



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510008091591

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C. julio 04 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email:

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

correspondencia@concejobogota.gov.co-

**REF:** Respuesta Proposición 840-2025

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. Relacione la infraestructura actualmente dispuesta en Bogotá para la circulación exclusiva de ciclistas, implementada mediante proyectos contratados por entidades de la Administración Distrital.**

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 980 de 1997, el Acuerdo Distrital 2 de 1999 y el Acuerdo Distrital 1 de 2009, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en el marco de sus competencias, publica en el siguiente enlace de su página web el inventario y estado de las ciclorrutas de Bogotá:

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

***Al respecto, precise la siguiente información mediante el uso de tablas en archivos Excel.***

***1.1 Cuáles tipologías aplican en Bogotá (Bicicarril, cicloruta, etc.), y cuáles son los vehículos autorizados para su uso en cada caso, diferenciando entre bicicletas, patinetas, bicitaxis u otros, ya sean mecánicos, eléctricos u otros. Al respecto, relacione la normativa vigente para cada tipología, que determina cuáles vehículos están autorizados para su uso y los que no, así como la que defina las siguientes condiciones técnicas:***

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



- a. Implementación en vías y/o andenes,**
- b. Segregación,**
- c. Geometría,**
- d. Señalización,**
- e. Demarcación,**
- f. Extensión y continuidad de los tramos,**
- g. Interferencias con otros elementos del mobiliario público o privado,**
- i. Períodos de mantenimiento,**

Como se indicó en el numeral anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en el marco de sus competencias, dispone en el siguiente enlace de su página web el inventario de la red ciclorrutas de Bogotá, donde se dispone la clasificación a saber:

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

De otra parte, en relación con los vehículos autorizados para su uso en cada caso, diferenciando entre bicicletas, patinetas, bicitaxis u otros, ya sean mecánicos, eléctricos u otros, se destaca el siguiente marco normativo:

El artículo 2° de la Ley 769 de 2002 define la bicicleta como ***“Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.”*** (Negrilla fuera de texto).

Adicionalmente, el Artículo 2° *ibídem* establece las siguientes definiciones: ***“(…) Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.(…) Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.”*** (Negrilla fuera de texto)

En este mismo sentido, en el artículo 105 de la precitada Ley 769 de 2002, se incluyen las ciclorrutas en la clasificación de las vías, como aquellas dentro del perímetro urbano.

Por su parte, el artículo 5.9.3 de la Resolución MT 160 de 2017 ***“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones.”***, compilada en la Resolución MT 20223040045295 de 2022, define la bicicleta de pedaleo asistido, así: ***“Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35***



***kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg(...)***.

El Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024 adoptó el “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”, documento en el cual se refiere a la Ciclo-infraestructura de la siguiente forma:

***“(...) 6.2.2 Ciclo-infraestructura / vías ciclistas: Las vías ciclistas son espacios reservados exclusivamente para la circulación de bicicletas, que no se traslapan con el espacio de otros usuarios y cuya variedad viene determinada por criterios de relación con otros modos en la movilidad (integración / segregación), trazado (parques o vías), y por el tipo de elementos de segregación (demarcación, topes verticales, bordillos continuos, entre otros). Este tipo de cicloinfraestructura puede darse con las siguientes dos configuraciones: ciclorruta o ciclobanda..(...)”***.

Igualmente, mediante Resolución No. 0003258 del 03 de agosto de 2018, el Ministerio de Transporte adoptó “la Guía de Ciclo – Infraestructura para Ciudades Colombianas”, documento mediante el cual se realizan recomendaciones de diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese medio de transporte, reconociendo las condiciones urbanísticas, topográficas, climáticas o culturales de las ciudades colombianas.

En consideración a lo expuesto se indica que la ciclo – infraestructura, actualmente se encuentra diseñada para la circulación de bicicletas, sin que se permita la utilización de esta para otro tipo de vehículos, en los cuales se debe circular cumpliendo las disposiciones normativas que rigen la circulación en las vías.

De otra parte, en relación con la normativa vigente para la implementación de cicloinfraestructura en vías y/o andenes, así como para definir su segregación, geometría, extensión y continuidad, el Distrito dispone de un conjunto de instrumentos, lineamientos técnicos y normativos para el desarrollo de proyectos de ciclo infraestructura en sus componentes de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial, los cuales se relacionan a continuación:





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

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

Igualmente, el *“Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá – POT 2021”* adoptado por medio de Decreto Distrital 555 de 2021, establece en su modelo de ordenamiento y estructura funcional, una jerarquía modal que prioriza los modos sostenibles, definiendo a la bicicleta como medio preferente en la pirámide de movilidad. En el artículo 153 y en el componente de movilidad activa, el POT contempla la consolidación de una red de cicloinfraestructura segura, continua e integrada, e impulsa su implementación dentro de proyectos integrales de espacio público, priorizando la conectividad entre centralidades, nodos de transporte y equipamientos urbanos.

