


05
02
26

Día sin carro y sin moto

CONÉCTATE CON BOGOTÁ

INFORME DE SEGUIMIENTO
Secretaría Distrital de Movilidad





La jornada del Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) 2026, realizada en Bogotá el jueves 5 de febrero entre las 5:00 a. m. y las 9:00 p. m., constituye una estrategia orientada a fomentar el uso de medios de transporte sostenibles así como un uso más eficiente del vehículo particular. Además, de sensibilizar a la ciudadanía sobre el impacto del automóvil en la movilidad, la importancia de modificar hábitos como el escalonamiento de horarios laborales y adoptar prácticas sostenibles.

Es una jornada que invita a la ciudadanía a movilizarse en el Sistema Integrado de Transporte, en bicicleta o a pie, y a reflexionar sobre el impacto de nuestras decisiones diarias en la movilidad, el orden del espacio público y la calidad del aire.

Asimismo, constituye una oportunidad pedagógica

para promover el uso responsable del espacio público, fortalecer la convivencia entre los distintos actores viales y fomentar el compromiso ciudadano con una Bogotá más saludable, eficiente y equitativa.

El presente informe tiene como objetivo analizar el comportamiento de la movilidad durante esta jornada, a partir de la comparación entre un día hábil de referencia (29-01-2026) y la versión del Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) de 2025. Para ello, se examinan diferentes indicadores asociados a la dinámica de transporte, tales como el reparto modal, el uso de bicicletas compartidas, las validaciones en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), los volúmenes vehiculares, la ocupación de taxis y cicloparqueaderos, así como aspectos relacionados con la seguridad vial y el cumplimiento de la medida.

Marco Normativo

La jornada del Día sin Carro tiene su origen en la Consulta Popular del año 2000, en la que la ciudadanía votó sí a la realización de esta jornada el primer jueves de febrero de cada año, con el propósito de promover la movilidad sostenible y generar conciencia ambiental.

La jornada fue adoptada mediante Decreto 1098 de 2000. Inicialmente se aplicaba entre las 6:30 a. m. y las 7:30 p. m. y estaba dirigida únicamente a vehículos automotores sin incluir a las motocicletas.

Posteriormente, mediante el Decreto Distrital 038 de 2015 se extendió el horario de aplicación al adicionar una franja entre las 5:00 a. m. y las 6:30 a. m., y se incluyeron las motocicletas dentro de la restricción, ampliando el alcance de la jornada.

El Decreto Distrital 054 de 2017 ajustó el horario de aplicación entre las 5:00 a. m. y las 7:30 p. m., con el fin de fortalecer sus efectos en la reducción de emisiones y en la gestión de la demanda vehicular.

Más adelante, el Decreto Distrital 045 de 2020 amplió la jornada hasta las 9:00 p. m., reforzando su enfoque ambiental y preventivo.

Actualmente, la medida se encuentra reglamentada en el Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025, artículos 238 al 240, que establecen las condiciones y lineamientos para su implementación en el Distrito Capital.

Objetivos

2.1 Objetivo General

Dar cumplimiento a la Consulta Popular del año 2000 que establece la realización anual de la jornada del Día sin Carro y sin Moto, incentivar el uso de modos no motorizados en la ciudad, y evaluar el impacto de la restricción vehicular temporal en los indicadores de movilidad urbana y calidad ambiental del Distrito Capital.





2.2 Objetivos Específicos

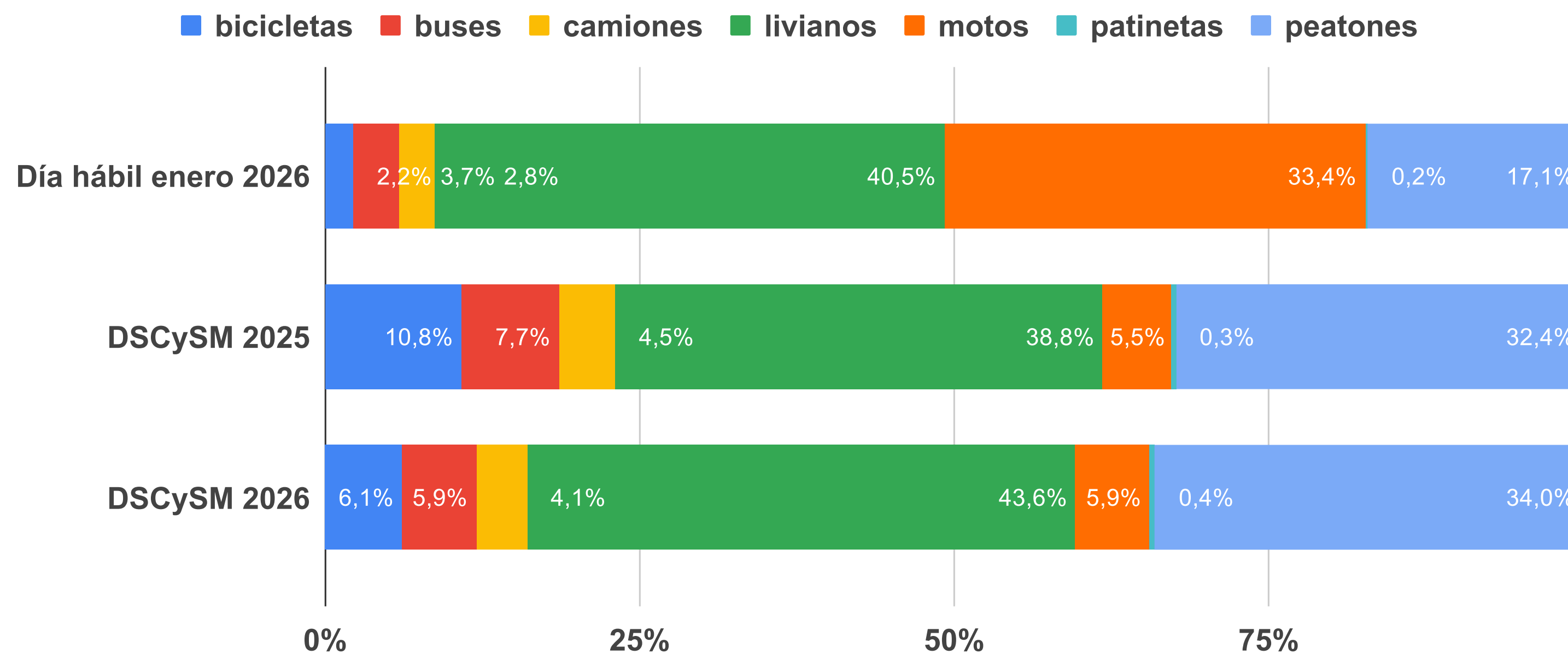
- Sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de adoptar hábitos de movilidad sostenible, incluyendo el escalonamiento de horarios laborales y la optimización de los desplazamientos diarios.
- Promover el uso de medios sostenibles como la caminata, la bicicleta, la patineta, la micromovilidad y el transporte público, así como incentivar el uso eficiente y racional del vehículo particular.
- Implementar estrategias de cultura ciudadana orientadas a la mejora de la calidad del aire y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Resultados técnicos

3.1. Composición del tránsito

Este apartado presenta la distribución de los modos de transporte durante el DSCySM 2026, con el fin de analizar los cambios en los patrones de movilidad frente a un día hábil de referencia y de la jornada del Día Sin Carro y Sin Moto 2025.

Gráfico No. 1. **Distribución modal de vehículos en jornadas DSCySM 2025 y 2026**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del contrato de monitoreo

La gráfica evidencia cambios en la distribución de los modos de transporte durante la jornada del DSCySM 2026, en comparación con el 2025 y un día hábil de referencia (enero de 2026).

En primer lugar, se observa un **incremento en la participación de peatones**, pasando de 32,4 % en 2025 a 34,0 % en 2026, y superando ampliamente el 17,1 % registrado en un día hábil. Este comportamiento refleja una mayor adopción de modos activos durante la jornada.

Asimismo, la **bicicleta presenta una mayor participación frente al día hábil**, pasando de 2,2 % a 6,1 %, lo que evidencia su relevancia como alternativa de movilidad sostenible en contextos de restricción vehicular.

De igual forma, la categoría de **buses** incrementa su participación respecto al día hábil, pasando de 3,7 % a 5,9 %, lo que evidencia una mayor presencia de vehículos asociados al transporte público, institucional o escolar durante la jornada.



Por otro lado, se destaca el aumento en la participación de carros livianos, que pasó de 38,8 % en 2025 a 43,6 % en 2026, acercándose al comportamiento de un día hábil (40,5 %). Esto puede estar asociado a un mayor uso de vehículos exceptuados.

