



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS
202510007991861

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

CONCEJO DE BOGOTÁ 27-06-2025 04:29:00

2025ER17796 O 1 Fol:40 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DÍAZ AC

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN N.809 DE 2025

OBS: N° 202510007991861

Bogotá D.C., junio 27 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 809-2025

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:

1. ¿Cuál es la evidencia técnica y los estudios actualizados (2023-2025) que demuestran la efectividad real de las medidas de restricción (Pico y Placa) en la reducción de la congestión y los tiempos de viaje en Bogotá? ¿Se han medido los kilómetros recorridos por vehículo antes y después de las medidas, y no solo el número de vehículos en circulación?

La Secretaría Distrital de Movilidad ha implementado diversas estrategias de Gestión de la Demanda de Transporte que se sustentan en la restricción a la circulación. Entre estas medidas implementadas se destacan dos que tienen mediciones de impacto en cuanto a congestión y tiempos de viaje: (i) extensión de la restricción de Pico y Placa a todo el día (entre 6 am y 9 pm), y (ii) el Pico y Placa Regional. En seguida se presentan los resultados de estos análisis.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad, en 2019, en un día hábil, se realizaban 1,97 millones de viajes en vehículo particular con origen o destino en Bogotá. Esta cantidad se redujo a 1,76 millones de viajes en la Encuesta de 2023, lo que significa una reducción cercana al 11%.

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

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

1

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



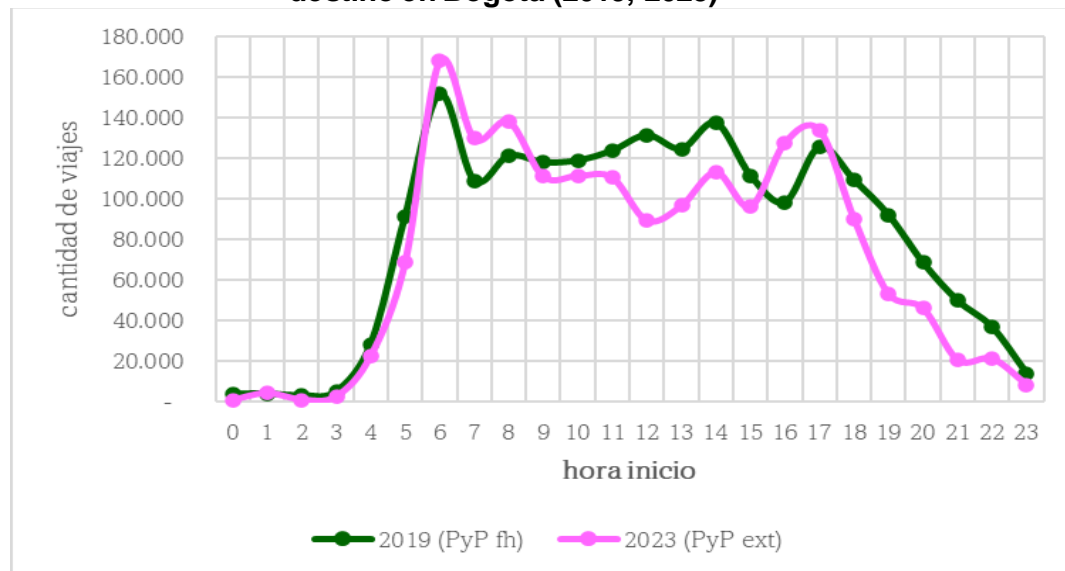
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

La figura 01 muestra que aplicando la restricción, durante el período valle (de 8:30 am a 3 pm), ocurre una fuerte reducción en la cantidad de viajes, y por ende, en la congestión. De no existir la restricción, se estima que, durante esta franja en un día hábil, el número de viajes en vehículo particular pasaría de 695 mil a 809 mil, es decir, aumentaría un 16,4%. Este incremento en la cantidad de viajes tendría un impacto negativo en el tiempo promedio de viaje, pasando de 48 a 57 minutos (aumento de 18,8%).

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

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

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



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

El impacto de las medidas de restricción no se limita a la congestión vehicular. La Secretaría Distrital de Movilidad también ha analizado el impacto ambiental de la restricción de pico y placa en la ciudad. Para esto se analizaron dos escenarios de ajuste en el pico y placa. El primer escenario compara la diferencia en emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, material particulado, dióxido de carbono, entre otros, considerando una comparación entre la medida actual que restringe la circulación entre las 6 am y 9 pm, y no tener la medida de pico y placa, es decir poder circular todo el día. El segundo escenario contrasta la medida actual, restricción entre 6 am y 9 pm, respecto a sólo tener restricción en horas pico, es decir, no tener restringidas las horas valle. La siguiente tabla muestra el impacto estimado de estos escenarios de restricción.

Tabla 01 Diferencia porcentual de las medidas de evaluación en relación con el escenario base establecido

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

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad, 2024

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

El Pico y Placa Regional es otra de las medidas de gestión de la demanda implementadas en Bogotá. A continuación, se describen los impactos derivados de su implementación. Los análisis muestran que, en relación con la velocidad y los niveles de congestión en los accesos a la ciudad durante los puentes festivos, se observa un comportamiento positivo

asociado a la medida de organización de flujos por franjas horarias, "Pico y Placa Regional", en los nueve corredores donde se aplica:

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

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



Fuente: Elaboración propia¹

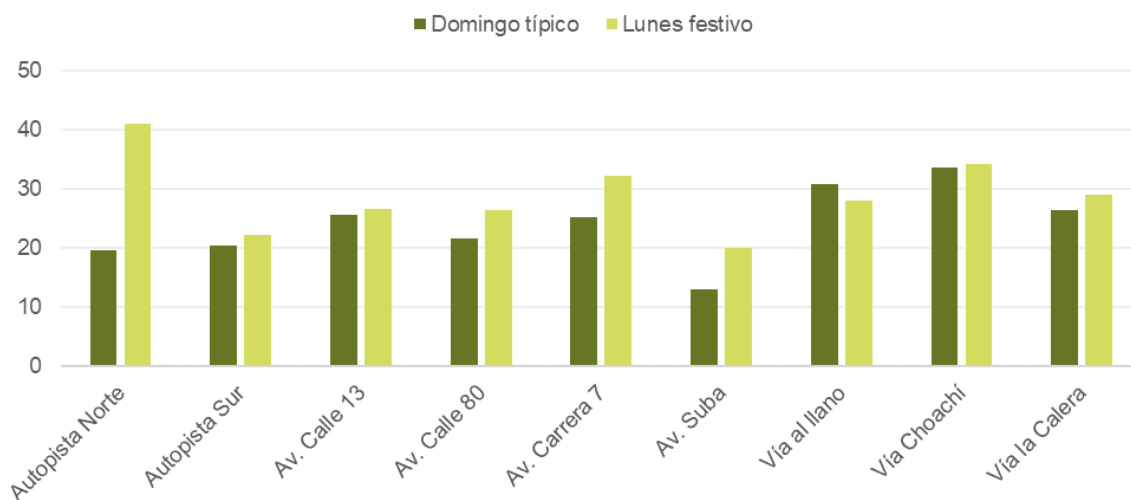
¹ Disponible para consulta en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pico_y_placa_2022

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

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

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

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



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

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

5

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



con velocidades más críticas, y un menor impacto, aunque aún significativo, en los corredores tales como el corredor de la Vía al Llano o el de la Vía a Choachí, cuyas velocidades están muy cercanas a los 30 km/h con o sin la implementación de la medida.

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

Tabla No 02. Velocidad promedio y variación (%) con y sin PYPR por hora

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

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

De acuerdo con la tabla, al comparar velocidades de ingreso a la ciudad entre un domingo típico y un día con Pico y Placa Regional, se tienen menores variaciones entre las 15:00 y 16:00 horas, transcurrida la mitad del horario de aplicación de la medida. Mientras que los valores máximos de variación se observan al finalizar la jornada, entre las 18:00 y las 19:00



horas, siendo estos valores cercanos al 47% de mejora en la velocidad promedio al pasar de 22,5 km/h a 33,2 km/h.

