



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510007840851

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 19-06-2025 08:09:07

2025ER16966 O 1 Fol:37 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN N.778-2025

OBS: N° 202510007840851

Bogotá D.C., junio 18 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

REF: Respuesta Proposición 778-2025

Respetado Doctor Giraldo

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

Secretaría Distrital de Movilidad

10.¿Qué acciones ha adelantado la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con otras entidades del Distrito, para impulsar medios de transporte sostenibles como la bicicleta, la caminata y el uso de transporte público limpio, en particular en las zonas más contaminadas de la ciudad?

El Plan Distrital de Desarrollo “*Bogotá Camina Segura*”, en su objetivo estratégico 4 “*Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática*” contempla como meta “*Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá*” a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), para lo cual se avanza en la ejecución de las siguientes estrategias en toda la ciudad:

- Impulsar en el 100% las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad.
- Realizar en un 100% las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región.
- Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.
- Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá.
- Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región.

1

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.



- Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá.
- Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá.
- Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.

En el marco de los planes y las políticas mencionados, la Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo con su misionalidad y entre sus diferentes estrategias para contribuir a mejorar la movilidad de Bogotá, viene desarrollando las siguientes iniciativas asociadas a la promoción de medios de transporte sostenibles y la movilidad activa:

- **Promoción de prácticas de movilidad sostenible a través de la Red Muévete Mejor**

A través de la red empresarial Red Muévete Mejor, promueve el cambio de hábitos de movilidad de entidades públicas, empresas privadas y la academia a través del acompañamiento en la elaboración e implementación del Plan Integral de Movilidad Sostenible (en adelante PIMS), reglamentado mediante el Decreto Distrital 037 de 2019¹, que en su artículo 4 lo define como: “ (...) *un instrumento de planeación, que reúne un conjunto de estrategias de movilidad orientadas a fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados desde y hacia las entidades públicas y privadas que hayan adoptado el plan*”. (Negrilla fuera de texto).

En este sentido, las organizaciones públicas y privadas elaboran el PIMS, bajo una metodología estandarizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, en el cual se promueven entre otras estrategias el uso de la bicicleta, la caminata, el transporte público, el acceso a tecnologías limpias, el uso eficiente de la flota, carro compartido, y el desincentivo del uso del vehículo particular en sus trayectos casa - trabajo/estudio - casa de tal manera que sus colaboradores/as se muevan de forma sostenible.

¹ Decreto Distrital 037 de 2019 “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”, en concordancia con el Acuerdo 663 de 2017 “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital”.



Además, producto de la implementación de los PIMS, se desarrollan actividades complementarias como:

- Sensibilización a las empresas privadas para que otorguen los beneficios determinados en la Ley 1811 de 2016 *“por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”*.
- Desarrollo de un evento anual de reconocimiento denominado *“Premios al trabajo en bici”* entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Ambiente y El Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), en donde se evalúan los programas institucionales de promoción del uso de la bicicleta en las entidades públicas distritales, en el marco de la semana de la bicicleta y en cumplimiento del Acuerdo Distrital 660 de 2016 *“Por medio del cual se establece el programa institucional ‘Al trabajo en Bici’ y se dictan otras disposiciones”*.
- Implementación de la jornada del *“Día de la movilidad sostenible”*, el primer jueves de cada mes en cumplimiento del artículo 10 del Decreto Distrital 037 de 2019 *“Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”*. En esta jornada las entidades del nivel central, descentralizado, y el de las localidades del Distrito, cierran sus parqueaderos para vehículos particulares y generarán actividades, incentivos y otros, para promover la movilidad activa y el transporte público al trabajo y estudio.

Se resalta en particular que en la Red Muévete Mejor se aprobaron 18 Planes Integrales de Movilidad Sostenible y se realizaron 15 eventos con más de 700 asistentes de entidades públicas, privadas y universidades.

- **Planificación e intervención de cicloinfraestructura:**

Dentro de los retos con los que cuenta la ciudad, se encuentra el propender por el buen estado de la cicloinfraestructura existente, es por ello que las entidades del sector a través de un trabajo articulado, buscan asegurar el correcto funcionamiento estructural y de servicio de la red existente en la ciudad. Lo anterior a partir de la priorización de trazados de cicloinfraestructura contemplando como criterios de selección el estado de la superficie de rodadura, el estado de la señalización, la siniestralidad y la demanda.

Igualmente, con el propósito de brindar más y mejores espacios de circulación ciclista se realiza la planificación e implementación de nueva cicloinfraestructura, contemplando los



aspectos de seguridad vial, confort, directividad, conectividad, accesibilidad y convivencia con otros actores viales.

Para cumplir con este objetivo el Distrito realiza la priorización de zonas o corredores potenciales para la implementación de nueva cicloinfraestructura, considerando lo establecido en los instrumentos de planeación, infraestructura y seguridad vial vigentes. Sobre estas zonas potenciales, la entidad realiza un estudio de factibilidad que incluye criterios de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial, basándose en lo establecido en la “Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas” y el Decreto Distrital 263 de 2023, mediante el cual se adoptó el Manual de Espacio Público. Estos mismos criterios son contemplados en la fase de diseño e implementación de nueva cicloinfraestructura.

En el marco del PDD 2024-2027 “Bogotá Camina Segura” la SDM se encuentra a cargo de la ejecución de 28 Km de los 59 km planteados como meta para el 2027, los restantes 31 km están a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano. Entre otras acciones, se realizaron gestiones interinstitucionales para la planificación y priorización de nueva cicloinfraestructura y conservación de la existente, se realizó el estudio de identificación y priorización de las zonas de oportunidad para la planeación de la cicloinfraestructura 2024-2027 y se avanzó en la realización de la validación de trazados y estructuración de documentos técnicos de soporte para la implementación de más de 13 nuevos kilómetros de cicloinfraestructura.

- **Estacionamientos de micromovilidad:**

En articulación con Transmilenio y el IDU, la SDM viene trabajando en la estrategia que busca ofrecer servicios complementarios de calidad, accesibilidad, confort y seguridad del servicio a la red de cicloinfraestructura con el fin de que los viajes en estos modos sean más atractivos a través de las siguientes acciones:

- Sellos de Calidad
- Zonas de Parqueo Pago
- Retribución del Sistema de Bicicletas Compartidas
- Inventario de estacionamientos de micromovilidad en espacio público y equipamientos distritales
- Estacionamientos de bicicletas en portales y estaciones del SITP
- Aumentos de Tarifas Acuerdo 794 de 2021: Es la estrategia por la cual se los parqueaderos fuera de vía pueden acceder al cobro máximo de la tarifa de parqueo de carros si implementan cicloparqueaderos con Sello de Calidad ORO y se disponen gratuitamente.



- **Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC):**

En el año 2022 la SDM celebró con la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVEIS LTDA. SUCURSAL COLOMBIA (TEMBICI) el Contrato 2022-63, por medio del cual la ciudad cuenta con un sistema de bicicletas con las siguientes características:

- 297 estaciones entre las localidades de Usaquén y la Candelaria.
- 1.500 bicicletas mecánicas
- 1.500 bicicletas de pedaleo asistido
- 150 bicicletas de cajón
- 150 manocetas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema.
- 150 sillas traseras para niños y niñas, lo cual facilita los viajes de cuidado que mayoritariamente hacen las mujeres.
- 20% de descuento en la tarifa a población de menores ingresos.

Asimismo, mediante este contrato se encuentra en ejecución la implementación de más de 1.900 cicloparqueaderos y 300 ciclotalleres para la reparación de bicicletas de uso gratuito en la ciudad.

- **Al Colegio en Bici (ACB) y Biciparceros (BP):**

Proyecto pionero en Movilidad Escolar Sostenible liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría de Educación del Distrito (SED), este proyecto tiene como objetivo mejorar el acceso y la permanencia en el sistema educativo distrital. Se enfoca en fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo hacia las instituciones educativas, promoviendo al mismo tiempo una cultura de la bicicleta como un medio de transporte saludable y ecológico.