En cuanto a las **motocicletas**, se presenta un leve incremento frente a 2025 (de 5,5 % a 5,9 %); sin embargo, su participación sigue siendo considerablemente menor que en un día hábil (33,4 %), evidenciando el efecto de la restricción.

Finalmente, modos como **patinetas y camiones** mantienen participaciones bajas y relativamente estables, sin variaciones significativas.

En conjunto, estos resultados evidencian una redistribución modal durante la jornada, con una mayor participación de modos activos y del transporte público, así como una reducción significativa en el uso de motocicletas frente a un día hábil de referencia.



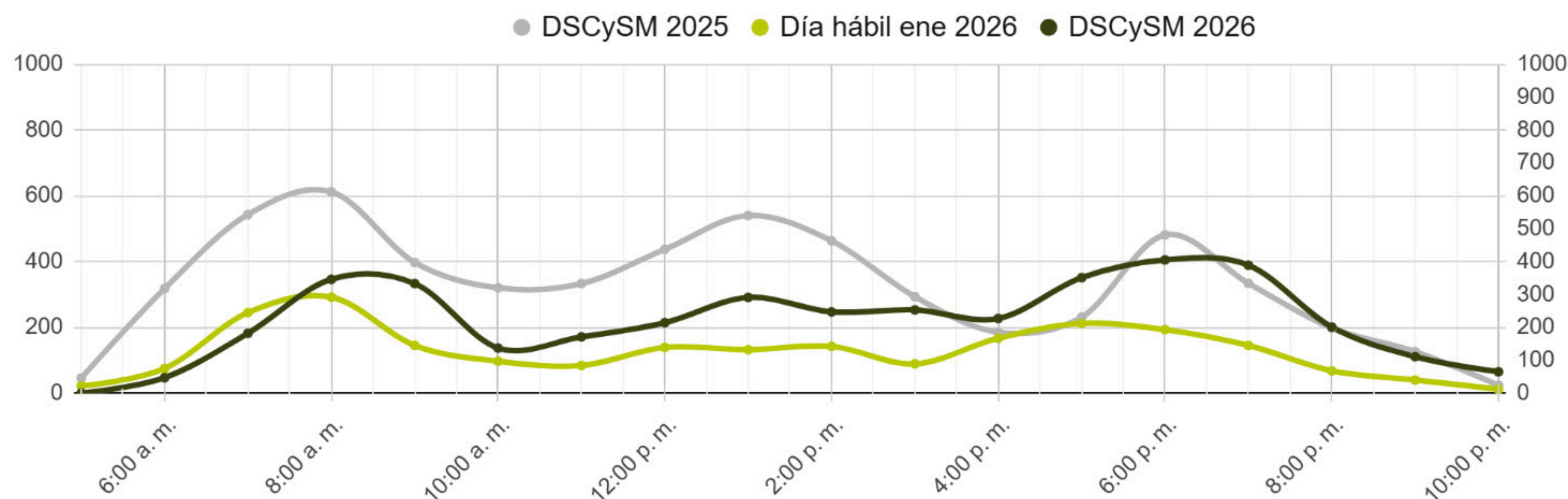
3.2. Viajes en el Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)

El uso del sistema de bicicletas compartidas, como se evidencia en el Gráfico No. 2, presenta diferencias entre un día hábil (enero de 2026) y el DSCySM de 2025 y de 2026. En términos generales, durante las jornadas con restricción vehicular se registraron un mayor número de viajes en comparación con un día hábil, lo que refleja más aceptación de este modo de transporte sostenible.

Al comparar los dos DSCySM, se observa una disminución en el número de viajes en 2026 frente a 2025, con una reducción de 1.796, equivalente al 32 %. No obstante, se mantienen patrones de comportamiento similares en la distribución horaria de la demanda.

El análisis por franjas horarias evidencia que en las primeras horas del día, entre las 6:00 a. m. y las 8:00 a. m., se concentran los mayores niveles de

Gráfico No. 2. Viajes en el Sistema de Bicicletas Compartidas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Sistema de Bicicletas Compartidas Tembici.

uso del sistema. En 2025 se registró el pico más alto a las 8:00 a. m. con 612 viajes, mientras que en 2026 se alcanzan 346 viajes en este mismo horario. En ambos

casos, estos valores superan los observados en el día hábil (292 viajes), lo que muestra una mayor demanda en los desplazamientos de ingreso.

Durante la franja del mediodía, entre las 12:00 p. m. y las 2:00 p. m., se mantienen niveles intermedios de uso. A la 1:00 p. m., se registraron 540 viajes en 2025 y 291 en 2026, en contraste con los 132 en el día hábil, lo que confirma una mayor utilización del sistema en estas jornadas.

En las horas de la tarde, especialmente entre las 5:00 p. m. y las 7:00 p. m., se presenta un segundo pico de demanda asociado a los desplazamientos de retorno. A las 6:00 p. m. Se registraron 481 viajes en 2025 y 405 en 2026, frente a los 193 del día hábil.

Finalmente, en las horas de la noche, a partir de las 8:00 p. m., se observa una disminución progresiva en el número de viajes en las tres fechas analizadas, manteniéndose, no obstante, niveles superiores en las jornadas del DSCySM frente al día hábil.



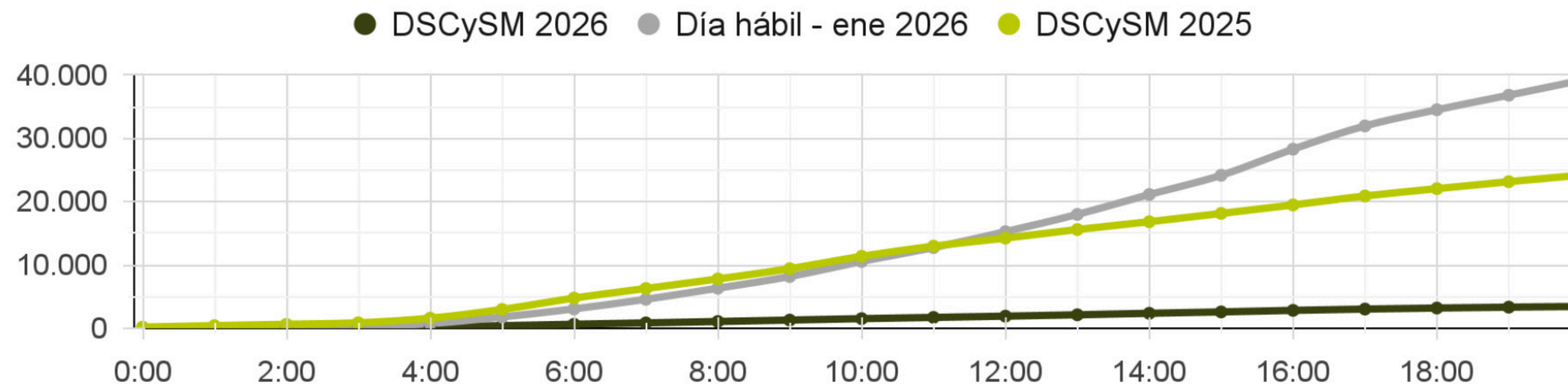
Las jornadas del DSCySM contribuyen a fortalecer el uso del sistema de bicicletas compartidas como una alternativa de movilidad sostenible, evidenciando su potencial

para complementar el transporte público y promover cambios en los patrones de desplazamiento hacia modos más eficientes y ambientalmente responsables.

3.3. Pasajeros terminal de transporte

De acuerdo con la información reportada por el equipo de La Terminal, el análisis de los despachos acumulados en las terminales de pasajeros durante la jornada del (DSCySM del 5 de febrero de 2026, comparado con el mismo día hábil de la semana anterior (29 de enero de 2026) y con la actividad de 2025 (6 de febrero), evidencia variaciones en la demanda de transporte intermunicipal a lo largo del día, como se muestra en la siguiente gráfica.

Gráfico No. 3. **Despachos acumulados Terminal de transporte**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Terminal de Transporte.

Tabla No.1. **Despachos acumulados Terminal de transporte**

Hora	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
12:00 a. m.	171	0	8
1:00 a. m.	400	10	16
2:00 a. m.	615	48	26
3:00 a. m.	848	147	56
4:00 a. m.	1.577	719	186
5:00 a. m.	2.959	1.774	395
6:00 a. m.	4.754	3.046	621
7:00 a. m.	6.277	4.565	831
8:00 a. m.	7.779	6.317	1.058
9:00 a. m.	9.399	8.162	1.280
10:00 a. m.	11.357	10.542	1.507

Hora	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
11:00 a. m.	12.968	12.731	1.701
12:00 p. m.	14.236	15.251	1.899
1:00 p. m.	15.586	17.981	2.116
2:00 p. m.	16.822	21.117	2.352
3:00 p. m.	18.137	24.162	2.571
4:00 p. m.	19.477	28.290	2.814
5:00 p. m.	20.888	31.962	3.021
6:00 p. m.	22.048	34.518	3.185
7:00 p. m.	23.151	36.817	3.322
8:00 p. m.	24.185	39.157	3.432

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Terminal de Transporte.