2. ¿Cómo justifica la Administración la continuidad de las medidas de restricción, considerando el aumento del parque automotor y las inversiones multimillonarias en infraestructura vial (Metro, SITP, cables) que aún no están en plena operación? ¿Cuál es la visión a largo plazo para la movilidad de Bogotá, y las restricciones son un fin o un medio transitorio?

Como lo señala la pregunta, con la ejecución de obras en marcha, la capacidad de la malla vial se ve afectada por los diferentes Planes de Manejo de Tránsito y frentes de obra activos. Las medidas de gestión de la demanda permiten que un recurso finito, como lo es la malla vial, se use de forma eficiente por los propietarios de vehículo particular. La eliminación de las medidas que ayudan con la gestión de la demanda vehicular podrían generar incrementos en los flujos vehiculares, que resultarían en mayores problemas de externalidades negativas como congestión, incrementos en los tiempos de viaje de los modos mixtos, incluyendo el componente Zonal del SITP, emisiones de gases efecto invernadero y material particulado, la siniestralidad vial y el deterioro de la experiencia de viaje para los usuarios.

La visión a largo plazo para la movilidad de Bogotá está enmarcada en lo establecido por el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), el cual orienta la política pública en esta materia. Su propósito es avanzar hacia un uso racional de los vehículos automotores particulares, armonizando el derecho a la libre circulación con el derecho colectivo a un ambiente saludable, la seguridad vial y la eficiencia en el uso del espacio público y la infraestructura de transporte. Esta visión se enfoca en reducir la siniestralidad, la contaminación y la congestión, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y los tiempos de viaje tanto de los usuarios del transporte público como de los vehículos particulares.

En este contexto, las restricciones no son un fin en sí mismas, sino un medio transitorio y estratégico. Son herramientas dentro de un conjunto de mecanismos de gestión de la demanda que buscan incentivar un cambio en los patrones de movilidad hacia opciones más sostenibles y eficientes.

4. ¿Cómo afectan las restricciones la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente aquellos que dependen del vehículo particular por razones laborales, familiares o de salud, y que no encuentran alternativas eficientes en el transporte público? ¿Se ha evaluado el aumento en los costos de transporte para los hogares que deben pagar por taxis, plataformas o adquirir un segundo vehículo?

7

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





Las restricciones a la movilidad vehicular, como la medida de pico y placa, son instrumentos de gestión de la demanda de transporte que buscan principalmente reducir la congestión vehicular y mejorar la calidad de vida en los entornos urbanos. Al limitar la circulación de vehículos particulares según el número de placa, esta política pública tiene como propósito incentivar un uso más racional del automóvil, promover medios de transporte sostenibles, y disminuir externalidades negativas como las emisiones contaminantes y la congestión.

Estas restricciones pueden representar desafíos para ciertos ciudadanos, especialmente aquellos que dependen del vehículo particular por motivos laborales, familiares o de salud. Sin embargo, es importante destacar que la medida no implica una prohibición absoluta, sino una restricción parcial que permite a los usuarios planificar sus viajes en los días en que su vehículo puede circular. Para los días con restricción, existen diversas opciones como el uso de transporte público, servicios de taxi o el pago del permiso de pico y placa solidario, de manera que se paga un precio público para compensar las externalidades de sacar el carro cuando no debería circular.

Desde una perspectiva colectiva, el objetivo de esta medida es priorizar el bien general sobre el interés individual, al generar beneficios tangibles como la reducción del tráfico, menores niveles de contaminación y una mejora en los tiempos de desplazamiento para todos. Estas mejoras contribuyen a una mejor calidad de vida.

Como lo define el artículo 1 del Decreto Distrital 003 de 2023, la restricción conocida como 'Pico y Placa' aplica para vehículos de servicio particular:

“Artículo 1. Objeto. Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor, en los días y horarios establecidos en el Capítulo 1 del presente Decreto.

Parágrafo 1. La restricción dispuesta en el presente artículo no regirá durante los días festivos establecidos por la ley, diferentes a los que correspondan al último día de retorno del puente festivo en los tramos y horarios establecidos de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del presente Decreto, y cuando excepcionalmente lo establezca el/la Alcalde/sa Mayor de Bogotá, D.C.

Parágrafo 2. La restricción no aplicará desde el día hábil siguiente al veinticinco (25) de diciembre de cada año, hasta el viernes hábil antes del descanso ordenado



por la Ley 51 de 1983 para la festividad correspondiente al día de los Reyes Magos del año siguiente.” (Subrayado fuera del texto)

Por lo anterior, es claro que la norma aplicada a nivel distrital se concentra en incentivar el uso eficiente de los vehículos de servicio particular, a cuyos propietarios se ofrece la alternativa de utilizar medios de transporte sostenibles como el transporte público o la bicicleta o caminata.

Igualmente, la medida de restricción de pico y placa contempla excepciones específicas para vehículos usados por personas con condiciones especiales de movilidad. El Decreto 003 de 2023 ofrece la alternativa de acceder a la siguiente excepción en su artículo 5:

“7. Vehículos utilizados para el transporte de personas en condición de discapacidad: Automotores que transporten o sean conducidos por personas cuya condición motora, sensorial o mental límite o restrinja de manera permanente su movilidad.

La condición de discapacidad permanente que limita la movilidad debe ser claramente acreditada con la certificación médica correspondiente, expedida por la EPS, IPS o ESE. La excepción aplica únicamente para la inscripción de un (1) vehículo por persona en condición de discapacidad.”

De esta manera, la población que tiene algún tipo de discapacidad puede ser exceptuada de la restricción y sus vehículos pueden circular durante el horario de restricción en el perímetro urbano de la ciudad.

Además, para quienes por motivos personales consideren necesario el uso de su vehículo particular durante el horario de restricción, está disponible el Permiso Especial de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular (PEEARV), al cual se puede acceder a través del sitio web de la SDM (<https://picoyplacassolidario.movilidadbogota.gov.co/Inicio#/>) y puede ser adquirido por temporalidades diaria, mensual y semestral, de acuerdo con las necesidades específicas de los usuarios. Sobre este permiso, es preciso mencionar que consiste en permitir, por el término de adquisición y aprobación de este, el acceso y circulación de vehículos particulares al área interior del perímetro urbano de la ciudad, a cambio del pago de un precio público destinado a la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), lo que beneficia a las personas usuarias del transporte público de la ciudad.



Finalmente, con respecto a la posibilidad de adquirir un segundo auto, el PEEARV es una alternativa que permite la circulación durante días en los cuales se tiene restricción, sin incurrir en la inversión de un segundo vehículo. De forma que la ciudadanía tenga ahorros en transporte particular e internalice las externalidades generadas a partir del uso de su vehículo en ocasiones especiales.

5. ¿Qué medidas compensatorias o incentivos ha implementado la Administración para mitigar los impactos negativos en los ciudadanos y los sectores económicos más afectados por las restricciones? ¿Cómo se garantiza que el "Pico y Placa Solidario" no genere una movilidad desigual, donde el acceso a la vía se convierte en un privilegio para quienes pueden pagar?

El distrito no ofrece medidas compensatorias o incentivos directos. Las medidas implementadas de restricciones a la circulación buscan la transición a modos de transporte sostenibles como el transporte público, pero también ofrecen flexibilidad en las restricciones para dar uso al vehículo mediante el pago de un precio público. Por ejemplo, el Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEEARV), denominado comúnmente como Pico y Placa Solidario, es un instrumento de gestión de la demanda que tiene el objetivo de frenar el crecimiento del parque automotor y generar recursos adicionales para financiar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad.

