



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510008468751

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., julio 24 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA,**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)-[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 25-07-2025 09:12:11

2025ER20297 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL MOVILIDAD/#CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 873 -2025

OBS: ---

**REF:** Respuesta Proposición 873 -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. A la fecha ¿Cuál es el estado de ciclorrutas de la zona urbana de la ciudad? Sírvase discriminar por localidad y categorías.**

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 980 de 1997<sup>1</sup>, el Acuerdo Distrital 2 de 1999<sup>2</sup> y el Acuerdo Distrital 1 de 2009<sup>3</sup>, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en el marco de sus competencias es la entidad encargada de la información de inventario y estado de la cicloinfraestructura de la ciudad, la cual se encuentra publicada en el siguiente enlace de su página web:

- <https://experience.arcgis.com/experience/4e0d122a952e4e9e8c06b3e823f3ab5e/p/age/EPInventario/>

Sumado a lo anterior, la SDM en el marco de lo establecido en el plan de acción de la política pública de la bicicleta, dispone un diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura a partir de los resultados del proceso de percepción de comodidad y estado de señalización e infraestructura.

<sup>1</sup> "Por el cual se distribuyen algunos negocios y asuntos de la Secretaría de Obras Públicas al Instituto de Desarrollo Urbano". Mantener actualizado el inventario sobre el estado de las vías, parques, puentes peatonales y vehiculares y suministrar la información al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, las Localidades y organismos oficiales que la requieran.

<sup>2</sup> Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.

<sup>3</sup> "Por el cual se expiden los Estatutos del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU". El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) entre sus funciones generales debe: "... g) Actualizar y administrar el sistema de información de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público Construido, definidos en el POT."

*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.



Dicho diagnóstico es el resultado de un proceso que se lleva a cabo mediante la utilización de un formulario creado en la web que permite al ciclista evaluador diligenciar su percepción sobre la demarcación, señalización vertical, dispositivo de regulación, fallas de pavimento o daños en infraestructura (rampas y tapas de servicio público) y obstáculos durante su circulación (Ventas informales, elementos arbóreos por falta de poda, vehículos mal parqueados, basuras entre otros) que considera en deterioro o no le permite transitar de forma segura y cómoda sobre la cicloinfraestructura existente.

El resultado del último diagnóstico realizado en febrero de 2025, producto de la captura de información en campo y su procesamiento espacial utilizando métodos estadísticos, indica lo siguiente:

**Tabla 1. Percepción de estado señalización por parte del ciclista evaluador**

Localidad/Estado	Bueno Km	Malo Km	Regular Km	Total general Km
Antonio Nariño	4,585	0	0,533	5,118
Barrios Unidos	29,728	2,346	6,962	39,036
Bosa	31,844	0,885	6,222	38,951
Chapinero	22,95	0,796	4,616	28,362
Ciudad Bolívar	10,672	1,648	2,826	15,146
Engativá	49,494	6,065	15,988	71,547
Fontibón	20,531	1,247	9,053	30,831
Kennedy	72,897	5,947	16,797	95,641
La candelaria	4,118	0	0,064	4,182
Los Mártires	10,315	0	0,63	10,945
Puente Aranda	28,601	0,254	3,352	32,207
Rafael Uribe Uribe	3,52	0	0,696	4,216
San Cristóbal	9,475	0	0,781	10,256
Santa fe	25,208	0,101	4,645	29,954
Suba	84,243	4,724	16,095	105,062
Teusaquillo	42,808	2,093	7,6	52,501
Tunjuelito	14,559	0,559	3,369	18,487
Usaquén	48,773	3,368	9,426	61,567
Usme	5,843	0,159	1,057	7,059



Localidad/Estado	Bueno Km	Malo Km	Regular Km	Total general Km
Antonio Nariño	4,585	0	0,533	5,118
<b>Total general Km</b>	<b>520,164</b>	<b>30,192</b>	<b>110,712</b>	<b>661,068</b>

**Fuente: SDM, febrero 2025**

**Tabla 2. Percepción de estado Infraestructura por parte del ciclista**

Localidad/Estado	Bueno Km	Malo Km	Regular Km	Total general Km
Antonio Nariño	4,619	0	0,499	5,118
Barrios Unidos	30,046	3,274	5,716	39,036
Bosa	35,399	0,276	3,276	38,951
Chapinero	19,56	1,204	7,598	28,362
Ciudad Bolívar	10,04	2,317	2,789	15,146
Engativá	50,435	6,233	14,879	71,547
Fontibón	24,369	1,722	4,74	30,831
Kennedy	77,044	4,636	13,961	95,641
La candelaria	3,237	0,467	0,478	4,182
Los Mártires	9,327	0,188	1,43	10,945
Puente Aranda	29,168	0,489	2,55	32,207
Rafael Uribe Uribe	2,759	0,413	1,044	4,216
San Cristóbal	7,496	0,311	2,449	10,256
Santa fe	23,951	1,234	4,769	29,954
Suba	84,913	4,321	15,828	105,062
Teusaquillo	41,864	2,965	7,672	52,501
Tunjuelito	13,751	1,073	3,663	18,487
Usaquén	50,952	3,343	7,272	61,567
Usme	5,738	0	1,321	7,059
<b>Total general Km</b>	<b>524,668</b>	<b>34,466</b>	<b>101,934</b>	<b>661,068</b>

**Fuente: SDM, febrero 2025**



**Tabla 3. Percepción de Comodidad por parte del ciclista**

Localidad/Clasificación	Comodidad Km	Incomodidad Km	Total general Km
Antonio Nariño	4,091	1,027	5,118
Barrios Unidos	24,984	14,052	39,036
Bosa	29,382	9,569	38,951
Chapinero	16,762	11,6	28,362
Ciudad Bolívar	8,64	6,506	15,146
Engativá	40,831	30,716	71,547
Fontibón	20,167	10,664	30,831
Kennedy	67,846	27,795	95,641
La candelaria	2,45	1,732	4,182
Los Mártires	8,34	2,605	10,945
Puente Aranda	26,537	5,67	32,207
Rafael Uribe Uribe	2,134	2,082	4,216
San Cristóbal	6,652	3,604	10,256
Santa fe	21,183	8,771	29,954
Suba	71,728	33,334	105,062
Teusaquillo	35,511	16,99	52,501
Tunjuelito	11,352	7,135	18,487
Usaquén	44,918	16,649	61,567
Usme	4,55	2,509	7,059
<b>Total general Km</b>	<b>448,058</b>	<b>213,01</b>	<b>661,068</b>

**Fuente: SDM, febrero 2025**

**2. ¿Qué acciones se han desarrollado para la conservación de las ciclorrutas en Bogotá, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Se solicita discriminar la información por localidad, tipo de acción realizada, así como el presupuesto asignado y ejecutado por cada vigencia.**

La conservación de la infraestructura de ciclorrutas, de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de*

4

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





*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 finalmente por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) se 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 se estipulan las funciones de la UAERMV así: *“...La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad. 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 conservación y/o mantenimiento de cicloinfraestructura.

Ahora bien, en lo que respecta a la SDM, enmarca parte de su labor en el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Distrital de Desarrollo 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.



En ese sentido, el proceso de señalización de la ciudad durante la vigencia 2020-2024 se realizó a través de 7 contratos integrales de obra, los cuales enmarcaron su trabajo en el cumplimiento de once (11) metas establecidas para el proyecto 7587 del PDD 2020-2024 *“Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá”*. A continuación, en la siguiente tabla se presenta un resumen con la información presupuestal de dichos contratos de obra y la interventoría respectiva:

