



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SBP

202522311622771

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., septiembre 16 de 2025

Señor(a)
ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: clbosa@movilidadbogota.gov.co

Bogota - D.C.

REF: Respuesta SDQS 4305882025

Respetado,

En atención al comunicado de la referencia, a continuación, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) brinda respuesta a cada una de las preguntas conforme a sus competencias:

1. Cómo actúa la SDM ante la invasión del carril de transmilenio en el portal del sur: necesidad urgente de ampliar el puente peatonal para ciclistas. invasión del carril de transmilenio por ciclistas en el portal del sur, se propone ampliar el puente peatonal existente o construir un puente segmentado para ciclistas y peatones, evitando así la accidentalidad.

Respuesta:

La Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de sus competencias, coordina esfuerzos con la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito en las actividades del plan operativo de seguridad vial, en el cual se incluyen las acciones directas de control sobre las troncales del sistema de transporte público con el objetivo de desincentivar la conducta de invasión al carril exclusivo de Transmilenio por parte de todos los usuarios y disminuir la ocurrencia de siniestros viales como consecuencia de la misma. Durante el presente año con corte al día 31 de agosto, se han emitido un total de 3.905 órdenes de comparendo en todos los corredores troncales, de las cuales el 27.9% corresponden a la troncal NQS Sur con 1.088 comparendos, en la siguiente tabla se presentan la información clasificada por mes y corredor vial,

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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



Tabla 1. Cantidad de órdenes de comparendo distribuidas por corredor troncal

Año	Mes	A - Caracas	B - Norte	C - Suba	D - CL 80	E - NQS Central	F - Américas	G - NQS Sur	H - Caracas Sur	J - Eje Ambiental	K - CL 26	L - Kr 10	San Mateo	Total
2025	Enero	51	11	3	7	37	47	160	5	7	10	35	2	375
	Febrero	70	31	5	7	71	40	79	28	18	5	24		378
	Marzo	34	26	4	3	101	46	74	20	11	3	51		373
	Abril	47	7	1	5	93	52	157	62	12	4	49	1	490
	Mayo	46	10	2	5	47	66	133	70	13	9	7		408
	Junio	45		2	3	67	62	124	15	10	8	13	3	352
	Julio	104	1	4	1	50	38	155	50	57	7	45	1	513
	Agosto	337	8	2	10	102	88	206	80	115	5	63		1016
Total		734	94	23	41	568	439	1088	330	243	51	287	7	3905

Fuente: SDM - QLIK SOTI MOBICONTROL, Corte al 31 de agosto.

Los resultados obtenidos en el corredor G - NQS Sur, se distribuyen a lo largo del mismo puesto que se requiere atender múltiples ubicaciones donde se evidencia un elevado porcentaje de usuarios viales transitando, en la siguiente imagen se presenta la distribución espacial de estas infracciones:

Imagen 1. Distribución espacial de comparendos Troncal NQS Sur – 2025



Fuente: Indicadores de gestión SCTT,, Corte al 31 de agosto





Es importante mencionar que de los 1.088 comparendos, el 63.4% corresponde a ciclistas, el 23.8% a motociclistas y el restante a usuarios de otro tipos de vehículos, dado que esta problemática es frecuente, se mantienen los esfuerzos por desincentivar este comportamiento de manera semanal, principalmente en las franjas horarias pico de desplazamiento en ambos sentidos, a continuación se presenta registro fotográfico de las labores ejecutadas,

Imagen 2. Registro fotográfico - Control de calzada exclusiva - Portal Sur



Fuente: GUSEV, tomada el día viernes 05 de septiembre

En cuanto a la implementación y/o ampliación del puente peatonal para ciclistas, se consultaron los proyectos de ciudad proyectados para la ejecución y cumplimiento del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” 2024/2027, no se contempla el mejoramiento de dicho puente, por lo cual desde la SDM se realizarán los análisis pertinentes para determinar la mejor solución a la problemática evidenciada, y así mismo se informará al Instituto de Desarrollo Urbano sobre el requerimiento para que en el marco de sus funciones realice los análisis y acciones pertinentes al caso.



2. Se solicita la continuación de la cicloruta en la carrera 86 (caño Tunjuelo) se necesita ampliar el paso para evitar accidentes. Necesidad de comunicar rutas alternativas y posibles desvíos.