Desde las primeras horas, se observa que los despachos van aumentando de manera progresiva. Por ejemplo, a las 4:00 a. m., se registraron 186 en 2026, mientras que en el día hábil se presentaron 719 y en 2025 se alcanzaban 1.577. Aunque el volumen es menor en 2026, la forma en que crecen los viajes durante el día es similar.

Durante la mañana, especialmente en las horas de inicio de la jornada laboral, se presentó un aumento progresivo en el número de despachos; sin embargo, se mantuvo una diferencia frente a los otros escenarios de comparación.

A las 7:00 a. m., el DSCySM 2026 registró 831 despa-

chos acumulados, mientras que en el día hábil se alcanzaron 4.565 y en el DSCySM 2025, 6.277.

Hacia las 10:00 a. m., el DSCySM 2026 alcanza 1.507 despachos y al mediodía (12:00 p. m.) llega a 1.701, en comparación con 10.542 en el día hábil y 11.357 en la jornada de 2025.



Durante la tarde, el número de despachos continúa en aumento, especialmente en las horas asociadas al regreso de las personas a sus destinos. A las 2:00 p. m., se registraron 2.352, en comparación con 21.117 del día hábil y 16.822 del DSCySM

2025; posteriormente, a las 5:00 p. m., se alcanzan 3.021 despachos.

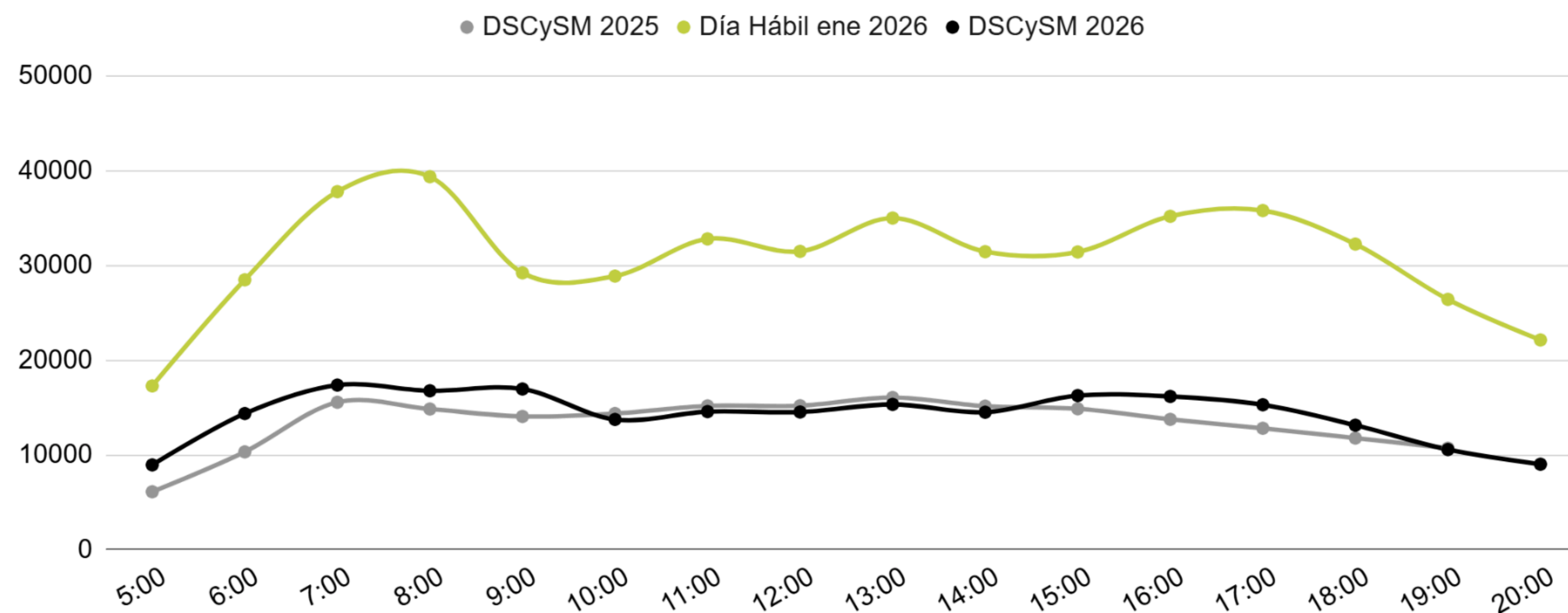
Esta tendencia se mantiene durante la noche, cerrando la jornada con un total de 3.432 despachos, frente a 39.157 del día hábil y 24.185 de la jornada equivalen-

te en 2025. En general, aunque en 2026 se registraron menos despachos que en los otros escenarios, el comportamiento a lo largo del día se mantiene estable, con aumentos en las horas de mayor movimiento.

3.4. Volúmenes vehiculares

El análisis de los volúmenes vehiculares en el DSCySM, en comparación con un día hábil (29 de enero de 2026), evidencia tendencias claras, como se muestra en la siguiente gráfica. En general, durante estas jornadas se registran volúmenes significativamente menores a lo largo del día, lo que contribuye a la reducción de la congestión vehicular.

Gráfico No. 4. **Volúmenes vehiculares**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del contrato de monitoreo.

En las horas de la mañana, entre las 5:00 a. m. y las 7:00 a. m., se observa que desde el inicio de la jornada los volúmenes vehiculares en los DSCySM fueron considerablemente inferiores frente al día hábil de 2026. En particular, para el año 2026 se registró una disminución del 51,3 % en esta franja horaria.

Entre las 8:00 a. m. y la 1:00 p. m., el volumen se estabiliza alrededor de los 15.300 vehículos, lo que representa una reducción del 53 % frente al día hábil. En comparación con la jornada del DSCySM 2025, se presenta un leve incremento del 2,46 %.

A partir de las 2:00 p. m. y hasta el final de la jornada DSCySM 2026, el volumen vehicular presenta variaciones sin picos marcados en la tarde, manteniéndose por debajo de los niveles de un día hábil, con una disminución del 56 %. Frente al DSCySM 2025, se observa una leve reducción del 2,2 %.

En términos generales, los resultados evidencian el impacto positivo de la jornada en la disminución del vo-



lumen vehicular, con una reducción promedio del 54 % frente a un día hábil de 2026.

No obstante, en comparación con 2025, se presenta un aumento del 13,3 %, posiblemente asociado a una

mayor ocupación de taxis en la jornada y a un mayor uso de vehículos exceptuados.

3.5. Comparendos

3.5.1. Por incumplimiento de la medida

Durante la jornada del DSySM, el 5 de febrero de 2026 en Bogotá, se impusieron 1.133 comparendos por incumplimiento de la medida. Esta cifra es significativamente superior a la registrada en un día hábil de referencia (29 de enero de 2026), en el que se registraron 191 comparendos.

De igual forma, el número de comparendos en 2026 supera el registrado en la jornada equivalente del año anterior, cuando fueron 783. Estos resultados evidencian la actividad de control y seguimiento durante la jornada, así como la necesidad de continuar fortaleciendo las acciones pedagógicas y de cultura ciudadana asociadas a la medida.



3.5.2. Comparendos ambientales

En cuanto a los comparendos ambientales, durante la jornada de 2026 se registraron 35, lo que representa un leve incremento frente a los 34 reportados en 2025. Por su parte, el número de inmovilizaciones disminuyó en un 27 %, pasando de 67 en 2025 a 49 en 2026.

Adicionalmente, se observa una reducción en los rechazos, que pasaron de 152 en 2025 a 114 en 2026. En términos de tipo de vehículo, el incremento se concentra en la categoría de vehículos particulares, que pasó de 5 comparendos en 2025 a 12 en 2026. En contraste, las motocicletas disminuyeron de 7 a 1. Las categorías de carga y SITP se mantuvieron estables, con 22 y 0 comparendos, respectivamente.



3.6. Validaciones del Sistema Integrado de Transporte Público

El análisis de las validaciones en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) durante el Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) del 5 de febrero de 2026 permite comparar la demanda con la registrada en 2025 y en un día hábil de referencia de enero de 2026. Para ello, se examinaron los cuatro componentes (Cable, Dual, Zonal y Troncal) a lo largo de la jornada, identificando patrones de uso y variaciones en los volúmenes de pasajeros.