**Tabla No 4. Información Contratos de Obra e Interventoría (ejecutados entre 2020 y 2024)**

PROCESO	ZONA NORTE	ZONA ORIENTE-NORTE	ZONA OCCIDENTE-NORTE	ZONA CENTRO-NORTE	ZONA CENTRO-SUR	ZONA SUR-ORIENTE	ZONA SUR-OCCIDENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	LICITACIÓN PÚBLICA SDM-LP-033-2021						
OBJETO	“REALIZAR LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”.						
	<b>PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO: \$124.803.268.450</b>						
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$14.999.038.33 7	\$17.829.038.350	\$17.829.038.350	\$17.829.038.35 0	\$17.829.038.35 0	\$17.829.038.350	\$17.829.038.35 0
NÚMERO DEL CONTRATO	2021-2569	2021-2020	2021-2021	2021-2022	2021-2023	2021-2024	2021-2025
EMPRESA CONTRATISTA	UNIÓN TEMPORAL SEÑALIZANDO BOGOTÁ	CONSORCIO MYSV OINCO	CONSORCIO SEÑALVIAL	UT SEÑALIZANDO BOGOTÁ 2023	CONSORCIO SEÑALIZACIONES UNIDAS	CONSORCIO SEÑALIZANDO GC	CONSORCIO SEÑALIZACIÓN VIAL BOGOTÁ
CONTRATO DE INTERVENTORÍA (Concurso de méritos SDM-CMA-039-2021)	2021-2012 JOYCO S.A.S	2021-2013 CONSORCIO SV BOGOTÁ	2021-2014 CONSORCIO SEGURIDAD VIAL PROCEL 2021	2021-2015 CONSORCIO INTER MOVILIDAD	2021-2016 HMV PROYECTOS	2021-2017 MAB INGENIERIA DE VALOR S. A	2021-2018 CONSORCIO DCB SEGURIDAD VIAL 2021

**Fuente: Subdirección de Señalización**

Particularmente las acciones desarrolladas en cicloinfraestructura se presentan en las metas 10 y 11: *“10. Implementar 56 Km de ciclorruta en calzada”* y *“11. Realizar el mantenimiento a 75 Km de ciclo-infraestructura”*, respectivamente. A continuación, se presenta la magnitud ejecutada para cada meta durante la vigencia 2020-2024 (a corte 31 de mayo de 2024).



**Tabla No 5. Meta. 10 .Implementar 56 km de ciclorruta en calzada**

	Año	Magnitud Ejecutada
10. Implementar 56 km de ciclorruta en calzada	2020	25,16
	2021	16,42
	2022	7
	2023	7,42
	2024	-
	<b>Total meta</b>	<b>56</b>

**Fuente: Programación y seguimiento al Plan Operativo Anual de Proyectos de Inversión - POA - Corte Mayo 2024.**

**Tabla No 6. Meta No 11 Realizar el mantenimiento a 75 Km de Ciclo infraestructura**

	Año	Magnitud Ejecutada
Meta No 11 Realizar el mantenimiento a 75 Km de ciclo infraestructura.	2020	4,99
	2021	3,66
	2022	17
	2023	49,35
	2024	-
	<b>Total meta</b>	<b>75</b>

**Fuente: Programación y seguimiento al Plan Operativo Anual de Proyectos de Inversión - POA - Corte Mayo 2024.**



Es importante señalar que las acciones de señalización que se adelantaron a través de los contratos previamente indicados, se desarrollaron en todas las localidades del distrito. No obstante, las acciones de implementación y/o mantenimiento de cicloinfraestructura se concentraron principalmente en las localidades de Usaquén, Suba, Fontibón, Kennedy, Engativá, Chapinero, Usme, Barrios Unidos, Bosa, Tunjuelito, Teusaquillo, Antonio Nariño, San Cristóbal, Santafé y Puente Aranda.

A partir de junio de 2024, y lo que va corrido de la actual vigencia 2025, se ha adelantado la implementación de 1.46 Km de nueva cicloinfraestructura (localidad de Barrios Unidos), y 10,41 Km de mantenimiento en ciclorruta ejecutada principalmente en las localidades de Usaquén, Suba, Mártires, Barrios Unidos y San Cristóbal. Es importante señalar que las acciones de implementación y mantenimiento de señalización en cicloinfraestructura que actualmente adelanta la SDM se está realizando a través de los contratos de obra de señalización vial adjudicados mediante licitación de obra pública SDM-LP-95-2024 que tienen por objeto “REALIZAR LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.” distribuidos en siete zonas de la ciudad y desarrollan actividades de señalización vial integral en todas las localidades del distrito.

**3. ¿Cuál es el balance en las acciones para la ampliación de la Red de ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase informar el presupuesto asignado y ejecutado por año.**

Entre 2020 y marzo de 2025, el Sector Movilidad ejecutó un plan integral para la expansión y conservación de la cicloinfraestructura en Bogotá. El resultado principal fue la construcción de 107 km de nuevas ciclorrutas en corredores estratégicos. A este esfuerzo de expansión se suma un robusto programa de mantenimiento que abarca 266,23 km de la red existente. Adicionalmente, se aseguró la continuidad del crecimiento con 159 km ya contratados o en fase de estudios y diseño, demostrando un compromiso sólido con la movilidad sostenible.

A continuación se relaciona la ejecución presupuestal para cada una de las vigencias:

**Tabla 7. Ejecución Presupuestal en cicloinfraestructura (Sector Movilidad)**  
**Cifras en millones de pesos**





PDD	Código Entidad	Nombre Entidad	Código Meta PDD	Descripción Meta PDD	Ejecución pta 2020	Ejecución pta 2021	Ejecución pta 2022
UNCSA	113	Secretaría Distrital de Movilidad	377	Conservar 190 km. de cicloinfraestructura	110	708	257
UNCSA	204	Instituto de Desarrollo Urbano	377	Conservar 190 km. de cicloinfraestructura	250	57.936	49.907
UNCSA	227	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	377	Conservar 190 km. de cicloinfraestructura	303	12.571	10.926
UNCSA	113	Secretaría Distrital de Movilidad	381	Construir 280 km. de cicloinfraestructura	118	207	683
UNCSA	204	Instituto de Desarrollo Urbano	381	Construir 280 km. de cicloinfraestructura	25.501	5.112	14.654
BCS	204	Instituto de Desarrollo Urbano	2201	Conservar 142 Kilómetro(s) lineales de la red de cicloinfraestructura	0	0	0
BCS	227	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	2201	Conservar 142 Kilómetro(s) lineales de la red de cicloinfraestructura	0	0	0
BCS	113	Secretaría Distrital de Movilidad	2203	Construir 59 Kilómetro(s) lineales de la	0	0	0



				red de cicloinfraestruc- tura			
BCS	204	Instituto de Desarrollo Urbano	2203	Construir 59 Kilómetro(s) lineales de la red de cicloinfraestruc- tura	0	0	0
Total					26.281	76.534	76.428

Fuente: Informes SEGPLAN

**4. Durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025 ¿Qué inconvenientes se han presentado en la ejecución de proyectos de ciclorrutas con otros proyectos de infraestructura vial? Sírvase informar las medidas han tomado al respecto.**

Los proyectos de infraestructura de la Ciudad, pasan por diferentes etapas (idea, prefactibilidad, factibilidad, estudios y diseños, construcción) como parte del proceso de maduración de los mismos.

En este sentido, más que inconvenientes, se encuentran armonizaciones técnicas, prediales y presupuestales de cada proyecto en particular, que se resuelven en la medida en que se van desarrollando las etapas de maduración.

A continuación se citan algunos ejemplos de estas situaciones:

- Armonización de la ciclorruta Pedro León Trabuchy con el proyecto de Regiotram de Occidente, dadas las diferentes temporalidades de los proyectos y la etapa de maduración de cada uno.
- Corredor séptima entre Cl 32 y Cl 99 (incluyendo su infraestructura bici) cuya construcción fue desplazada en el tiempo debido a la simultaneidad de las obras en la Avenida Caracas (Línea uno del Metro De Bogotá) y Troncal Avenida 68 y el efecto de esa simultaneidad en la congestión del borde oriental de la ciudad.



- Ciclorrutas de las troncales en construcción AK 68, Avenida Ciudad de Cali que por las dinámicas contractuales se entregan de manera parcial y logran sus conexiones temporales a través de planes de manejo de tráfico hasta tanto se culminen las obras.
- Cicloalameda Medio Milenio, cuya continuidad dependerá de los procesos legales y contractuales que tiene el IDU sobre el corredor.
- Techos presupuestales asociados a los proyectos de bicicleta indicados en el Artículo 300 del Acuerdo 927 de 2024 - Plan Distrital de Desarrollo.

**5. ¿Cuántas quejas se han recibido por el estado de las ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase informar por localidad, año, motivo, y estado del trámite.**

De acuerdo con la misionalidad de la SDM, las solicitudes relacionadas respecto con la señalización vial son atendidas a través de los diferentes requerimientos allegados por la ciudadanía, así como mediante las observaciones efectuadas por las interventorías asignadas a cada zona, en el marco de la ejecución de los contratos vigentes. Dichas observaciones incluyen, entre otros aspectos, la evaluación del estado de la señalización en ciclorrutas.

