

Bogotá D.C., 2 de julio de 2025

Doctor

David Andrés Giraldo Umbarila

Subsecretario de Despacho

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28^a – 41

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

2088210

Código Postal 111311

Asunto: Proposición 840 de 2025 / 2025-ER-33612 TMSA.

Respetado doctor Giraldo:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “CICLOINFRAESTRUCTURA EN BOGOTÁ: ESTADO, NECESIDADES Y MEJORAS”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta, en el marco de sus competencias, en los siguientes términos:

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.

Actualmente en TransMilenio la infraestructura dispuesta para el parqueo de bicicletas es de 27 TransMiBicis, los cuales cuentan con 8.001 cupos, distribuidos en estaciones y portales del sistema de la siguiente manera:



R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76

Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5

Código postal: 111071

Teléfono: (601) 2203000

Información: línea (601) 4824
www.transmilenio.gov.co



25
AÑOS
TRANSMILENIO S. A.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

2.1 Exponga el total de estaciones del componente troncal del sistema TM por cada troncal, señalando en cuántas y cuáles de estas se cuenta con bici parqueaderos, si son techados, y los cupos efectivos en cada caso para el uso de usuarios del sistema TM. Además, describa el sistema o mecanismo de parqueo para las bicicletas en cada estación, y cuál es el tipo de seguridad y/o garantía de cuidado a las bicicletas que se ofrece a los usuarios.

Para dar respuesta a este punto se anexa un archivo en formato Excel con la respectiva información. Adicionalmente, se aclara que todos las TransMiBicis del sistema son techados para mayor protección de la bicicleta; así mismo, se manejan 5 tipologías de parqueo para las bicicletas, como se muestra en el siguiente registro fotográfico:



GANCHO



U INVERTIDA



SUSPENSIÓN VERTICAL



TIPO ESPIRAL



DOBLE ALTURA

En la actualidad los TransMiBici cuentan con un servicio de vigilancia, el cual se ubica en las entradas de estos espacios y se encargan de controlar la entrada y salida de bicicletas, registrar los nuevos ingresos, además de sus funciones propias en el Sistema, como lo es la salvaguarda de la infraestructura. Es importante señalar que los servicios de vigilancia no responden por la pérdida de aditamentos que puedan tener las bicicletas, así como de las bicicletas que no cuenten con seguridad como candados o guayas. La vigilancia privada no puede invadir orbitas que corresponden a las autoridades competentes.

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.

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

La estrategia de intermovilidad atiende diferentes necesidades del desarrollo de la ciudad, y se articula y armoniza a través de diferentes iniciativas; no obstante, el sistema de movilidad establecido en el POT y el plan maestro de movilidad (Plan de Movilidad Sostenible y Segura), definen desde sus diferentes componentes (espacio público, red de transporte de pasajeros, red de transporte aéreo y red de transporte de carga) las siguientes iniciativas:

Decreto 555 de 2021 Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

Artículo 15. Estrategias para la gestión del riesgo de desastres y el cambio climático. La Gestión del cambio climático es transversal al Plan de Ordenamiento Territorial y consiste en el proceso coordinado de diseño, implementación y evaluación de acciones de mitigación de Gases Efecto Invernadero (GEI) y adaptación al cambio climático, orientado a reducir la vulnerabilidad de la población, infraestructura y ecosistemas frente a los efectos del cambio climático. También incluye las acciones orientadas a permitir y aprovechar las oportunidades que el cambio climático genera.

En articulación con el Plan Distrital de Gestión de Riesgos de Desastres y Cambio Climático para Bogotá - DGRCC, el Plan Regional Integral de Cambio Climático de Bogotá-Cundinamarca - PRICC, el Plan de Acción Climática de Bogotá D.C. 2020 - 2050 - PAC- y la declaración de la Emergencia Climática en Bogotá -Acuerdo 790 de 2020, son estrategias de mediano y largo plazo para la gestión de riesgo y el cambio climático en el presente Plan:

(...)

4. Desarrollo bajo en Carbono. Busca disminuir la generación de Gases Efecto Invernadero (GEI) a través del fomento de la producción y el consumo sostenible, el aumento de áreas con función de sumideros de carbono, el aumento de infraestructura para la movilidad peatonal, en bicicleta y del sistema de transporte público bajo en carbono, la disminución del consumo de combustibles fósiles y la sustitución por fuentes de energía no convencionales.