Respuesta:

Consultada la información cartográfica del Distrito disponible en el portal de mapas oficiales (<https://mapas.bogota.gov.co/>), se identificó que en el sector objeto de la inquietud se encuentra registrada una ciclorruta bidireccional a nivel de andén, ubicada en el costado occidental de la vía del puente, tal como se puede observar en el mapa siguiente:

Mapa 1. Red de cicloinfraestructura existente en el corredor de la Av. Ciudad de Cali sobre el río Tunjuelito



Fuente: SDM - SBP a partir de <https://mapas.bogota.gov.co/>, Fecha de consulta: 5 de septiembre de 2025

En lo referente a la ampliación de la infraestructura vial para ciclistas, se indica que las dimensiones de la cicloinfraestructura existente se derivaron de un análisis técnico integral que consideró los componentes de demanda (flujo de ciclistas), aspectos geométricos,

4

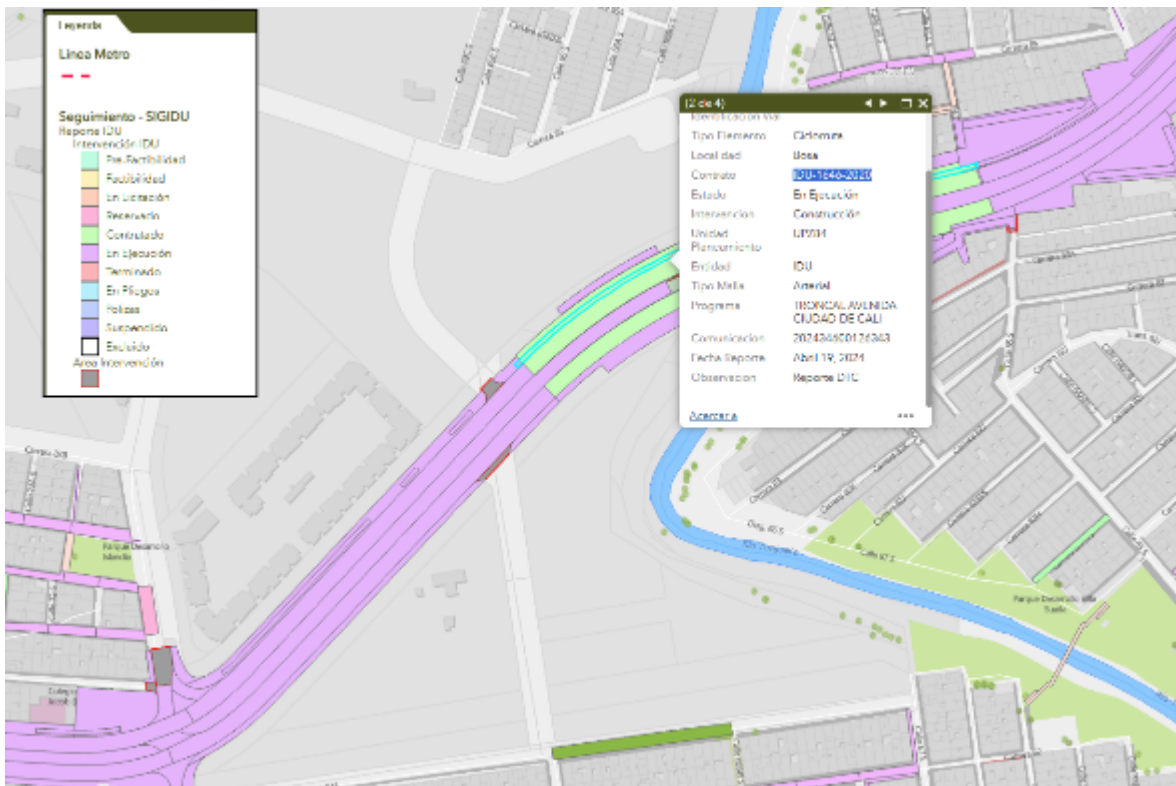
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



estructurales y urbanísticos, entre otros factores relevantes para el diseño. Por esta razón, no es viable realizar la modificación solicitada.