El proyecto "Al Colegio en Bici" (ACB) organiza rutas diarias en bicicleta, guiadas por líderes designados, que transportan a los estudiantes hacia y desde las instituciones educativas.

Por su parte, el proyecto "BiciParceros" (BP) establece polígonos seguros, bajo la supervisión del personal de la Secretaría de Movilidad, para que los estudiantes puedan desplazarse en sus propias bicicletas hacia sus colegios.

- **Conmemoración o celebración de fechas**



Semana de la Bicicleta: evento de promoción del uso de la bicicleta que se realiza en Bogotá desde 2007. Este evento nació como una iniciativa ciudadana y académica, y a lo largo del tiempo ha sido acogido e impulsado por diferentes organizaciones civiles, universidades y entidades del Distrito. Se reglamentó a través del Acuerdo Distrital 668 de 2017 *“Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, y se dictan otras disposiciones”* y en su Artículo cuarto dicta Institucionalizarse la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta.

Cada semana de la Bicicleta que ha celebrado la Secretaria Distrital de Movilidad cuenta con una amplia programación, que incluye actividades culturales, artísticas, pedagógicas, académicas, recreativas, lúdicas, deportivas y ambientales, en las cuales se busca destacar, visibilizar y reconocer los diversos usos y ventajas que ofrece la bicicleta en una ciudad como Bogotá.

Día Mundial de la Bicicleta: es una conmemoración declarada por la Asamblea General de las Naciones Unidas - ONU el día 3 de junio como la fecha oficial para su celebración. dicha declaración fue adoptada por un consenso de 193 estados miembros. Esta resolución fue aprobada por la Asamblea General el 12 de abril de 2018.

La declaración invita a todos los Estados Miembros y partes interesadas pertinentes a celebrar y promover el conocimiento del Día Mundial de la Bicicleta entre otras cosas, como un reconocimiento de la contribución del ciclismo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS),

Desde el 2019 la Secretaria Distrital de Movilidad lleva conmemorando este día con diferentes actividades y campañas, culturales, pedagógicas, recreo-deportivas y ambientales para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social.

- **Acciones pedagógicas y de promoción del uso de la bicicleta:**

La SDM, a través de su Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad realiza intervenciones de corte lúdico y pedagógico que tienen como fin promover la educación vial abarcando tanto los conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos necesarios para una movilidad segura y sostenible para toda la ciudadanía, a



partir de los principios de visión cero, la movilidad sostenible, la educación en infraestructura (relacionada con la comprensión de intervenciones y medidas de pacificación en vías y en el tránsito, identificación de cruces seguros, acceso y uso seguro del transporte masivo, dispositivos reguladores del tránsito, tipología de vías, semáforos, señalización, elementos y tecnologías para regular la velocidad e inclusión en las vías y transportes) y la cultura para la movilidad. En relación a la promoción del uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte que contribuye al cuidado y protección del medio ambiente se tiene a disposición de las y los ciudadanos las siguientes actividades:

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

Módulo de movilidad sostenible: Reconocer los beneficios para el fortalecimiento de la movilidad sostenible, teniendo en cuenta el cambio de hábitos y racionalización del uso de los vehículos motorizados, donde protejamos el medio ambiente y la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.

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

- **Registro Bici Bogotá:**

A partir del Acuerdo Distrital 674 de 2017, el cual establece a la Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, la reglamentación y promoción del “Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas” posteriormente regulado mediante el Decreto Distrital 790 de 2018 como “Registro Bici Bogotá”.

El Sistema Único Distrital para el registro de bicicletas para la ciudad, establecido como obligatorio mediante el Decreto 242 de 2021, como un mecanismo para constatar la propiedad y legalidad de la(s) bicicleta(s), así como entregar una herramienta a las autoridades para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, facilitando también la recuperación y devolución de las bicicletas reportadas como hurtadas y cuya finalidad será obtener la información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta.





En el marco del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”, como parte del programa de movilidad sostenible de su objetivo estratégico 4 “Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática” la Administración le apuesta a lograr la meta de registrar en plataforma “Registro Bici Bogotá” el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la Encuesta de Movilidad 2023.

En este marco, la SDM desarrolla estrategias para promover el registro de las bicicletas en la ciudad, logrando proporcionar un entorno más seguro para el uso de la bicicleta e incentivar su uso, a través de acciones como: jornadas de socialización y registro de bicicletas, en vía pública y establecimientos públicos y privados, visitas a establecimientos de comercio de bicicletas para la socialización del procedimiento de registro de bicicletas, difusión en medios de comunicación y redes sociales de la entidad de la socialización de la plataforma y la publicación de jornadas y la organización de 2 “Registratones” de bicicletas entre otras.

- **Estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas**

En el marco del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte para el fortalecimiento de la cultura ciudadana alrededor del uso de la Bicicleta, entrega estímulos a las iniciativas ciudadanas a través de organizaciones culturales que promuevan el uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible, a través del Programa Distrital de Estímulos de la SCR.D.

En este contexto, la Secretaría Distrital de Movilidad en atención a sus competencias, cuenta con diversas estrategias, proyectos y actividades de promoción e incentivos para la movilidad activa.

- **Estrategias para mejorar la eficiencia del transporte público y mejorar la experiencia de viaje de los usuarios**

El artículo 5 del Decreto Distrital 409 de 2014 “Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público”, establece las condiciones mínimas de operación de los vehículos a lo largo de los carriles preferenciales.

Los carriles preferenciales son una medida para la gestión de la movilidad en Bogotá D.C., buscando reducir los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público, contribuyendo

8

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



a que los buses y otros vehículos del sistema de transporte público (SITP e intermunicipal de corta distancia) circulen más rápidamente, así como ordenar el espacio público, teniendo como prioridad los usuarios del transporte público; fortalecer el SITP e integrarlo con la ciudad-región articulando de manera directa con las redes férreas, troncales, de cable, de transporte individual y de movilidad activa, y contribuir a la construcción de entornos con un enfoque accesible y seguro reduciendo los conflictos con otros actores viales, y mejorando la seguridad en el ascenso y descenso en paraderos.

Desde finales de 2014, inició la implementación de carriles preferenciales para transporte público en algunos de los principales corredores de Bogotá, bajo las siguientes resoluciones expedidas por la SDM:

Tabla 01. Carriles preferenciales implementados en Bogotá (octubre 2014 – mayo 2025)

Carril	Carriles preferenciales	Longitud (km)	Resolución Distrital	Fecha de implementación
1	Av. Calle 72 entre Av. Carrera 7 y Av. Carrera 15	1,70	Resolución 402 de 2014	28/05/2014
2	Av. Carrera 7 entre Calle 31 y Av. Calle 100	23,30	Resolución 483 de 2014, derogada por la Resolución 560 de 2015	24/10/2014
	Extensión del carril preferencial Av. Carrera 7 hasta la Av. Calle 134		Resolución 560 de 2015	17/07/2015
3	Av. Carrera 15 entre Av. Calle 72 y Av. Calle 100	3,20	Resolución 182 de 2015	20/03/2015
4	Av. de las Américas desde la Av. Ciudad de Cali hasta Carrera 50	11,70	Resolución 833 de 2015	20/11/2015
5	Av. Norte – Quito – Sur (Av. NQS), desde el puente de Venecia (Carrera 68) hasta la Calle 92	29,20	Resolución 946 de 2015	15/12/2015