Se observa que la hora de mayor demanda varía según el componente. En el Cable, el mayor número de validaciones se registró a las 6:00 a. m., con un segundo incremento en horas de la tarde. Para el Dual, el más alto registro se presentó a las 5:00 p. m., con un comportamiento similar en la mañana. Por su parte, el servicio Zonal y Troncal, el pico de pasajeros se concentró a las 6:00 a. m., lo que resalta la importancia de este horario en la movilización de los usuarios.



Al comparar los tres escenarios analizados, las validaciones del DSCySM 2026 superan en un 20 % las registradas en el día hábil de referencia, lo que evidencia una mayor utilización del sistema durante la jornada. Frente al DSCySM 2025, se observa un comportamiento similar, con

una variación cercana al 4 %. Las particularidades de cada componente se presentan en detalle en los apartados siguientes.

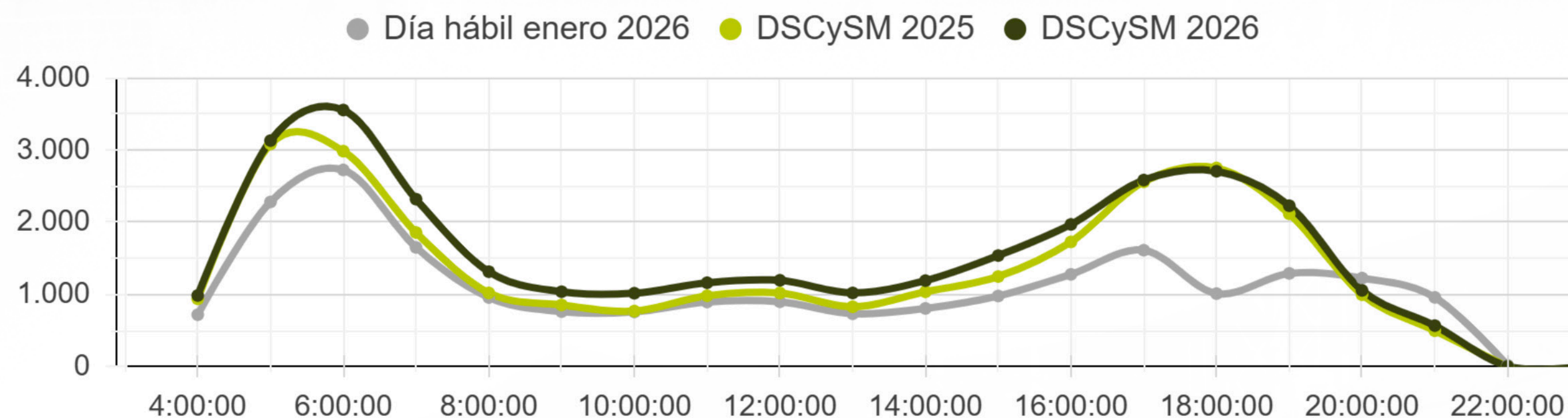
3.6.1. Cable

El análisis de las validaciones en el componente Cable del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) evidencia que la demanda presenta variaciones a lo largo del día, identificando dos momentos principales de mayor uso.

En la **mañana**, la mayor concentración de validaciones se registró en las primeras horas del día. Para el DSCySM 2026, el máximo se alcanza a las 6:00 a. m., con 3.552, superando los valores observados en el DSCySM 2025 (2.983) y en un día hábil de enero de 2026 (2.723).

Posteriormente, las validaciones disminuyen durante la mañana y el mediodía; sin embargo, en la **tarde** se presenta un nuevo incremento entre las 4:00 p. m. y las

Gráfico No. 5. **Validaciones componente Cable del SITP**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

7:00 p. m. En este periodo, el DSCySM 2026 alcanzó un máximo de 2.705, con un punto destacado alrededor de las 6:00 p. m.

Finalmente, a partir de las 7:00 p. m., la demanda desciende de manera progresiva, registrando sus niveles más bajos en las últimas horas de operación.

Tabla No.2. Validaciones componente Cable del SITP

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
3:00 a. m.			
4:00 a. m.	721	941	987
5:00 a. m.	2.281	3.082	3.129
6:00 a. m.	2.723	2.983	3.552
7:00 a. m.	1.652	1.858	2.319
8:00 a. m.	959	1.022	1.316
9:00 a. m.	764	856	1.039
10:00 a. m.	759	771	1.018
11:00 a. m.	897	983	1.163
12:00 p. m.	900	1.021	1.197
1:00 p. m.	734	831	1.022

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
2:00 p. m.	808	1.038	1.192
3:00 p. m.	980	1.249	1.539
4:00 p. m.	1.279	1.728	1.970
5:00 p. m.	1.613	2.559	2.583
6:00 p. m.	1.013	2.750	2.705
7:00 p. m.	1.292	2.117	2.228
8:00 p. m.	1.227	998	1.057
9:00 p. m.	961	500	570
10:00 p. m.	22	2	8

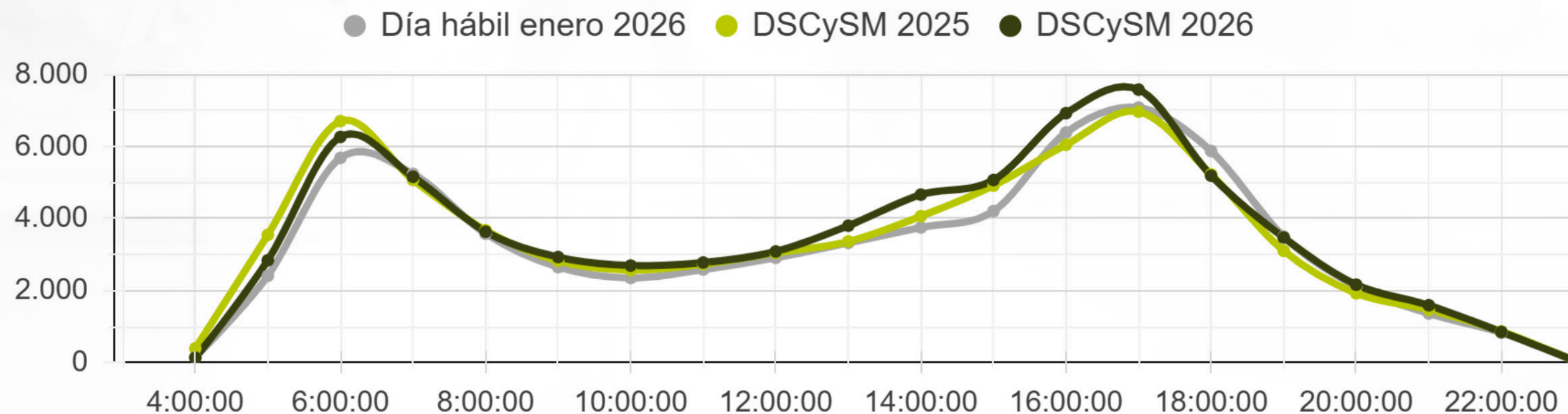
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

3.6.2. Dual

El análisis de las validaciones en el componente Dual del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) evidencia que la demanda presenta variaciones a lo largo del día, con dos momentos principales de mayor uso.

En la **mañana**, se observa un primer nivel alto de validaciones, con un punto destacado a las 6:00 a. m., cuando el DSCySM 2026 alcanzó 6.263, superando el día hábil de enero de 2026 (5.680) y con un comportamiento cercano al DSCySM 2025 (6.700). Durante esta franja, la demanda se mantiene por encima de 3.000, hasta aproximadamente las 8:00 a. m., momento en el que inicia una disminución gradual.

Gráfico No. 6. **Validaciones componente Dual del SITP**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

En la **tarde**, se presenta el mayor nivel de demanda, con un pico a las 5:00 p. m. En este horario, el DSCySM 2026 registró 7.574 validaciones, por encima del DSCySM 2025 (6.964) y del día hábil (7.076).

Posteriormente, después de este punto, la demanda descende de forma progresiva, manteniendo una tendencia a la baja hasta el cierre de la jornada.