En este sentido, cuando se detectan situaciones de señalización inadecuada o deteriorada, se programan actividades de reposición, ajuste o mantenimiento, priorizando la seguridad vial y atendiendo a las condiciones operativas del entorno. Estas acciones se desarrollan conforme a lo establecido en la Resolución 20243040045005 de 2024, por medio de la cual se adopta el Manual de Señalización Vial, y en cumplimiento de la normatividad vigente aplicable, por lo tanto, se relaciona un cuadro con las solicitudes atendidas para los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025.

**Tabla 8 Solicitudes atendidas en las vigencias 2020- 2024 y 2025.**

AÑO	CANTIDAD
2020	4221
2021	6713
2022	7458
2023	8052
2024	7796
2025	3489



**Fuente: Base de datos - V2 Conceptos en materia de señalización - Subdirección de Señalización.**

**6. ¿Qué acciones interinstitucionales se han desarrollado para el reforzamiento de las medidas de seguridad en ciclorrutas, durante las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y lo corrido de 2025? Sírvase discriminar por año, acción, y resultado.**

De acuerdo a la misionalidad de la SDM las acciones desarrolladas se enfocan en la seguridad vial de todos y cada uno de los actores viales, en ese sentido se detalla lo siguiente:

La Administración Distrital adelantó la formulación de la **Política Pública de la Bicicleta**, la cual fue adoptada mediante el Documento CONPES D.C. 15 de 2021 "Política Pública de la Bicicleta 2021-2039". Esta política establece los lineamientos y objetivos estratégicos para el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad durante un periodo de 18 años. Dentro de esta se cuenta con dos productos a cargo de la SDM en su plan de acción enfocados directamente a la Seguridad vial de los Ciclistas:

- **2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá.** Este lineamiento de **"Planificación, evaluación y diseño de ciclo-infraestructura"** cuenta con un procedimiento que establece el seguimiento dos veces al año, en el primer y tercer trimestre del año, mediante el cual se evalúa la implementación del lineamiento para la correcta planificación de los corredores e infraestructuras destinadas para ciclistas, incentivando el uso apropiado de las mismas por parte de los usuarios de este modo.
- **2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre las normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas** mediante el cual se desarrollan acciones dirigidas a actores viales en el rol de ciclistas y su objetivo es generar conciencia de los diversos participantes sobre las normas y conductas relacionadas con la seguridad vial de los ciclistas. De esta manera, además de promover hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en las vías, se busca impulsar la seguridad vial, fomentar la cultura ciudadana, promover la sana convivencia y el óptimo aprovechamiento del espacio público.

Entre las acciones que desarrolla la SDM se tienen las siguientes:

- **Acciones en vía con ciclistas:** Promoción del cumplimiento de la normatividad, el uso adecuado de elementos de protección y la identificación de riesgos. Además, se destacan aspectos asociados con el uso de la cicloinfraestructura.
- **Bicipensante:** 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.
- **Juegos de gran formato- Tablero cultura bici:** 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.
- **Juegos de gran formato- 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.
- **Módulo seguridad vial ciclistas:** Espacio de capacitación que busca 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.
- **Puntos ciegos:** Jornadas pedagógicas con buses del SITP y vehículos de carga para identificar puntos ciegos y reconocer el grado de vulnerabilidad de los actores viales, particularmente de los ciclistas.
- **Mensajes por la vía:** Acción de sensibilización dirigida a ciclistas, desarrollada en intersecciones semaforicas, con el propósito de recordar medidas de protección y autocuidado, como el respeto por la distancia de seguridad.
- **Sketches Teatrales:** Experiencias lúdico artísticas que buscan sensibilizar a los diversos actores viales, incluidos peatones, conductores y ciclistas sobre la importancia de tomar decisiones seguras al movilizarse por la ciudad. Asimismo, promueve el autocuidado, el cuidado de los demás y el uso adecuado de los elementos de protección personal.

En ese sentido, se detallan las acciones realizadas en los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 con ciclistas:

**Tabla 9. Acciones en vía con ciclistas entre 2020 y 2025**

AÑO	TIPO DE ACCIÓN	# ACCIONES	# PERSONAS
-----	----------------	------------	------------



2020	ACCIONES EN VÍA CON CICLISTAS	186	20810
2021		194	17363
2022		179	14093
2023		247	24877
2024		139	13635

**Fuente: elaboración propia OACCM - SDM**

Adicionalmente, el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. En este sentido, el PDSV no detalla acciones específicas por cada actor vial, debido a su transversalidad, establece proyectos que dan prioridad hacia los usuarios de la vía más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) y los puntos críticos donde se presenta mayor siniestralidad; considerando que su objetivo general es "Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente".

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, establecido mediante Decreto Distrital 494 de 2023, adopta los enfoques de visión cero y enfoque de sistema seguro, por lo que estructura su intervención mediante ocho ejes estratégicos que enmarcan las acciones para la reducción de la siniestralidad vial en el distrito, estos ejes son:

1. Velocidades seguras.
2. Infraestructura vial segura
3. vehículos seguros
4. Cultura para la movilidad
5. Cumplimiento de normas
6. Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales
7. Gobernanza



## 8. Gestión de conocimiento.

Estos ejes orientan la implementación del Plan y para ello se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de actividades o proyectos por parte de cada una de las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV) y de acuerdo al Plan de Acción acordado para la vigencia, esto incluye a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), a las entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la CISV<sup>4</sup>.

Ahora bien, para conocer los avances de cada uno de los proyectos y actividades listados en su avance trimestral, le invitamos a consultar los reportes trimestrales del seguimiento de los proyectos que adelanta la Oficina de Seguridad Vial en el marco del PDSV 2023 - 2032 a la fecha, allí podrá identificar su implementación. A estos reportes se puede acceder ingresando a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigiéndose a la pestaña de 'transparencia y acceso a la información', posteriormente a la sección 9.1 de 'Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones' hacer clic en 'instancias de coordinación' y allí dirigirse a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, a la opción de 'actas y anexos'. Allí podrá señalar los años 2024 y 2025 y encontrar los reportes trimestrales. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace

- [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,effectuar%20el%20seguimiento%20a%20la](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,effectuar%20el%20seguimiento%20a%20la)<sup>5</sup>.

Adicionalmente, la SDM participa mensualmente en la “Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’”. Es una instancia de seguimiento del cumplimiento y evaluación de las acciones adelantadas en los componentes de seguridad para los ciclistas en el Distrito “la bici nos mueve con seguridad”, reglamentada a través de la Resolución conjunta 750 de 2020 “Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’” y por el Decreto 294 de 2021 “Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.

<sup>4</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) “Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)”.

<sup>5</sup> También puede seguir la siguiente ruta en la página web de la SDM -> transparencia y acceso a la información -> 9. Obligación de reporte de información -> 9.1 Instancias de Coordinación -> Comisión Intersectorial de Seguridad Vial -> Actas y Anexos.





La secretaría técnica es realizada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la SDM participa como miembro permanente de la Mesa Técnica de Monitoreo, a través del subdirector de la Bicicleta y el Peatón o el/los delegados(s) asignado(s), conforme al Art. 3o de la Resolución conjunta 750 de 2020.

La Mesa Técnica se reúne con una periodicidad mínima de una vez al mes y es convocada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. No obstante, puede ser convocada de manera extraordinaria, si las circunstancias lo ameritan. Las sesiones pueden ser virtuales o presenciales a consideración de la Secretaría Técnica.

En esta instancia técnica se proponen estrategias, programas o proyectos encaminados a garantizar la seguridad ciudadana de la comunidad ciclista, se evalúan las acciones conjuntas realizadas por las entidades involucradas para prevenir los delitos contra la comunidad ciclista, se presentan los resultados de Registro Bici Bogotá y se presentan las actividades y jornadas de mayor relevancia programadas para coordinar los apoyos requeridos entre las entidades.