Además, en respuesta al POT, la Secretaría Distrital de Planeación reglamentó las 33 Unidades de Planeamiento Local mediante actos administrativos (Decretos Distritales 517, 523, 524, 525, 557, 573 y 574 de 2023), donde se plantean proyectos de proximidad de acuerdo a las necesidades de cada territorio, los cuales presentan proyecciones de nuevos corredores de cicloinfraestructura.

Así mismo, mediante Decreto Distrital 263 de 2023, la Alcaldía Mayor de Bogotá adoptó el *“Manual de Espacio Público de Bogotá D.C.”*, que (...) incorpora los criterios de diseño que garantizarán espacios públicos accesibles, vitales, seguros y conectados ambientalmente. De igual manera, estos criterios de diseño permiten el acceso al entorno físico y al espacio público en igualdad de condiciones a las personas con discapacidad, niños, niñas, mujeres y ancianos (...), dentro del cual se incluyen las fichas de diseño para franjas

4

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



funcionales de circulación peatonal (CP) y cicloinfraestructura (CI), brindando aspectos técnicos, físicos, materiales, dimensionamiento, entre otros, aplicables para la implementación de redes peatonales y de cicloinfraestructura.

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

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

En cuanto a la demarcación y señalización vial en Colombia se rige principalmente por la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), que faculta al Ministerio de Transporte para su regulación. Esta regulación se materializa de forma detallada en la Resolución 20243040045005 de 2024, la cual adopta el “*Manual de Señalización Vial de Colombia*”. Este Manual es el documento técnico que establece las especificaciones y características para toda la señalización y demarcación en la infraestructura vial del país, buscando modernizar, proteger la vida y mejorar la seguridad vial, especialmente para los usuarios más vulnerables.

Adicionalmente, el “*Manual de Espacio Público de Bogotá D.C.*” desarrolla un catálogo de 58 herramientas de diseño, definidas como elementos que deben incorporarse en el diseño arquitectónico del espacio público y que resultan necesarios para resolver aspectos específicos sobre funcionalidad, conectividad ambiental, accesibilidad, vitalidad y seguridad en el desarrollo del proyecto, generando condiciones adecuadas para el uso continuo y mayor diversidad en las opciones para permanecer, circular y disfrutar del espacio público. Estas herramientas incluyen los diferentes elementos de mobiliario urbano y sus respectivos lineamientos de localización, tanto para la cicloinfraestructura como para los diferentes espacios públicos para la movilidad.

5

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



Por último, en Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad para gestión de los períodos de mantenimiento de la señalización vial realiza gestiones de planificación y priorización variable, teniendo en cuenta el estado de la señalización y las garantías. Esta planificación estratégica se nutre de múltiples factores clave, como las solicitudes directas de la comunidad, los requerimientos de entes gubernamentales, los datos de accidentalidad vial y las diversas problemáticas identificadas en materia de seguridad vial, entre otros aspectos. Con esta información, y teniendo en cuenta que el recurso es limitado y finito, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla un modelo de priorización que asigna recursos de señalización en atención a sectores que presentan alta necesidad en materia de elementos que contribuyan a la seguridad vial. Este enfoque dinámico asegura que las intervenciones se realicen garantizando que la demarcación y señalización contribuyan efectivamente a la seguridad de todos los actores viales en la extensa red vial de la capital.

**2. Relacione la infraestructura actualmente dispuesta en Bogotá para el parqueo de bicicletas, implementados mediante proyectos contratados por entidades de la Administración Distrital. Al respecto, precise la siguiente información mediante el uso de tablas en archivos Excel.**

De acuerdo con el inventario sobre la red de estacionamientos de micromovilidad disponible por parte de la SDM, la ciudad cuenta con 79.235 cupos para estacionamiento de bicicletas en espacios públicos y privados, como se relaciona en el archivo adjunto en la carpeta de anexos.