Tabla No. 3. **Validaciones componente Dual del SITP**

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
3:00 a. m.			
4:00 a. m.	156	400	142
5:00 a. m.	2.413	3.548	2.843
6:00 a. m.	5.680	6.700	6.263
7:00 a. m.	5.235	5.070	5.158
8:00 a. m.	3.579	3.673	3.634
9:00 a. m.	2.653	2.824	2.931
10:00 a. m.	2.352	2.568	2.696
11:00 a. m.	2.585	2.737	2.780
12:00 p. m.	2.911	3.048	3.086
1:00 p. m.	3.326	3.363	3.801

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
2:00 p. m.	3.752	4.065	4.662
3:00 p. m.	4.205	4.912	5.067
4:00 p. m.	6.382	6.045	6.921
5:00 p. m.	7.076	6.964	7.574
6:00 p. m.	5.872	5.223	5.186
7:00 p. m.	3.498	3.105	3.473
8:00 p. m.	2.117	1.926	2.165
9:00 p. m.	1.367	1.472	1.595
10:00 p. m.	835	870	856

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

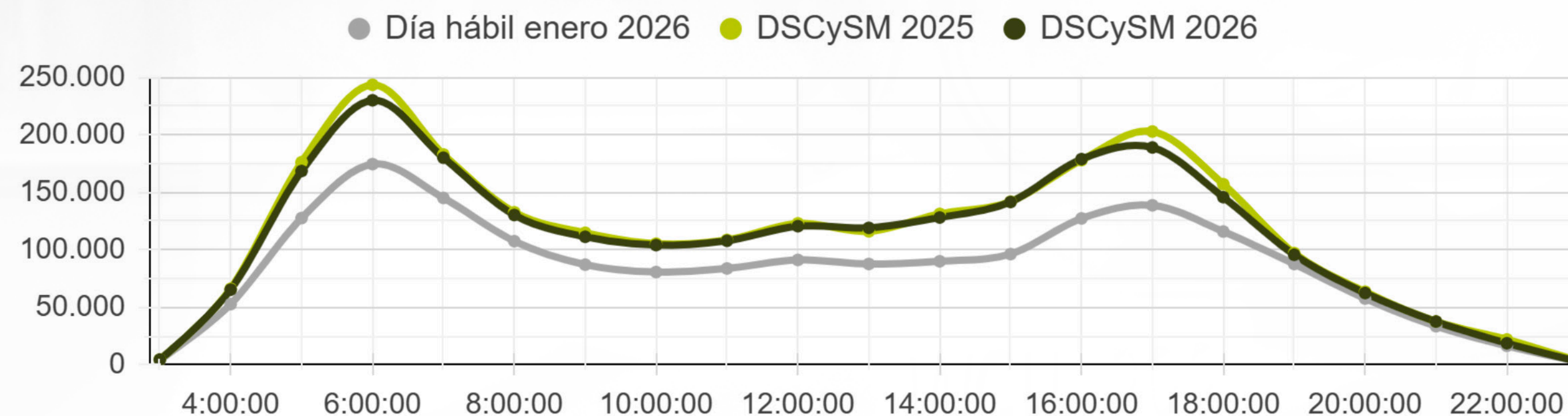
3.6.3. Zonal

El análisis de las validaciones en el componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) evidencia variaciones a lo largo del día, con dos momentos principales de mayor demanda.

En la **mañana**, el mayor volumen de validaciones se concentra en las primeras horas, alcanzando su punto máximo cerca de las 6:00 a. m. En este horario, el DSCySM 2025 registró cerca de 243.283 y el DSCySM 2026 alrededor de 229.822, superando el día hábil de referencia de enero de 2026, que se ubica aproximadamente en 174.404. Posteriormente, la demanda disminuye de manera progresiva durante el resto de la mañana.

En la **tarde**, se presenta un segundo incremento en la demanda, con un pico a las 5:00 p. m. En este horario,

Gráfico No. 7. **Validaciones componente Zonal del SITP**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

el DSCySM 2025 alcanza cerca de 202.174 validaciones y el DSCySM 2026 alrededor de 188.846, nuevamente por encima del día hábil, que registra aproximadamente 138.618.

Finalmente, en las horas de la noche, la demanda desciende de forma progresiva en los tres escenarios, alcanzando los niveles más bajos hacia el cierre de la jornada con valores cercanos a las 3.000 validaciones.

Tabla No. 4. **Validaciones componente Zonal del SITP**

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
3:00 a. m.	4.229	4.648	4.628
4:00 a. m.	52.810	66.157	65.366
5:00 a. m.	127.557	176.089	168.407
6:00 a. m.	174.404	243.283	229.822
7:00 a. m.	145.018	182.795	179.951
8:00 a. m.	107.461	132.584	130.188
9:00 a. m.	87.052	114.761	111.267
10:00 a. m.	80.654	105.275	104.025
11:00 a. m.	83.755	108.566	107.782
12:00 p. m.	91.165	122.942	120.490
1:00 p. m.	87.659	116.007	119.040

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
2:00 p. m.	89.996	131.148	128.013
3:00 p. m.	96.238	141.782	141.503
4:00 p. m.	127.228	177.862	178.749
5:00 p. m.	138.618	202.714	188.846
6:00 p. m.	115.844	156.967	145.692
7:00 p. m.	87.642	97.109	95.646
8:00 p. m.	57.624	63.558	62.433
9:00 p. m.	33.610	37.687	37.653
10:00 p. m.	16.537	22.084	18.832
11:00 p. m.	3.092	3.436	3.071

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

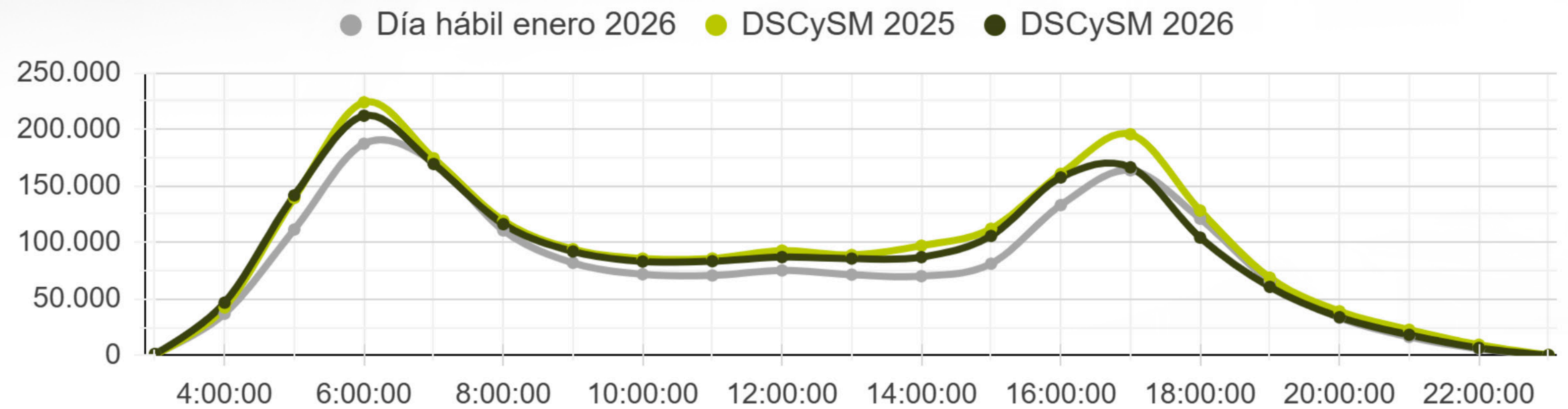


Gráfico No. 8. Validaciones del componente Troncal del SITP

3.6.4. Troncal

El análisis de las validaciones en el componente Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) evidencia variaciones a lo largo del día, con dos momentos principales de mayor demanda.

En la **mañana**, se registró el mayor volumen de validaciones, con un pico a las 6:00 a. m. durante el DSCySM 2026, alcanzando 211.870, valor cercano al observado en el DSCySM 2025 (223.724) y superior al de un día hábil de enero de 2026 (187.136). Posteriormente, la demanda disminuye de manera progresiva el resto de la mañana.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

En la **tarde**, se presenta un segundo incremento, con un pico a las 5:00 p. m., cuando el DSCySM 2026 alcanza 166.248 validaciones, reflejando un comportamiento consistente con la dinámica de regreso de los usuarios.

A partir de este punto, las validaciones descienden de forma continua, alcanzando los niveles más bajos en las últimas horas del día.