Artículo 92. Sistema de Movilidad. Es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público y el desplazamiento de mercancías. Se debe

desarrollar y consolidar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad vial y humana, equidad, inclusión y accesibilidad universal en el Distrito Capital, y dar prioridad de circulación a los modos de transporte limpios y sostenibles.

El sistema de movilidad se organiza a partir de los siguientes componentes:

1. **Espacio Público para la Movilidad.** Es el conjunto de vías que permiten la conectividad física y digital de cada uno de los modos de transporte que circulan por el área urbana y rural del Distrito capital. Está conformado por las calles y los corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y la carga. En el espacio público para la movilidad tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad. Las intervenciones que se realicen deben embellecer el entorno, mejorar la calidad del paisaje y generar sentido de pertenencia.

Está conformado por: 1) red de infraestructura peatonal, 2) la red de cicloinfraestructura y 3) la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales.

Artículo 103. Principios rectores del ordenamiento en el componente urbano. Los principios rectores del ordenamiento territorial de Bogotá, definidos en el componente general, se concretan en estrategias, proyectos y medidas normativas que, en el suelo urbano, apuntan a los siguientes objetivos:

(...)

3. Descarbonizar la movilidad. A través del presente Plan, el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público, promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad, a través de:

(...)

c. La organización de Áreas de Integración Multimodal -AIM- en las áreas de intercambio modal más importantes de la ciudad, con mayor calidad de uso peatonal, mayor capacidad de cicloparqueaderos, parqueaderos disuasorios que promuevan el transporte sostenible, manzanas del cuidado estratégicamente localizadas para facilitar su uso por las personas cuidadoras en sus complejos recorridos cotidianos por la ciudad, en entornos donde además, se promueve la localización de viviendas VIS y VIP, grandes nodos de equipamientos y de actividades económicas generadoras de empleo formal.

(...)

4. Impulsar, aún más, el uso de la bicicleta, generando mejores condiciones (facilidad de uso, continuidad, seguridad vial y seguridad en general) para su adopción, como medio de transporte, por mujeres, personas mayores, niños y niñas, a través de:

a. La implementación de la Ciclo-Alameda del Medio Milenio y la consolidación de una red de cicloalamedas con la cualificación de la existente Ciclo-Alameda del Porvenir, como ejes articuladores del transporte en bicicleta y otros modos de micromovilidad.

b. Más cicloparqueaderos de uso público y privado y fácilmente accesibles.

c. Cicloinfraestructura adicional a implementar en la ciudad.

Artículo 128. Directrices para el manejo de espacios privados afectos al uso público. Para su configuración se tendrán en cuenta las siguientes directrices:

(...)

4. Se debe garantizar que las personas tengan prioridad de circulación y haya continuidad del nivel de circulación peatonal y para los biciusuarios.

Artículo 151. Red de cicloinfraestructura. Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores. La infraestructura de soporte de esta red se rige bajo el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, Código Nacional de Tránsito, Resolución 160 de 2017 y 3258 de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 152. Red vial. Está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece y se clasifica en:

(...)

4. Enlaces: Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.

Artículo 154. Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial. La red vial debe consolidarse como una red de calles completas a partir de la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. Las intervenciones de calles completas deberán orientarse hacia una distribución modal sostenible del perfil vial, garantizando la consolidación de todas las franjas y cumpliendo con las siguientes condiciones generales:

(...)

2. Franjas de ciclo infraestructura. Son áreas continuas que permiten la circulación de bicicletas, patinetas u otros vehículos de micromovilidad. En condiciones especiales y bajo justificación técnica se podrá considerar una velocidad de hasta 25 km/h, cuando las condiciones de la ciclo infraestructura, seguridad vial y de las zonas adyacentes sean adecuadas. En esta franja está prohibido el tránsito de motocicletas y vehículos automotores.

(...)