**3. Relacione la normativa vigente en Bogotá, que defina estrategias de intermodalidad y promueva viajes en bicicleta complementados con el uso del SITP y Metro en Bogotá.**

A continuación se relaciona la normativa vigente en Bogotá, la cual define las estrategias de intermodalidad y promueve viajes en bicicleta complementados con el uso del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):

### **Tabla 1. Normativa sobre estrategias de intermodalidad de la bicicleta y el Sistema Integrado de Transporte Público**



Normativa	Descripción
Acuerdo Distrital 346 de 2008	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital.
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.
CONPES Distrital 15 del 2021	Establece la “Política Pública de la Bicicleta 2021-2039” con el objetivo general de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.
Decreto Distrital 555 de 2021	Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.
Acuerdo Distrital 804 de 2021	Por medio del cual se declara la bicicleta como medio de transporte prioritario en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones para fortalecer su uso.
Decreto Distrital 263 de 2023	Por el cual se adopta el Manual del Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.
Decreto Distrital 497 de 2023	Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo Distrital 927 de 2024	Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”

Fuente: elaboración propia SDM

**4. Según su respuesta a la pregunta inmediatamente anterior, relacione las acciones en curso y/o proyectadas por esta Administración, para implementar las citadas estrategias de intermodalidad mediante normativa,**

7

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



**obras u otras acciones. Describa tales acciones, su cronograma de ejecución, e indicadores y metas de cumplimiento anuales según el PDD 2024-2027.**

En el marco del Plan Distrital de Desarrollo, las estrategias para fomentar la bicicleta como medio de transporte y a su vez lograr su articulación con el Sistema Integrado de Transporte Público contenidas en el artículo 14 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, se programa a través de tres proyectos de inversión de forma articulada entre diferentes entidades. Entre las estrategias se encuentran los servicios complementarios como la red de cicloparqueaderos y la conservación de la cicloinfraestructura existente, además de la construcción de nuevas troncales del Sistema Integrado de Transporte Público garantizando nuevos kilómetros de ciclorrutas que se sumarán a las ya existentes. Estas medidas permitirán un mayor uso de este medio de transporte en la ciudad, con el fin de generar una intermodalidad y multimodalidad que permita que los usuarios de la bicicleta accedan de manera más óptima a los distintos medios de transporte de la ciudad.

A continuación se detallan los avances en torno a la integración de la bicicleta en el transporte público, relacionando la entidad, el proyecto de inversión y la meta del Plan de Desarrollo Distrital que representa dicho avance:

1. A cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante las acciones contenidas en el **Proyecto de inversión No. 8015** titulado ***“Construcción de infraestructura de transporte para una movilidad sostenible, eficiente, inclusiva que promueve la integración modal en Bogotá D.C.”*** con la meta Plan de Desarrollo No. 2216 ***“Generar 5000 Nuevo(s) cupos de cicloparqueaderos seguros incluyendo portales y estaciones intermedias de Transmilenio que aún no tengan esta oferta”*** con el cual se busca aportar a la infraestructura para el transporte sostenible e incentivar el intercambio modal entre el modo en bicicleta y el transporte masivo. Es así como el IDU ha adelantado la ampliación de 650 cicloparqueaderos en el portal Suba.

2. A cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través del **Proyecto de Inversión No. 7975**, titulado ***“Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.”*** y la meta Plan de Desarrollo ***“Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá”*** y la meta proyecto de inversión No. 4 ***“Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá”***, se incluyen las acciones, estrategias o lineamientos que se proyectan para mejorar la cicloinfraestructura y fomentar el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad, entre las

8

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







cuales contempla las acciones relacionadas con, la red de estacionamientos de micromovilidad y su gestión para la oferta de cupos de cicloparqueaderos entre públicos y privados para Bogotá; así como la operación y mantenimiento del Sistema de Bicicletas Compartidas ofertado en Bogotá, en el cual uno de los principales componentes que la SDM tuvo en cuenta en la estructuración e implementación es el potencial nivel de integración con el sistema de transporte público, entendiendo las ventajas que puede ofrecer el sistema para mejorar la cobertura de los sistemas de transporte público de la ciudad, sin dejar de lado los criterios técnicos para su implementación.

Lo anterior, con el propósito de propender por la conectividad con el componente troncal de TransMilenio y los proyectos futuros como es el caso de las Líneas 1 y 2 del metro.

Es así como se ha venido ampliando la red de estacionamientos de micromovilidad, contando a la fecha con más de 79.100 cupos para parqueo de bicicleta, a través de la implementación de varias estrategias, como:

- **Sellos de calidad:** Es la estrategia para incentivar la implementación de cicloparqueaderos de uso frecuente en establecimientos como centros comerciales, universidades, entidades, empresas, parqueaderos fuera de vía y colegios.
- **Zona de parqueo pago:** Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados a las Zonas de Parqueo Pago.
- **Retribución sistema de bicicletas compartidas:** Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados al pago compensatorio del sistema.
- **Acuerdo 780 de 2021:** Es la estrategia por la cual se ofrece un descuento tributario hasta del 120% en el impuesto de ICA, por la implementación de cicloparqueaderos desde la puesta en marcha del acuerdo.
- **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.