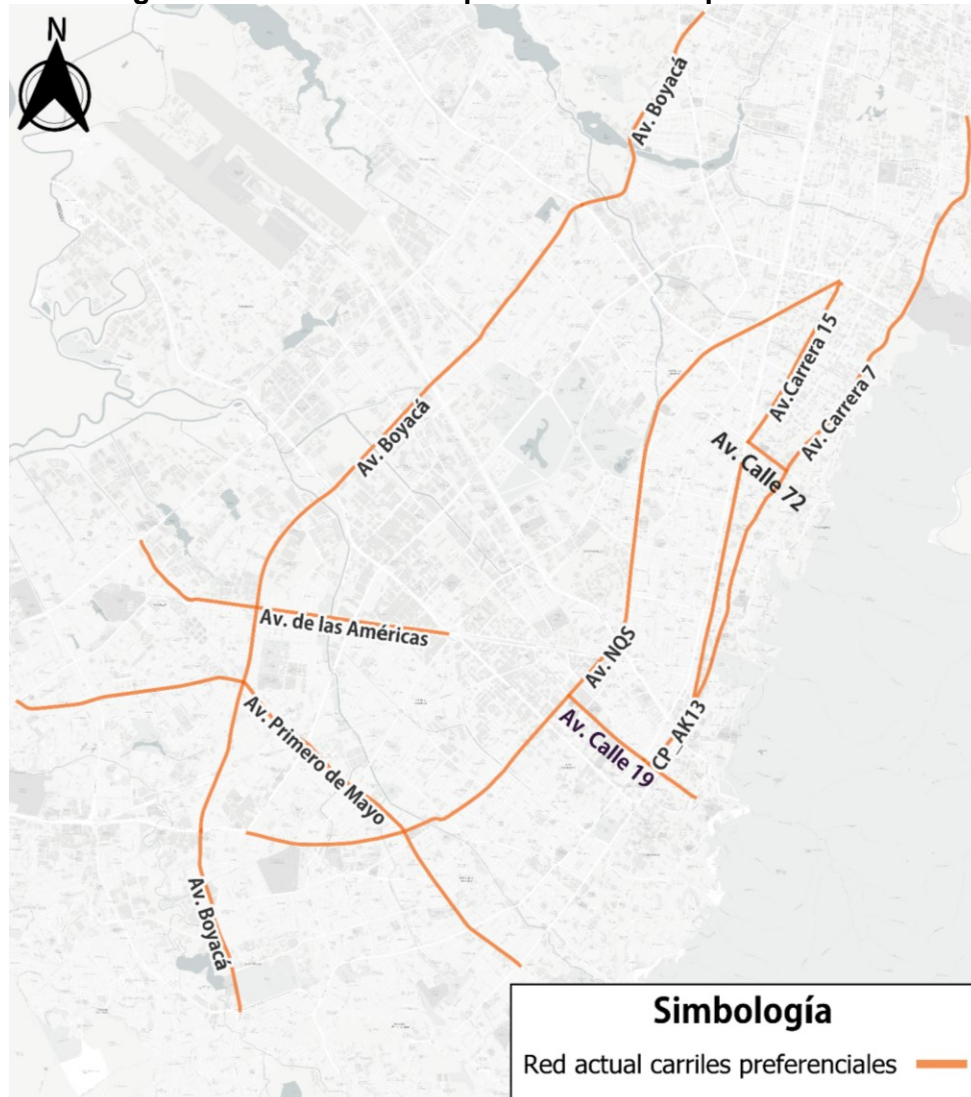


Carril	Carriles preferenciales	Longitud (km)	Resolución Distrital	Fecha de implementación
6	Av. Calle 19 entre Av. Caracas y Carrera 3	6,20	Resolución 258 de 2016	15/09/2016
	Av. Calle 19 entre Av. Caracas y Av. NQS		Resolución 253 de 2020	03/10/2020
7	Av. Primero de Mayo entre Av. Carrera 10 y Av. Agoberto Mejía (Carrera 80)	22,00	Resolución 093 de 2017	Tramo 1: 05/06/2017 Tramo 2 y 3: 12/07/2017
8	Av. Boyacá entre Av. Calle 80 y Av. Calle 134	41,40	Resolución 233 de 2018	Tramo 1: 10/12/2018 Tramo 2: 07/09/2019 Tramo 3: 03/10/2020
9	Carrera 13 entre Calle 67 y Av. Calle 19	5,30	Resolución 70712 de 2024	22/07/2024

Fuente: (Subdirección de Transporte Público, SDM, 2025)

Actualmente, Bogotá cuenta con 143,3 Km de corredor-carril preferencial implementado en nueve (09) corredores. La distribución en la ciudad según su estado se presenta en la siguiente Figura 01

Figura 01 Red de carriles preferenciales implementados



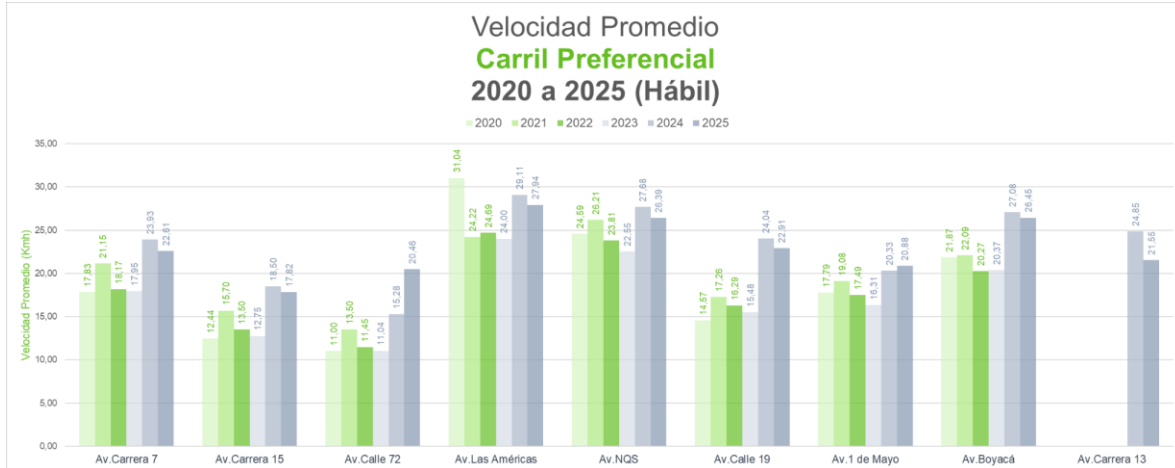
Fuente: (Subdirección de transporte público, SDM, 2025)

La implementación de los carriles preferenciales en la ciudad ha contribuido a mejorar la velocidad promedio de los vehículos de transporte público en dichos corredores, las cuales se detallan en las siguientes gráficas:

11

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

Gráfica 01. 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)

Tabla 02 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

Carril Preferencial	VelProm (Km/h)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av. Carrera 7	SN	18,46	21,50	18,55	19,02	23,21	23,48
	NS	17,19	20,80	17,79	16,88	24,66	21,74
Av. Carrera 15	SN	12,44	15,70	13,50	12,75	18,50	17,82
Av. Calle 72	EW	11,04	12,87	11,24	12,83	16,01	21,75
	WE	10,95	14,13	11,67	9,24	14,54	19,18
Av. Las Américas	EW	30,62	23,83	24,30	24,10	27,01	25,82
	WE	31,47	24,62	25,09	23,89	31,21	30,06
Av. NQS	SN	25,75	25,66	22,93	22,51	27,33	26,09