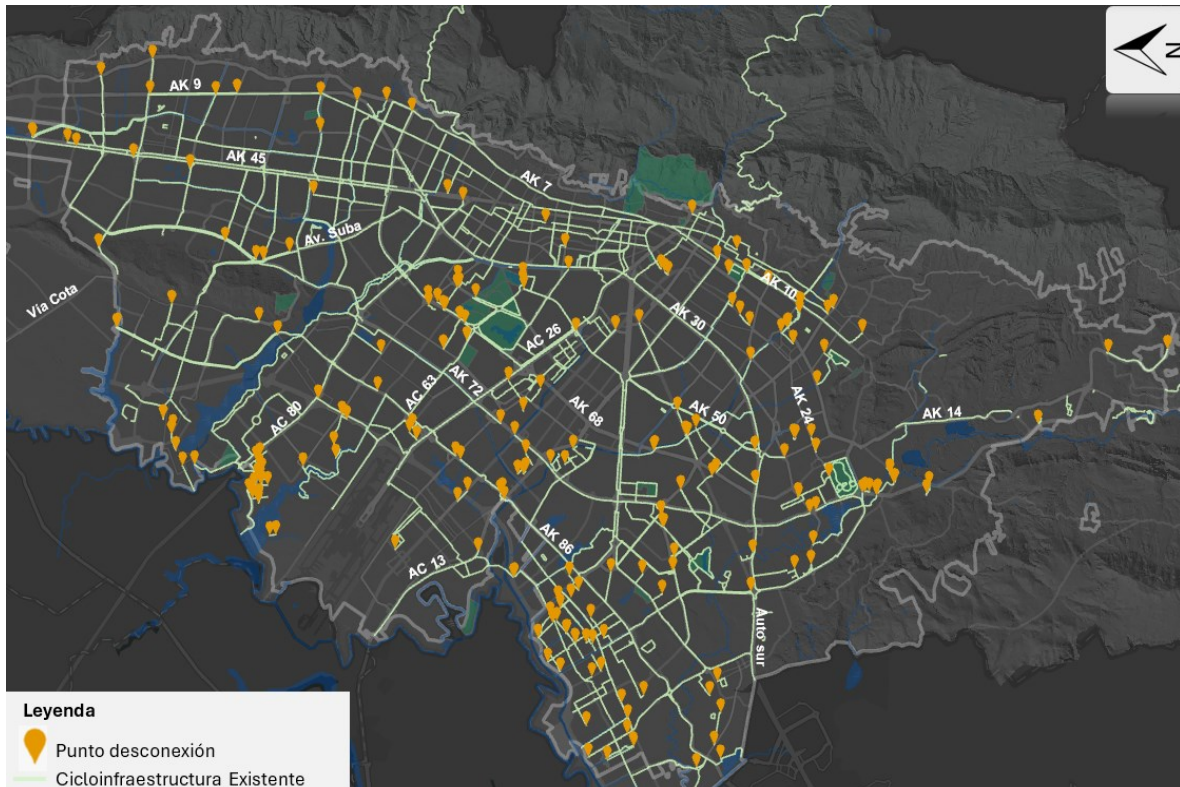
Adicionalmente, se realiza el reporte y el seguimiento de los diferentes temas de abordaje con los delegados de las dependencias de la SDM, consolidando mensualmente las acciones que desde cada una de las dependencias se realizan para garantizar y apoyar la seguridad de los y las ciclistas de la ciudad, relacionadas con acciones pedagógicas dirigidas a ciclistas, estrategias de seguridad vial a ciclistas, información de siniestralidad de ciclistas, relacionadas con Gestión en Vía para la mejora de la movilidad y seguridad vial de los diferentes actores incluidos los más vulnerables, campañas de prevención vial dirigidas a usuarios de bicicleta, la información de construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura del Distrito y el registro de bicicletas.

**7. ¿Qué diagnóstico técnico tiene la administración sobre la conectividad, continuidad y funcionalidad de la red de ciclorrutas en la ciudad? Sírvase informar cuántos kilómetros de ciclorruta se encuentran interrumpidos o desconectados de la red troncal, y qué acciones se han programado para mejorar la integración funcional de la infraestructura ciclista entre localidades y con otros modos de transporte.**

La Secretaría de Movilidad (SDM), con base en análisis espaciales realizados a partir del inventario suministrado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y complementados con observaciones en campo, elaboró un diagnóstico sobre la conectividad y continuidad de la red de cicloinfraestructura de la ciudad, a saber:



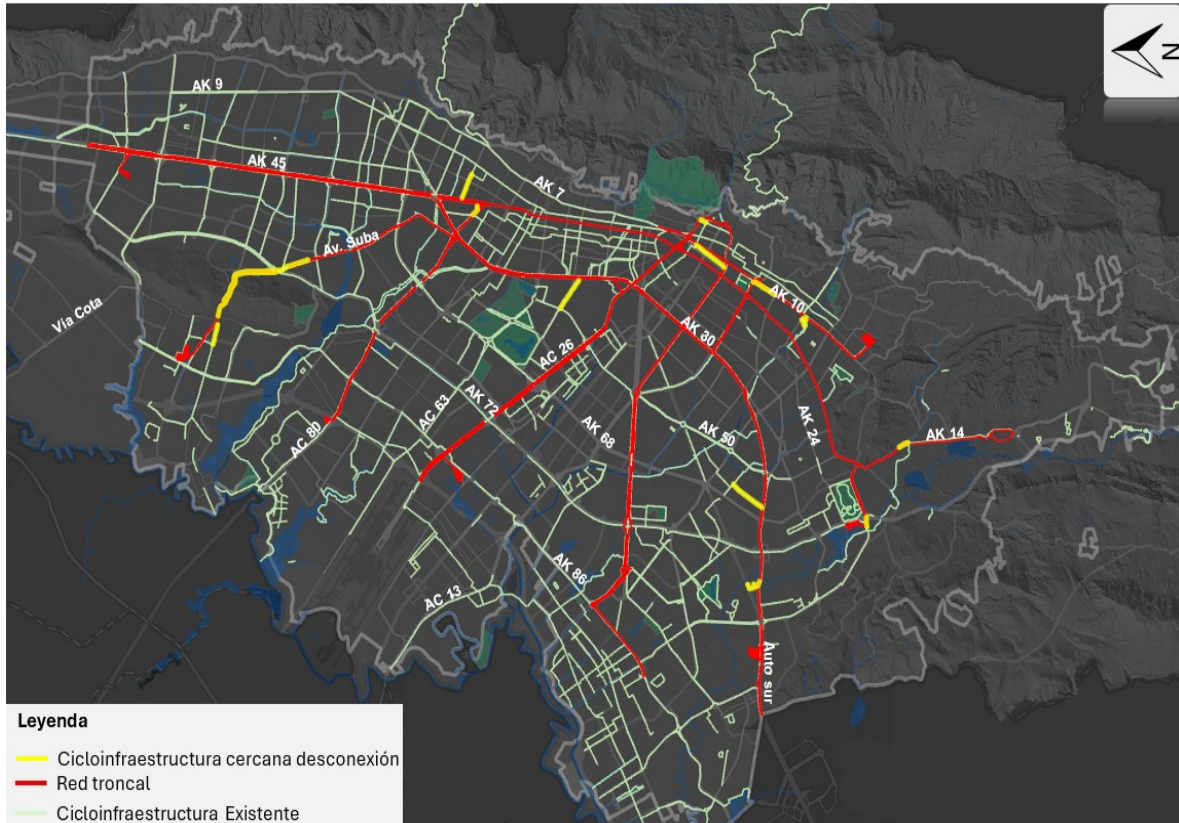
**Imagen 1. Puntos con desconexión en red de cicloinfraestructura**



**Fuente: SDM con insumos IDU-ESRI**

Como resultado del ejercicio mencionado, se identificaron aproximadamente 13 kilómetros de tramos en los que se presenta una desconexión dentro de la red de cicloinfraestructura. Estos tramos se ubican en las cercanías o dentro de corredores viales definidos como troncales por la ciudad. Las ubicaciones específicas pueden visualizarse en la siguiente imagen.

**Imagen 2. kilómetros de red de cicloinfraestructura afectados por desconexión**



**Fuente: SDM con insumos IDU-ESRI**

Las acciones para el mejoramiento de la red de cicloinfraestructura están fundamentadas y programadas con el propósito de garantizar la conectividad con la red de ciclorrutas existente, así como la seguridad, comodidad y usabilidad para los ciclistas en diferentes localidades de la ciudad. Para ello, se toman como base los lineamientos establecidos en los siguientes instrumentos de planeación:

- **Plan de Ordenamiento Territorial (POT):** establece, a nivel indicativo, los trazados proyectados para la implementación de nuevas ciclorrutas en la ciudad.
- **Programas Integrales de Proximidad (PIP):** elaborados por las Unidades de Planeamiento Local (UPL), presentan de manera indicativa la red de ciclorrutas proyectada a nivel zonal.



