



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT

202632304026831

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., abril 09 de 2026

Señor(a)

ANONIMO

Publicar en cartelera

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta al SDQS No. 1930582026

Respetado(a) ciudadano(a),

La Secretaría Distrital de Movilidad le extiende un cordial saludo,

Con el fin de atender la comunicación allegada con el radicado citado en la referencia y de acuerdo con alcance de nuestras competencias, nos permitimos informar lo siguiente:

De acuerdo con el alcance de nuestras competencias, nos permitimos informar lo siguiente, dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 652 de 2025 *Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad*, donde en su artículo 27 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: **“1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)”**, es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales, a través de operativos de control desarrollados con la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte, en la ciudad de Bogotá.

1

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

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



El Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), Ley 769 de 2002, rige en todo el territorio nacional y, tiene por objeto la regulación de la “circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.”

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

De otro lado, el artículo 5.9.3 de la Resolución MT 160 de 2017 “Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones.”, compilada en la Resolución MT 20223040045295 de 2022, define la Bicicleta de pedaleo asistido, así: **“Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg(...).”**

Asimismo, el artículo **5.9.3.** de la norma citada también define la tipología vehicular denominada motociclo, ciclomotor o Moped, así: “Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.”

A partir de las definiciones relacionadas anteriormente es adecuado resaltar que para que un vehículo se enmarque en la definición de bicicleta con pedaleo asistido se requiere que contenga las características descritas, en especial un mecanismo para desplazar el vehículo por el esfuerzo de su conductor accionando por medio





de pedales y un motor auxiliar que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor, este último no podrá ser independiente, ni trabajar de forma autónoma.

Por su parte, mediante la Resolución SDM 93495 de 2021, modificada por la Resolución SDM 93495 de 2021, se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual y se dictan otras disposiciones, así mismo se define el vehículo tipo patineta así:

***“Patineta:** Vehículo de dos (2) o más ruedas en línea compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie, y cuyo movimiento está generado por autopro pulsión, energía eléctrica o una combinación de las dos.”*

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la Circular SDM 006 de 2018, mediante la cual se establecen **recomendaciones** de seguridad vial, estacionamiento y circulación para vehículos tipo patineta con o sin motor así:

Seguridad Vial

- Transitar a una velocidad máxima de 20 km/h.
- Utilizar el casco abrochado y ajustado.
- No manipular dispositivos móviles.
- Utilizar elementos reflectivos sobre el vehículo de manera frontal, lateral y posterior.
- No transitar en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas.

No pueden estacionar:

- Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.



- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- En carriles dedicados a transporte masivo.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.
- Las demás establecidas en el artículo 76 del Código de Tránsito.

Circulación

- No transitar por andenes.
- No transitar por vías arteriales.
- Transitar por ciclorrutas en vía y fuera de vía.
- Circular por la calzada en aquellos casos en los que no existe ciclorruta.

En consideración a lo anterior en cuanto al uso de la ciclo – infraestructura se indica lo siguiente:

El artículo 2° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece las siguientes definiciones:

“(...) Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. (...) Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.” (Negrilla fuera de texto)

En el artículo 105 de la precitada Ley, se incluyen las ciclorrutas en la clasificación de las vías, como aquellas dentro del perímetro urbano. Y el artículo 119 del CNTT preceptúa que: *“sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos..”*

4

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



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

*“(...) **6.2. SEÑALES Y DISPOSITIVOS PARA CICLISTAS.** La bicicleta es un medio de transporte sostenible, sustentable y accesible para la mayoría de la población, que contribuye a la modificación de los patrones de desplazamiento y motiva a cambiar los medios de transporte convencionales. Su uso aporta a la descontaminación ambiental, a la salud de las personas y constituye además un elemento de esparcimiento.*

Por ello es necesario que los sistemas de transporte tengan en cuenta la operación adecuada de las bicicletas como un medio más, de manera que su interacción con el resto del tránsito vehicular no constituya un factor de riesgo de siniestros viales. En efecto, dada la evidente fragilidad de los ciclistas frente a los vehículos motorizados, su tránsito debe realizarse en vías que les brinden seguridad, siguiendo la normatividad colombiana (Leyes 769 de 2002 y 1811 de 2016 vigentes, o aquellas que las complementen, sustituyan o actualicen). (...)

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



Igualmente, mediante Resolución No. 0003258 del 03 de agosto de 2018, el Ministerio de Transporte adoptó *“la Guía de Ciclo – Infraestructura para Ciudades Colombianas”*, documento mediante el cual se realizan recomendaciones de diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese medio de transporte, reconociendo las condiciones urbanísticas, topográficas, climáticas o culturales de las ciudades colombianas. Igualmente precisó que, distinguir adecuadamente el espacio destinado al tránsito de bicicletas es esencial para evitar o minimizar los conflictos con los demás usuarios de la vía, sean peatones o vehículos motorizados.

En cuanto al mismo aspecto, los artículos 141, 142, 143 y 144 de la Ley 1801 de 2016 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.”* al pronunciarse sobre la circulación en la cicloinfraestructura enfatizó en la necesidad de que los alcaldes realicen las gestiones necesarias para contar con espacios en los cuales se promueva el uso de medios alternativos que permitan la movilidad otorgando prelación a los peatones y ciclistas a través de vías preferentes a través de las cuales los demás vehículos respetarán al ciclistas. Disposiciones normativas que señalan puntualmente lo siguiente:

“Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. *La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.*

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.