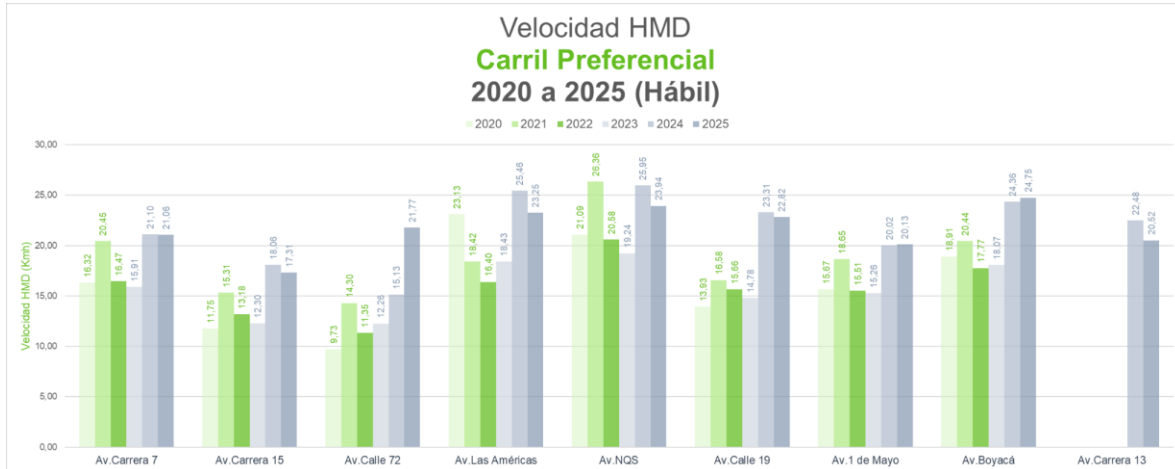


Carril Preferencial	VelProm (Km/h)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	NS	23,44	26,76	24,70	22,59	28,04	26,69
Av.Calle 19	WE	15,49	17,56	17,23	17,36	24,76	24,04
	EW	13,65	16,96	15,34	13,60	23,31	21,78
Av.1 de Mayo	WE	18,02	19,45	17,71	16,97	19,78	20,31
	EW	17,55	18,72	17,28	15,65	20,88	21,46
Av.Boyacá	SN	22,04	22,58	19,71	19,58	26,48	26,27
	NS	21,70	21,60	20,82	21,16	27,67	26,62
Av.Carrera 13	NS					24,85	21,55

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 períodos 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 PLMB.

Gráfica 02 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)

Tabla 03. 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

Carril Preferencial	VelHMD (Km/h)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av. Carrera 7	SN	15,94	20,27	15,64	16,07	21,03	21,47
	NS	16,71	20,63	17,31	15,75	21,18	20,65
Av. Carrera 15	SN	11,75	15,31	13,18	12,30	18,06	17,31
Av. Calle 72	EW	8,35	13,93	10,93	14,88	17,74	24,17



	WE	11,11	14,68	11,78	9,65	12,53	19,36
Av.Las Américas	EW	24,36	16,15	16,34	18,85	23,62	22,16
	WE	21,90	20,68	16,46	18,01	27,30	24,33
Av.NQS	SN	20,28	23,40	17,09	16,77	22,87	21,39
	NS	21,90	29,32	24,07	21,70	29,03	26,49
Av.Calle 19	WE	14,95	16,86	16,58	16,68	23,94	22,72
	EW	12,92	16,30	14,75	12,89	22,68	22,92
Av.1 de Mayo	WE	16,00	18,32	15,89	15,54	19,24	19,62
	EW	15,35	18,98	15,13	14,99	20,80	20,64
Av.Boyacá	SN	18,80	19,39	16,58	16,98	22,93	23,92
	NS	19,03	21,49	18,96	19,16	25,80	25,57
Av.Carrera 13	NS					22,48	20,52

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

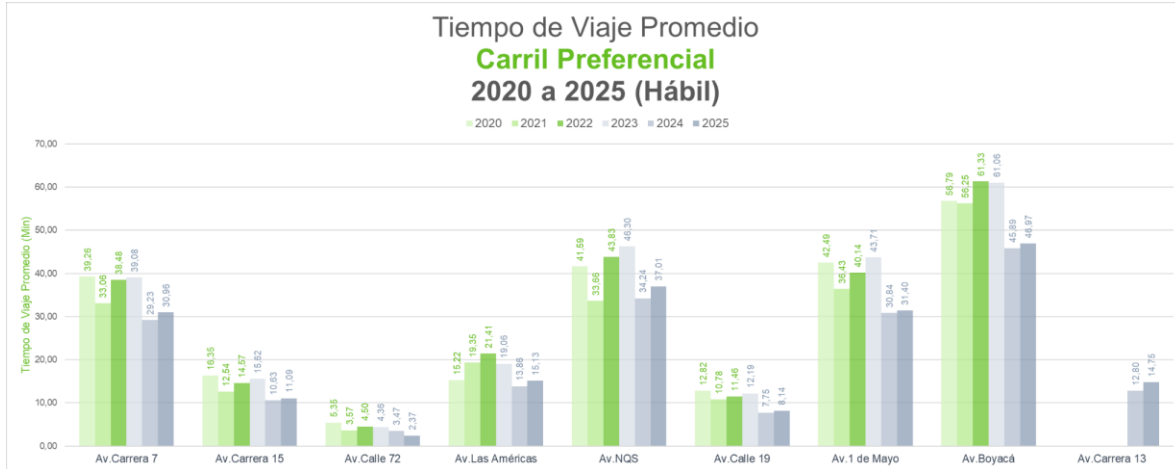
El aumento en las velocidades de operación incide particularmente en la disminución de tiempos de viajes de usuarios del SITP, desde el año 2020 y hasta 2025 se estima que los ahorros que se derivan en tiempos de viaje representan entre 1 y 12 minutos dependiendo de sus orígenes y destinos de viaje.

15

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



Gráfica 03. 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)**

Tabla 04. 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

Carril Preferencial	Tiempo Viaje Prom (Min)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av. Carrera 7	SN	37,86	32,52	37,68	36,75	30,12	29,77
	NS	40,66	33,61	39,29	41,40	28,34	32,15
Av. Carrera 15	SN	16,35	12,54	14,57	15,62	10,63	11,09
Av. Calle 72	EW	6,11	3,66	4,67	3,43	2,88	2,11
	WE	4,59	3,48	4,33	5,28	4,07	2,63
	EW	14,41	21,73	21,49	18,63	14,86	15,84

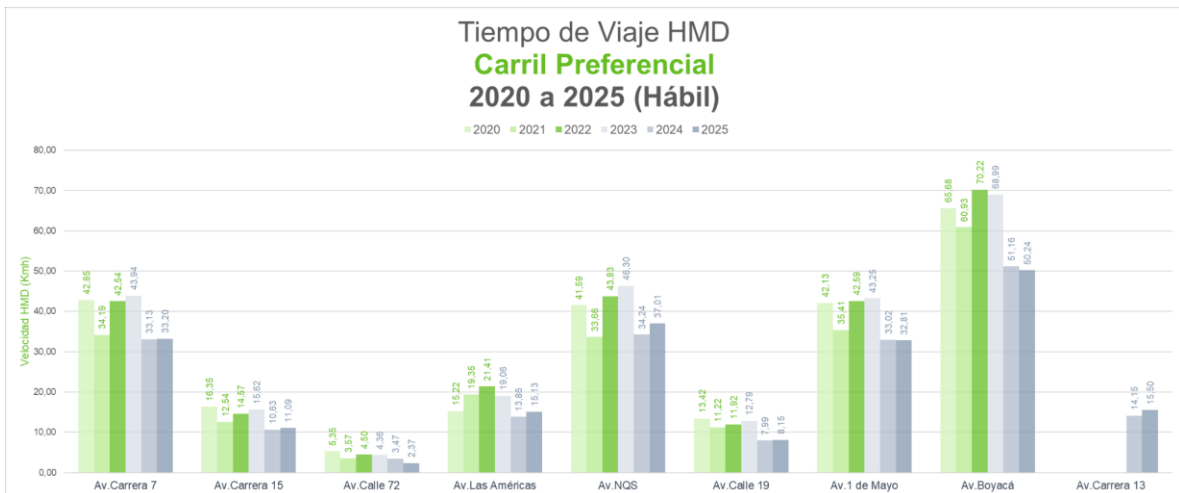


Carril Preferencial	Tiempo Viaje Prom (Min)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av. Carrera 7	SN	37,86	32,52	37,68	36,75	30,12	29,77
	NS	40,66	33,61	39,29	41,40	28,34	32,15
Av. Las Américas	WE	16,03	16,97	21,33	19,49	12,86	14,42