- **Actuaciones Estratégicas (AE):** intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales definidos, donde confluyen proyectos o estrategias de intervención para materializar el modelo de ocupación territorial
- **Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” 2024–2027**, compilado en el Acuerdo Distrital 927 de 2024, que contiene la priorización de los proyectos de infraestructura de movilidad.

Asimismo, para la ejecución y priorización de estas acciones, se consideran criterios como la **disponibilidad presupuestal** y la **evaluación técnica** en aspectos de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, entre otros.

**8. ¿Qué información dispone la administración sobre el nivel de uso de las ciclorrutas durante el periodo 2020–2025? Sírvase informar si se han realizado aforos, conteos ciclistas o estudios de demanda, y discriminar los datos disponibles por año, tramo o localidad. ¿Qué criterios de accesibilidad universal y enfoque diferencial (género, discapacidad, niños, personas mayores) se han tenido en cuenta en el diseño y adecuación de ciclorrutas entre 2020 y 2025?**

La Secretaría Distrital de Movilidad realizó estudios de volúmenes de bicicletas durante las vigencias 2020, 2021, 2022 y 2024 en los corredores de: Autopista Sur, Avenida de las Américas, Avenida Suba, Avenida Calle 13, Avenida Calle 80, Carrera Séptima, Carrera 9, Avenida Primero de Mayo, Carrera 68, Avenida Caracas, Avenida Calle 72, Avenida Calle 68 y la Ciclo-Alameda Medio Milenio (CAMM).

Los aforos se realizaron en los períodos pico de la mañana (6:00 - 8:00) y tarde (17:00 - 19:00), los datos presentados están discriminados por cada corredor antes mencionado, por cada uno de los periodos.

Los datos los puede consultar en los anexos de la proposición.

Además, a partir de 2021 dispone un visor de volúmenes; una herramienta que registra cuántos ciclistas transitan por tramos específicos de la red en diferentes momentos del día, lo cual facilita la medición del uso real de la infraestructura. Para conocer más a detalle información se puede ingresar al siguiente link de consulta. [Visor de volúmenes \(mapa de nodos\) | Observatorio de Movilidad de Bogotá](#)

En relación con los criterios de accesibilidad universal y enfoque diferencial aplicados para el diseño y adecuación de ciclorrutas, la planificación e implementación de la infraestructura ciclista se realiza con base en los instrumentos de planeación vigentes y en el marco



normativo y técnico definido por el Distrito. En ese sentido, estos documentos son fundamentales en la definición, estructuración y consolidación de la red de cicloinfraestructura de la ciudad y son los que se enlistan 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.

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 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 ciclorutas que tengan un alto potencial de atracción de viajes y de transformación del espacio público, con criterios

20

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





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 advierte sobre posibles interferencias con vehículos, peatones u otros elementos del espacio público.

Finalmente, el distrito con el propósito de transformar las calles en espacios más seguros, accesibles y agradables para todos, aplica algunos de los criterios de diseño contenidos en la Guía Global de Diseño de Calles y en la Guía de Diseño de Calles para la Niñez.

Conforme a lo anterior, la Administración Distrital, busca consolidar una red segura, continua y coherente, que responda al contexto urbano, las condiciones técnicas y la demanda ciclista, minimizando interferencias con peatones y otros actores viales.

### **9. ¿Cuántos kilómetros de ciclorrutas cuentan con señalización táctil, iluminación adecuada y condiciones de seguridad suficientes para su uso por parte de mujeres, personas mayores y personas con discapacidad?**

En lo relacionado con la señalización, la SDM en conjunto con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), garantiza que las ciclorrutas construidas y mantenidas en Bogotá cuenten con las condiciones de seguridad vial necesarias, conforme al Manual de Señalización Vial y la normatividad vigente. Esto incluye elementos como señalización clara, cruces seguros y medidas de reducción de velocidad, priorizando la protección de usuarios vulnerables como mujeres, personas mayores y personas con discapacidad. Entre estas medidas se encuentran los circuitos peatonales constituidos por cebras con sus respectivas bandas en agregado termoplástico en los sitios críticos, las cuales son utilizadas para comunicar a los actores viales la presencia de cruce con los peatones y advertir la prelación que deben tener por medio de la señalización reglamentaria (pare, ceda el paso, prioridad peatón, entre otros). Adicionalmente, mediante la Resolución 145168 de 2023, se adoptó el Anexo Técnico: Elementos de Señalización Horizontal y Vertical en la Red de Ciclorrutas de Bogotá. Este documento incluye esquemas de simbología de refuerzo peatonal, complementarios al Manual de Señalización Vial, con detalles específicos como símbolos de ciclorrutas para mujeres ciclistas, los cuales deben implementarse en el trazado de la infraestructura ciclista.



## 10. ¿Qué evaluación tiene la administración sobre la percepción de seguridad y usabilidad de las ciclorrutas por parte de las mujeres?

La Secretaría Distrital de Movilidad, desde hace varias administraciones ha venido observando diferencias en los indicadores de movilidad entre hombres y mujeres, que no obedecen a simples preferencias o gustos, sino que sugieren la existencia de inequidades subyacentes a la toma de decisiones de movilidad en las personas en Bogotá, en razón de su género. Por esta razón, en 2022 la Secretaría adelantó la *Encuesta de Movilidad y Género 2022* (EMG 2022), como parte del estudio de *Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional* (2023), con el fin de encontrar las herramientas conceptuales y metodológicas para diagnosticar efectivamente las inequidades de género en la movilidad en la ciudad.

Este estudio reconoce que cuando se habla de género no se hace referencia a una característica biológica, sino a una construcción social y cultural que abarca identidades, roles y expresiones asignadas por la sociedad. Por esa razón, se parte de la premisa de que para comprender las inequidades en la movilidad por razón del género, es necesario observar los patrones de movilidad desde las categorías de identidad de género y orientación sexual.

En la EMG 2022 la bicicleta fue elegida como modo de transporte principal por sólo el 0,37% de las mujeres cisgénero heterosexuales en contraste con el 1,75% de los hombres<sup>6</sup>. Al indagar por los motivos por los cuales eligieron la bicicleta como modo de transporte principal en sus viajes, las mujeres reportaron en mayor medida lo siguiente: es más económico (33,42%), llega más rápido a su destino (32,15%) y es su única opción de transporte (14,73%); en menor medida las mujeres señalan las razones de flexibilidad en la ruta (0,10%) y es más seguro (3,62%).

Esto se corroboró a través de las entrevistas, donde aquellas que se movilizan en bicicleta reportaron beneficios de rapidez, economía y salud. Además, ellas evidenciaron un vínculo

---

<sup>6</sup> La Encuesta de Movilidad y Género 2022 indagó por el modo de transporte que utiliza con mayor frecuencia. Este resultado no corresponde al modo de viaje utilizado el día anterior. Para conocer la distribución de modo de transporte principal, puede consultar el Informe de Análisis de la Encuesta de Movilidad y Género.

emocional con este modo de transporte, por lo cual los gastos no parecen tener el mismo impacto que los realizados en el transporte público.

Muchas mujeres que viven en la periferia prefieren hacer uso de la bicicleta para no tener que lidiar con trancones, tiempo de espera y rutas de buses poco eficientes (que se “meten entre muchos barrios”), y así poder tener horas de llegada claras.

Sin embargo, varias mujeres usuarias de bicicleta reportaron que en diferentes ocasiones han sido víctimas de violencias basadas en el género por parte de hombres en las ciclorrutas, lo cual genera desconcierto y malestar al no sentirse del todo seguras y cómodas usando un modo de transporte que han decidido usar, en muchos casos, como alternativa a las violencias basadas en género sufridas en el transporte público. Algunos hombres participantes en el estudio también consideraron que las ciclorrutas son espacios más violentos para las mujeres.

En la EMG 2022 las personas encuestadas calificaron la cicloinfraestructura respecto a varios aspectos. En ningún grupo, ni aspecto de la infraestructura se obtuvieron calificaciones por encima de 5 puntos en una escala de 1 a 10.