Tabla No. 5. **Validaciones del componente Troncal del SITP**

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
3:00 a. m.	1.275	1.038	1.449
4:00 a. m.	36.996	42.537	46.739
5:00 a. m.	111.329	139.213	141.521
6:00 a. m.	187.136	223.724	211.870
7:00 a. m.	171.355	174.294	169.225
8:00 a. m.	110.541	119.054	116.083
9:00 a. m.	81.879	93.986	91.967
10:00 a. m.	71.819	85.672	83.067
11:00 a. m.	70.746	85.730	83.349
12:00 p. m.	75.201	92.725	86.978
1:00 p. m.	71.465	88.815	85.667

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
2:00 p. m.	70.134	97.029	86.937
3:00 p. m.	81.124	112.013	105.678
4:00 p. m.	132.899	160.482	157.321
5:00 p. m.	163.677	195.486	166.248
6:00 p. m.	120.923	128.119	104.188
7:00 p. m.	65.817	68.781	60.658
8:00 p. m.	33.401	39.111	33.904
9:00 p. m.	16.453	22.777	18.339
10:00 p. m.	5.948	9.554	6.746

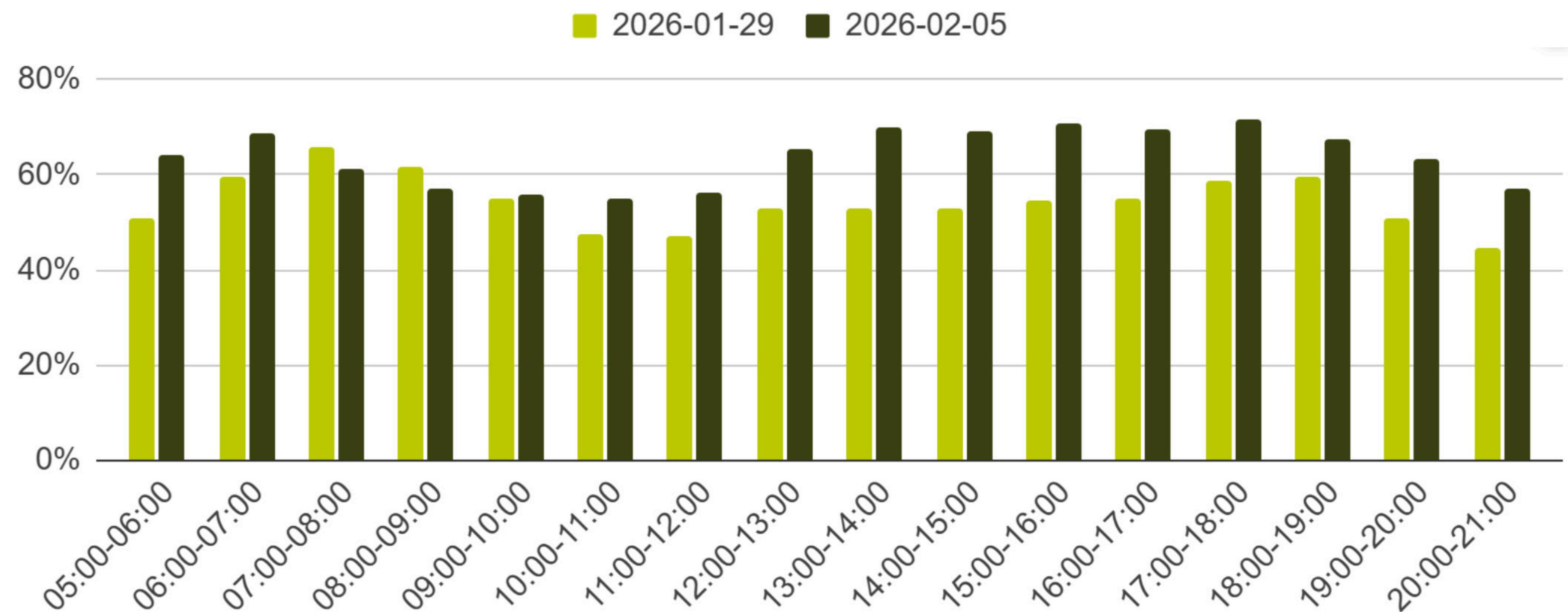
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.



3.7. Ocupación de taxis

El análisis de la ocupación de taxis evidencia un incremento sostenido durante la jornada del Día sin Carro y sin Moto 2026, en comparación con un día hábil de referencia (29 de enero de 2026), como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico No. 9. **Ocupación de taxis**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del contrato de monitoreo.

Tabla No. 6. **Ocupación de taxis**

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
05:00-06:00	51 %	64 %
06:00-07:00	59 %	69 %
07:00-08:00	66 %	61 %
08:00-09:00	62 %	57 %
09:00-10:00	55 %	56 %
10:00-11:00	48 %	55 %
11:00-12:00	47 %	56 %
12:00-13:00	53 %	65 %
13:00-14:00	53 %	70 %
14:00-15:00	53 %	69 %

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
15:00-16:00	54 %	71 %
16:00-17:00	55 %	70 %
17:00-18:00	59 %	72 %
18:00-19:00	60 %	68 %
19:00-20:00	51 %	63 %
20:00-21:00	45 %	57 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del contrato de monitoreo.



En la mañana, desde el inicio de la jornada y hasta las 7:00 a. m., la ocupación de taxis presenta aumentos relevantes, con diferencias cercanas a 11 puntos porcentuales frente al día hábil. Entre las 7:00 a. m. y las 9:00 a. m., el uso se mantiene en niveles similares, con variaciones moderadas respecto al día de referencia.

A partir de este horario y durante el resto del día, el uso del servicio durante la jornada del DSCySM 2026 se mantiene por encima del comportamiento observado en el día hábil. El mayor nivel de ocupación se registró en la tarde, entre la 1:00 p. m. y las 6:00 p. m., donde se alcanzan valores cercanos al 70 %, mientras que en el

día hábil esta misma franja presenta niveles promedio alrededor del 55 %.

Estos resultados reflejan un incremento en el uso del servicio de taxi durante la jornada, especialmente en las horas de mayor demanda.

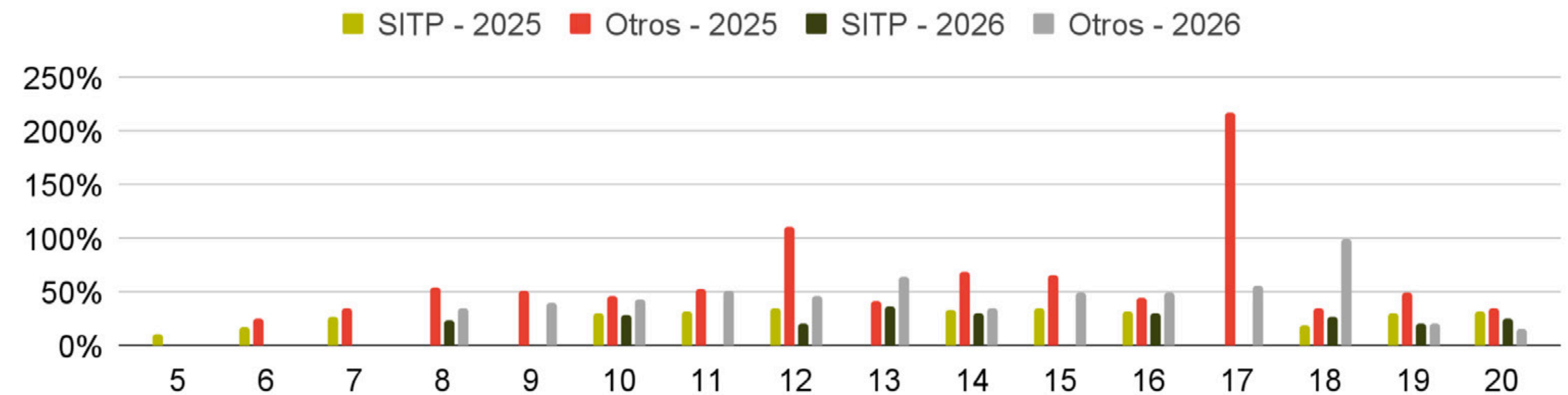


3.8. Ocupación de cicloparqueaderos

El análisis del porcentaje de ocupación de estos espacios durante las jornadas del Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) de 2025 y 2026 evidencia diferencias entre las BiciEstaciones de TransMilenio y los demás cicloparqueaderos, así como cambios en los niveles de demanda en ambos años.

En conjunto, la ocupación en 2026 presenta un com-

Gráfico No. 10. **Ocupación de cicloparqueaderos.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del registro de ocupación de cicloparqueaderos de la ciudad y de Transmilenio S.A

portamiento más distribuido en el tiempo, con menores niveles de concentración en comparación con 2025, especialmente en los cicloparqueaderos externos. Por su parte, las BiciEstaciones de TransMilenio operaron de

manera habitual, manteniendo indicadores por debajo del 40 % durante la jornada en 2026.

Estos resultados pueden observarse en el gráfico que se presenta a continuación.