- **Inventario de cicloparqueaderos en parques:** Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de de cicloparqueaderos de uso ocasional en parques, plazas y plazoletas.
- **Inventario de cicloparqueaderos en equipamientos:** Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de de cicloparqueaderos de uso frecuente en equipamientos y entidades públicas. Incluyen todos los colegios públicos de la ciudad.
- **Cicloparqueaderos intermodales:** Es el proyecto por el cual se amplían y/o se disponen cupos de cicloparqueaderos intermodales asociados a los medios de transporte integrados actualmente al Sistema Integrado de Transporte Público correspondientes a los componentes troncal y zonal, y los servicios de alimentación y las líneas de cable.

Del mismo modo, el Sistema de Bicicletas Compartidas en concordancia con los lineamientos establecidos en el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027, continúa fortaleciendo su cobertura mediante la ejecución del contrato 2022-63<sup>1</sup>, el cual prevé la posibilidad de expandir su zona de operación sustentada en estudios técnicos, financieros y legales que presente el contratista.

En razón de lo anterior, el polígono de operación se amplió a las siguientes zonas de la ciudad: Country Club y Cedritos, representado en un aumento de 7,8 km<sup>2</sup>, para un área total de operación del Sistema de 34,8 km<sup>2</sup>.

3. A cargo de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. a través del **proyecto de inversión No. 7251** titulado **“Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá”** y la meta Plan de Desarrollo **“Poner en operación el 100% de 28 kms de ciclorrutas y 840.000 m<sup>2</sup> de espacio público como parte de troncales nuevas de TransMilenio”**. Es así como Transmilenio ha logrado el financiamiento de predios, obras, interventoría y traslado de redes de servicios públicos, seguimiento y coordinación para la ejecución por parte del IDU de los 28 kilómetros de ciclorrutas y 840.000 m<sup>2</sup> de espacio público ubicados en las troncales Av. 68, Av. Ciudad de Cali y Extensión Caracas. También a través de la meta Plan Distrital de 08 Desarrollo

<sup>1</sup> Objeto: “Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para desarrollar la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad – sistema de bicicletas compartidas (SBC), sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”





**“Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos”** se logró un avance del 100% representado en: 1) socialización de los resultados de factibilidad por parte de RENOB, 2) TMSA inició el proceso de revisión del factibilidad para desarrollar los estudios, diseños y construcción, 3) culminación del saneamiento predial de 33 predios afectos en el marco del contrato 614-19, 4) TMSA contrató el estudio de factibilidad para identificar un escenario de desarrollo de los predios. Además TMSA actualizó los parámetros operacionales como insumo al estudio.

La programación de los indicadores y las metas de cumplimiento anuales según el PDD 2024-2027, están disponibles para consulta en el siguiente enlace de la página web de la Secretaría Distrital de Planeación acorde con el seguimiento a los compromisos del Plan de Desarrollo:

- <https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/seguimiento>

Asimismo, en el marco de la **Política Pública de la Bicicleta** se tienen acciones en curso y/o proyectadas para fomentar e integrar la bicicleta en el transporte público, a través del **producto 3.2.2. Aumento de cupos de cicloparqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable** el cual se relaciona con el **resultado 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá de la Política Pública**. A través de este producto se busca brindar cupos de cicloparqueaderos en el SITP, los cuales son construidos bajo la responsabilidad del IDU. Como entidad corresponsable, TRANSMILENIO S.A. apoyará al IDU en la definición de necesidades y/u oportunidades de nuevos cupos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público, según lo requiera el IDU. Posteriormente, una vez finalizada la construcción de los nuevos cupos por parte del IDU, TRANSMILENIO S.A. recibirá, operará y mantendrá los cicloparqueaderos de tipo intermodal (con el componente troncal del Sistema).

El **producto 3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones**, a cargo del IDU, busca la ampliación de la oferta de cupos de cicloparqueaderos y el desarrollo de las actividades orientadas para la construcción y puesta en funcionamiento de cicloparqueaderos en las zonas que sean priorizadas, predios remanentes y otras intervenciones.





De igual manera, el **producto 3.1.1 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construido** por parte del IDU y el producto **3.1.2 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura implementados** por parte de la SDM, buscan generar mayor conectividad y ampliación de la red de ciclorrutas en la ciudad. Estos productos se relacionan con el resultado 3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura de la Política Pública de la Bicicleta, el cual contiene la construcción, implementación y ampliación de la red de cicloinfraestructura de forma directa, con conexiones viales, continua e integrada, permitiendo articular los diferentes sectores de la ciudad.