4. Franjas vehiculares mixtas. Son áreas continuas que permiten la circulación vehicular, el uso temporal o definitivo para actividades que responden a las necesidades del contexto en el cual se encuentra la calle. Puede estar configurada como carril mixto, preferenciales o compartidos. Debe estar demarcada o segregada a fin de no interferir la circulación peatonal permitiendo el cruce seguro en los puntos de intersección entre todas las mallas.

Puede ser reconfigurada para dar calidad ambiental y embellecer el entorno urbano, como elemento segregación, para la localización de paraderos de transporte público y para estacionamientos para bicicletas y para la micromovilidad en general, para la generación de zonas de permanencia, la renaturalización, la siembra de vegetación, la localización de mobiliario y para el aprovechamiento económico en el marco de las intervenciones para la reconfiguración temporal o permanente del perfil vial o de la calle.

(...)

5. Franja de paisajismo y para la resiliencia urbana. (...)

a. La infraestructura peatonal y cicloinfraestructura. Son contiguas a la franja de circulación peatonal y conforman con esta el andén de la calle. En esta localización se caracteriza por complementar la circulación peatonal y de ciclistas y por generar espacios de permanencia y soporte a la movilidad activa. Según su ancho permite la generación de espacios de permanencia y recreación, con un máximo de endurecimiento del 40%.

(...)

6. Franja de áreas privadas afectas al uso público. Son las áreas de propiedad privada, libre de construcciones dentro de las cuales se encuentran los antejardines, que están comprendidos

entre el paramento de construcción reglamentario y el lindero del predio. Sobre estas áreas se puede realizar la mitigación de impactos urbanísticos, complementando la función de circulación del espacio público para la movilidad y brindando condiciones para la permanencia de personas. Se permite el aprovechamiento económico de acuerdo de conformidad con lo establecido en el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público. De igual forma se permite la localización de estacionamientos para bicicletas y la micromovilidad en general.

Artículo 159. Corredores verdes de transporte público de media capacidad y corredores de baja capacidad.

(...)

Parágrafo 4. Los proyectos de infraestructura de los corredores verdes de alta capacidad, media capacidad y los corredores de baja capacidad deberán incluir intervenciones que permitan su conexión con la red de cicloinfraestructura de la ciudad.

Artículo 160. Condiciones para conformar y consolidar Corredores Verdes.

(...)

Parágrafo 3. En concordancia con los plazos y disposiciones del contenido programático del presente plan, encada Plan Distrital de Desarrollo se deberá definir el listado de los corredores verdes de alta y media capacidad; y de ciclo infraestructura, micromovilidad o proximidad a ejecutar para el periodo de gobierno y se deberá establecer la fuente de financiación y el plazo de ejecución de las intervenciones en estos corredores. Igualmente se deberán prever y financiar el avance en la planeación, construcción y gestión de la red de metro, Regiotrams y cables previstos en el presente Plan.

Artículo 174. Estándares de calidad espacial. Las entidades responsables de la prestación o regulación del respectivo servicio, formularán y adoptarán, en coordinación la Secretaría Distrital de Planeación, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, los estándares de calidad espacial acordes con las necesidades del servicio o conjunto de servicios según su competencia, acotados a las condiciones espaciales producto de la aplicación de la edificabilidad y volumetría prevista para el proyecto que le sean aplicables, los cuales deben ser articulados con las políticas públicas vigentes, y en armonía con las disposiciones contenidas en el presente Plan, garantizando que:

(...)

c. Cicloparqueaderos que garanticen la conectividad desde la calle o el espacio público y que contemplen espacios de parqueo para los sistemas de micro movilidad que emplean las personas

con discapacidad, incluyendo su infraestructura y espacios complementarios tales como vestidores, lockers, acceso a máquina dispensadora de comida o líquidos, servicio de cafetería o punto de hidratación.

Artículo 231. Estrategia de intervención de Manzanas del Cuidado. Una Manzana del Cuidado es un área acotada donde se agrupan y articulan, bajo criterios de proximidad y multifuncionalidad, equipamientos y servicios incluidos principal, pero no exclusivamente, jardines infantiles, colegios, parques, bibliotecas, centros de desarrollo comunitario, centros de salud, hospitales, casas de igualdad de oportunidades, centros de atención a personas mayores y personas con discapacidad y centros de felicidad. Cada Manzana del Cuidado está conformada por un equipamiento ancla y otros equipamientos donde operan y se ofrecen tres tipos básicos de servicios: cuidado a personas cuidadoras (respiro, formación y generación de ingresos), cuidado a niños y niñas, personas con discapacidad y personas mayores (educación, recreación, deporte, cultura, cuidado temporal, cuidado domiciliario y cuidado institucionalizado) y de transformación cultural para erradicar el machismo y promover masculinidades cuidadoras y corresponsables.