Tabla No. 7. **Ocupación de cicloparqueaderos.**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S.A.

Año	Hora	BiciEstaciones TransMilenio5	Otros Cicloparqueaderos
2025	5:00 a. m.	11,6 %	
2025	6:00 a. m.	17,3 %	26,2 %
2025	7:00 a. m.	27,1 %	34,5 %
2025	8:00 a. m.		54,7 %
2025	9:00 a. m.		51,5 %
2025	10:00 a. m.	30,7 %	46,2 %
2025	11:00 a. m.	32,3 %	52,4 %
2025	12:00 p. m.	34,6 %	111,0 %
2025	1:00 p. m.		41,9 %
2025	2:00 p. m.	33,7 %	69,3 %
2025	3:00 p. m.	34,7 %	66,3 %

Año	Hora	BiciEstaciones TransMilenio5	Otros Cicloparqueaderos
2025	4:00 p. m.	32,4 %	44,6 %
2025	5:00 p. m.		217,4 %
2025	6:00 p. m.	19,2 %	35,3 %
2025	7:00 p. m.	30,9 %	49,5 %
2026	8:00 p. m.	32,5 %	35,7 %
2026	9:00 p. m.	21,2 %	35,4 %
2026	8:00 a. m.	23,9 %	34,8 %
2026	9:00 a. m.		39,3 %
2026	10:00 a. m.	28,5 %	43,1 %
2026	11:00 a. m.		50,7 %
2026	12:00 p. m.	20,8 %	46,7 %

Tabla No. 7. **Ocupación de cicloparqueaderos**

Año	Hora	BiciEstaciones TransMilenio5	Otros Cicloparqueaderos
2026	1:00 p. m.	37,1 %	63,9 %
2026	2:00 p. m.	31,0 %	34,4 %
2026	3:00 p. m.		50,3 %
2026	4:00 p. m.	30,3 %	50,3 %
2026	5:00 p. m.		55,5 %
2026	6:00 p. m.	27,0 %	100,0 %
2026	7:00 p. m.	20,4 %	20,5 %
2025	8:00 p. m.	24,9 %	16,0 %
2025	9:00 p. m.		23,8 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del registro de ocupación de cicloparqueaderos de la ciudad y cicloparqueaderos de Transmilenio SA





3.7.1. Comportamiento en el Sistema TransMilenio (SITP)

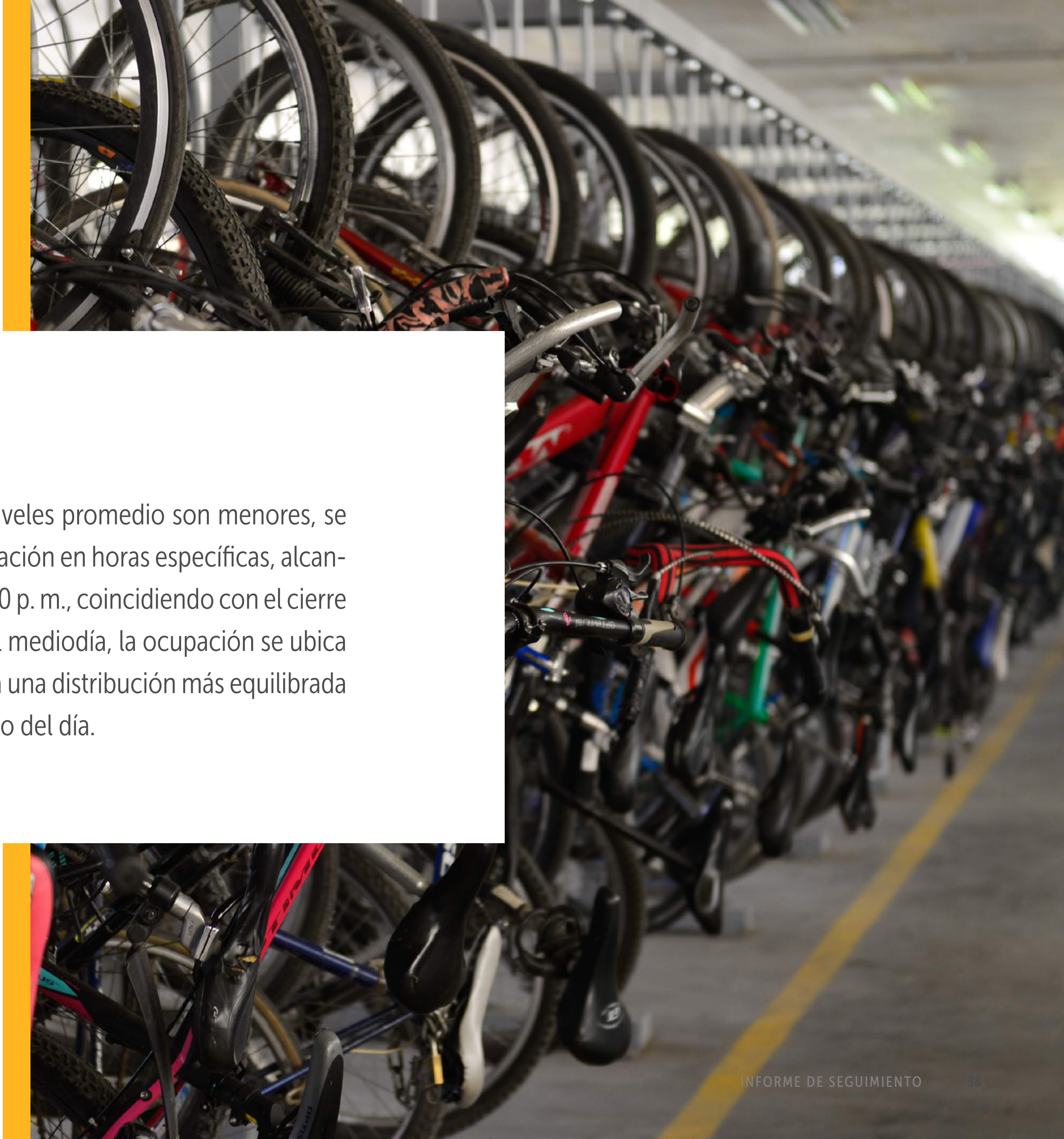
La ocupación en las BiciEstaciones de TransMilenio se mantiene estable entre las dos jornadas, con una ligera variación en el promedio general, que pasa de 28,1 % en 2025 a 27,1 % en 2026. En 2025, el punto máximo se registró a las 3:00 p. m. con 34,7 %, mientras que en 2026 el pico es ligeramente mayor (37,1 %) y se presenta a la 1:00 p. m.

En cuanto al comportamiento horario, en 2025 la ocupación inicia en 11,6 % a las 5:00 a. m. y asciende hasta 27,1 % a las 7:00 a. m. Para 2026, se observa una mayor concentración de usuarios al mediodía y una disminución progresiva hacia el final del día, alcanzando 24,9 % a las 8:00 p. m.

3.7.2. Comportamiento en otros cicloparqueaderos

Los cicloparqueaderos externos presentan una mayor variabilidad en la ocupación y niveles más altos de uso. En 2025, el promedio alcanza 62,4 %, mientras que en 2026 se sitúa en 46,6 %. Durante la jornada de 2025, se registraron niveles elevados de uso, con un pico a las 5:00 p. m. de 217,4 % y valores cercanos al 111 % al mediodía.

En 2026, aunque los niveles promedio son menores, se mantiene una alta utilización en horas específicas, alcanzando el 100 % a las 6:00 p. m., coincidiendo con el cierre de la jornada laboral. Al mediodía, la ocupación se ubica en 46,7 %, lo que refleja una distribución más equilibrada de la demanda a lo largo del día.





3.9. Fatalidades por siniestros viales

En relación con estos eventos por siniestros viales, durante la jornada del Día sin Carro y sin Moto 2026 se registró un caso en el que falleció un ciclista. En la jornada de 2025 no se presentaron fatalidades.