La programación y avance de los productos establecidos en el plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta, está disponible para consulta pública en el siguiente enlace de la página web de la Secretaría Distrital de Planeación, entidad a cargo de realizar el seguimiento y evaluación de las Políticas Distritales:

<https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/seguimiento>

**5. Exponga el reporte anual de accidentalidad, desde el año 2016 y hasta el último corte de este año, relacionando la siguiente información para el número total de eventos con ciclistas involucrados, presentándola por mes y año. Al respecto, precise la siguiente información mediante el uso de tablas en archivos Excel.**

- a. Causas y/o hipótesis del accidente.
- b. Número de ciclistas lesionados y/o muertos, diferenciando según cada accidente reportado.
- c. Tipo de infraestructura y/o corredor por el que circulaba el (los) ciclista(s); ya sea cicloruta, bicicarril, andén, calzada vehicular, o el que corresponda según el registro, señalando la dirección y/o ubicación del tramo o segmento.

Para este punto, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 25 de junio de 2025 realiza una consulta a la base de datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, en donde reposa la información recolectada en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves (con lesionados y con fallecidos) ocurridos en la ciudad de Bogotá durante el periodo comprendido desde el año 2016 y lo corrido del 2025 (con corte del 15 de junio), en los que se haya visto involucrado un ciclista, se obtuvieron los resultados que se detallan en la Tabla 2.





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

**Tabla 2. Siniestros graves con usuarios de bicicleta involucrados, ocurridos en la ciudad de Bogotá desde el año 2016 a 2025, con corte al 15 de junio, discriminando por gravedad y clase del siniestro.**

Gravedad - Clase	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Con Lesionados</b>	<b>1.401</b>	<b>1.586</b>	<b>2.079</b>	<b>2.267</b>	<b>2.135</b>	<b>2.328</b>	<b>2.187</b>	<b>2.053</b>	<b>1.949</b>	<b>860</b>
Atropello	80	90	127	146	99	78	71	55	66	28
Caída De Ocupante	2	4	3	1	2	0	2	0	1	0
Choque	1.302	1.483	1.918	2.067	2.001	2.196	2.067	1.963	1.842	811
Otro	1	0	1	3	1	3	8	6	6	2
Volcamiento	16	9	30	50	32	51	39	29	34	19
<b>Con Fallecidos</b>	<b>73</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>73</b>	<b>79</b>	<b>27</b>
Atropello	2	2	2	4	2	4	3	1	9	1
Caída De Ocupante	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Choque	65	48	54	64	60	78	83	70	68	24
Volcamiento	6	14	10	8	10	8	4	2	2	2
<b>Total</b>	<b>1.474</b>	<b>1.650</b>	<b>2.145</b>	<b>2.344</b>	<b>2.207</b>	<b>2.418</b>	<b>2.277</b>	<b>2.126</b>	<b>2.028</b>	<b>887</b>

**Fuente:** SIGAT – Elaboración: SDM-DIM Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte 15/06/2025 Datos de fallecidos a 30 días, para el el último mes del 2025 se presentan los datos de fallecidos registrados a la fecha de la consulta

**Tabla 3 Actores viales en siniestros graves con usuarios de bicicleta involucrados, ocurridos en la ciudad de Bogotá desde el año 2016 a 2025, con corte al 15 de junio, discriminados por estado y condición.**



Estado - Condición	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Lesionado</b>	<b>1.710</b>	<b>2.053</b>	<b>2.757</b>	<b>3.013</b>	<b>2.881</b>	<b>3.458</b>	<b>3.358</b>	<b>3.357</b>	<b>3.202</b>	<b>1.325</b>
Ciclista	1.277	1.505	2.104	2.344	2.149	2.433	2.274	2.159	2.062	888
Conductor	6	4	62	49	76	178	220	302	270	85
Motociclista	184	259	369	414	507	708	735	760	758	283
Pasajero	17	44	65	51	43	61	61	75	36	35
Peatón	226	241	157	155	106	78	68	61	76	34
<b>lleso</b>	<b>1.375</b>	<b>1.471</b>	<b>1.831</b>	<b>2.024</b>	<b>1.727</b>	<b>1.465</b>	<b>1.464</b>	<b>1.225</b>	<b>1.136</b>	<b>571</b>
Sin información	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Ciclista	152	147	184	226	156	103	110	83	101	48
Conductor	1.029	1.142	1.440	1.590	1.401	1.250	1.239	1.050	924	458
Motociclista	194	182	207	208	170	112	112	89	107	65
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Peatón	0	0	0	0	0	0	2	1	4	0
<b>Fallecido</b>	<b>73</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>73</b>	<b>80</b>	<b>27</b>
Ciclista	69	58	63	68	66	80	81	65	66	26
Motociclista	1	3	3	5	5	3	7	7	5	0
Pasajero	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Peatón	3	4	1	4	1	6	3	1	9	1
<b>Sin Información</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>201</b>	<b>56</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
Ciclista	4	0	1	0	1	12	9	0	0	0
Conductor	39	46	19	0	2	178	41	1	4	1
Motociclista	0	7	0	0	0	11	6	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3.201</b>	<b>3.642</b>	<b>4.675</b>	<b>5.114</b>	<b>4.683</b>	<b>5.215</b>	<b>4.969</b>	<b>4.656</b>	<b>4.422</b>	<b>1.924</b>