**Tabla 10 Calificación promedio a diferentes aspectos de los viajes en bicicleta.**

En una escala de 1 a 10, en el que 1 significa muy mala y 10 excelente ¿cómo califica los siguientes aspectos de:...	Cis Hétero		Hombres			Mujeres		
	Hombre	Mujer	Bisexual	Gay	Trans	Bisexual	Lesbiana	Trans
¿La iluminación?	4,94	5,00	4,25	4,72	4,33	4,60	4,50	2,75
¿El estado de la malla vial de las ciclorrutas?	4,58	4,71	2,75	3,48	3,00	3,00	2,83	3,00
¿La continuidad de las ciclorrutas?	4,52	4,30	2,00	3,72	4,83	3,20	2,67	2,75
¿La disponibilidad de cicloparqueaderos?	3,82	3,87	3,25	3,08	3,33	2,60	2,08	3,00
¿La señalización y cruces para bicicletas?	3,90	4,07	2,75	3,28	4,17	3,40	1,92	3,00
Índice de calificación de la infraestructura para la	4,35	4,39	3,00	3,66	3,93	3,36	2,80	2,90

23

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



bicicleta								
-----------	--	--	--	--	--	--	--	--

**Fuente: SDM - Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional (2023)**

En conclusión, la bicicleta es un vehículo de empoderamiento de las mujeres, pero su uso aún se da en un espacio masculinizado en el que las mujeres están en un orden social jerárquico inferior. A través de las diferentes estrategias vinculadas a la Política Pública de la Bicicleta y la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género se busca prevenir, mitigar y mejorar las condiciones para que más mujeres usen la bicicleta como modo de transporte en Bogotá.

Las siguientes acciones y estrategias implementadas y planificadas por la Secretaría Distrital de Movilidad para promover el uso de la Bicicleta, con enfoque en la integración de la perspectiva de género han permitido una mejora en la seguridad y participación de las mujeres ciclistas:

- La estrategia para la intervención de espacio público y apropiamiento y resignificación para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias, interviniendo puntos que hayan sido identificados como puntos críticos y a través de diferentes acciones se mejoran las condiciones del lugar.
- La inclusión de los enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura
- La realización de programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres
- La inclusión del enfoque de género en la estrategia de estímulos para el fortalecimiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas en conjunto con la Secretaría de Cultura, recreación y deporte a través de categorías específicas en la promoción del uso de la bicicleta en mujeres además de perfiles de jurados específicos con experiencia en transversalización del enfoque de género para la evaluación de propuestas

Para consultar más detalles del estudio de *Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional*, por favor remitirse a la sección de

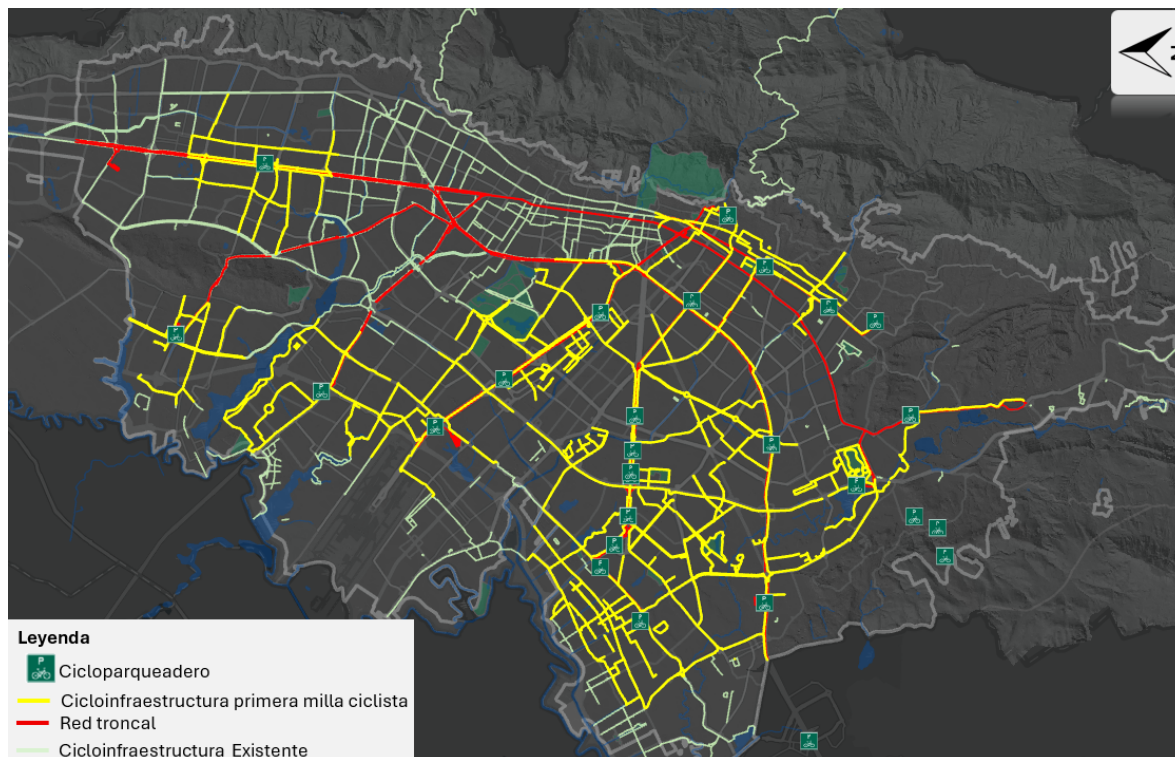


publicaciones de la página web del Observatorio de Movilidad de Bogotá  
<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/>

**11. ¿Qué porcentaje de la red de ciclorrutas está integrada de forma efectiva con estaciones de Transmilenio, SITP o portales de transporte masivo?**

Para indicar el porcentaje de red de cicloinfraestructura integrada de forma efectiva con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), al realizar el análisis con el supuesto de que el ciclista pueda utilizar la bicicleta en un viaje de primera milla (1,6 Km) hasta llegar a una estación o portal que tenga un cicloparqueadero que permita la intermodalidad, se tiene como resultado que el 55% de la red de cicloinfraestructura lo permite.

**Imagen 3. kilómetros de red de cicloinfraestructura que permite primera milla viaje en bicicleta a estaciones o portales del sistema Transmilenio**



**Fuente: SDM con insumos IDU-ESRI**

25

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



**12. ¿Qué avances se han logrado en la implementación de biciestacionamientos seguros en estaciones de transporte masivo desde el año 2020? ¿Cuál ha sido su ocupación promedio?**

La SDM en conjunto con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TransMilenio S.A. (TMSA), desde el año 2020 ha gestionado 1.559 cupos de cicloparqueaderos bajo la estrategia sellos de calidad para estacionamientos de bicicletas, la cual establece los lineamientos para la certificación en función de lo estipulado en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), bajo criterios de capacidad, accesibilidad, calidad y seguridad. A corte del 30 de junio de 2025 se tienen más de 8.000 cupos para el uso gratuito de la ciudadanía.

A continuación se presentan las estaciones y portales asociados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en las cuales desde el año 2020 se han gestionado cupos de estacionamientos para bicicletas y su ocupación promedio:

**Tabla 11 Cupos de cicloparqueaderos en el SITP gestionados desde el año 2020**

Portal / Estación	Cupos de cicloparqueaderos	Cantidad promedio de ocupación - Ingresos Diarios	Cantidad promedio de ocupación - Pernoctas Diarias
Alcalá	69	36	48
Las aguas	164	18	29
Av Américas - Av Boyacá	72	14	25
Biblioteca Tintal	72	33	31
Portal sur (expansión)	532	183	69
Portal suba (expansión)	650	346	191

**Fuente: SDM con Datos TransMilenio Abril 2025**

**13. ¿Qué mecanismos de verificación periódica se han adoptado para garantizar el mantenimiento preventivo de la red de ciclorrutas y evitar su deterioro estructural?**



De conformidad con lo indicado en los anteriores numerales, la SDM en el marco de lo establecido en la política pública de la bicicleta tiene como uno de los productos realizar un diagnóstico anual sobre la red de cicloinfraestructura que permita conocer el estado y las necesidades de intervención.

Este diagnóstico permite gestionar ante las entidades competentes, las necesidades que presenta la red con el propósito de conservarla de una manera integral y de esta manera cumplir las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” 2024-2027, adoptado mediante el Acuerdo Distrital 927 de 2024.

#### **14. ¿Con cuánta frecuencia se realizan auditorías técnicas sobre el estado de las ciclorrutas y cómo se priorizan las intervenciones de conservación?**

Conforme a lo indicado en la respuesta del numeral 1, la SDM en el marco de lo establecido en la política pública de la bicicleta, tiene como producto realizar un diagnóstico anual sobre la red de cicloinfraestructura que permita conocer el estado y las necesidades de esta.