Con respecto a la solicitud de "COMUNICAR RUTAS ALTERNATIVAS Y POSIBLES DESVÍOS", es pertinente indicar que en este sector de la ciudad se registra la ejecución del contrato de obra IDU-1646-2020, cuyo objeto es la "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI TRAMO 1 - ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C." GRUPO 1 "ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA BOSA Y OBRAS ESPECIALES", como se ilustra a continuación:

Mapa 2. Zona de intervención Contrato IDU 1646 - 2020 en la Av. Ciudad de Cali sobre el río Tunjuelito



Fuente: SDM - SBP a partir de <https://webidu.idu.gov.co/sigidu/>, Fecha de consulta: 5 de septiembre de 2025

5

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





En ese sentido, las condiciones de movilidad para los diferentes actores viales en este sector de la ciudad se encuentran sujetas a lo estipulado en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 "Normas para realizar trabajos en vía pública" y la Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, con el fin de unificar y estandarizar la señalización requerida en las diferentes actividades que se derivan de la construcción de obras de infraestructura y servicios públicos.

En consecuencia, el contratista del IDU tiene la obligación de informar y comunicar las condiciones de circulación en las zonas donde se encuentre realizando actividades de obras civiles en la vía pública.

Por lo anterior, se da traslado al IDU para que brinde respuesta al interrogante planteado desde sus competencias, por ser la entidad a cargo de la supervisión y verificación del contrato de obra IDU-1646-2020.

3. Unificación del sistema de registro de cicloparqueaderos: crear un sistema único con el registro bici como requisito.

Respuesta:

En Bogotá, bajo el Acuerdo Distrital 674 de 2017 se establece a la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, la reglamentación y promoción del "Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas" posteriormente regulado mediante el Decreto Distrital 790 de 2018 como "**Registro Bici Bogotá**", para constatar el vínculo entre el ciudadano y la(s) bicicleta(s), la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas.

Así mismo, en el Decreto Distrital 242 de 2021, se procedió con la reglamentación del Sistema Único Distrital de Registro Administrativo **Obligatorio** de Bicicletas para Bogotá Distrito Capital "Registro Bici Bogotá". Ver plataforma [Registro Bici Bogotá](#).

Ahora bien, el **Comprobante de Registro** expedido por la Plataforma de "*Registro Bici Bogotá*" es el único documento legal para demostrar la propiedad de la bicicleta ante cualquier control de la autoridad de Policía, así mismo este documento es el requerido para el ingreso a los cicloparqueaderos de establecimientos públicos o privados que se encuentran certificados por la entidad.



Para el uso de las Bicis-Estaciones del Sistema Integrado de transporte Transmilenio, como ente autónomo cuenta con su propio sistema de registro para el ingreso, y desde el 1 de septiembre de 2024 es necesario presentar el Comprobante de Registro como requisito para la inscripción en el sistema de control de ingreso, que es independiente de Registro Bici, con el fin de garantizar la seguridad de la bicicletas a los usuarios.

4. Invasión de ciclomotores en ciclorrutas: abordar el problema de la invasión de ciclomotores.

Respuesta:

Aplica la respuesta dada en el numeral 8 del presente documento.

5. Puente quebrado en San Bernardino: reparación urgente del puente. Falta de opciones seguras y necesidad de mejorar la infraestructura.

Respuesta:

Para dar atención a este punto de la solicitud, se precisan las funciones del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y de los Fondos de Desarrollo Local, como entidades competentes para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura peatonal y vehicular de la ciudad.

En primera medida, en el artículo 156 - *Cualificación del Sistema Vial*, del Plan de Ordenamiento Territorial - POT expedido mediante Decreto 555 de 2021, se establecen las siguientes funciones para:

El IDU:

“...- Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad.

- Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal...”

Los Fondos de Desarrollo Local:

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

7





“...- Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan...”

En cuanto a la construcción y mantenimiento de puentes que hacen parte de la malla vial local e intermedia, las alcaldías locales tienen la competencia tal como lo contempla el Acuerdo 740 de 2019, artículo 5 numeral 3:

“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”.

Una vez precisadas las competencias de las distintas entidades: para el IDU en relación con objeto de atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público de proyectos de ciudad y, en el caso de las alcaldías locales, para la construcción y conservación de puentes que hacen parte de la malla vial local e intermedia, es procedente dar traslado al IDU y a la Alcaldía Local de Bosa para que de acuerdo con sus competencias atiendan y den respuesta a la solicitud, de forma que se evalúe la respectiva solicitud de reparación del puente en el sector de San Bernardino.

