



**AQUÍ
SÍ PASA** ★
BOGOTÁ
MI CIUDAD
MI CASA

06
02
25

Día sin carro y sin moto

CONÉCTATE CON BOGOTÁ

INFORME DE SEGUIMIENTO
Secretaría Distrital de Movilidad



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.





La jornada del Día sin Carro y sin Moto en Bogotá, realizada el jueves 6 de febrero de 2025 entre las 5:00 a. m. y las 9:00 p. m., dejó un balance positivo en materia ambiental y de movilidad. Así lo evidencian los datos consolidados al cierre de la jornada, los cuales fueron comparados con los resultados obtenidos en las ediciones de 2024 y 2023 con un día hábil de referencia de la semana anterior (jueves 30 de enero de 2025).

Composición del tránsito

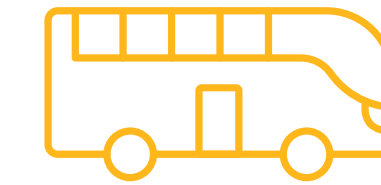
La jornada del Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) del 2025 en Bogotá mostró cambios en la participación de diferentes medios de transporte con relación al la jornada del 2 de febrero de 2023.

Comparación de modos de transporte



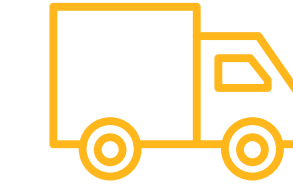
Bicicletas

Disminuyeron en 1.0 puntos porcentuales, del **11.9 % en 2023** pasó al **10.9 % en 2025.**



Buses

Redujeron su participación en 1.5 puntos porcentuales, de **9.5 % en 2023** pasó a **8.0 % en 2025.**



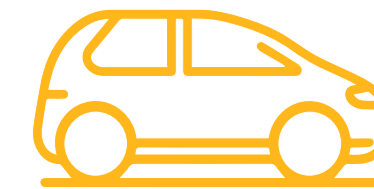
Camiones

Tuvieron una ligera reducción de 0.3 puntos porcentuales, de **4.6 % en 2023** a **4.3 % en 2025.**



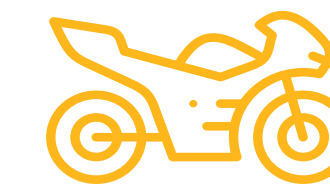
Peatones

Aumentaron en 9.1 puntos porcentuales, del **22.1 % en 2023** al **31.2 % en 2025.**



Vehículos livianos

Bajaron en 3.8 puntos porcentuales, de **43.4 % en 2023** a **39.6 % en 2025.**



Motocicletas

Disminuyeron en 2.5 puntos porcentuales, del **8.1 % en 2023** al **5.6 % en 2025.**