El valor del permiso se estima a partir de las características del vehículo para capturar las externalidades negativas que este genera, entre las que se encuentra 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.

Asimismo, la política de precios del permiso de Pico y Placa Solidario, al basarse en las características del vehículo e incorporar su avalúo como un factor determinante del precio público, establece un esquema de precios progresivo. Este esquema cobra menos a los vehículos de menor avalúo y más a los de mayor avalúo. De esta manera, el diseño de la política tarifaria contribuye a eliminar una posible inequidad en el acceso al permiso. Es decir, el precio público no es el mismo para un vehículo avaluado en 200 millones de pesos que para uno avaluado en 30 millones de pesos.

Por lo tanto, el Pico y Placa Solidario no genera una movilidad desigual porque, más que restringir el acceso a la vía, lo que hace es ofrecer una excepción regulada y compensada



a la restricción existente. Es importante mencionar que el programa permite la circulación de vehículos que, de otra manera, estarían restringidos para transitar por la ciudad. En este sentido, la medida no impone una restricción adicional, sino que ofrece una excepción mediante el pago de un precio público, habilitando la circulación en los días en que el vehículo tendría restricción por la normativa del Pico y Placa.

Además, el diseño de este mecanismo incorpora criterios de equidad mediante un esquema de precios progresivo, donde el precio público se establece con base en el avalúo del vehículo y una valoración de las externalidades negativas que genera al circular en días restringidos. Es decir, el pago no representa un privilegio, sino una forma de internalizar los costos sociales de esa circulación. Así, quienes tienen vehículos de mayor valor contribuyen más, mientras que los vehículos de menor avalúo pagan menos o, en algunos casos, no acceden al permiso porque el costo no lo justifica, de manera que hacen un cambio de medio de transporte o modifican la planificación de su viaje.

Este enfoque busca garantizar un balance entre el derecho a la movilidad, la sostenibilidad urbana y la equidad social, evitando que el acceso a la vía se convierta en un privilegio exclusivo.

Adicionalmente, es importante resaltar que, los recursos destinados al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) para la operación del Sistema Integrado de Transporte Público se garantiza la implementación de estrategias para el fortalecimiento de este servicio de transporte y, consecuentemente, desincentivar el uso de vehículo particular.

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

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

(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

11

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





en las periferias de la ciudad, se amplió la ventana de tiempo para realizar hasta dos transbordos con una Tarjeta Inteligente Sin Contacto (TISC) personalizada pasando de 110 minutos a 125 minutos.

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

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

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

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

Adicionalmente, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se realizan campañas de sensibilización a toda la ciudadanía en medios y redes digitales, para incentivar el uso del transporte público autorizado en la ciudad. Lo anterior, por ejemplo, a través de la

12

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





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

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

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

6. ¿Cómo ha fortalecido la Administración la capacidad y la calidad del transporte público (Transmilenio, SITP, cables, futuros corredores de metro) para absorber la demanda generada por las restricciones vehiculares? ¿Cuál es el balance de la percepción de los usuarios sobre la seguridad, frecuencia, comodidad y cobertura del transporte público en los últimos años?

En el marco de lo dispuesto en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá camina segura” (2024-2027) se conciben al menos 45 proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, entre los cuales se resaltan aquellos encaminados directamente a fortalecer la prestación del servicio del transporte público: *Primera línea del Metro Tramo 1, Troncal Av. Cra. 68, Troncal calle 13 tramos 1 y 2, Troncal av. Caracas Sur Tramo 1, Troncal Av. Cali Grupo 1 a 4, Cable Aéreo Potosí (Ejecución diseños) y Cable Aéreo San Cristóbal.*

Transversal a éste, el Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS, 2023), ha establecido como directriz 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 y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.*



En este sentido, en aras de brindar cumplimiento a las directrices en materia de movilidad del PDD y PMSS, la SDM ha considerado como estrategia, la de fortalecer y articular el SITP con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad, planteando el fortalecimiento de la red de carriles preferenciales.

El objetivo principal de esta medida, 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 estrategias y metas que se presentan a continuación.

De esta manera, las estrategias 1 y 4 están alienadas con los objetivos específicos de la red de carriles preferenciales que tienen que ver con aumentar las velocidades de operación, disminuir los tiempos de viaje de usuarios del SITP, favorecer la predilección de estos corredores para aumentar los viajes en SITP.

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 3. 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	Variación del tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá-	SDM	89 Min (2019)	-22% (69 Min)	-27% (65 Min)	-37% (56 Min)



Meta	indicador	Fuente	Línea base	Corto plazo (2028)	Mediano plazo (2032)	Largo plazo 2035
sistema de transporte público	región, en el sistema de transporte público					

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 04. 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 Transporte Público	Variación de los viajes promedio diario en el Sistema Integrado de Transporte Público	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)
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



Delimitado en la Estrategia 4, y de manera particular, orientado al fortalecimiento de la red de carriles preferenciales de buses, se plantea en el PMSS la meta de lograr para 2027 una velocidad en HMD de 20 Km/h, para 2031 de 21 Km/h y para el año 2035 que la velocidad operacional promedio en hora de máxima demanda del SITP sea de 23 km/h.

Carriles preferenciales SITP

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.

La red actual de carriles preferenciales se compone por nueve corredores que suman un total de 143,3 Km-Carril. 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).

Para 2025, en cuanto la L1MB y otros frentes de obra avanzan, desde la SDM se implementaron acciones complementarias para el control sobre el corredor de la Carrera 7 con cámaras de fotodetección.

Lo anterior, busca favorecer la eficiencia del transporte público, reducir la congestión y ofrecer un viaje más rápido y seguro para los usuarios de este modo sostenible.

Tabla 05 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
	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



Carril Preferencial	VelProm (Km/h)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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 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 PLMB.

Tabla 06. 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



Carril Preferencial	VelHMD (Km/h)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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.

Tabla 07. 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
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	12,01	10,59	10,79	10,72	7,51	7,74
	EW	13,63	10,97	12,12	13,67	7,98	8,54
Av.1 de Mayo	WE	48,35	38,93	43,01	48,52	28,31	30,30
	EW	36,63	33,94	37,27	38,90	33,37	32,49
Av.Boyacá	SN	56,35	55,00	63,00	63,43	46,90	47,27
	NS	57,22	57,50	59,65	58,70	44,89	46,66



Carril Preferencial	Tiempo Viaje Prom (Min)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Av.Carrera 13	NS					12,80	14,75

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.

Tabla 08. 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.

Solo la Carrera 7 en los períodos de 2020 a Mayo de 2025 ha presentado los siguientes indicadores:

El comportamiento en el corredor ha presentado fluctuaciones favorables a lo largo del tiempo, especialmente en la Hora de Máxima Demanda (HMD), tomando como línea base el año 2020, la velocidad promedio a lo largo del corredor en el sentido Sur - Norte presenta un incremento del 27%, pasando de una velocidad de 18,46 Km/h en 2020 a 23,48 Km/h en lo corrido de 2025 (Mayo). El comportamiento más significativo se presenta en el



indicador de velocidad en HMD, con un aumento del 35%, pasando de 15,94 Km/h en 2020 a 21,47 Km/h en 2025 (Mayo).

