAF. Retrieved from <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/754>



En el mismo sentido, la SDM implementó el Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros, el cual 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 la 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).

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

Igualmente, se han evaluado los PMT en la ciudad de acuerdo con las necesidades de obra, las cuales han sido soportadas con los análisis de tránsito presentados por el Contratista y/o concesionario y avalados por la interventoría. Dentro de las diversas estrategias implementadas para disminuir el impacto, los PMT procuran proporcionar condiciones de seguridad vial dentro de los tramos afectados por las obras, evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos peatonales, de ciclistas y vehiculares, optimizar la infraestructura disponible e incentivar el uso de vías alternas y/o desvíos.

Ahora bien, en aras de garantizar condiciones de seguridad vial, la SDM realiza seguimiento a 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.

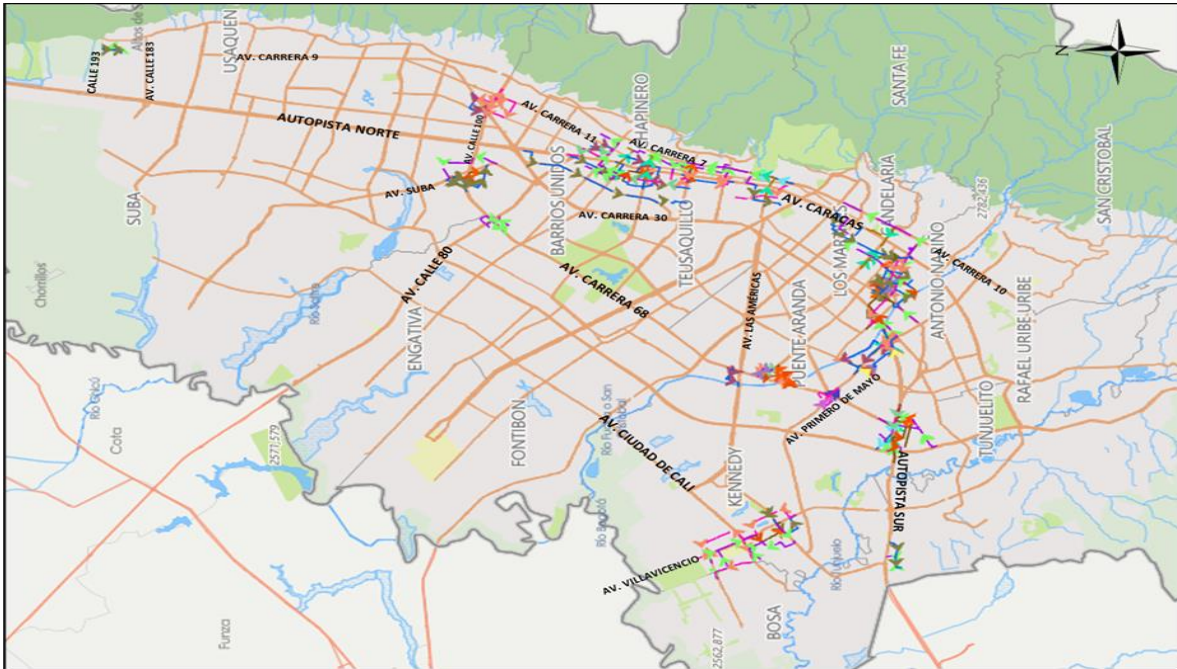


Por último, se indica que en caso de evidenciar incumplimiento al PMT, se generan observaciones al Contratista, Interventoría y Entidad Contratante (cuando aplique), con el fin de que sean atendidas lo más pronto posible, se minimicen los riesgos potenciales asociados a la movilidad y se garanticen óptimas condiciones de seguridad vial a los usuarios de la infraestructura en el área de influencia de la obra.