La delimitación y localización de manzanas del cuidado obedece a los siguientes criterios:

(...)

4. La necesaria articulación con otras actuaciones y elementos de la red de transporte, e infraestructura para personas bicusuarias.

Artículo 248. Acciones de mitigación de impactos urbanísticos (MU). Las acciones de mitigación están enfocadas en los siguientes principios:

1. Continuidad y fluidez de los modos de movilidad. En donde se deberá garantizar la continuidad funcional de los diferentes modos de movilidad (peatonal, bicicletas, transporte público y privado), a los espacios que desarrollen usos atractores de personas y vehículos.

Artículo 389. Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos. Los estacionamientos en el área urbana de la ciudad deben responder a las necesidades de movilidad sostenible del Distrito Capital y contribuir a consolidar dinámicas que privilegien los desplazamientos peatonales, en vehículos de micromovilidad y en transporte público.

Decreto 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.

Artículo 15. Estrategia “Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito”. Busca posibilitar el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente. Al respecto, la administración distrital deberá implementar corredores verdes de proximidad, rutas circulares de transporte público, expandir la red de cicloinfraestructura, mejorar la calidad de la infraestructura peatonal, expandir la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas e implementar proyectos integrales de renovación urbana como las calles completas y las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), entre otros.

Artículo 44. Percepción ciudadana. Con el fin de obtener información de la ciudadanía que permita la conformación y consolidación de un sistema de movilidad sostenible, seguro y de calidad, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá diseñar e implementar un sistema a través del cual sea posible conocer la satisfacción y necesidades de la ciudadanía respecto a la oferta de servicios e infraestructura de movilidad de Bogotá D.C.

El sistema deberá implementarse dentro de los veinticuatro (24) meses posteriores a la entrada en vigencia del presente decreto y deberá permitir la evaluación de los componentes del sistema de movilidad definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales deben incorporar, como mínimo, el Sistema de Bicicletas Compartidas, el SITP, el servicio de transporte individual - taxi -, la cicloinfraestructura, la infraestructura peatonal, semaforización y señalización, entre otros.

Artículo 79. Integración del SITP con vehículos no motorizados. Una vez el Ministerio de Transporte reglamente la homologación de los vehículos tipo triciclos o tricimóviles, los entes gestores del SITP, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementarán las acciones necesarias para la integración del SITP con el servicio de transporte de pasajeros en vehículos tipo triciclos o tricimóviles. Así mismo, se deberá evaluar la integración del SITP con otros modos de movilidad sostenible, entre ellos, el Sistema de Bicicletas Compartidas.

También de acuerdo con la normatividad distrital vigente se tiene que el Plan Distrital De Desarrollo 2024-2027 Acuerdo 927 de 2024, contiene el programa No 26 Movilidad Sostenible, el cual fue adoptado por el Concejo de Bogotá, este plan articula la política de movilidad con objetivos de sostenibilidad, calidad del aire y reducción de GEI.

Así las cosas, podemos mencionar entre otras normas las siguientes:

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



- Decreto Distrital 555 de 2021 Plan de ordenamiento Territorial (POT), establece lineamientos para la infraestructura de movilidad sostenible, integración regional, intermodalidad y transición energética
- Política Pública de la Bicicleta (Acuerdo 708 de 2018), así mismo, fue formulada y adoptada por la Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, define los principios, objetivos y estrategias para promover el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible.
- Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) Decreto 497 de 2023, de instrumento técnico que operacionaliza las metas del programa 26 en materia de movilidad activa, infraestructura, seguridad vial y descarbonización.