Tabla 09. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Sur-Norte

SN	Carrera 7					
HORA	2020	2021	2022	2023	2024	2025
5:00	19,73	23,97	22,87	22,47	29,20	27,49
6:00	16,16	22,06	18,59	18,99	23,90	23,99
7:00	16,17	20,82	16,92	16,96	21,50	22,06
8:00	23,29	21,37	18,34	18,66	22,80	22,04
9:00	17,40	22,20	19,21	21,38	23,20	23,56
10:00	19,30	22,44	19,98	21,46	23,70	24,26
11:00	24,41	22,44	19,22	20,18	23,30	23,81
12:00	17,72	21,29	18,22	19,67	23,40	23,34
13:00	22,02	19,41	18,62	17,26	23,30	23,48
14:00	17,64	19,91	19,83	19,51	22,70	23,91
15:00	19,62	20,52	18,06	19,61	21,90	23,40
16:00	18,41	19,28	15,88	17,02	21,40	20,88
17:00	13,92	19,40	14,47	15,33	19,50	19,69
18:00	13,86	19,27	14,27	14,16	19,20	20,54
19:00	17,55	23,11	17,93	17,78	24,00	24,77
20:00	18,20	26,47	24,39	23,90	28,30	28,48
VelProm	18,46	21,50	18,55	19,02	23,21	23,48
VelHMD	15,94	20,27	15,64	16,07	21,03	21,47

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

Lo anterior se refleja en el mejoramiento significativo en los tiempos de viaje de los usuarios, el tiempo de viaje promedio (Min) para el año 2020 era de 37,86 minutos, frente al año 2025 con un tiempo de 29,18 minutos, lo cual se traduce en una disminución del 21% (8 minutos). En cuanto a la HMD el tiempo de viaje se redujo en 26%, lo cual corresponde a 12 minutos menos.

23

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

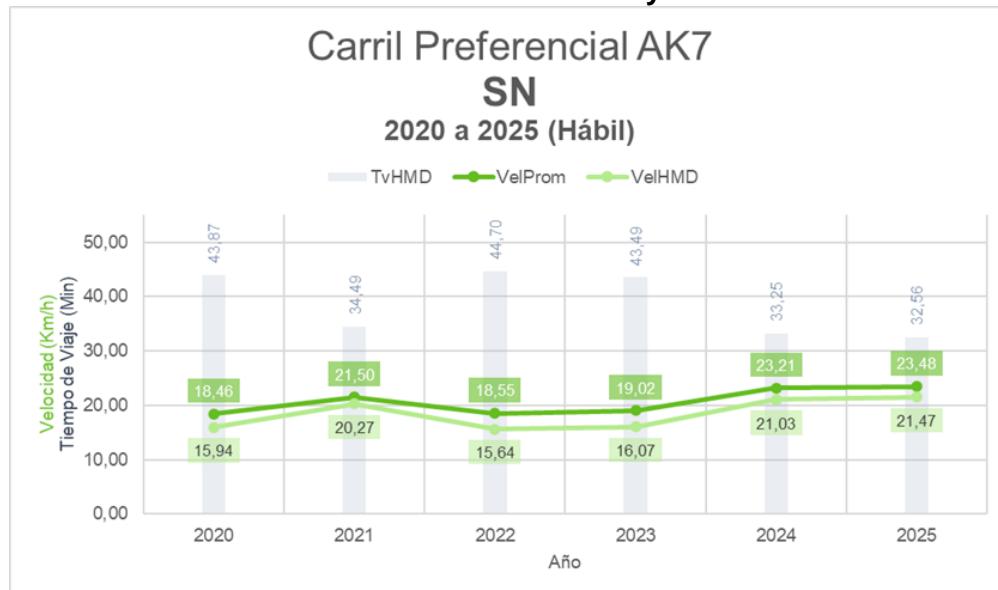


Tabla 10. Evolución tiempo de viaje de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Sur-Norte

SN	Carrera 7					
HORA	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TvHMD	43,87	34,49	44,70	43,49	33,25	32,56
Tvprom	37,86	32,52	37,68	36,75	30,12	29,77

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

Gráfica 05. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Sur-Norte





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

Ahora bien, el comportamiento del corredor en el sentido Norte - Sur presenta una condición similar, tomando como línea base el año 2020, la velocidad promedio presenta un incremento del 26%, pasando de una velocidad de 17,19 Km/h en 2020 a 21,74 Km/h en el corrido de 2025 (Mayo). El comportamiento en el indicador de velocidad en HMD, presenta un aumento del 24%, pasando de 16,71 Km/h en 2020 a 20,65 Km/h en 2025 (Mayo).

Tabla 11. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Norte-Sur

NS	Carrera 7					
HORA	2020	2021	2022	2023	2024	2025
5:00	17,82	25,82	23,38	23,91	28,50	27,68
6:00	15,64	22,79	18,46	18,36	25,20	22,30
7:00	15,28	22,39	15,91	14,83	22,70	19,79
8:00	10,78	22,14	15,79	14,63	24,50	19,59
9:00	17,65	20,32	16,32	15,60	25,50	20,94
10:00	14,60	19,59	16,25	16,12	26,20	21,81
11:00	17,93	18,67	16,77	16,79	25,90	21,44
12:00	13,84	17,87	16,14	16,81	25,10	21,00
13:00	13,97	18,66	16,56	15,78	25,60	21,51
14:00	18,38	18,97	18,54	17,29	26,10	21,26
15:00	24,54	18,59	17,89	15,12	24,70	20,80
16:00	13,40	18,93	17,18	15,53	22,00	19,72
17:00	13,96	20,33	15,63	15,37	19,40	18,92
18:00	16,14	20,16	16,38	13,95	18,90	20,11
19:00	23,33	23,10	20,04	18,14	24,40	23,85
20:00	27,81	24,47	23,44	21,89	29,90	27,12
VelProm	17,19	20,80	17,79	16,88	24,66	21,74
VelHMD	16,71	20,63	17,31	15,75	21,18	20,65

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



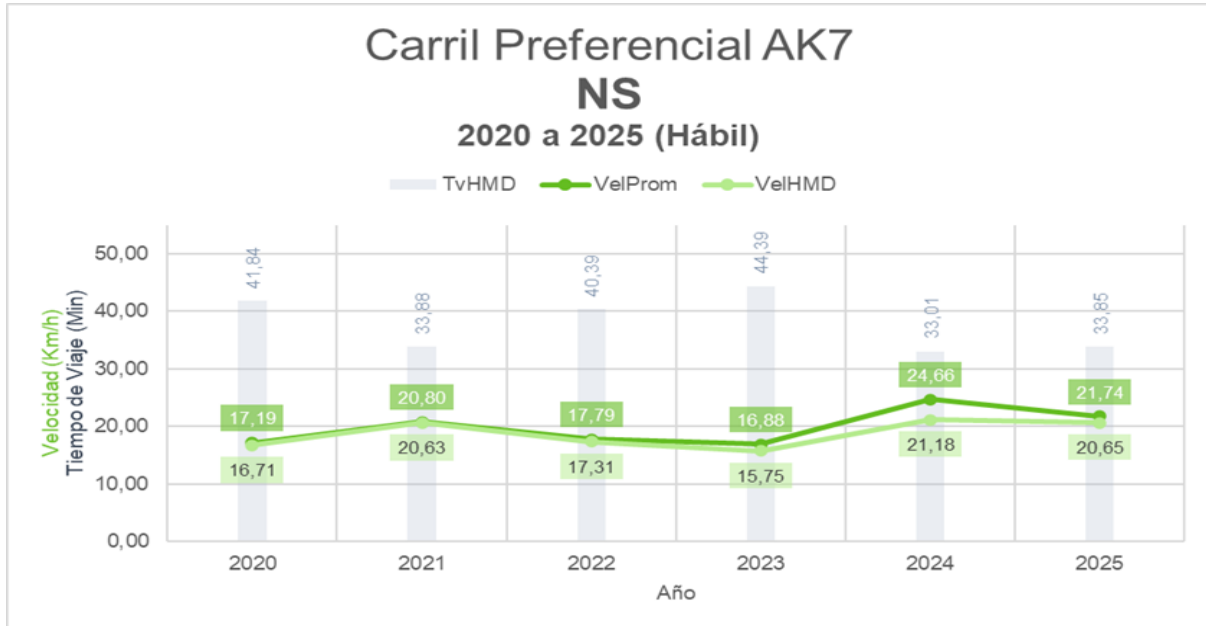
En cuanto a los tiempos de viaje de los usuarios, el tiempo de viaje promedio (Min) para el año 2020 era de 40,66 minutos, frente al año 2025 con un tiempo de 32,15 minutos, lo cual se traduce en una disminución del 21% (9 minutos). Frente a la HMD el tiempo de viaje se redujo en 19%, lo cual corresponde a 8 minutos menos.