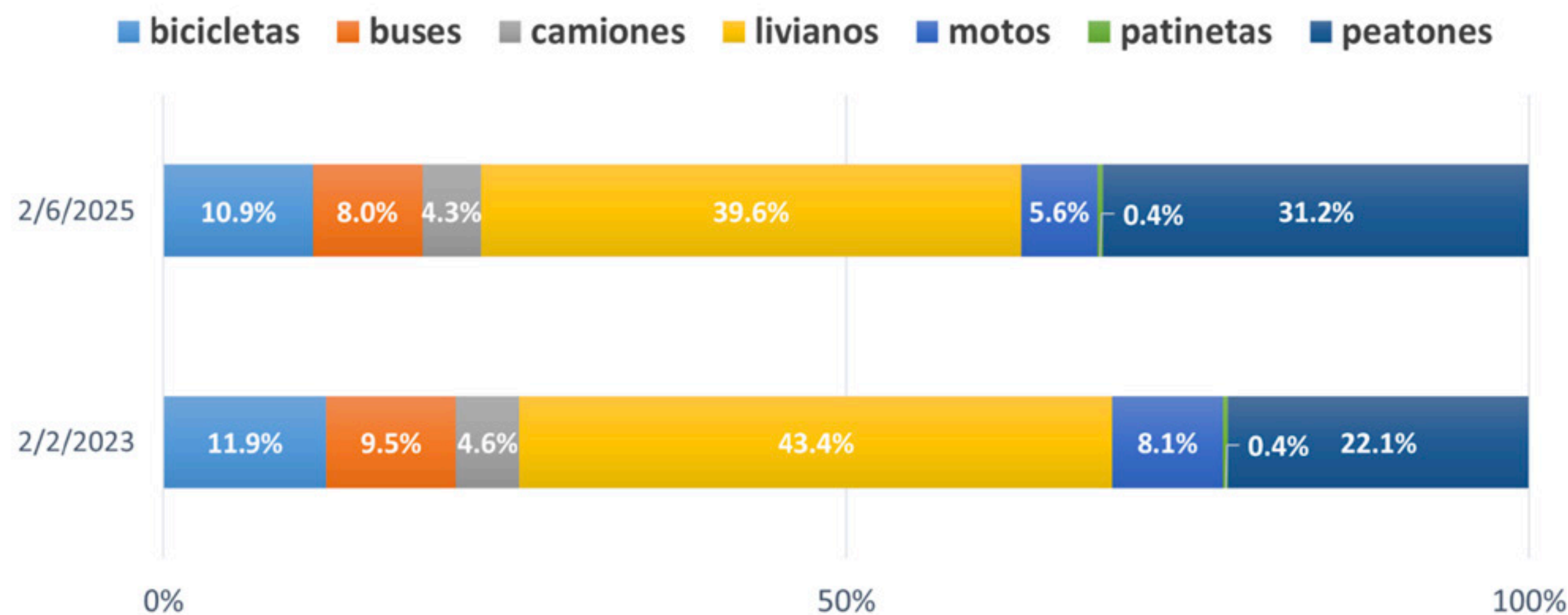


Patinetas

Se mantuvieron en **0.4% en ambas jornadas.**

La siguiente gráfica ilustra esta información para cada una de las jornadas:

Gráfico No. 1.
**Reparto modal
jornadas DSCySM
2023 y 2025**



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

Lo anterior permite observar un incremento en la participación de peatones, junto con una reducción en el uso de vehículos livianos y motocicletas. Las bicicletas y el transporte público también disminuyeron.

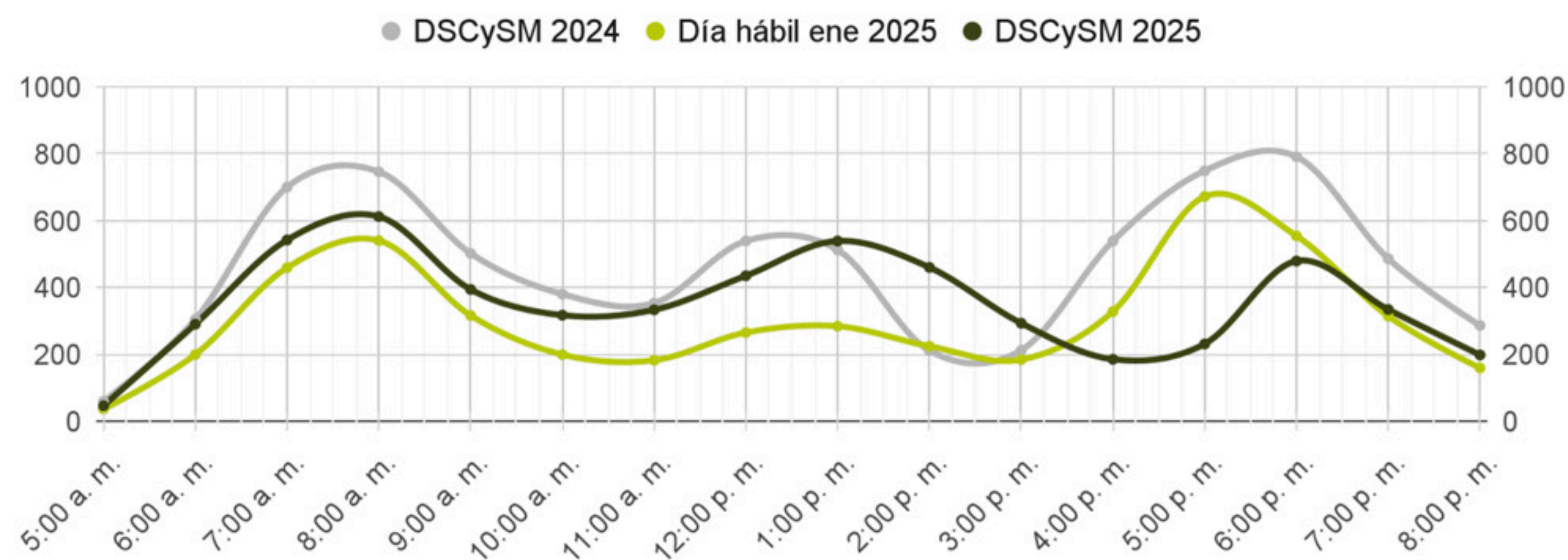
Esta distribución modal refleja cambios en la movilidad durante estas jornadas, con una mayor preferencia por modos activos como caminar.

Viajes en el Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)

El uso del Sistema de Bicicletas Compartidas, como se puede evidenciar en el gráfico No. 2, muestra diferencias notables entre un día hábil y los DSCySM tanto del 2025 como del 2024. En general, durante las jornadas con restricciones vehiculares, el número de viajes en bicicleta es considerablemente mayor en comparación con un día laboral común, lo que evidencia una mayor disposición y necesidad de los ciudadanos para utilizar modos alternativos cuando las opciones motorizadas son limitadas.