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 04. 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)



Tabla 05. 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

Carril Preferencial	Tiempo Viaje HMD (Min)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av.Carrera 7	SN	43,87	34,49	44,70	43,49	33,25	32,56
	NS	41,84	33,88	40,39	44,39	33,01	33,85
Av.Carrera 15	SN	16,35	12,54	14,57	15,62	10,63	11,09
Av.Calle 72	EW	6,11	3,66	4,67	3,43	2,88	2,11
	WE	4,59	3,48	4,33	5,28	4,07	2,63
Av.Las Américas	EW	14,41	21,73	21,49	18,63	14,86	15,84
	WE	16,03	16,97	21,33	19,49	12,86	14,42
Av.NQS	SN	43,19	37,44	51,25	52,23	38,31	40,96
	NS	40,00	29,88	36,40	40,37	30,17	33,07
Av.Calle 19	WE	12,44	11,03	11,22	11,15	7,77	8,19
	EW	14,40	11,41	12,61	14,43	8,20	8,12
Av.1 de Mayo	WE	41,26	36,03	41,55	42,47	34,30	33,65
	EW	43,01	34,78	43,63	44,04	31,74	31,98



Av. Boyacá	SN	66,07	64,07	74,93	73,16	54,18	51,91
	NS	65,28	57,79	65,51	64,82	48,14	48,57
Av. Carrera 13	NS					14,15	15,50

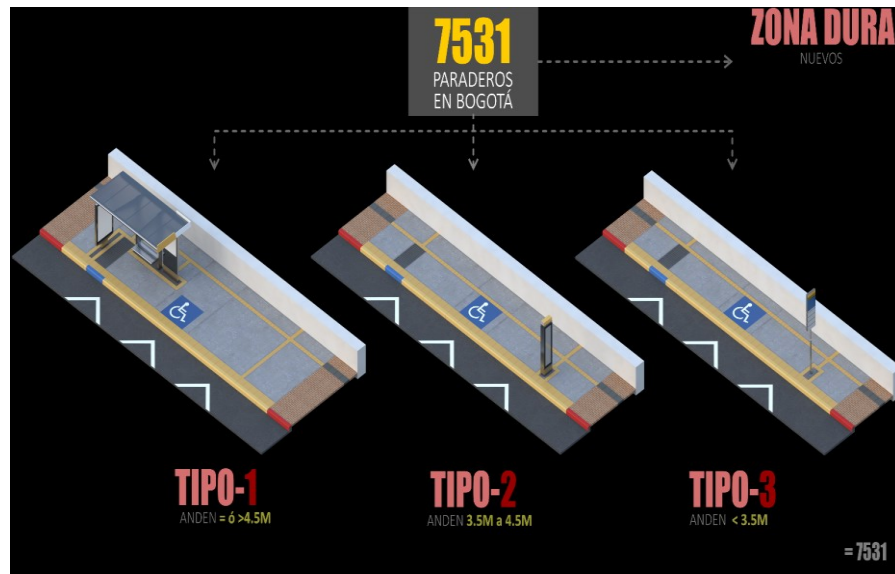
Fuente: Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de reporte CENTRO DE DATOS (Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025)

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.

- **Mejorar la accesibilidad al transporte público**

Actualmente se encuentra en ejecución el contrato de concesión DADEP 186 de 2020, celebrado entre el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) y la empresa Equipamientos Urbanos Nacionales de Colombia — EUCOL S.A.S.), mediante el cual se realiza la priorización para la intervención de 3.404 zonas duras de paraderos (incluyen la implementación de mobiliario tipo I Módulo, tipo II Tótem y tipo III Cenefa), lo anterior para conseguir progresivamente la transformación de los paraderos en la ciudad con criterios de accesibilidad.

Imagen 1. Esquemas tipologías paraderos .



Fuente: Transmilenio S.A. - DADEP

A continuación se presentan las imágenes de los tipos de paraderos que se han implementado dentro de la concesión DADEP

Imagen 2 y 3: Paraderos Tipo I Módulo



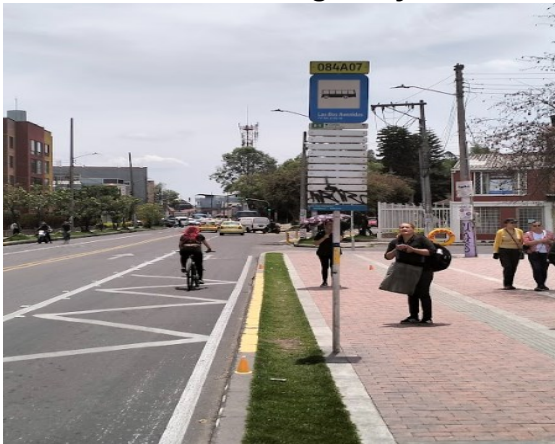
Fuente: DADEP - SDM

Imagen 4 y 5: Paraderos Tipo II Tótem



Fuente: DADEP - SDM

Imagen 6 y 7: Paraderos Tipo III Señal - Cenefa



Fuente: DADEP - SDM

A continuación se relacionan los avances en la intervención de paraderos del SITP reportados por el DADEP a marzo de 2025:



Tabla 06. Avances en la intervención de paraderos del SITP reportados por el DADEP

LOCALIDAD	TAPETES EJECUTADOS				MOBILIARIO EJECUTADO			
	TIPO I	TIPO II	TIPO III	TOTAL	TIPO I	TIPO II	TIPO III	TOTAL
	Cantidad	Cantidad	Cantidad		Cantidad	Cantidad	Cantidad	
Usaquén-01	4	5	13	22	4	7	68	79
Chapinero-02	2	1	1	4	2	2	24	28
Santa Fe-03	3	5	3	11	3	5	23	31
San Cristóbal-04	2	5	55	62	6	8	50	64
Usme-05	1	4	7	12	1	5	29	35
Tunjuelito-06	4	3	9	16	4	4	49	57
Bosa-07	3	8	21	32	3	8	87	98
Kennedy-08	6	2	31	39	6	3	99	108
Fontibón-09	7	2	19	28	7	2	48	57
Engativá-10	5	7	26	38	7	7	67	81
Suba-11	7	8	22	37	7	9	103	119
Barrios Unidos-12	3	2	6	11	4	2	5	11
Teusaquillo-13	9	3	5	17	9	4	16	29
Los Mártires-14	3	4	1	8	3	5	9	17
Antonio Nariño-15	1	1	0	2	5	2	16	23
Puente Aranda-16	6	2	24	32	8	4	67	79
La Candelaria-17	1	0	0	1	1	0	4	5
Rafael Uribe-18	2	5	12	19	13	7	51	71
Ciudad Bolívar-19	5	3	20	28	5	3	86	94
TOTAL	74	70	275	419	98	87	901	1086

Fuente: DADEP



- **Política tarifaria para promover el uso del Sistema Integrado de Transporte Público**

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, y 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) Subsidio de transporte: Adicionalmente, desde 2025, y en cumplimiento del artículo 74 del Acuerdo 927 de 2024 y del decreto 031 de 2025, y con el liderazgo de la Secretaría de Integración Social (SDIS), las tradicionales tarifas diferenciales para población SISBÉN y adulto mayor se transformaron en un esquema de transferencias monetarias, en el que de acuerdo con la clasificación del SISBÉN y la población beneficiaria a la que se pertenece (adulto mayor, persona con discapacidad o persona en condición de pobreza moderada o extrema), se asigna un número de pasajes gratuitos que se cargan directamente a la tarjeta Tullave personalizada. De esta forma se integra este nuevo subsidio de transporte como parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C. Es importante notar que, bajo este nuevo esquema, los montos, criterios de focalización, priorización, permanencia y egreso de los beneficiarios del subsidio de transporte son determinados directamente por la SDIS.