Tabla 12. Evolución tiempo de viaje de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Norte-Sur

NS	Carrera 7					
HORA	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TvHMD	41,84	33,88	40,39	44,39	33,01	33,85
TvHMD	40,66	33,61	39,29	41,40	28,34	32,15

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

Gráfica 06. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 desde el año 2020 a mayo de 2025 - Sentido Norte-Sur



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

Para 2025, delimitado en las condiciones particulares de la ciudad por los múltiples frentes de obra asociados principalmente a la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB), la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) implementó acciones específicas a lo largo del corredor orientadas principalmente al favorecimiento de los indicadores de operación del transporte público, bajo el cual puso en marcha las medidas de control y gestión. Desde la puesta en marcha de las medidas de gestión, el comportamiento de los indicadores del SITP ha reportado lo siguiente:

- Entre el 05 y 09 de mayo la velocidad promedio del corredor en sentido Norte-Sur fue de 22,23 Km/h, y de 24,11 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 31,44 Min y 28,99 Min, respectivamente.
- Entre el 05 y 09 de mayo la velocidad en HMD del corredor en sentido Norte-Sur fue de 19,62 Km/h, y de 19,57 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 35,63 Min y 35,73 Min, respectivamente.
- Entre el 19 y 23 de mayo la velocidad promedio del corredor en sentido Norte-Sur fue de 22,30 Km/h, y de 24,03 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 31,34 Min y 29,09 Min, respectivamente.

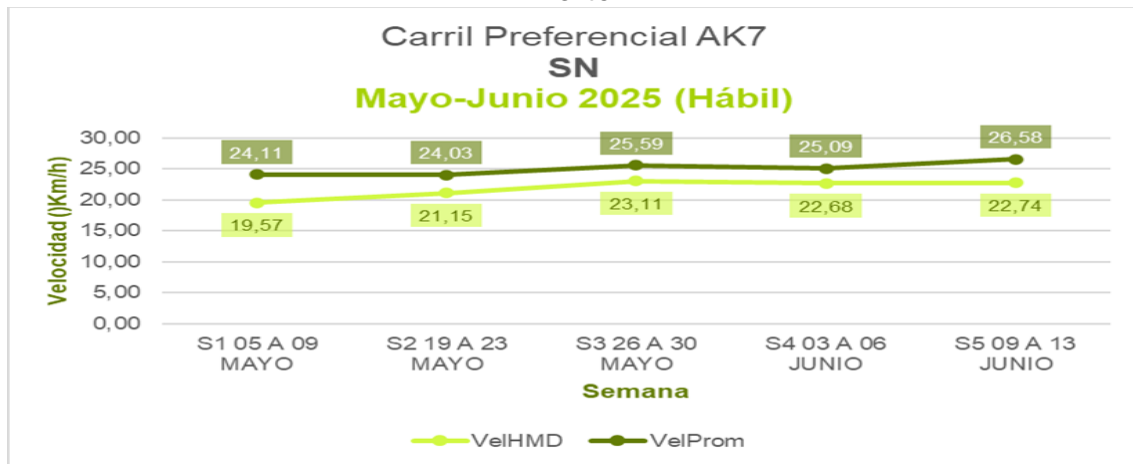


- Entre el 19 y 23 de mayo la velocidad en HMD del corredor en sentido Norte-Sur fue de 20,42 Km/h, y de 21,15 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 34,24 Min y 33,05 Min, respectivamente.
- Entre el 26 y 30 de mayo la velocidad promedio del corredor en sentido Norte-Sur fue de 24,17 Km/h, y de 25,59 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 28,92 Min y 27,32 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 8,72% para el sentido NS, y de 6,12% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 8,02% en el sentido NS, y de 5,76% en el sentido SN.
- Entre el 26 y 30 de mayo la velocidad en HMD del corredor en sentido Norte-Sur fue de 21,73 Km/h, y de 23,11 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 32,17 Min y 30,25 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 10,73% para el sentido NS, y de 18,09% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 9,69% en el sentido NS, y de 15,32% en el sentido SN.
- Entre el 26 de mayo y el 1 de junio se impusieron 11 órdenes de comparendo por mal parqueo u obstrucción del carril preferencial.
- Entre el 03 y 06 de junio la velocidad promedio del corredor en sentido Norte-Sur fue de 23,58 Km/h, y de 25,09 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 29,64 Min y 27,86 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 6,07% para el sentido NS, y de 4,05% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 5,73% en el sentido NS, y de 3,89% en el sentido SN.
- Entre el 03 y 06 de junio la velocidad en HMD del corredor en sentido Norte-Sur fue de 22,38 Km/h, y de 22,68 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 31,24 Min y 30,83 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 14,04% para el sentido NS, y de 15,90% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 12,31% en el sentido NS, y de 13,72% en el sentido SN.
- Entre el 09 y 13 de junio la velocidad promedio del corredor en sentido Norte-Sur fue de 25,04 Km/h, y de 26,58 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 27,92 Min y 26,30 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 12,62% para el sentido NS, y de 10,22% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 11,20% en el sentido NS, y de 9,27% en el sentido SN.
- Entre el 09 y 13 de junio la velocidad en HMD del corredor en sentido Norte-Sur fue de 22,16 Km/h, y de 22,74 Km/h en el sentido Sur-Norte. Con un tiempo de viaje de 31,54 Min y 30,73 Min, respectivamente. Frente a la semana base (05 al 09 de mayo) la velocidad presenta un incremento del 12,96% para el sentido NS, y de



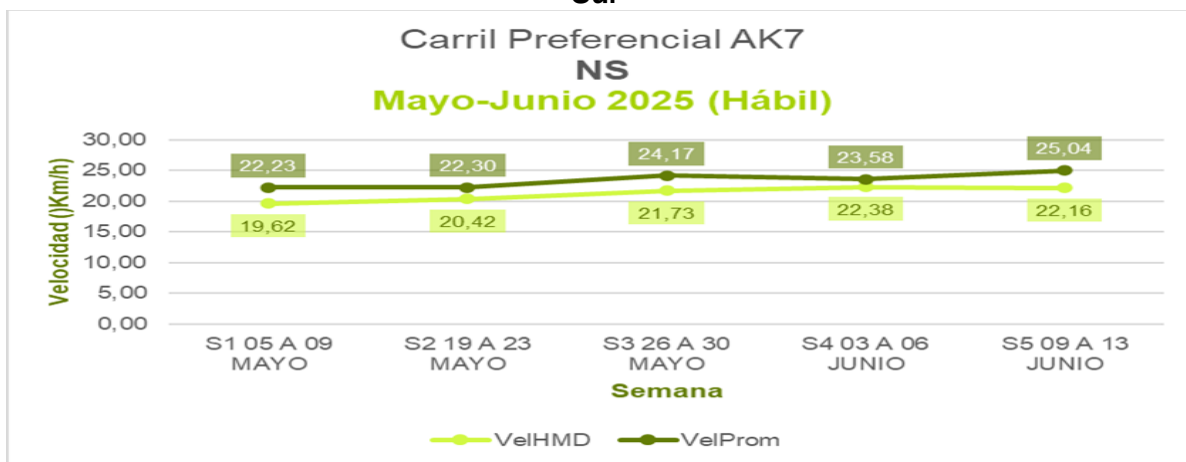
16,24% para el sentido SN. En cuanto al tiempo de recorrido hay una disminución del 11,47% en el sentido NS, y de 13,97% en el sentido SN.