El PMSS establece una visión integral de la movilidad en Bogotá hacia el año 2035, con énfasis en la **intermodalidad** como eje estructurante del sistema de transporte. En él se destacan aspectos relacionados con: Sistema Multimodal Integrado promoviendo un sistema de transporte multimodal, articulado desde la escala regional hasta la local. Se integran modos como: metro, Regiotram, cables aéreos, SITP, bicicleta, caminata y micromovilidad. Así mismo, se destaca la Intermodalidad física y tarifaria, infraestructura para la intermodalidad, articulación con la Región Metropolitana, movilidad activa como componente intermodal.

En consonancia con lo anterior, se relacionan otras normas que han hecho mención del tema y se encuentran vigentes así:

DECRETO DISTRITAL 566 DE 1976	Define el concepto, clasificación y regulación de ciclovías en Bogotá, estableciendo tres categorías según su uso compartido (con peatones, con automotores o exclusivo para bicicletas), determinando su carácter temporal (permanente, transitorio o eventual), otorgándoles prioridad en el tránsito urbano y asignando competencias institucionales para su aprobación e implementación, con el objetivo de formalizar y promover la movilidad sostenible en el Distrito Especial.
DECRETO DISTRITAL 567 DE 1976	Establece la designación de vías específicas como ciclovías en diferentes sectores de Bogotá durante domingos y días festivos, creando circuitos recreativos en El Salitre-Ciudad Universitaria, Olaya-El Tunal, Parque Nacional-Funicular y zona Norte, con implementación efectiva a partir del 20 de junio de 1976, para promover espacios de movilidad alternativa y recreación ciudadana.
ACUERDO DISTRITAL 087 DE 2003	Dicta disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el Distrito

	Capital, que permiten mejorar la movilidad urbana y que tienden a reducir la contaminación y la congestión vial en la ciudad.
<u>ACUERDO DISTRITAL 346 DE 2008</u>	Implementa el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital, otorgando un plazo de 6 meses para que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial.
<u>DECRETO DISTRITAL 596 DE 2014</u>	Adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público. Dicho sistema tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.
<u>DECRETO DISTRITAL 594 DE 2015</u>	Adopta el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas. La población beneficiada de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes de los niveles de preescolar, básica, media y superior; adultos y población en condición de discapacidad que accede al sistema educativo y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, entre los que se encuentran: los conductores, adultos acompañantes, organizaciones públicas y privadas y comunidades aledañas a los centro educativos.
<u>DECRETO DISTRITAL 080 DE 2016</u>	Actualiza y unifica las normas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal. Las disposiciones del presente Decreto se aplican a los diferentes sectores normativos de las Unidades de Planeamiento Zonal y constituyen las normas urbanísticas comunes para la aplicación de sus fichas reglamentarias. En los casos en que los decretos reglamentarios de las UPZ contengan disposiciones en la respectiva materia que le sean contrarias a lo definido en el presente

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



	decreto, prevalecen las disposiciones contenidas en este decreto. Se hace referencia a que por cada dos estacionamientos exigidos (privados y de visitantes) se deberá prever un cupo para estacionamiento de bicicletas.
<u>ACUERDO DISTRITAL 660 DE 2016</u>	Se establece el programa Institucional “Al trabajo en Bici” para la promoción y el uso de la bicicleta. Las entidades distritales deberán en consecuencia, implementar el programa que contenga, entre otros aspectos: la adecuación de los espacios institucionales, el fomento de jornadas y actividades que promuevan este medio de transporte, estímulos para el desplazamiento al trabajo en bicicleta. Igualmente determina, conforme a la Ley 1811 de 2016, los funcionarios que certifiquen haber llegado 30 veces a su lugar de trabajo en bicicleta, recibirán medio día laboral libre remunerado.
<u>ACUERDO DISTRITAL 668 DE 2017</u>	Crea el programa “Parquea tu bici”, que tendrá por objeto el desarrollo de acciones pedagógicas e informativas dirigidas al cumplimiento de las obligaciones legales que recaen sobre los estacionamientos públicos y privados, en materia de los parqueaderos para bicicletas; para tal efecto, se establecen competencias para las entidades distritales. Igualmente se institucionaliza la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.
<u>ACUERDO DISTRITAL 674 DE 2017</u>	Se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá D.C., para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el distrito capital.
<u>ACUERDO DISTRITAL 708 DE 2018</u>	Establece los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, con el fin de garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir la bicicleta como medio de transporte.
<u>DECRETO DISTRITAL 790 DE 2018</u>	Reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 “Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital”. En el marco de la estrategia de seguridad en contra del hurto de bicicletas y delitos derivados, se hace necesario reglamentar el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas, como mecanismo para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, que facilite