Teniendo en cuenta el diagnóstico, la entidad prioriza el mantenimiento de la señalización considerando factores como el volumen de tránsito, la accidentalidad reportada, las solicitudes ciudadanas, junto con criterios técnicos, como el estado físico de las señales, el modelo de priorización y su impacto en la seguridad vial, para definir un plan de intervención que atienda primero las zonas con mayor riesgo o afectación a la movilidad, garantizando así una respuesta eficiente y enfocada en la protección de los usuarios más vulnerables de la vía.

#### **15. ¿Qué localidades aún presentan baja cobertura de infraestructura ciclista y por qué no han sido priorizadas dentro de los planes de expansión de la red?**

De acuerdo a la información publicada<sup>7</sup> por el Instituto Desarrollo Urbano (IDU) respecto al inventario de la red de cicloinfraestructura de la ciudad, las localidades con menor cobertura de cicloinfraestructura son: La Candelaria, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño, los Mártires Usme y Ciudad Bolívar, las cuales presentan proyectos en estudio para implementación de cicloinfraestructura y se encuentra en estado de análisis de prefactibilidad y factibilidad en la actualidad.

<sup>7</sup> <https://experience.arcgis.com/experience/4e0d122a952e4e9e8c06b3e823f3ab5e/page/EPInventario/>



**Tabla 12. Proyectos de ciclo infraestructura en estudio sobre localidades con baja cobertura ciclista**

Nombre proyecto	Localidades	Entidad responsable
Circuito peatonal sierra morena	Ciudad Bolívar	SDM
Cicloalameda Medio Milenio (Tramo Parque Tunal - Calle 26)	Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño y Los Mártires	IDU
Ciclorruta CL 59C Sur, entre TV70D y KR51 (W-E) (E-W) - conexión Jorge Gaitán Cortés	Ciudad Bolívar, Tunjuelito	IDU ( PDD)
Av. Boyacá entre Av. Villavicencio a Av. Caracas	Ciudad Bolívar, Usme	IDU ( PDD)
Factibilidad Av. Darío Echandía tramo comprendido entre la Av. Ciudad de Villavicencio y la Av. de Las Guacamayas, y de la Av. De Las Guacamayas en el tramo comprendido entre la Av. Darío Echandía La Avenida Caracas.	Rafael Uribe Uribe	IDU
Cicloinfraestructura corredor calle 91 sur	Usme	Alcaldía Local de Usme

**Fuente: SDM**

Los anteriores proyectos están sujetos para su ejecución a la disponibilidad presupuestal y la evaluación técnica de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial.

**16. ¿Cuántos kilómetros nuevos de ciclorruta han sido planificados para el cuatrienio 2024–2027, y en qué zonas se proyectan?**



El Plan Distrital de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura', adoptado mediante Acuerdo Distrital 927 de 2024<sup>8</sup>, como parte del programa de movilidad sostenible, en su objetivo estratégico 4 *"Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática"* contempla como meta *"Construir 59 km lineales de la red de cicloinfraestructura"*, la cual se encuentra a cargo por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con la ejecución de 31 km y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) con la implementación 28 km.

La ubicación de los proyectos están descritos en el artículo 300. *"Proyectos de infraestructura de movilidad del Plan Distrital de Desarrollo"* del Plan Distrital de Desarrollo, cuya ejecución se podrá priorizar de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, además de los previstos en el programa de ejecución del POT:

### Tabla 13. Proyectos de ciclo infraestructura PDD 2024-2027

<sup>8</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=155699>



No Proyecto	ALCANCE	UBICACIÓN	ESTADO PROYECTO
11	Andenes y ciclorrutas Autonorte costado oriental	Andenes del costado oriental de la autopista norte desde la calle 80 hasta la calle 128 B	Ejecución de obra
42	Ciclorruta carrera 40 (Av. Pedro León Trabuchy)	Construcción de la ciclorruta y el espacio público para la carrera 40 (Av. Pedro León Trabuchy), entre la av. Américas y la calle 26 y la conexión con la ciclorruta existente en el costado norte de la Av. Calle 26, ubicada en la localidad de Teusaquillo.	Ejecución de obra
44	Ciclo Puente de la Av. Boyacá por el canal Salitre	Construcción del ciclo puente de la Av. Boyacá por el Canal Salitre.	Pre construcción
45	Ciclo Puente Tibanica	Av. Terreros entre carrera 24 y 20, sobre quebrada Tibanica.	Nuevo
46	Ciclorruta avenida Boyacá desde la Av. Villavicencio hasta la Av. Caracas.	Ciclorruta en calzada, conecta las ciclorrutas existentes, cable aéreo de Ciudad Bolívar, Transmilenio.	Nuevo
47	Ciclorruta CL 59C Sur, entre TV70D y KR51 (W-E) (E-W) - conexión Jorge Gaitán Cortés	Ciclorruta que conecta con el tramo de ciclorruta por Av. Jorge Gaitán Cortes	Nuevo
48	Ciclorruta CL 63 entre Av. Caracas y Kr 50	CL 63 entre Av. Caracas y KR 50	Nuevo
49	Ciclorruta corredor de la carrera 50 entre autopista sur y la calle 13. Tramo 04.	AC 23 (Américas) entre TV 28 y AK 50	Nuevo
50	Ciclorruta corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y calle 13. Tramo 01.	KR 50 entre autosur y Av. 1. de Mayo	En Ejecución
51	Ciclorruta corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y calle 13. Tramo 02.	KR 50 entre Av. 1 de Mayo y Av. Américas	En Ejecución
52	Ciclorruta corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y calle 13. Tramo 03.	Tv. 42 entre KR 50 y Av. Comuneros	En Ejecución



53	Ciclorruta KR51 (KR33) entre CL 68 sur y Av. Boyacá (N-S) (S-N) sobre la Av. Jorge Gaitán Cortés.	Ciclorruta sobre la avenida Jorge Gaitán Cortés que hoy cuenta con doble carril. Incluye brazo por la Av. Boyacá.	Nuevo
54	Ciclorruta KR 70 entre CL 24 y CL 63	KR 70 entre CL 24 y CL 63	Nuevo
57	Corredor Ecológico - Canal Córdoba	Construcción de espacio público, ciclorruta en el corredor ecológico Canal Córdoba desde la calle 129 hasta la calle 170 8 puentes peatonales y 3 bici puentes.	Implementado

**Fuente SDM – SBP a partir de Plan De Desarrollo Distrital Bogotá “Camina Segura 2024 – 2027” - Acuerdo Distrital 797 de 2024**

Nota: Para efectos de este documento se presentan sólo los proyectos referentes a cicloinfraestructura

**17. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se han habilitado para el diseño, priorización y evaluación de ciclorrutas en las diferentes localidades?**

Los mecanismos naturales de participación ciudadana con los que cuenta la entidad, y que pueden articularse en los procesos de diseño, priorización y evaluación de ciclorutas en las distintas localidades del Distrito Capital, son los Consejos Locales de la Bicicleta y las Comisiones y Consejos Locales de Movilidad.

Estos espacios se destacan por su función de control social, al permitir que la ciudadanía participe activamente en el seguimiento y evaluación de los avances relacionados con la infraestructura ciclística. A través de su funcionamiento, se promueve el ejercicio de la veeduría ciudadana y se fortalece la corresponsabilidad entre la administración distrital y la comunidad ciclista.

Adicionalmente, de conformidad con la Resolución 215 de 2020, por medio de la cual se establecen los lineamientos para la gestión social en los programas y proyectos adelantados por esta Secretaría, los mecanismos e instancias de participación ciudadana que se implementan durante la fase de planeación dependen del ciclo del proyecto. En ese contexto, la Oficina de Gestión Social desarrolla las acciones pertinentes, conforme al nivel de incidencia requerido por cada iniciativa.



**18. ¿Cuántas mesas de trabajo o espacios de diálogo han contado con participación efectiva de colectivos ciclistas, organizaciones barriales o ciudadanos del común**

En atención al interrogante planteado, se informa que durante el periodo 2024-2025 la Secretaría Distrital de Movilidad, a través del Equipo de Gestión Social Local, ha promovido y acompañado diferentes espacios de participación con presencia efectiva de colectivos ciclistas, organizaciones barriales y ciudadanía en general.