Gráfica 07. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 en el período de Mayo y Junio de 2025 en Sentido Sur-Norte



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

Gráfica 08. Evolución velocidades de los vehículos del SITP zonal en el carril preferencial de la Carrera 7 en el período de Mayo y Junio de 2025 en Sentido Norte-Sur





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

Transporte Público Individual tipo Taxi:

Complementariamente, en relación con el Transporte Público Individual tipo Taxi, se vienen adelantando diferentes estrategias para mejorar la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios y usuarias de la modalidad, tales como la implementación de los cursos de fortalecimiento de las capacidades de los prestadores, la renovación del parque automotor y la implementación de herramientas tecnológicas que le transmitan información del viaje a los pasajeros relacionada con la tarifa, la calificación del servicio, datos del conductor y de la empresa, entre otras. Estas estrategias se ven materializadas en la reglamentación del factor de excelencia operacional la cual establece los requisitos que deben cumplir los prestadores que deseen acceder a esta tarifa diferencial siempre y cuando satisfagan los aspectos exigidos para tal fin. De igual manera, en el marco del aprovechamiento económico del espacio público, se ha elaborado el protocolo para la implementación de las ZEO (zonas amarillas de excelencia operacional) a través de las cuales se busca implementar este modelo de excelencia en el servicio en cooperación con el sector privado.

En cuanto a la percepción del servicio de estos usuarios de taxi, la SDM adelanta anualmente una encuesta de satisfacción del cliente, por medio de la cual se evalúan aspectos relacionados con la seguridad, la comodidad, la cobertura espacial y temporal, entre otros. Durante los últimos años, este índice de satisfacción se viene incrementando, alcanzando un valor de 3,03 en la medición del año 2024 (en una escala de 0 a 5).

En respuesta al numeral 6 y como cabeza de sector adjuntamos los insumos emitidos por la entidad que hacen parte del sector Movilidad del Distrito y no está citado en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

7. ¿Qué estrategias se han implementado para fomentar modos de transportes alternativos y sostenibles (bicicleta, caminata, micromovilidad) como una opción real y segura para los ciudadanos? ¿Cuál es el avance en la infraestructura para estos modos y la percepción de seguridad de sus usuarios?

La SDM realiza diversas medidas para incentivar el uso de la bicicleta y, en particular, el uso de las ciclorrutas en Bogotá. Por un lado, construir, expandir y mantener una red de ciclorrutas es el incentivo más importante para estimular que las personas en Bogotá utilicen la bicicleta y que usen las ciclorrutas. Bogotá empezó a construir ciclorrutas hace más de dos décadas, y desde entonces la red ha estado en constante crecimiento. De igual

30

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



manera, la ciudad ha hecho esfuerzos importantes y visibles para hacer mantenimiento a las ciclorrutas, rol en el que participan entidades como el IDU, la UMV, la EAAB y la misma SDM.

De manera similar, otro tipo de infraestructuras accesorias estimulan el uso de la bicicleta. Por ejemplo, las estaciones y portales del sistema Transmilenio que ofrecen cicloparqueadero, tienen conexión directa con la red de ciclorrutas. De tal manera que, para acceder o salir de las estaciones, el usuario tiene la posibilidad de utilizar ciclorrutas.

Otro ejemplo es el sistema de bicicletas compartidas, el cual está ubicado en una zona de la ciudad con alta oferta de ciclorrutas. Se trata de localidades como Teusaquillo, Barrios Unidos, Chapinero o Usaquén, donde existen ciclorrutas en vías como la AK 7, AK 11, AK 13, KR 16, KR, 19, AK 19 (Usaquén), KR 19 (Barrios Unidos y Teusaquillo), Av. NQS, CL 24, CL 32, CL 36, CL 39, AC 53, AC 57, CL 64, CL 66, AC 68, CL 76, AC 80, AC 85, Parque Virrey, CL 92, AC 100 o AC 116. En ese sentido, para los usuarios del sistema, las ciclorrutas facilitan sus traslados y viajes en el área donde está implementado.

Por otro lado, por medio de estrategias como Circuitos Peatonales, Barrios Vitales y plazas y Plazoletas, se incentiva a la transformación de la calle, concebida tradicionalmente para otros usos para convertirla en un espacio caminable y de permanencia basada en principios de proximidad, donde coexistan la seguridad vial, ciudadana y la vitalidad urbana.

Es así como desde los Circuitos Peatonales como estrategia para establecer conectividad y rutas seguras para el desplazamiento peatonal, se han identificando recorridos que la comunidad generalmente utiliza para acortar tiempo y distancias, de manera que se puedan precisar las acciones que desde la SDM contribuyan a mejorar la accesibilidad y seguridad de las personas. Como resultado a esta identificación se cuenta con los circuitos Tibabuyes (Suba), Zona Rosa (Chapinero) y Zuma Apogeo (Bosa) en Etapa de Formulación, además de los circuitos peatonales identificados dentro del programa “Bogotá se prepara para Metro” en las estaciones de La primera Línea Cll 63 (Chapinero), Cl 10 estación 12 Centro (la Candelaria y Santafé), Cl 45 (Teusaquillo), Cl 42 sur (Kennedy) y Kr 96 estación 01 (Bosa), y el circuito Peatonal Sierra Morena (Ciudad Bolívar) en etapa de implementación.

De manera complementaria, la SDM realiza estrategias de comunicación para dar información relevante y generar pedagogía en relación al uso de la bicicleta y del por qué utilizar las ciclorrutas. En ese sentido, desde la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad se adelanta una estrategia integral de movilidad segura a través de los canales internos y externos de la SDM, así como acciones en calle que impactan a todos los actores viales.



En las redes sociales se establecen contenidos enfocados en el bienestar de las personas más vulnerables de la vía como peatones, ciclistas y motociclistas, donde se hace un fuerte énfasis en el uso de elementos de protección como casco, luces y reflectivos, al mismo tiempo que, se incentiva el uso de la cicloinfraestructura y se recalca el mensaje que “las vías son de todos y todas”.

Así mismo, cabe destacar que la SDM ha realizado la divulgación de los Manuales del Peatón y Manual del Buen Ciclista, donde se establecen buenas conductas para estos actores viales y también se hace un llamado a conductores de vehículos motorizados, invitándolos a darle prioridad en las vías y velar por su seguridad. Ambos contenidos se pueden descargar a través de la página web en el siguiente enlace https://www.movilidadbogota.gov.co/web/libros_y_cartillas.

Estos manuales se convierten en la hoja de ruta, no solo de peatones y ciclistas, sino también da pautas a conductores para una mejor convivencia en las vías, fomentando el respeto y la seguridad entre todos, dejando claro derechos y deberes en la vía, al mismo tiempo que da un panorama general de los elementos con los que se puede encontrar cualquier persona en calle, señalización, campañas, infraestructura, así como todo lo relacionado con las Políticas Públicas de la Bici y el Peatón.

Otra estrategia es la implementación de acciones pedagógicas con el fin de promover el cumplimiento de la normatividad, el uso adecuado de elementos de protección y la identificación de riesgos. A continuación, se brinda la información detallada de las acciones preventivas realizadas con el actor vial ciclista:

- 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 (CONPES 15).
- Ruleta vial: Juego de gran formato que promueve la corresponsabilidad en los actores viales al momento de transitar por el espacio público fomentando de esta manera una cultura vial responsable y cuidadora con los más vulnerables.
- Tablero - Cultura bici: Actividad para sensibilizar a los ciclistas en torno a factores de riesgo, normatividad, elementos de protección y señalización vial de la bicicleta como vehículo y medio de transporte sostenible, saludable y seguro en la movilidad de Bogotá.