6. Puntos críticos de accidentalidad en Usaquén: identificar y solucionar los puntos críticos. Es demasiado estrecho y representa un punto crítico.

Respuesta:

Atendiendo la consulta realizada, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 25 de agosto de 2025 realiza consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, con el fin de identificar las ubicaciones críticas de siniestralidad en la localidad de Usaquén considerando los ciclistas lesionados y fallecidos en el período comprendido entre el 1 de enero de 2022 y el 31 de julio de 2025, siguiendo la metodología establecida en el lineamiento PE03-L02 “Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial. Tema: ubicaciones críticas por siniestralidad”. Como resultado del análisis realizado, se determinaron los puntos críticos de siniestralidad en ciclistas presentados en la tabla 2.



Tabla 2. Ubicaciones críticas de siniestralidad para ciclistas en la Localidad de Usaquén entre 2022 y julio de 2025.

ID	Dirección	Ciclistas Fallecidos	Ciclistas Lesionados
1	K9 X CI165	1	3
2	K9 X CI153	1	10
3	AutoNorte X CI224	1	5
4	K9 X CI161	0	8
5	K9 X CI163A	0	3
6	AutoNorte X CI168	0	4
7	K9 X CI134	0	4
8	K19 X CI134	0	4
9	AutoNorte X CI134	0	6
10	K9 X CI127	0	5
11	K19 X CI127	0	4
12	K9 X CI183	0	4
13	AutoNorte X CI245	0	4

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-OSV

Fecha de consulta: 3/09/2025 – Fecha de corte 15/08/2025

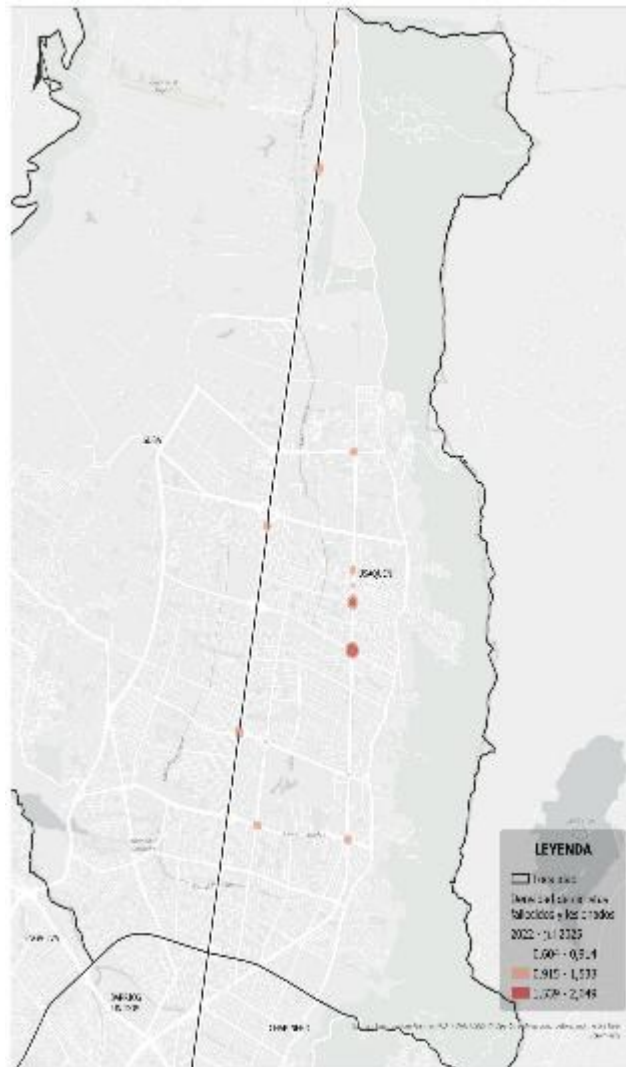
En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de julio por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Como se muestra en la tabla, las tres primeras ubicaciones listadas registran un ciclista fallecido en cada una, así como un total de 18 ciclistas lesionados en esos mismos puntos.



En conjunto, las 13 ubicaciones más críticas identificadas entre 2022 y julio de 2025 concentran 64 ciclistas lesionados y 3 fallecidos.