**Fuente:** SIGAT – Elaboración: SDM-DIM- Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte 15/06/2025 Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes del 2025 se presentan los datos de fallecidos registrados a la fecha de la consulta

**Tabla 4 .Usuarios de bicicleta lesionados en siniestros ocurridos en la ciudad de Bogotá desde el año 2016 a 2025, con corte al 15 de junio, discriminados por clase de siniestro.**

14

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

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



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



Clase siniestro	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Atropello	18	33	59	43	28	23	31	22	30	8
Caída De Ocupante	0	0	2	1	2	0	1	0	0	0
Choque	1.248	1.468	2.004	2.236	2.084	2.352	2.189	2.100	1.989	857
Otro	1	0	1	2	1	3	8	6	6	2
Volcamiento	10	4	38	62	34	55	45	31	37	21
<b>Total</b>	<b>1.277</b>	<b>1.505</b>	<b>2.104</b>	<b>2.344</b>	<b>2.149</b>	<b>2.433</b>	<b>2.274</b>	<b>2.159</b>	<b>2.062</b>	<b>888</b>

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

Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte 15/06/2025

**Tabla 5. Usuarios de bicicleta fallecidos en siniestros ocurridos en la ciudad de Bogotá desde el año 2016 a 2025, con corte al 15 de junio, discriminados por clase de siniestro.**

Clase siniestro	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Atropello	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0
Caída de ocupante	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Choque	63	45	52	60	55	72	77	63	64	24
Volcamiento	5	12	10	7	10	8	4	2	2	2
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>58</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>26</b>

**Fuente:** SIGAT – Elaboración: SDM-DIM- Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte 15/06/2025 Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes del 2025 se presentan los datos de fallecidos registrados a la fecha de la consulta

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

Igualmente se debe tener en cuenta lo siguiente:

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

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, a continuación, se presentan las hipótesis más frecuentes según su porcentaje de ocurrencia en el total de siniestros, considerando que el total de hipótesis registradas corresponden a 26.266 para el año 2016 y lo corrido del 2025 (corte al 15 de junio).

**Tabla 6. Hipótesis con mayor recurrencia en los siniestros viales graves, con usuarios de bicicleta involucrados, desde el 1 de enero de 2016 al 15 de junio de 2025.**

Hipótesis	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Otra (conductor en general)	338	196	566	833	942	1.154	1.151	1.179	1.042	569
Desobedecer señales (conductor en general)	369	336	405	416	358	369	338	284	252	94
Adelantar cerrando (conductor en general)	103	150	161	236	314	335	261	258	233	63
Semáforo en rojo (conductor en general)	120	161	184	295	310	293	257	148	180	91
No mantener distancia de seguridad (conductor en general)	89	117	137	165	187	175	202	163	197	74
Transitar en contravía (conductor en general)	92	85	132	136	134	151	119	105	104	32





Hipótesis	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Girar bruscamente (conductor en general)	74	104	2	0	9	167	146	106	117	43
Transitar distante de la acera u orilla de la calzada (ciclista o motociclista)	147	144	161	114	57	48	21	30	29	9
No respetar prelación (conductor en general)	69	76	78	76	79	92	84	68	68	27
Transitar entre vehículos (ciclista o motociclista)	56	80	85	83	69	82	71	64	53	18
Transitar por vías prohibidas (ciclista o motociclista)	92	114	111	90	18	35	22	18	27	6
Adelantar invadiendo vía (conductor en general)	43	47	50	69	73	62	42	48	45	17
Embriaguez aparente (conductor en general)	59	31	54	50	45	50	36	41	28	2
Transportar otra persona o cosas (ciclista o motociclista)	42	31	51	64	33	33	38	40	26	3
No hacer uso de señales reflectivas (ciclista o motociclista)	34	52	50	45	24	38	24	25	19	4
<b>Total</b>	<b>1.727</b>	<b>1.724</b>	<b>2.227</b>	<b>2.672</b>	<b>2.652</b>	<b>3.084</b>	<b>2.812</b>	<b>2.577</b>	<b>2.420</b>	<b>1.052</b>