- Acción pedagógica “Bici- pensante”: Experiencia lúdico- pedagógica que hace uso de la bicicleta para sensibilizar sobre los procesos de atención, habilidades psicomotrices y riesgos asociados a distractores en la movilidad segura, en el marco de la movilidad sostenible.
- Acción pedagógica “Puntos ciegos: Actividad que busca generar en los diferentes actores viales una conciencia preventiva sobre los puntos ciegos vehiculares, los elementos de seguridad activa y pasiva, así como del uso adecuado del espacio público.
- Acciones pedagógicas en vía: Actividad de conciencia vial que promueven comportamientos seguros en el tránsito, el respeto a las normas y la protección de la integridad física de todos los usuarios de la vía. Estas acciones se realizan en puntos de alto tránsito y en lugares que se han identificado como puntos de alta siniestralidad.

Todas estas acciones, parten de los principios de la Visión Cero, que busca proteger la vida de todos los actores viales, a través de una movilidad sostenible, educación frente a la infraestructura de la ciudad, haciendo énfasis en la implementación de medidas de pacificación, identificación de cruces seguros, acceso y uso adecuado de la cicloinfraestructura y del transporte público, dispositivos reguladores del tránsito, tipología de vías, semáforos, elementos y tecnologías para regular la velocidad en las vías; entre otros. Estas acciones se programan a lo largo del año en diferentes escenarios como colegios, universidades, empresas, instituciones públicas y en la vía donde se impacta directamente al actor vial. Asimismo, se programan de acuerdo a la solicitud de la ciudadanía.

Ahora bien, el avance o ampliación de la red de cicloinfraestructura se ve reflejado de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 980 de 1997, el Acuerdo Distrital 2 de 1999 y el Acuerdo Distrital 1 de 2009, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en el marco de sus competencias, publica en el siguiente enlace de su página web el Inventario y estado de la cicloinfraestructura de Bogotá.

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

Donde se evidencia que con corte a diciembre de 2024 presenta una extensión de más de 677 km de infraestructura destinada para el tránsito del ciclista.

En Bogotá, se han implementado diversas estrategias para consolidar la red distrital de estacionamientos de micromovilidad. Estas incluyen el programa de Sellos de Calidad, que

33

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



incentiva la instalación en establecimientos de alta demanda; las Zona de Parqueo Pago, que habilita cicloparqueaderos en espacios públicos para uso ocasional; la Retribución al Sistema de Bicicletas Compartidas, asociada al pago compensatorio del sistema; el Acuerdo 794 de 2021, que permite a los parqueaderos fuera de vía cobrar tarifas máximas si instalan cicloparqueaderos con Sello de Calidad ORO; el Inventario de Cicloparqueaderos en Parques y Equipamientos, en espacios públicos y colegios, respectivamente; y la ampliación de la red de Cicloparqueaderos Intermodales para fomentar la intermodalidad en el transporte.

Al 31 de mayo de 2025, la Red de Estacionamientos de Micromovilidad dispone de un total de más de 79.350 cupos habilitados, de los cuales más de 28.240 corresponden a infraestructura de uso privado, más de 50.280 a infraestructura de uso público, y más de 820 están destinados específicamente a vehículos de micromovilidad. En el marco de la estrategia de certificación mediante sellos de calidad, se han avalado 44.006 cupos distribuidos en 389 establecimientos, de los cuales 43.174 están habilitados para bicicletas y 832 para patinetas u otros vehículos similares. Del total certificado, 34.320 cupos han alcanzado la categoría Oro y 9.686 la categoría Plata. Adicionalmente, el sistema de transporte público ofrece 8.001 cupos de cicloparqueaderos, distribuidos en 27 estaciones: 20 ubicadas en estaciones y portales de TransMilenio, 3 en estaciones del sistema TransMiCable y 4 en puntos de encuentro, contribuyendo así a la integración modal del transporte.

8. ¿Ha considerado la Administración otras alternativas a las restricciones directas, como el cobro por congestión, los peajes urbanos, la gestión inteligente del tráfico, o incentivos robustos para el uso de vehículos compartidos y el teletrabajo? ¿Se han realizado estudios de viabilidad para estas opciones?

La Administración Distrital, con la adopción del Acuerdo Distrital 927 de 2024 "Bogotá Camina Segura", el cual integra el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) adoptado por el Decreto Distrital 497 de 2023, ha considerado e incluido alternativas a las restricciones directas y ha dispuesto la realización de estudios o análisis para estas opciones.

A continuación, se detalla cómo estas medidas se ven reflejadas en el actual plan de gobierno:

- **Cobro por congestión**



El Acuerdo 927 de 2024 directamente menciona la posibilidad de "Cobros por Congestión". En su Artículo 189, se establece que la Administración Distrital *"realizará un estudio sobre la implementación de cobros por uso de áreas de alta congestión y/o de alta contaminación en la ciudad, considerando criterios de congestión y contaminación ambiental"*. Este estudio se encuentra en ejecución con recursos de cooperación internacional aportados por el Banco Mundial.

- **Gestión inteligente del tráfico**

El Acuerdo 927 de 2024 incorpora el desarrollo y consolidación de sistemas inteligentes para la movilidad. El Artículo 13 (Programa 6. Movilidad segura e inclusiva) establece que, en el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), se desarrollará la *"Formulación y adopción de los Sistemas Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte - SIT, Fortalecimiento del Sistema Inteligente Local para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte, Implementación del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad"*. Estos instrumentos buscan modernizar la gestión y el control de la movilidad en la ciudad.

Asimismo, el Artículo 228 del Acuerdo 927 de 2024 sobre "Transformación Digital e impulso a la Ciudad Inteligente" subraya el objetivo de *"fomentar la incorporación de prácticas innovadoras y tecnológicas que permitan la implementación de proyectos estratégicos en una ciudad inteligente y la transformación digital"*, incluyendo el uso de inteligencia artificial y analítica de datos para el diseño de políticas y servicios, y la creación de un esquema de gobernanza de Bogotá como ciudad inteligente.

Complementariamente, el Decreto 497 de 2023, que adopta el PMSS, ya había concebido un Sistema Inteligente de Transporte (SIT) como un ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.

- **Incentivos para el uso de vehículos compartidos y el teletrabajo**

El Acuerdo 927 de 2024 promueve la movilidad de bajas emisiones y activa como alternativa al vehículo particular. El Artículo 39 busca *"fomentar la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte, como la movilidad activa, caminata y bicicleta"*.

Como un incentivo directo para el cambio tecnológico en vehículos particulares, el Artículo 141 del Acuerdo 927 de 2024 establece que los "vehículos híbridos" quedan exceptuados de la restricción de circulación (pico y placa), con el fin de promover





tecnologías más limpias y asequibles y mejorar la calidad del aire. Esta es una alternativa a las restricciones directas que busca influir en el comportamiento de los conductores.

En cuanto al teletrabajo, el Artículo 213 del Acuerdo 927 de 2024 implementa una medida que busca gestionar la demanda de viajes, para lo cual la Administración Distrital desarrollará una *"estrategia de horarios laborales escalonados para sus servidores públicos"*, lo cual implica establecer diversas opciones de inicio y fin de jornada laboral. Esta medida apunta a reducir la congestión en horas pico, un objetivo también buscado por el teletrabajo. En algunas entidades, como la SDM, se implementa actualmente el esquema de Trabajo Inteligente, mediante el cual los funcionarios pueden seleccionar los días y horarios en los cuales realizarán actividades presenciales en las sedes de la Entidad, mientras que otras actividades se pueden realizar de forma remota, reduciendo desplazamientos durante horas pico y permitiendo la reducción de viajes innecesarios.

Es preciso mencionar que la vinculación de estas medidas en el sector privado requiere de la concertación con los gremios y empresas de la ciudad, y que esta gestión se comparte con otras entidades del Distrito, para las cuales la sostenibilidad también es un tema de interés central.

Finalmente, desde la SDM se acompaña a las entidades y empresas privadas que quieren implementar alternativas de carpooling en sus organizaciones, compartiendo información sobre los beneficios de compartir el carro entre conductores a través de la Red Muévete Mejor y generando espacio de conversación con empresas privadas que se dedican a la asesoría de transporte para empresas.