Mapa 3. Puntos críticos de siniestralidad de ciclistas en Usaquén (2022 – julio 2025)



Fuente: OSV con datos de SIGAT, 2025.



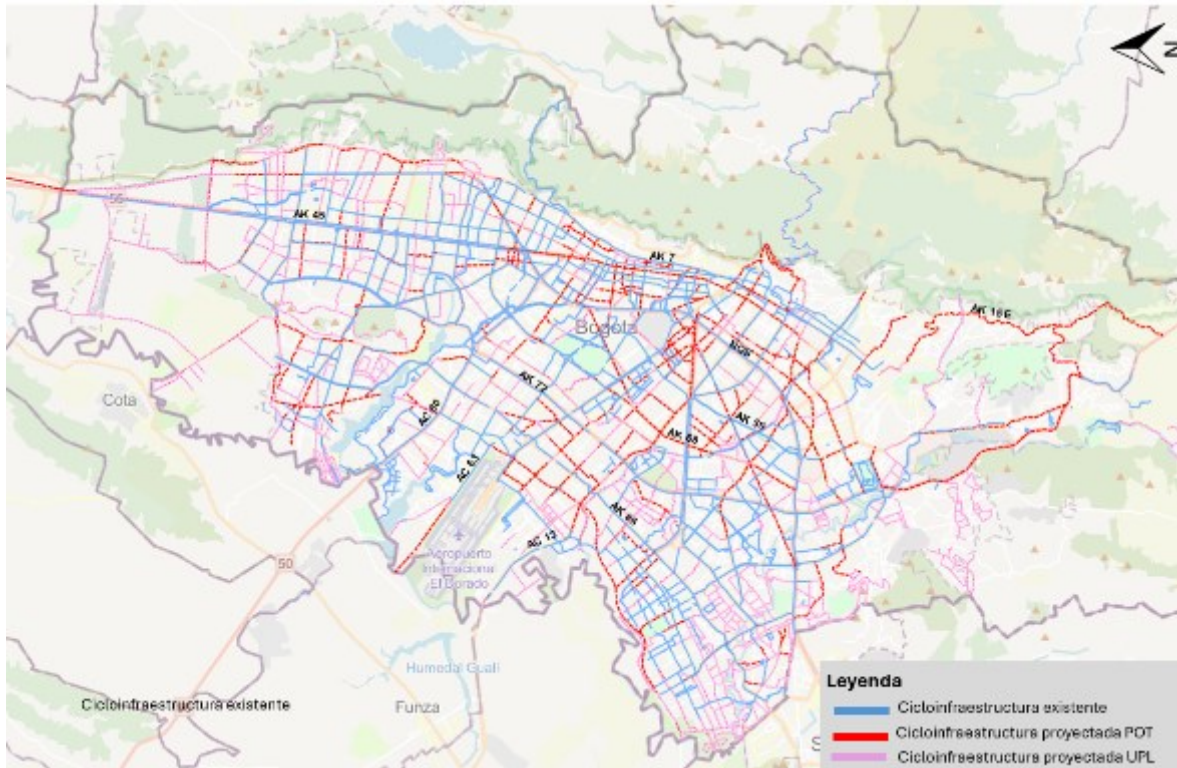
Por otra parte, la Secretaría Distrital de Movilidad define los trazados objeto de nueva implementación de cicloinfraestructura bajo el propósito de garantizar la conectividad con la red de ciclorrutas existente, seguridad, comodidad y usabilidad para el ciclista en distintas localidades de la ciudad teniendo como información base lo dispuesto en los siguientes instrumentos de planeación:

- Plan de Ordenamiento Territorial adoptado por el Decreto Distrital 555 de 2021, donde se presenta a nivel indicativo los trazados proyectados para implementación de nuevas ciclorrutas en la ciudad.
- Programas integrales de proximidad creados por la Unidades de Planeamiento Local, donde presentan a nivel indicativo la red de ciclorruta proyectada a nivel zonal.
- Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023.
- Actuaciones Estratégicas (AE) o intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial.
- Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” 2024-2027, compilado en el Acuerdo Distrital 927 de 2024.

En la siguiente figura se presentan los trazados indicativos contemplados en el POT y las UPL.