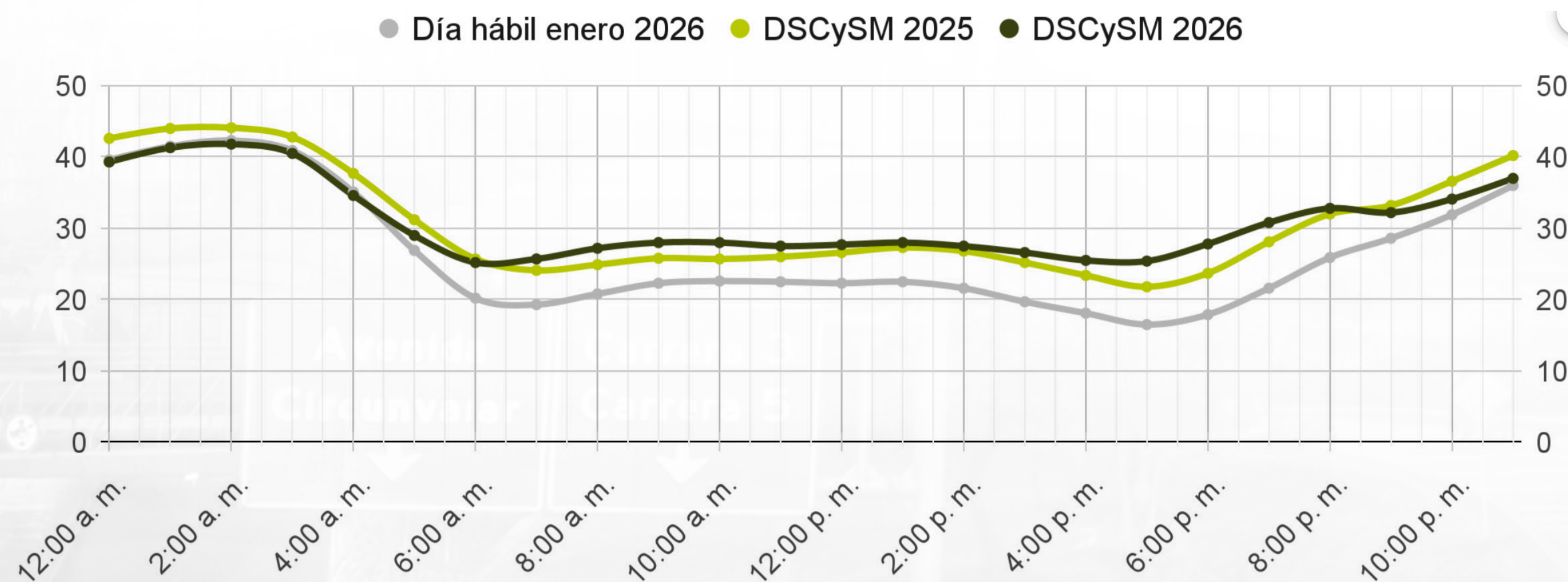
En años anteriores, se reportó un peatón fallecido en las jornadas de 2023 y 2024, mientras que la jornada realizada en septiembre de 2023 no registró víctimas fatales.

3.10. Velocidad de los 14 corredores principales

En relación con estos eventos por siniestros viales, durante la jornada del Día sin Carro y sin Moto 2026 se registró un caso en el que falleció un ciclista. En la jornada de 2025 no se presentaron fatalidades.

En años anteriores, se reportó un peatón fallecido en las jornadas de 2023 y 2024, mientras que la jornada realizada en septiembre de 2023 no registró víctimas fatales.

Gráfico No. 11. Velocidad corredores principales (Km/H)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Waze.

Tabla No. 8. **Velocidad corredores principales (Km/H)**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Waze.

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
12:00 a. m.	39,6	42,6	39,3
1:00 a. m.	41,5	44	41,3
2:00 a. m.	42,3	44,1	41,8
3:00 a. m.	40,9	42,8	40,5
4:00 a. m.	35,1	37,7	34,6
5:00 a. m.	26,9	31,2	29
6:00 a. m.	20,2	25,7	25,2
7:00 a. m.	19,3	24,1	25,7
8:00 a. m.	20,8	24,9	27,2
9:00 a. m.	22,3	25,8	28
10:00 a. m.	22,6	25,7	28
11:00 a. m.	70.134	97.029	86.937

Hora	Día hábil 29 de enero del 2026	Día sin carro y sin moto 6 de febrero del 2025	Día sin carro y sin moto 5 de febrero 2026
12:00 p. m.	22,3	26,6	27,7
1:00 p. m.	22,5	27,3	28
2:00 p. m.	21,6	26,8	27,5
3:00 p. m.	19,7	25,2	26,6
4:00 p. m.	18,1	23,4	25,5
5:00 p. m.	16,5	21,8	25,4
6:00 p. m.	17,9	23,7	27,8
7:00 p. m.	21,6	28,1	30,8
8:00 p. m.	25,9	32	32,8
9:00 p. m.	28,6	33,2	32,2
10:00 p. m.	31,9	36,6	34,1
11:00 p. m.	36	40,2	37

En las primeras horas de la mañana, antes de las 5:00 a. m., las velocidades son similares en los tres escenarios analizados. A partir de ese momento, el día hábil de 2026 comienza a presentar valores menores, con diferencias que alcanzan hasta 10 km/h frente al DSCySM 2026.

Desde las 6:00 a. m., la diferencia se hace más evidente. Por ejemplo, a las 8:00 a. m., la velocidad promedio fue de 27,2 km/h en 2026 y 24,9 km/h en 2025, mientras que en el día hábil se registraron 20,8 km/h.

Durante el mediodía y las primeras horas de la tarde, las velocidades en los DSCySM se mantienen estables, con valores entre 27 y 28 km/h. En contraste, en el día hábil son cercanas a 22 km/h, lo que representa una diferencia aproximada de 5 a 6 km/h.

Las mayores diferencias se observan en la tarde, especialmente entre las 5:00 p. m. y las 7:00 p. m., cuando la congestión en un día hábil es más evidente. En este

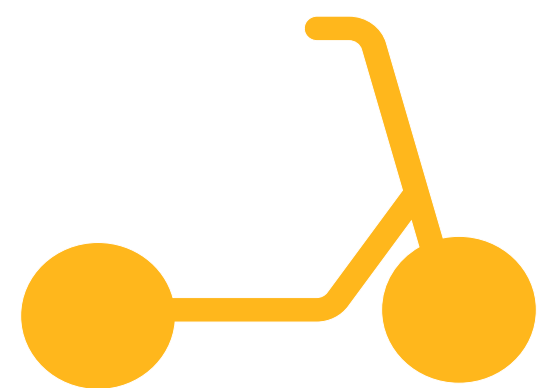


periodo, las velocidades durante el DSCySM pueden ser hasta un 55 % superiores frente al día de referencia.

En la noche, después de las 7:00 p. m., las velocidades aumentan en los tres escenarios, reflejando una disminución general del tráfico. Sin embargo, los DSCySM mantienen valores ligeramente más altos. Por ejemplo, a las 8:00 p. m., se registraron 32 km/h en 2025 y 32,8 km/h en 2026, frente a 25,9 km/h en el día hábil.

En general, los resultados evidencian que la jornada tiene un efecto positivo en la fluidez del tráfico, incrementando las velocidades promedio en los principales corredores viales. Al comparar las dos versiones del DSCySM, se observa además un leve incremento en 2026, con una mejora cercana al 6 % respecto a 2025.

Conclusiones



La jornada del Día sin Carro y sin Moto del 5 de febrero de 2026 en Bogotá evidenció un **impacto favorable en la movilidad urbana, reflejado en una mejora sustancial en la circulación y una reducción de los niveles de congestión.** La disminución de los volúmenes vehiculares, cercana al 54 % frente a un día hábil, permitió un aumento aproximado entre el 20 % y el 25 % en las velocidades promedio, especialmente durante los periodos de mayor demanda, donde usualmente se concentran las principales afectaciones en la red vial.



En cuanto al comportamiento modal, se observó un **fortalecimiento de los modos sostenibles, con mayor participación de peatones y un incremento en la demanda del transporte público,** que se consolidó como el principal articulador de los desplazamientos durante la jornada. De igual forma, el servicio de taxi registró altos niveles de ocupación, posicionándose como una alternativa eficiente ante la restricción del vehículo particular.



Respecto a la micromovilidad, se identifican oportunidades de mejora, particularmente en el uso de la bicicleta y del sistema de bicicletas compartidas en comparación con la jornada del año anterior. Entretanto, la infraestructura asociada a TransMilenio presentó un comportamiento estable, mientras que los cicloparqueaderos externos alcanzaron niveles elevados de ocupación en distintos momentos del día, lo que sugiere la necesidad de ampliar y optimizar la capacidad disponible.



Finalmente, **en materia de cultura ciudadana y seguridad vial, persisten retos relacionados con el cumplimiento de la medida y la ocurrencia de siniestros.** Estos hallazgos ponen de manifiesto la importancia de fortalecer las acciones de pedagogía, control y prevención, con el fin de consolidar los beneficios de estas jornadas y avanzar hacia una movilidad más segura, eficiente y sostenible en la ciudad.

05

02

26

Día sin carro y sin moto

**CONÉCTATE
CON BOGOTÁ**