9. ¿Cómo ha sido el proceso de participación ciudadana en la definición y ajuste de las medidas de restricción a la movilidad? ¿Se han escuchado activamente las voces de los afectados y se han incorporado sus propuestas en la toma de decisiones?

Como está definido por el Artículo 180 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, las medidas de restricción están respaldadas por estudios técnicos y jurídicos que las soportan. Como parte de este ejercicio, los proyectos de decreto o resolución y los análisis realizados por la Entidad se publican para comentarios de la ciudadanía en el sistema LegalBog y en atención a lo establecido en la Directiva 004 de 2024 expedida por la Secretaría Jurídica Distrital se efectúa publicación de piezas informativas y de invitación a la ciudadanía a participar en la fase de publicación en legalbog, por lo cual se garantiza que dicha



publicación tenga amplia difusión por las redes sociales de la entidad, con el fin de incentivar la participación ciudadana y de los grupos de interés.

De forma complementaria, las observaciones, sugerencias y apreciaciones que provienen de la ciudadanía, recibidas a través de los medios de comunicación de la Entidad, son insumos incluidos en la etapa de análisis preliminar a la implementación de medidas asociadas con la gestión de la demanda del vehículo particular en la ciudad.

10. ¿Cuál es el plan de comunicación y transparencia de la Administración sobre los objetivos, impactos y resultados de las restricciones? ¿Se comparte la información de manera accesible y comprensible para todos los ciudadanos?

La Oficina Asesora de Comunicaciones de la Secretaría de Movilidad, cuenta con un plan de comunicación orientado a garantizar la difusión clara, oportuna y transparente de información misional de la entidad.

Para el caso puntual sobre las medidas de restricción vehicular, como el Pico y Placa, la Oficina tiene alineada sus comunicaciones en los objetivos, impactos y resultados de la medida en la ciudad, bajo los principios de accesibilidad a la información, lenguaje claro y comprensible, todo ello a través de los canales que tiene la entidad para llegar a distintos públicos.

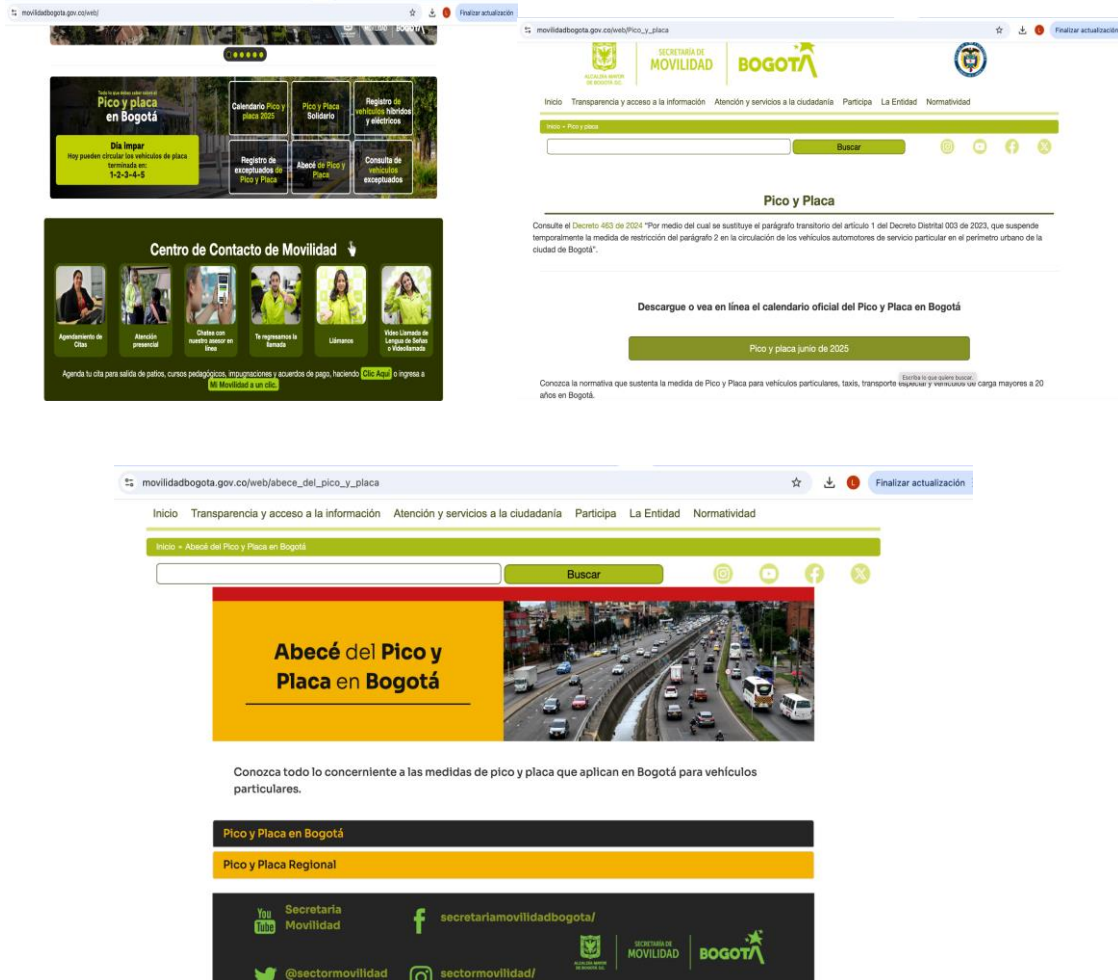
La información se comunica a través de canales digitales institucionales como el portal web www.movilidadbogota.gov.co, redes sociales oficiales, boletines de prensa, micrositos temáticos, material pedagógico y contenidos multiformato (gráficos, videos, infografías y notas explicativas), con el fin de facilitar su comprensión por parte de todos los ciudadanos.

Adicionalmente, se realizan campañas informativas y pedagógicas, especialmente en momentos clave como la implementación o modificación de la medida. Estas acciones buscan contextualizar el por qué del Pico y Placa, sus objetivos de mejorar la movilidad, reducir la congestión y aportar a la sostenibilidad.

En términos de transparencia, la entidad publica información actualizada mes a mes sobre las restricciones, asegurando el acceso ciudadano a datos relevantes, y dando respuesta a consultas o dudas de los usuarios.

En resumen, el enfoque de comunicación se centra en informar la medida, promoviendo una ciudadanía activa en el ejercicio de sus derechos y deberes en la movilidad eficiente, segura y sostenible.

Imagen 1: Información web Información portal web



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

Información redes sociales

<https://x.com/sectormovilidad/status/1934921466098995579?s=12>



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS
202510007991861

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



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

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 27-06-2025 04:14 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Ana María Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Aprobó: Bibiana Rocio Rivera Guerrero-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas -Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó: Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 24-06-2025
Javier Hernández López y Asociados 20-06-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 25-06-2025

39

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



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS
202510007991861

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Elaboró Francy Cruz Castro - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 18-06-2025
Andrés Felipe Salazar - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 18-06-2025
Jorge Armando Herrera - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 18-06-2025
Juan Camilo Posada - Subdirección de Transporte Privado 18-06-2025
Andrés Alfonso Rincón - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20-06-2025
Jorge Luis Pérez Reyes - Subdirección de Transporte Privado 18-06-2025
Luis Felipe Jaramillo - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 19-06-2025
Luis Miguel Jiménez Caballero - Subdirección de Transporte Público
Juan Guillermo Ruiz Fonseca - Subdirección de Transporte Público 18-06-2025
Jonathan Cortés Guaje - subdirección de Transporte Público 19-06-20255
Compiló Paula Andrea Vargas Torres - Despacho
Anexos - https://drive.google.com/drive/folders/1NTEgfxsml6jyOXVBMs3HMas9su7XwVL?usp=drive_link