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

Para el año 2025 se viene registrando un número mayor de usuarios que realizan viajes en el SITP usando la bicicleta como modo alimentador del sistema, en particular, para el mes de enero de 2025, se registraron 35.309 usuarios del SITP que usaron la bicicleta validando en las estaciones TransMiBici como modo de alimentación, mientras que en febrero de 2025 fueron 45.962, siendo el registro más alto en los últimos 15 meses, con un incremento del 30,2%.

De acuerdo, con información reportada por TRANSMILENIO S.A., 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, actualmente se está realizando la estructuración del proceso para la contratación del diseño, implementación y operación del Estándar de Interoperabilidad y del Sistema Central de Compensación, con lo cual se logrará la implementación del Sistema Interoperabilidad de

24

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





Recaudo, que permitirá tanto la integración del SITP con los servicios conexos de movilidad como la incorporación de nuevos medios de pago, así mismo la implementación de múltiples esquemas tarifarios, nuevos esquemas de venta de derechos de viaje (paquetes, mensualidades, otros), permitiendo actualizar el actual sistema de recaudo a un sistema interoperable con la tecnología adecuada para soportar los esquemas de operación y de integración de los servicios conexos de movilidad, uno de ellos el sistema de bicicletas compartidas, todo lo anterior con el objetivo de ofrecer nuevas opciones de acceso y comodidad para los usuarios.

- **Zona Urbana por un Mejor Aire (ZUMA)**

Estas acciones promueven el uso de modos sostenibles como la caminata, la bicicleta y el transporte público en la ciudad. Además, con respecto a las acciones en las zonas más contaminadas, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco del Plan de Acción 2025-2030 de la ZUMA Bosa Apogeo declarada mediante el Decreto 492 de 2023, definió las siguientes acciones de promoción de viajes en modos sostenibles, que contribuyen a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y disminuir el riesgo de afectaciones en la salud de las personas por causa de la exposición a estos:

- Mejorar la accesibilidad y la conectividad a sistemas de transporte público
- Fortalecer la red de ciclo-infraestructura, los servicios complementarios al uso de la bicicleta y promover el uso de la bicicleta y otros vehículos de micromovilidad.
- Promover la caminata y la mejora de la infraestructura peatonal.

11. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos identificados por la Secretaría de Movilidad para la promoción y consolidación de la movilidad sostenible en Bogotá? ¿Qué acciones correctivas se han adoptado y qué tan efectivas han sido, con base en datos o indicadores medibles?

Entre los principales obstáculos de promoción y consolidación de la movilidad sostenible en Bogotá, debemos enunciar las problemáticas identificadas en el proceso de formulación de las Políticas Públicas de la Bicicleta y el Peatón.

La problemática identificada en la Política Pública de la Bicicleta se centra en el hecho de que **diversas condiciones físicas, socioeconómicas y culturales presentes en la ciudad imponen limitaciones al derecho fundamental de los ciudadanos a utilizar la bicicleta como un medio para mejorar su calidad de vida**. Estas limitaciones se manifiestan en múltiples aspectos, que van desde la infraestructura vial y la seguridad hasta factores culturales y económicos que desincentivan el uso de la bicicleta. En particular, durante el proceso de formulación de la política se identificaron los siguientes puntos

25

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

críticos que condicionan el uso de la bicicleta en la ciudad :

- La siniestralidad de los ciclistas
- El alto número de hurtos a ciclistas, con afectación a su integridad y sus bienes.
- El bajo porcentaje de uso de la bicicleta por parte de las mujeres
- La creciente percepción de inseguridad de las ciclistas en el espacio público
- El bajo alcance de la promoción del uso de la Bicicleta
- La existencia de contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada
- La necesidad de mejorar los mecanismos de participación ciudadana y los estímulos a la misma
- El sistema de navegación para el ciclista es deficitario, y debe actualizarse para que sea adecuado a las necesidades de los ciclistas en la ciudad.
- El estado y cobertura de la red de infraestructura ciclista en la ciudad
- La oferta de cupos en cicloparqueaderos
- La existencia de programas de Bicicleta Compartida o Pública
- La baja caracterización y apoyo institucional a actividades económicas en relación con la bicicleta
- La articulación institucional entre las entidades vinculadas con temas de bicicleta para la priorización de acciones e inversiones

Para reducir los obstáculos al uso de la bicicleta, y con base en el diagnóstico realizado, la Secretaría Distrital de Movilidad formuló la Política Pública de la Bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

Con su implementación, y gracias al conjunto de acciones realizadas por la Administración, se busca en particular los siguientes resultados, que permitirán medir la efectividad de las intervenciones de la política pública:

Tabla.07 Resultados por objetivo de la Política Pública de la Bicicleta

OBJETIVOS	RESULTADOS
1. Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá	<i>1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas</i>
2. Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.	<i>2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales</i>

26

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



3. Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura
	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.
	3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres
4. Fortalecer la cultura ciudadana en torno a la bicicleta	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta
	4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.
	4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "trabajar" según la Encuesta de Movilidad
	4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad
5. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	5.1 Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta

En la Política Pública del Peatón se determinó como problemática central **la deficiencia de las condiciones de la ciudad de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de sus habitantes, en lo que respecta a infraestructura, accesibilidad y seguridad.** Entre las condiciones identificadas, se destacan aspectos de comportamiento que impactan la comodidad y seguridad de los desplazamientos, así como características del espacio público que obstaculizan la movilidad peatonal, particularmente la de personas con discapacidad, niños, niñas y adultos mayores. Específicamente, en el transcurso del proceso de formulación de la política se determinaron los siguientes puntos críticos, los cuales ejercen una influencia significativa para los peatones en la ciudad:

- Alta mortalidad peatonal
- Riesgos en la vía
- Falta de infraestructura segura

27

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

- Deterioro de andenes y puentes
- Invasión del espacio público
- Falta de accesibilidad
- Falta de respeto a las normas
- Falta de educación vial
- Falta de empatía y respeto
- Condiciones de seguridad ciudadana
- Falta de articulación institucional

Con el propósito de disminuir las barreras que enfrentan los peatones y fundamentándose en el análisis diagnóstico elaborado, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló la Política Pública del Peatón. Dicha política tiene como finalidad esencial consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

Con su implementación, y gracias al conjunto de acciones realizadas por la Administración, se busca en particular los siguientes resultados:

Tabla 08. Resultados por objetivo de la Política Pública del Peatón

OBJETIVOS	RESULTADOS
1. Fomentar una cultura de la caminata y de respeto para las y los peatones en el espacio público.	<i>1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.</i>
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.	<i>2.1. Aumento de andenes en buen estado.</i>
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.	<i>3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.</i>
	<i>3.2. Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres</i>



Teniendo en cuenta lo anterior, son varios y diversos los obstáculos² que se han identificado para la promoción y consolidación de modos de transporte sostenibles en Bogotá, como caminar o pedalear, para los cuales la Administración ha realizado importantes avances en el marco de las políticas formuladas. Algunos de los avances principales se incluyen en la respuesta a la primera pregunta de este cuestionario.