**47. Sírvase informar cuántas zonas de desvíos provisionales tiene Bogotá actualmente.**

En atención a su solicitud se informa que en el marco de los PMT la definición de los desvíos no se encuentra establecida por zonas, debido a que los mismos se definen en cada sector de acuerdo con las necesidades de obra que se requieren en los diferentes elementos del espacio público de Bogotá D.C. Actualmente de conformidad con la ejecución de las grandes obras como la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y la construcción de las troncales de Transmilenio se puede evidenciar en la siguiente imagen que la concentración de los desvíos se marca en el borde oriental y borde sur-occidental de la ciudad, y en el siguiente link usando la capa “desvíos”, se pueden visualizar en detalle los sectores de los desvíos que se encuentran vigentes para la obras de alto impacto en la Ciudad de Bogotá D.C:

<https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>



Fuente: Elaboración propia de la SPMT - Visor de PMT desvíos activos al 09 de junio de 2025

Cordialmente,



**Paulo Andres Rincon Garay**  
Secretario de Despacho (e)

Firma mecánica generada en 13-06-2025 04:49 PM

Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público  
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Ana María Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Semaforización  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
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

127

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



Aprobó: Oscar Gustavo Calderon Medina-Dirección de Atención al Ciudadano  
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado  
Aprobó: Sandra Raquel Vega Reyes-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 12-06-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados  
Julian Gonzalez Flechas -Asesor Del Despacho 12-06-2025  
Cristian Quintero Pérez - Asesor del Despacho 11-06-2025  
Sandra Patricia Giraldo Clavijo - Subdirección de Gestión en vía 10-06-2025  
Fanny Bertossi - Subsecretaría de Política de Movilidad 10-06-2025  
Elaboró Sandra Vega - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 09-06-2025  
Ricardo Ojeda - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 09-06-2025  
David Paris - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 09-06-2025  
Jorge Urrego - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 10-06-2025  
Lorena Figueroa - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 09-06-2025  
Jeisson Ricardo Santafe - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 09-06-2025  
William Eduardo Delgado Subdirección de Transporte Privado 09-06-2025  
Ramiro Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado  
Joan Felipe Páez - Subdirección de Transporte Privado 09-06-2025  
Juan Guillermo Ruiz Fonseca - Subdirección de Transporte Público 10-06-2025  
Elana Sofía Martínez - Subdirección de Transporte Público 10-06-2025  
Nancy Haidy Muñoz Chavarro- Subsecretaría de Gestión de la Movilidad ptp 5,10,11,29 y 31.  
Ruth Dary Borrero Gómez - - Subdirección de Transporte Público 10-06-2025  
Sergio Eliécer Niño Medina - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 06-06-2025  
Jose Gonzalo López - Oficina de Seguridad Vial 09-06-2025  
Laura Romero Santamaria- Oficina de Seguridad Vial 09-06-2025  
Maryfely Rincón Malaver - Oficina de Seguridad Vial 09-06-2025  
Martha Helena Silva Morales - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito punto 32, 46 y 47 10-06-2025  
Luis Eduardo Gómez Segura Contratista - Subdirección de Semaforización 10-06-2025  
Carolina Matus Ariza- Dirección de Atención a la Ciudadanía-ORVI 10-06-2025  
Eivar Vargas - Oficina de Seguridad Vial 10-06-2025  
Julie Andrea Vargas - Oficina de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 10-06-2025  
Deisy Grimaldos - Oficina de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 10-06-2025  
Juan Clemente Gerardo Cortes Castro - Subdirección de Gestión en vía 11-06-2025  
José Alexander Sierra Cardozo- Subdirección de Gestión en vía 10-06-2025  
Ingrid Paola Dueñas Leal- Subdirección de Gestión en Vía 11-06-2025  
Nathalie Pinzón Torres - DAC 10-06-2025  
Sergio Raul Tovar Farfan - Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Johana Perez Morales - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 11-06-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1kh7ZKHwf5LjTIA1fWl2quJl5xuKGsqVR?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1kh7ZKHwf5LjTIA1fWl2quJl5xuKGsqVR?usp=drive_link)