Figura 1. Cicloinfraestructura propuesta POT y UPL



Fuente: SDM insumos de apoyo SDP-IDU-ESRI

Por lo anterior y realizando la consulta en los puntos críticos de siniestralidad indicados anteriormente, se encontraron las siguientes proyecciones de cicloinfraestructura, que según la formulación del decreto de la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Toberín tendrán un tiempo de ejecución a mediano plazo, con el objetivo de disminuir la siniestralidad que en la actualidad se presenta:

- Programa el cuidado en Red de San Cristóbal Calle 163 A entre AK 7 a AK 45.
- Programa Entre Parque y Miradores Vía codito KR 4 y KR 2 Este entre AK 7 y via Bogotá Calera.
- Programa Eje de la Vida Norte Carrera 16 entre AC 183 a CL 189 (Canal Canaima).



Los proyectos de cicloinfraestructura mencionados con antelación se encuentran en etapa de revisión y planificación por parte del sector movilidad para su posterior implementación durante el periodo de vigencia del instrumento de planeación que lo propuso. Es de aclarar que estos trazados pueden ser objeto de modificación o complemento de acuerdo con la evaluación técnica de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial.

7. Rendición de cuentas sobre donde se explique la política pública de la bicicleta para presentar en la próxima sesión del consejo local de la bici el próximo 09/09/2025.

Respuesta:

La Política Pública de la Bicicleta tiene como propósito mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta, a través de cinco objetivos:

- Más seguridad personal
- Mayor seguridad vial
- Más y mejores viajes en bicicleta
- Más bici para todas y todos con la intención de fortalecer la cultura en torno a la bicicleta
- Bogotá polo productor de la bicicleta.

El plan de acción vigente corresponde a la versión 3 de 2025 y contempla diez (10) resultados, y cuarenta y cuatro (44) productos proyectados para cumplirse hasta el año 2039. Para el cumplimiento de los objetivos de la política pública, se promueven los proyectos enmarcados en fortalecer las actividades en Bogotá para el uso de la bici convirtiéndola en la protagonista de la movilidad sostenible de la ciudad. En aras de dar cumplimiento a estos objetivos, 20 entidades distritales hacen parte del Plan de Acción de la Política Pública Distrital de la Bicicleta entre los sectores de Seguridad, Convivencia y Justicia; Gobierno; Hacienda; Desarrollo Económico, Industria y Turismo; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Ambiente; Salud; Planeación; Mujer; y Movilidad, todas comprometidas con el desarrollo y ejecución de las acciones definidas en el plan.

Para el año 2024 se tenía un avance alcanzado del 71,9% frente a un 66% esperado para el mismo año, lo que nos deja una brecha positiva del 5,9%. El detalle del último informe de Seguimiento de la Política Pública de la Bicicleta, con corte a diciembre de 2024, se puede encontrar en el siguiente enlace: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimienti_pp_bicicleta_s2-24.pdf.



Actualmente, el informe de avance de la implementación de productos para el primer semestre de 2025 está siendo revisado y validado por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP). Este proceso es fundamental para asegurar la precisión y la coherencia de los datos presentados. La validación por parte de la SDP garantiza que toda la información refleje fielmente los progresos realizados.

Una vez que el informe sea publicado, se podrá acceder a información sobre el estado de cada producto, los indicadores de desempeño alcanzados y las proyecciones para los próximos periodos.

8. Invasión de ciclomotores en ciclorrutas, se menciona la necesidad de abordar este problema en la autopista sur, la Guayacanes y la alameda Porvenir.

Respuesta:

En atención a los numerales 4 y 8 de su petición se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad, en su calidad de autoridad de tránsito y transporte, debe aplicar el artículo 131 del CNNT, que establece la descripción de las infracciones a las normas de tránsito y sus correspondientes sanciones; artículo que se encuentra reglamentado por la Resolución MT 3027 de 2010 *“Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”*, compilada en la Resolución MT 20223040045295 de 2022. Por esta razón, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) planifica y ejecuta los operativos de control requeridos en toda la ciudad, acorde con lo manifestado por parte del Ministerio de Transporte en las Circulares "20172100035361 Implementación Resolución 160 de 2017 - Registro, Circulación de Ciclomotores, Tricimotos y Cuadriciclos", "20174000233451 – Normas de registro y circulación de ciclomotores y similares"; y la Resolución 137609 de 2023, expedida por la SDM, durante estos controles se verifican las condiciones de circulación, el estado del vehículo y licencia de conducción, aplicando las respectivas sanciones e inmovilizaciones de acuerdo con la normatividad mencionada anteriormente.