En la página de la Secretaría Distrital de Planeación, se puede consultar el detalle del avance de la implementación de las políticas públicas, para lo cual se comparte el enlace a los últimos informes de seguimiento del segundo semestre de 2024:

Política Pública de la Bicicleta:

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimienti_pp_bicicleta_s2-24.pdf

Política Pública del Peatón:

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimiento_pp_peaton_s2-24.pdf

Adicionalmente, a continuación se presentan los principales logros reportados en el último informe de seguimiento a las políticas públicas, que contribuyen a la reducción de barreras para el uso de modos sostenibles en la ciudad:

Avances y logros de la Política Pública de la Bicicleta	Avances y logros de la Política Pública del Peatón
---	--

² El detalle de los informes de diagnóstico y de formulación de las políticas públicas así como sus planes de acción se pueden consultar en la página de la Secretaría Distrital de Planeación / Gestión socioeconómica / Conpes dc / Políticas Públicas o en el siguiente enlace: <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas>



<p>Más seguridad y bienestar para los ciclistas</p> <p>Mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliación de 650 cicloparqueaderos en el Portal de Suba, espacios gratuitos y cubiertos para el estacionamiento de bicicletas, que mejoran la comodidad y accesibilidad para los usuarios del sistema Transmilenio. Registro de 18.886 bicicletas, en el cuarto trimestre de 2024, con lo que se alcanza un total de 85.735 registros anuales y 414.124 desde 2018, con un sistema de registro virtual disponible las 24 horas, facilitando el acceso a los usuarios. <p>Tecnificación de la economía de la bici</p> <p>Mediante:</p> <p>Programa "Mecánica de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial": 65 estudiantes participaron en el programa técnico del SENA sobre mecánica de bicicletas y cultura vial, apoyando la formación de jóvenes y promoviendo la seguridad vial en el Colegio Técnico de la Bici y otras instituciones educativas.</p> <p>Rutas seguras</p> <p>Mediante:</p> <p>Programa "Al Colegio en Bici". Para el cierre de 2024, el programa activó 131 rutas de confianza y 23 polígonos Bici-Parceros, con lo que se beneficia a 9.831 estudiantes en 15 localidades, y se fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible.</p>	<p>1. Cuidando nuestro espacio público</p> <p>Mediante:</p> <p>Recolección de 253.855,87 toneladas de residuos sólidos en puntos críticos y de arrojo clandestino, mejorando el espacio público peatonal y reduciendo la contaminación en la ciudad.</p> <p>2. Seguridad vial</p> <p>Mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intervención en 101 pasos peatonales, mejorando la seguridad vial y la accesibilidad para los peatones. Programa Guardacaminos que benefició a 13.000 personas, con la implementación en 35 colegios de 12 localidades, con el objetivo de prevenir siniestros viales en los entornos escolares para proteger a niños, niñas y adolescentes Conservación de 32 puentes peatonales en condiciones aptas para un tránsito seguro de peatones, garantizando la accesibilidad y seguridad en las vías públicas, con la proyección de 42 puentes para 2024.
---	---

Fuente: Informes de seguimiento a las políticas públicas. Secretaría Distrital de Planeación - <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/seguimiento>

12. ¿Qué tipo de articulación institucional se ha logrado entre la Secretaría de Movilidad, IDU y TransMilenio para fortalecer el componente de movilidad sostenible dentro del Plan Aire 2030? ¿Cuáles son los compromisos asumidos por cada entidad y qué grado de avance tienen hasta la fecha?

La articulación interinstitucional es liderada por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) en el marco de la estrategia de Gobernanza del Aire descrita en el Plan Aire 2030. En ese orden de ideas, la SDA coordina directamente las acciones con cada entidad involucrada en los proyectos del Plan Aire. Durante el año 2025, la SDM ha realizado 3 reuniones de articulación institucional con la SDA para realizar seguimiento a los compromisos asumidos por la SDM. A continuación se describen los proyectos con participación de esta entidad y los avances respectivos:

30

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



1. **Pacto #UnidosPorUnNuevoAire:** Al respecto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha venido configurando una estrategia para la articulación del “Pacto #UnidosPorUnNuevoAire” en conjunto con la “Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (RCBE)”, ayudando así a consolidar un ecosistema de gobernanza bipartito donde se aborde el componente ambiental enfocado a la calidad del aire y el componente de movilidad, impulsando el ascenso tecnológico, la transición tecnológica y el escalamiento de una plataforma de acompañamiento multisectorial. Como avance, desde el inicio de la vigencia del Plan Aire, la SDM ha atendido las solicitudes de la SDA sobre el reporte de avance de los compromisos adquiridos en el Pacto, se destacan los principales compromisos relacionados con: 1) el apoyo en el desarrollo de los inventarios de emisiones de contaminantes atmosféricos de la ciudad, actualmente se está trabajando en la construcción del inventario de 2023 y 2024 2) A través de las redes empresariales de la SDM se ha fortalecido la articulación público - privada en el desarrollo de proyectos de reducción de emisiones 3) Se han desarrollado políticas y planes, orientados a reducir las emisiones del sector movilidad (se destacan la Política Pública de la Bicicleta, Política Pública del Peatón, Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura); 4) En articulación con la SDA y la Secretaría Distrital de Salud (SDS) y demás actores competentes, se han formulado estrategias de actuación frente a episodios de alerta ambiental por contaminación atmosférica. Por último, vale la pena mencionar que actualmente está en desarrollo web la manera de visibilizar los actores transversales a ambas estrategias (Pacto y Red de Cero y Bajas Emisiones) en el micrositio de la SDM sobre cero y bajas emisiones³.
2. **Estrategia de cero y bajas emisiones:** Como parte de esta estrategia, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de sus redes empresariales en especial la Red de Logística Urbana y la Red de Cero y Bajas emisiones, apoya a la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) en la organización de la IV Feria de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga. La Feria en su cuarta versión reitera su finalidad de generar un entorno de articulación entre los diferentes actores dentro de la cadena del sector transporte de carga y recopilar información de oferentes de tecnologías, productos o servicios, como de actores interesados, que propicien el ascenso tecnológico en este clúster, teniendo presente variables ambientales, de movilidad y de seguridad vial. Como avance, la SDM ha contribuido previamente en la realización de las tres primeras ediciones de la Feria, y para esta cuarta edición continúa trabajando articuladamente con la SDA,

³ https://www.movilidadbogota.gov.co/web/cero_y_bajas_emisiones





incluyendo la participación y divulgación del evento y de la convocatoria de la muestra comercial a través de las dos redes empresariales nombradas.

3. **Cicloinfraestructura con determinantes ambientales:** la SDM tiene como compromiso articular la planeación, implementación y seguimiento de la cicloinfraestructura con criterios ambientales, para ello se han adelantado mesas de trabajo con Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) para explorar las posibilidades de inclusión de dichas determinantes, ya sea en la etapa de planeación a través del análisis de variables como concentraciones de contaminantes ambientales o exposición, o en la ficha de prefactibilidad o factibilidad del diseño, que actualmente recoge criterios ambientales desde la percepción en campo. Para ello, en conjunto con la SDA se está trabajando en una metodología para que se analicen las variables ambientales en tramos priorizados incluyendo un capítulo de recomendaciones de variables ambientales para tener en cuenta en los criterios de planificación de la cicloinfraestructura.
4. **Estrategia de conducción sostenible para Bogotá (ECos):** Esta estrategia se encuentra articulada dentro de la Política de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, y busca mejorar las prácticas y comportamientos de conducción de tal forma que la ciudadanía adquiera hábitos de conducción sostenible que mitiguen el impacto negativo de las emisiones contaminantes que tienen los patrones de conducción actualmente. Esta estrategia se compone de dos frentes de acción, donde el primero corresponde a capacitaciones que brinda la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), donde la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) apoya en la divulgación de las jornadas de capacitación desde la Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (RCBE), y procurar la divulgación desde las otras tres redes empresariales de la SDM. El segundo frente corresponde al desarrollo de un curso que pueda ser incluido en trámites como la obtención o renovación de licencias de conducción, y que estará acompañado del desarrollo de material pedagógico, donde la SDM tiene como compromiso apoyar el desarrollo de los lineamientos mínimos que adoptarán estos cursos. Como avance, conforme a lo informado por la SDA, el reporte de personas capacitadas para el año 2025 es de 1.470.
5. **La calidad del aire como determinante ambiental en el ordenamiento territorial - Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA):** En relación a las ZUMA, las responsabilidades de cada entidad se han reglamentado por medio del Decreto Distrital 492 de 2023 y para la ZUMA Bosa-Apogeo específicamente lo definido en el Plan de Acción respectivo⁴. Desde la entrada en vigencia del Plan Aire, se destaca como avance el proceso de participación, la metodología de selección para