Artículo 142. Ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales o municipales promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas, como una alternativa permanente de movilidad urbana o rural teniendo en cuenta en especial los corredores más utilizados en el origen y destino diario de los habitantes del municipio.

Artículo 143. Reglamentación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

Artículo 144. Comportamientos contrarios a la convivencia en ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas por parte de los no usuarios de bicicletas. Los siguientes comportamientos por parte de los no usuarios de bicicletas afectan la vida e integridad de los usuarios y por lo tanto no deben efectuarse:

1. Obstruir por cualquier medio la ciclo ruta o carril exclusivo para las bicicletas.
2. Arrinconar, obstruir, o dificultar la libre movilidad del usuario de bicicleta.

Parágrafo. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:
(...)

En el marco distrital el artículo 151 del Decreto Distrital 555 de 2021 “prevé en cuanto a la red de cicloinfraestructura lo siguiente: “Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a





estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores. La infraestructura de soporte de esta red se rige bajo el Decreto Único Reglamentario [1079](#) de 2015, Código Nacional de Tránsito, Resolución [160](#) de 2017 y [3258](#) de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.”

En consideración a lo expuesto se indica que la ciclo – infraestructura se encuentra diseñada para la circulación de **bicicletas, incluyendo bicicletas con pedaleo asistido y las patinetas**; por consiguiente, estos espacios deben utilizarse en cumplimiento de las disposiciones normativas que rigen la circulación en las vías de los vehículos.

En cuanto a la circulación en la cicloinfraestructura se indica que, el párrafo 1° del artículo 106 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022 “*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban*”, establece que las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán superar los 40 km/h. Por otro lado, el párrafo 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, estipula que la velocidad máxima de operación para bicicletas y triciclos durante actividades deportivas, recreativas o lúdicas es de 25 km/h.

Por último, es de resaltar que la norma general aplicable señala como límite de hasta de treinta (30) kilómetros por hora la velocidad permitida en los siguientes lugares, de especial connotación (artículo 74 y 106 CNTT):

- En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
- En las zonas escolares.
- Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
- Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
- En proximidad a una intersección.



En atención a su requerimiento, se informa que, las patinetas y bicicletas eléctricas son objeto de sanciones u órdenes de comparendo, en virtud de lo establecido en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002; dado lo anterior, conforme a lo dispuesto en el artículo 131 de la misma Ley, modificado por la Ley 1383 de 2010, y en concordancia con la Resolución 3027 de 2010, los conductores de dichos vehículos deben observar las conductas tipificadas en las normas mencionadas, so pena de las sanciones correspondiente. Lo anterior, previa la observancia del debido proceso y el cumplimiento de los trámites legales aplicables.

la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de sus funciones, realiza los operativos de control en las ciclorrutas correspondientes, revisando el cumplimiento de la normatividad vigente, en especial la aplicación del Código Nacional de Tránsito, ley 769 de 2002 y la Resolución MT160 de 2017, en la que se establece que los vehículos tipo ciclomotor no o podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de cicloinfraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

En la siguiente tabla se consolidan los resultados obtenidos en los operativos de control realizados, evidenciando el número de comparendos impuestos. Esta información permite analizar las tendencias de comportamiento vial y fortalecer las estrategias de control encaminadas a garantizar la seguridad vial.

Tabla x. Cantidad de órdenes de comparendo emitidas a vehículos tipo: Patineta periodo 2026*.

Año	Comparendos impuestos a patinetas
2025	480



2026	176
------	-----

Fuente: QLIK-SDM, Dispositivos de apoyo en vía, corte **(31) de (marzo)**

De la información antes relacionada, es importante precisar que según la Resolución 20223040045295 de 2022, “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.”, que compiló entre otras, la Resolución 3027 del 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.” indica en su Artículo 6.2.5.4. Características técnicas del formato. El formato de la Orden de Comparendo Único Nacional de Tránsito, debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la Resolución 3027 de 2010 o la norma que la modifique o sustituya, en este sentido el vehículo tipo “patineta” no se encuentra especificado en dicho formato, por lo tanto, para identificar las cifras de comparendos del presente requerimiento, se tienen en cuenta aquellos comparendos que en el campo de “observaciones” se incluya información adicional relacionada con estos tipos de vehículos. Sin embargo, es importante aclarar que esta información corresponde a un subregistro, puesto que no en todos los casos el agente de tránsito registra este tipo de información en el campo de observaciones del formulario o puede ser registrado en una clase de vehículo diferente.

Finalmente, resaltar que, en el marco de la estrategia de control con enfoque de seguridad vial, se continuarán adelantando las acciones correspondientes en toda la ciudad, las cuales están sujetas a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos, dadas las dinámicas en materia de movilidad.





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT

202632304026831

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,

Jack David Hurtado Casquete

Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 09-04-2026 04:37 PM

cc Luisa Fernanda Buitrago Parra - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Revisó: Andrés Felipe Ospina Romero – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Genesis Saray Alvarez Anaya-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte

11

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