	realizar denuncias sobre hurtos de bicicletas y que brinde información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta en el Distrito Capital, con el propósito de identificar las zonas inseguras y las de mayor accidentalidad vial de la ciudad. En cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, entidad que contará con un término máximo de seis (6) meses a partir de la vigencia del presente decreto para implementar el Registro Bici Bogotá, entregará de manera gratuita por cada bicicleta, el dispositivo de identificación marcado con un serial de registro y realizará jornadas de registro y marcación dirigidas a la ciudadanía en espacios con gran aglomeración de ciclistas. Así mismo buscará generar sinergias con el sector privado para que desde allí se invite a usar el Registro Bici Bogotá.
DECRETO DISTRITAL 037 DE 2019	Establece lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenibles – PIMS, de las entidades del nivel central, descentralizado y de las localidades del Distrito, con el fin de agrupar un conjunto de estrategias de movilidad que fomenten la movilidad sostenible.
DECRETO DISTRITAL 495 DE 2019	Crea en cada una de las veinte (20) localidades de Bogotá un Consejo Local de la Bicicleta, instancias de participación ciudadana, las cuales funcionarán como órganos asesores y consultivos de la administración local, en relación con la Política Pública de la Bicicleta, así como la formulación y seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas que se desarrollen en la localidad, relacionados con el uso de la bicicleta.
RESOLUCIÓN DISTRITAL 750 DE 2020	Crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá “La Bici nos Mueve con Seguridad”.
DECRETO DISTRITAL 036 DE 2023	Establece medidas para la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá D.C. prohibiendo la circulación de estos el primer jueves del mes de febrero de todos los años, en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 9:00 p.m. con algunas excepciones, precisando que la administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, adelantará la divulgación del presente decreto a través de diferentes medios de comunicación y generarán acciones para fomentar el uso de los medios de transporte no motorizados y el transporte público durante dicha jornada.

<u>ACUERDO DISTRITAL 919</u> <u>DE 2023</u>	Busca incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte en las empresas privadas, buscando evitar y reducir los niveles de contaminación atmosférica, emisión de gases de efecto invernadero y la congestión en Bogotá
--	--


Fuente Régimen Legal de Bogotá.

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.

Es importante mencionar que, el IDU es la entidad a cargo de ejecutar la meta del PDD relacionada con la implementación de 5.000 nuevos cupos para las TransMibicis, adicionalmente, las mejoras y mantenimiento en la infraestructura de las ciclorrutas, está a cargo de la entidad en mención; en este sentido, la información solicitada debe ser dada por el IDU, teniendo en cuenta sus competencias.

En los anteriores términos, se da respuesta a la petición del asunto.

Atentamente,

 Firmado Electrónicamente
02/07/2025 21:32:10
Por: Pedro Mauricio
Gutiérrez Rodríguez

Pedro Mauricio Gutierrez Rodriguez
Gerente General (E)

Anexo: 1 Archivo según lo enunciado
Proyectó: Adriana Pinilla - Subgerencia Jurídica
Jimmy Rico – Camilo Baptista - Dirección Técnica de Seguridad
Michelle Angarita Cortiñas – Dirección Técnica de Infraestructura
Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Daniel Sánchez M – Gerencia General
Revisó: Adriana Pinilla - Subgerencia Jurídica
Zayda Lombana - Dirección Técnica de Seguridad
Martha Gómez – Dirección Técnica de Infraestructura
Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Xiomara Romero – Gerencia General
Alejandro Beltrán – Gerencia General
Aprobó: Natalia Tinjaca Mora – Directora Técnica de Seguridad
Camilo Forero - Subgerente Jurídico
Carmen Yanneth Rosales Suarez – Directora Técnica de Infraestructura
Candelaria Gonzalez - Subgerente Técnica y de Servicios
Código: 801

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



25
AÑOS
TRANSMILENIO S.A.