⁴ Disponible para consulta: https://www.ambientebogota.gov.co/todas-las-investigaciones/-/asset_publisher/pibvwzUnZiNr/document/id/8810737





priorización de las ZUMA, la expedición del Decreto 492 de 2023, la declaración de la ZUMA Bosa-Apogeo con su respectivo Plan de Acción. Dentro de este plan, la SDM lidera 7 fichas de acción enfocadas en el peatón, los usuarios de bicicleta y transporte público, gestión de estacionamientos, logística urbana, manejo del tráfico y buenas prácticas de movilidad promovidas a través de las redes empresariales. Además, la SDM, como entidad firmante y coordinadora del proyecto bajo el liderazgo de SDA, ha venido acompañando todos los procesos en los que se ha requerido gestión y articulación multisectorial y definición de lineamientos como en el caso de la metodología de selección de la segunda ZUMA.

6. **Etiquetado Vehicular Ambiental:** La SDM tiene como compromiso el apoyo y acompañamiento a la SDA en la implementación de la estrategia y la articulación en la implementación de medidas asociadas con la gestión de los actores vehiculares de la ciudad. Como avance se tiene la incorporación del proyecto dentro de la Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones y la expedición de la Resolución 01545 de 2023, *por medio de la cual se establece el Etiquetado Vehicular Ambiental*, por parte de la SDA.
7. **Maquinaria Amarilla:** la SDM tiene como compromiso apoyar el proyecto de maquinaria de construcción de cero y bajas emisiones con la información proporcionada en el Registro Distrital Automotor (RDA) conforme la maquinaria amarilla registrada en la ciudad. Actualmente se está a la espera de la solicitud de información formal por parte de la SDA para compartir la información que sea requerida.
8. **Plan de Intervención de la Zona Sur Occidental (PIZSO):** la SDM tiene como compromiso apoyar la generación cartográfica de las necesidades relevantes en PIZSO. Como avance se han realizado mesas de articulación con la SDA en las que se ha informado que la SDM podría dar apoyo técnico, orientado a facilitar la disponibilidad de información geográfica requerida por la SDA en articulación con el Libro de Mapas elaborado por la SDM.
9. **Programa de reducción de emisiones de transporte urbano de carga:** la SDM tiene participación en la firma y ejecución del convenio para la articulación de las acciones del FONCARGA con la SDA y la Estrategia de Transporte Urbano de Carga (ETUC); el acercamiento con los transportadores para fortalecer la gestión y la reestructuración del Programa de Autorregulación Ambiental; así como también el acompañamiento al pequeño transportador para la renovación vehicular. Como avance se destaca a la fecha de mayo 31 del presente año: la celebración del Convenio Marco de Cooperación No. 2025-2674 con la SDA, que establece el marco general para adelantar las actividades conjuntas necesarias para materializar el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga. Adicionalmente, se resalta la construcción avanzada de los documentos operativos





del Fondo, como el Manual Operativo y los Lineamientos como parte de la fase preoperativa. Estos instrumentos serán cruciales para la gestión diaria del FONCARGA y de la fiducia, estableciendo los procedimientos claros y la estructura necesaria para la implementación efectiva de los programas y proyectos de ascenso tecnológico. Se espera que el FONDO inicie su etapa operativa en el segundo semestre del presente año 2025.

En respuesta al numeral 12 en mención y como cabeza de sector adjuntamos los insumos emitidos por las entidades que hacen parte del Sector Movilidad y no están citados en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

13. Teniendo en cuenta que la resuspensión de material particulado proveniente de vías no pavimentadas es uno de los principales factores de contaminación en Bogotá, ¿existe una estrategia interinstitucional concreta para priorizar la pavimentación en las localidades con peor calidad del aire? ¿Qué avances específicos se han logrado en esta materia en sectores como Bosa, Kennedy y Tunjuelito?

El artículo 2 del Decreto 672 del 2018 define las funciones de la SDM entre las que se encuentra:

“...3. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital...”

Según el artículo 156 del Decreto 555 de 2021, *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, las entidades que realizan las intervenciones con base en la cualificación del sistema vial, sobre los componentes del espacio público para la movilidad son:

“...Artículo 156. Cualificación del Sistema Vial. Todas las vías del sistema vial que lo requieran deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad, que se repartirán las funciones así:

Entidad	Intervención sobre componente
---------	-------------------------------



<p><i>Instituto de Desarrollo Urbano</i></p>	<p><i>- Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.</i></p> <p><i>- Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.</i></p>
<p><i>Fondos de Desarrollo Local</i></p>	<p><i>- Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.</i></p>
<p><i>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.</i></p>	<p><i>Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.</i></p> <p><i>-Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</i></p>

Para la ejecución de las intervenciones anteriormente mencionadas, cada Entidad es autónoma en cuanto al uso y desarrollo de los modelos de priorización de proyectos asociados a su misionalidad en el marco de su naturaleza y autonomía administrativa, según la siguiente normativa:

Para el caso del Instituto de Desarrollo Urbano, el artículo 2 del acuerdo 001 de 2009, establece:

“...NATURALEZA Y DOMICILIO. El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, es un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de Movilidad, con domicilio en la ciudad de Bogotá, Distrito Capital...”

Para el caso de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV, en el Artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 se establece:

35

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



“...Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad...”.

Y para el caso de los Fondos de Desarrollo Local, el artículo 8 del acuerdo 740 de 2019, establece:

“...Naturaleza. En cada una de las localidades habrá un Fondo de Desarrollo Local con personería jurídica y patrimonio propio. Con cargo a los recursos del Fondo se financiarán las inversiones priorizadas en el Plan de Desarrollo Local, en concordancia con el Plan Distrital de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial...”.

Respecto a la segunda pregunta relacionada con los avances específicos que se han logrado en la materia de análisis descrita en la consulta en sectores como Bosa, Kennedy y Tunjuelito, son el IDU, la UAERMV, y los Fondos de Desarrollo Local de Bosa, Kennedy y Tunjuelito los competentes en suministrar información sobre el tema.

Cordialmente,



Paulo Andres Rincon Garay

Secretario de Despacho (e)

Firma mecánica generada en 18-06-2025 05:26 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura

Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Rafael Unda Venegas-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 17-06-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 17-06-2025

Fanny Bertossi - Subsecretaría de Política de Movilidad 17-06-2025

Elaboró: Yeandri Natalia Moreno Lopez - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 12-06-2025

Andrés Felipe Vergara Benedetti - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 11-06-2025

Luis Alfredo Castro Peña - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 13-06-2025

Jhonatan Pérez - Subdirección de Infraestructura 13-06-2025





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510007840851

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Alejandro Salamanca - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 13-06-2025

Daniela Mendez- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-06-2025

Sofía Martínez - Subdirección de Transporte Público 17-06-2025

Compiló: Paula Andrea Vargas Torres - Despacho

Anexos https://drive.google.com/drive/folders/1M9JB9xbURvslPb-0kiy02wPYLiT1ogqP?usp=drive_link

37

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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