En este marco, es importante resaltar el constante diálogo desarrollado a través de las sesiones de los Consejos Locales de la Bicicleta, instancias participativas en las cuales se propicia el encuentro entre entidades distritales y ciudadanía activa en la promoción del uso de la bicicleta en cada localidad. Estos espacios han permitido socializar nuevos proyectos, ejercer veeduría ciudadana sobre la cicloinfraestructura existente y abordar diversas temáticas asociadas a la movilidad en bicicleta. Durante el periodo de referencia, se han llevado a cabo un total de 191 sesiones de los Consejos Locales de la Bicicleta, evidenciando el compromiso institucional con el fortalecimiento de estos escenarios territoriales.

Adicionalmente, el Equipo de Gestión Social Local ha desarrollado 683 reuniones con ciudadanía en las distintas localidades del Distrito Capital, generando espacios de diálogo participativo orientados a garantizar una interlocución efectiva con la comunidad en temas relacionados con la movilidad. Estas reuniones han facilitado el ejercicio de control social por parte de la ciudadanía y han contribuido a la construcción de relaciones basadas en la confianza y la transparencia institucional.

Así mismo, durante el año 2024 y lo corrido de 2025, el Equipo de Diálogo Social de la Secretaría Distrital de Movilidad ha acompañado el desarrollo de 9 mesas de diálogo derivadas de procesos de concertación con manifestantes, las cuales se instalan una vez identificada la instancia institucional responsable, bien sea del nivel distrital o local, y acordada su implementación con los actores sociales involucrados y las entidades competentes.

En estos espacios, el Equipo de Diálogo Social asume el rol de facilitador, orientando la interlocución hacia la resolución del conflicto y la construcción de acuerdos viables. De igual forma, se realiza el seguimiento a los compromisos adquiridos, garantizando trazabilidad y coordinación interinstitucional en cada caso.

En conclusión, la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante el trabajo articulado de sus Equipos de Gestión Social Local y Diálogo Social, ha fortalecido los canales de participación ciudadana, propiciando espacios efectivos de interlocución en el marco de los consejos

32

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





locales de movilidad, organizaciones barriales y ciudadanía en general. Estos ejercicios han contribuido a la promoción de una movilidad más incluyente y transparente, facilitando el control social, la construcción de consensos y el acercamiento entre la institucionalidad y las comunidades en los territorios de Bogotá D.C.

**19. ¿Qué herramientas tecnológicas o plataformas ha implementado la administración para el monitoreo en tiempo real del uso, estado y seguridad de las ciclorrutas?**

- La Secretaría de Movilidad de Bogotá ha utilizado diversas herramientas tecnológicas para evidenciar los cambios en la movilidad en bicicleta y orientar sus políticas públicas de acuerdo a su uso, estado y seguridad. Una de las más relevantes es la *Encuesta de Movilidad*, aplicada desde 1995, que permite caracterizar los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos. Los resultados de la edición 2023 muestran que el 70 % de los viajes en Bogotá se hacen en modos sostenibles como caminata, bicicleta y transporte público, lo que respalda la estrategia de promover una movilidad multimodal y baja en emisiones, en la cual la bicicleta juega un papel central. Para conocer más a detalle información se puede ingresar al siguiente enlace de consulta [Encuesta de Movilidad 2023 | Observatorio de Movilidad de Bogotá](#)
- Otro insumo clave ha sido la base de datos geográfica de siniestralidad, que desde 2007 permite hacer seguimiento detallado a los siniestros viales clasificados por tipo de actor. Esta herramienta es esencial para evaluar el impacto de intervenciones en seguridad vial y diseñar estrategias focalizadas. Para conocer más a detalle información se puede ingresar al siguiente link de consulta [Base Anuario de Siniestralidad 2024 | Datos Abiertos Secretaría Distrital de Movilidad](#)
- También se destaca el *inventario de la red de cicloinfraestructura*, administrado por el IDU desde 2016, que documenta el crecimiento y evolución de las ciclorrutas en la ciudad y permite planificar su expansión de forma coherente. Para conocer más a detalle información se puede ingresar al siguiente link de consulta [Ciclorruta](#)
- A partir de 2021, Bogotá cuenta con el *visor de volúmenes*, una herramienta que registra cuántos ciclistas transitan por tramos específicos de la red en diferentes momentos del día, lo cual facilita la medición del uso real de la infraestructura. Además, el uso de software de análisis espacial permite combinar múltiples fuentes de datos para generar mapas y modelos que apoyan la toma de decisiones informadas. En conjunto, estas herramientas fortalecen la planeación basada en evidencia y contribuyen a mejorar la experiencia y seguridad de quienes se movilizan en bicicleta. Para conocer más a detalle información se puede ingresar al



siguiente link de consulta. [Visor de volúmenes \(mapa de nodos\) | Observatorio de Movilidad de Bogotá](#)

- Por último y no menos importante como se mencionó anteriormente en la respuesta al numeral 1, la utilización de un formulario creado en la web que le permite al ciclista diligenciar su percepción sobre la demarcación, señalización vertical, dispositivo de regulación, fallas de pavimento o daños en infraestructura (rampas y tapas de servicio público) y obstáculos durante su circulación (Ventas informales, elementos arbóreos por falta de poda, vehículos mal parqueados, basuras entre otros) que consideran en deterioro o no permiten transitar de forma segura y cómoda sobre la cicloinfraestructura existente.

**20. ¿La información sobre estado, longitud, calidad y accesibilidad de las ciclorrutas está disponible en formatos de datos abiertos? ¿En qué portales puede consultarse?**

De acuerdo con la información suministrada en la respuesta del numeral 1, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en el marco de sus competencias, publica la información del estado y extensión de la red de cicloinfraestructura de la ciudad en el siguiente enlace de su página web:

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

**22. ¿Qué estudios se han realizado sobre el impacto de la infraestructura ciclista en la reducción del uso de vehículos motorizados en corredores específicos?**

La SDM realiza el seguimiento constante a las condiciones de tránsito de la ciudad, particularmente a los corredores principales y asimismo en algunas de las vías en las cuales se ha implementado cicloinfraestructura, teniendo en cuenta las siguientes variables, que pueden dar cuenta de su utilización: velocidad promedio probable de los corredores (km/h) y siniestralidad e incidentes.

Es oportuno precisar que, en lo relacionado al estudio sobre el uso de vehículos motorizados o la distribución de los viajes entre los diferentes medios de transporte en la ciudad, es realizado por la SDM a través de la encuesta de movilidad que permite recopilar información sobre los patrones de desplazamiento de las personas. Dicha encuesta es el instrumento que caracteriza la movilidad de la población igual o mayor a los 5 años de edad, siendo la principal fuente de información de viajes en bicicleta. De acuerdo con la Encuesta



de Movilidad 2023<sup>9</sup>, en Bogotá se realizan 817.643 viajes en bicicleta en Bogotá, lo que representa el 6,7% del total de viajes que se realizan en un día típico.

Otros análisis que efectúa la entidad en lo concerniente a cicloinfraestructura se enfocan a la expansión, consolidación y conservación de la red de ciclorruta en concordancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Decreto 555 de 2021, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura adoptado a través del Decreto Distrital 497 de 2023, entre otros instrumentos o documentos de planeación.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 24-07-2025 06:49 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito  
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura  
Aprobó: Juan David Villamarín García-Oficina de Gestión Social  
Aprobó: Mijail Enrique Montiel Sandoval-Oficina Asesora de Planeación Institucional  
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 22-07-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 22-07-2025  
Julián Andrés González Flechas -Asesor de Despacho 23-07-20  
William Andres Lobaton- Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Rut Yurdley Sanchez Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 24-07-2025  
Elaboró: Jorge Armando Herrera Guevara - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 23-07-2025  
Judy carolina Silva Rangel - Subdirección de Infraestructura 16-07-2025  
Bibiana Sarmiento - - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 17-07-2025  
Angie Lorena Zárate - - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 17-07-2025  
Bibiana Rivera - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 18-07-2025  
Sandra Raquel Vega- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-07-2025  
Paula Bonilla Giraldo - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-07-2025

<sup>9</sup> Contrato de Consultoría 2022-1970.

Nota: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

**202510008468751**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Daniela Ferro Astaiza- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 18-07-2025

Judy Alexandra Uribe-Subdirección de Señalización. 17-07-2025

Lina Lorena Carreño Pérez - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 17-07-2025

Daniela Bonilla - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-07-2025

César M. Mariño A. - Oficina de Seguridad Vial 21-07-2025

Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1fsJ5S1jbWgKM3SUOu0MhLNb9cwi6PsCO?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1fsJ5S1jbWgKM3SUOu0MhLNb9cwi6PsCO?usp=drive_link)

36

*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)*