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

Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte: 15/06/2025

En cuanto a la consulta referente a informar el “*tipo de infraestructura y/o corredor por el que circulaba el (los) ciclista(s); ya sea cicloruta, bicicarriil, andén, calzada vehicular, o el que corresponda según el registro*” es pertinente señalar que, con la información recolectada en el IPAT, el cual alimenta la base de datos SIGAT y que está reglamentado mediante la Resolución N° 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”, no es posible precisar el tipo de infraestructura en que circulaban los usuarios de bicicleta dado que no existe un campo que capture específicamente esa información. No obstante, para atender su requerimiento, se proporciona información capturada en el numeral 6.4 de dicho formulario, en el cual se identifica el diseño de la vía o del lugar donde ocurrió el siniestro.

17

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

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



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**Tabla 7. Siniestros graves con usuarios de bicicleta involucrados, ocurridos en la ciudad de Bogotá desde el año 2016 a 2025, con corte al 15 de junio, discriminados por gravedad y diseño del lugar de ocurrencia.**

Gravedad - Diseño De La Vía	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Con Lesionados</b>	<b>1.401</b>	<b>1.586</b>	<b>2.079</b>	<b>2.267</b>	<b>2.135</b>	<b>2.328</b>	<b>2.187</b>	<b>2.053</b>	<b>1.949</b>	<b>860</b>
Ciclorruta	13	18	20	13	18	34	18	36	24	17
Glorieta	12	11	15	15	25	38	11	15	16	10
Intersección	410	415	439	645	662	720	465	536	541	249
Lote o Predio	4	8	7	4	3	2	11	1	3	4
Paso a Nivel	2	2	0	0	0	3	3	1	3	0
Paso Elevado	7	7	7	8	12	24	14	11	14	2
Paso Inferior	3	4	0	2	0	3	3	1	7	4
Pontón	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Puente	4	1	0	4	3	6	6	11	8	3
Tramo de Vía	943	1.119	1.588	1.574	1.408	1.493	1.653	1.440	1.329	571
Túnel	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
Vía Peatonal	2	1	2	2	3	4	2	1	3	0
<b>Con Fallecidos</b>	<b>73</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>73</b>	<b>79</b>	<b>27</b>
Ciclorruta	0	1	0	0	1	2	2	0	0	0
Glorieta	1	1	1	1	0	1	1	0	2	0
Intersección	16	11	6	17	13	19	11	20	18	6
Lote o Predio	1	1	0	2	0	1	1	0	0	0
Paso Elevado	0	2	0	0	2	1	1	1	1	1
Paso Inferior	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Puente	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Tramo de Vía	55	48	59	56	55	66	74	52	57	20
<b>Total</b>	<b>1.474</b>	<b>1.650</b>	<b>2.145</b>	<b>2.344</b>	<b>2.207</b>	<b>2.418</b>	<b>2.277</b>	<b>2.126</b>	<b>2.028</b>	<b>887</b>

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

**Fecha de consulta: 25/06/2025 – Fecha de corte: 15/06/2025**



En los anexos de la proposición puede consultar las tablas resultado del análisis desagregado por año y mes, que por su tamaño no fueron incluidas en este documento, además se encuentran las bases de datos de actores viales, hipótesis y siniestros graves, que entre otros datos incluyen coordenadas y dirección de ocurrencia del siniestro.

**6. Relacione las acciones en curso y/o proyectadas por esta Administración, para implementar cambios y/o mejoras en el diseño, construcción, conservación, mantenimiento o cualquier otra intervención en la cicloinfraestructura de la ciudad. Describa tales acciones, su cronograma de ejecución, e indicadores y metas de cumplimiento anuales según el PDD 2024-2027.**

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, es función del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) la construcción de la malla vial intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal, así como la elaboración de proyectos de intervención y construcción de la malla de integración regional, la malla vial arterial y las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad; por su parte, a los Fondos de Desarrollo Local (FDL) les corresponde la elaboración de proyectos y construcción de la malla vial local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) tiene como función adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad y adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.

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

Por su parte, en el artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificado por el artículo 95 del Acuerdo 761 de 2022 (vigente por disposición expresa del Acuerdo artículo 320 del 927 de 2024), respecto de la naturaleza jurídica y las funciones de la UAERMV, señala: *“(…) La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del*

19

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





*orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad. Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital (...).*

En ese sentido, en lo correspondiente al sector movilidad, a través del IDU y la UAERMV, y en coordinación con la SDM, se realizan las intervenciones de construcción, conservación y/o mantenimiento de cicloinfraestructura, que para el Plan de Distrital de Desarrollo 2024-2027, tienen la meta de construir 31 km y conservar 142 km<sup>2</sup>.