Es importante establecer que los controles efectuados a la fecha se centran en las condiciones de circulación relacionadas con: ,óptimas condiciones mecánicas, tránsito por centro del carril, prohibición de tránsito en andenes y ciclorrutas, porte del casco, SOAT, RTM, licencia de conducción y licencia de tránsito lo anterior de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución MT 160 de 2017 (compilada en la Resolución MT 20223040045295 de 2022) adicionalmente, la prohibición de tránsito por los carriles preferenciales y las vías troncales que se relacionan en la Resolución SDM 137609 de 2023. En este sentido, la SDM en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo



de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diversos controles de manera periódica en diferentes puntos de la ciudad y conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), a continuación, se presenta el balance para los años 2024 y 2025:

Tabla 3. Consolidado acciones de control a ciclomotores en Bogotá año 2024 y 2025

Operatividad Control Ciclomotores Bogotá - Años 2024 y 2025			
AÑO	COMPARENDOS	INMOVILIZADOS	OPERATIVOS PROGRAMADOS
2024	1.495	466	181
2025*	3.412	655	361

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía), SCTT – SDM, *Corte 31 de agosto de 2025.

Del total de comparendos impuestos a estos vehículos en el año 2025, el **72%** han sido por incumplir con los requerimientos de Licencia de Conducción, Seguro obligatorio (SOAT) y/o Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (*Requisitos del Ministerio de Transporte para ciclomotores*) y un **4%** fue por la infracción C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente (*Requisitos SDM circulación de ciclomotores*).

A continuación, se presentan los registros fotográficos de los controles operativos adelantados en los corredores de



Tabla 4. Registro fotográfico operativo realizado en la Av Guayacanes entre Calle 6 y Calle 6A.



Fuente: Planeación operativa SCTT-SDM, tomada el día lunes 01 de septiembre de 2025.



Tabla 5. Registro fotográfico Operativo realizado en la Autopista Sur entre Av Villavicencio y Carrera 73



Fuente: Planeación operativa SCTT-SDM, tomada el día viernes 05 de septiembre de 2025.

Respecto a los controles operativos en la alameda el porvenir, se informa que al identificarse diversas problemáticas y conflictos de diferentes actores viales, este sector está catalogado como de gran complejidad por lo cual se requiere articulación con Secretaría Distrital de Gobierno a fin de contar con los recursos necesarios garantizar la seguridad y protección tanto de la autoridad de tránsito como de la ciudadanía en general,

17

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



de acuerdo a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos de las dos entidades, las actividades de control serán vinculadas a la planeación operativa a ejecutarse por parte del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte o de los agentes de tránsito adscritos a la seccional de tránsito y transporte de Bogotá.

De igual forma, vale la pena recordar que todos los actores viales deben acatar las normas consignadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre -Ley 769 de 2002-, específicamente:

“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como debe obedecer las indicaciones que le den las autoridades de tránsito...”

Cordialmente,



Diana Carolina Duran Forero
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Firma mecánica generada en 16-09-2025 05:42 PM

Aprobó:

Jack David Hurtado Casquete - Subdirector de Control de Tránsito y Transporte
Diana Carolina Duran Forero - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Juan Carlos Tovar Rincón - Subdirección de Infraestructura
José Segundo Lopez Valderrama - Oficina de Seguridad Vial
Rafael Unda - Director de Inteligencia para la Movilidad

Revisó:

Jorge Alberto Urrego Gracia- Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Elaboró:

Jhon Fernando Pesca - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Carlos Alexander Beltrán Beltrán - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Jorge Armando Herrera Guevara - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Lina Lorena Carreño Pérez - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Faber Herney Guavita Ocampo - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Laura Ximena Pineda Pineda - Subdirección de Infraestructura
Mónica Lizeth Riscanevo López - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Cristian Camilo Garzón Ríos - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Juan David Pertuz Villalobos - Oficina de Seguridad Vial
Jessica Yulieth Rojas Montilla - Dirección de Inteligencia para la Movilidad