Ahora bien, en lo que respecta a la SDM, para la vigencia 2024-2027 la Entidad enmarca parte de su labor en el cumplimiento de las metas establecidas a través del Proyecto de Inversión 7998 “Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.” y el Proyecto de Inversión 8000 “Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.”. En ambos proyectos se realiza un seguimiento constante a las magnitudes definidas, lo que se traduce en un beneficio para la comunidad especialmente en términos de mejora de las condiciones de seguridad vial propendiendo por la implementación de una señalización robusta en cada intervención realizada. Para el caso específico del Proyecto de Inversión 7998 se establecieron las siguientes metas:

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

Para la ejecución de los proyectos de inversión, incluido el 7998, la SDM adelantó la licitación pública del proceso de contratación SDM-LP-95-2024 el cual tiene por objeto: **“REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**. Así mismo, adelantó el concurso de méritos para el proceso de contratación SDM-CMA-116-2024 para la adjudicación de los contratos de interventoría a los contratos integrales de señalización, el cual tiene por objeto:

<sup>2</sup> Reporte de gestión por Sector Fecha de Corte: 31/12/2024 <https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/seguimiento/seguimiento-a-los-compromisos-del-plan-de-desarrollo-bcs-gestion>





**“INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE Y JURÍDICA A LOS CONTRATOS DE OBRA CUYO OBJETO ES: “REALIZAR LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”.**

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

**Tabla 8. Contratos de Obra e Interventoría Subdirección de Señalización  
Vigencia 2024-2027.**

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



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

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

Para el caso del mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura, a la fecha están asignados a obra una serie de diseños de señalización que contemplan la intervención de señalización vertical, horizontal y demás dispositivos, dando prioridad a las ciclorrutas asociadas a los corredores viales que brindan acceso y conectividad en la ciudad. El desarrollo de las actividades de señalización se encuentra supeditado al estado del pavimento al momento de programar la implementación, así como las actividades complementarias que se requieran.

En lo que respecta a la implementación de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura, la SDM desarrolló una metodología para la identificación y priorización de zonas potenciales de la ciudad para conectar y ampliar la red de cicloinfraestructura, la cual está disponible en la página web de la Entidad<sup>3</sup>. La metodología fue desarrollada a partir de las lecciones aprendidas producto de la planificación e implementación de proyectos de cicloinfraestructura en vigencias anteriores, los lineamientos actualizados con la adopción del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y la inclusión de las apuestas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

Finalmente, sobre el cronograma, indicadores y metas de cumplimiento anuales según el PDD 2024-2027, a continuaciones se relaciona dicha información acorde al último informe disponible por la Secretaría Distrital de Planeación en la página web donde se publica el Seguimiento a los Compromisos del Plan de Desarrollo:

#### Tabla 9. Metas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

<sup>3</sup> [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2025-02-11/dts\\_planeacion\\_cicloinfraestructura\\_2024-2027.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2025-02-11/dts_planeacion_cicloinfraestructura_2024-2027.pdf)



Meta Indicador	Proyecto		2024	2025	2026	2027	Total
Realizar 60 km de mantenimiento de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad	7998 - Cicloinfraestructura	Programado	7.55	17	19	16.45	60
		Ejecutado	7.55	0.11	-	-	7.66
Implementar 28 km de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad.		Programado	1.46	8	8	10.54	28
		Ejecutado	1.46	0	0	0	1.46

**Fuente: Elaboración propia - SDM. A partir de SEGPLAN con corte a marzo de 2025.**

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 04-07-2025 10:51 AM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos  
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 01-07-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 01-07-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 01-07-2025  
Juliana Inés Parra Aldana - Subsecretaría de Gestión Jurídica 01-07-2025  
Elaboró Andrés Felipe Vergara B. Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 25-06-2025  
Angela Cristancho - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 26-06-2025  
Angie Lorena Zárate - Subdirección de Bicicleta y el Peatón  
Luis Alberto Rubio - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 01-07-2025  
Bibiana Sarmiento - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 30-06-2025  
Jorge Alberto Urrego - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 26-06-2025

23

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

**202510008091591**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Cristhian Alexis Guzmán Peña- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 26-06-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos [https://drive.google.com/drive/folders/1bwrzucwWKLY5558pUlluaPCJ0hm38NOM?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1bwrzucwWKLY5558pUlluaPCJ0hm38NOM?usp=drive_link)

24

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://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](http://www.movilidadbogota.gov.co)*