Al comparar los dos DSCySM analizados, se observa una ligera reducción en el número de viajes en 2025 respecto a 2024, en un total de 1681 viajes lo que representa una disminución del 22,8 %.

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



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



Durante las primeras horas del día, entre las 5:00 a. m. y las 7:00 a. m., se presentó un incremento progresivo en el uso del sistema en las tres fechas, aunque en los DSCySM el aumento es más pronunciado.

A las 7:00 a. m., por ejemplo, en 2024 se registraron 700 viajes, mientras que en 2025 la cifra fue menor, con 542 viajes en el mismo horario. En el día hábil, esta franja horaria muestra una actividad menor, reflejando que en

una jornada común el uso del sistema no es tan alto en la mañana. Entre las 8:00 a. m. y las 11:00 a. m., los DSCySM se evidenció un uso más alto en comparación con el día hábil. En 2024, el mayor pico se presentó a las 8:00 a. m. con 746 viajes, mientras que en 2025 la cifra disminuyó a 612. En contraste, el día hábil de enero de 2025 reportó un menor flujo de usuarios en este mismo horario, alcanzando solo 540 viajes en su punto más alto.

Al llegar al mediodía y la tarde, la tendencia general fue una reducción en el uso del sistema, posiblemente influenciado por condiciones climáticas. No obstante, en los DSCySM aún se observaron picos intermedios,

como a la 1:00 p. m., donde en 2024 se registraron 512 viajes y en 2025 la cifra ascendió a 539. En el día hábil, aunque el número de viajes también aumentó en estas horas, los valores fueron más bajos que en los DSCySM.

En las horas de la tarde y la noche, particularmente entre las 5:00 p. m. y las 8:00 p. m., el comportamiento del sistema fue bastante marcado. En 2024, el mayor número de viajes del día se presentó a las 6:00 p. m., con 791 viajes, mientras que en 2025 la cifra disminuyó a 479.

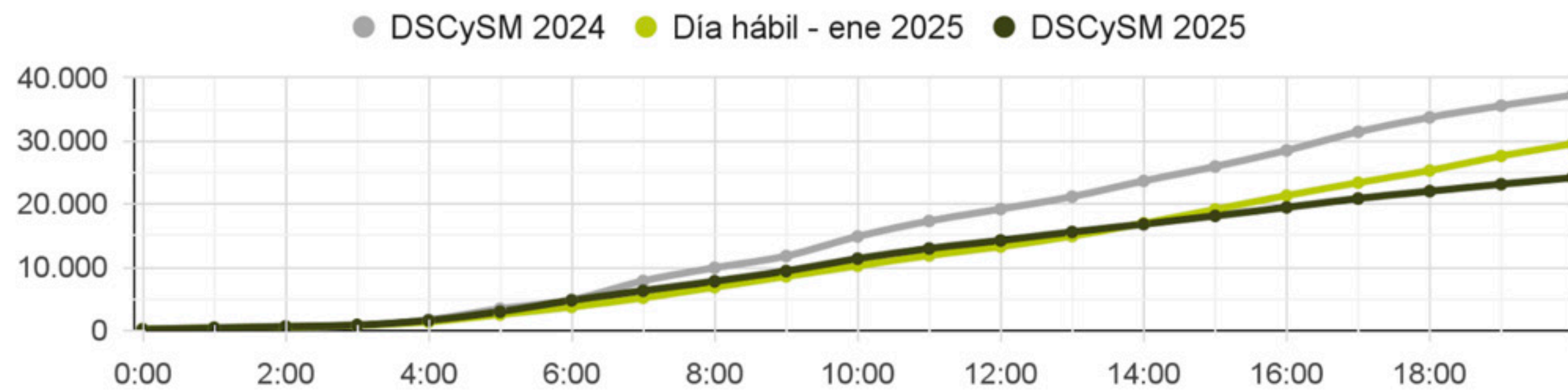
En el día hábil, a pesar de que también se registró un aumento en esta franja, durante las 4:00 p. m. y las 6:00 p. m., se registró un mayor uso del sistema en comparación con la jornada del 2025 pero menor a la del 2024, una vez más, esto posiblemente influenciado por las condiciones climáticas de la última jornada.

Pasajeros terminal de transporte

El análisis de los despachos acumulados en las terminales de pasajeros durante la jornada del Día Sin Carro y Sin Moto (DSCySM) del 6 de febrero de 2025, en comparación con el mismo día hábil de la semana anterior (30 de enero de 2025) y la jornada del DSCySM del año pasado (1 de febrero de 2024), mostró variaciones significativas en la demanda de transporte intermunicipal a lo largo del día, tal como se puede evidenciar en la siguiente gráfica.



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



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

Desde la medianoche hasta las primeras horas de la mañana, el número de despachos acumulados en el DSCySM 2025 superó los registrados en el día hábil, pero se mantuvieron por debajo del DSCySM 2024. Por ejemplo, a las 4:00 a. m., el total acumulado de despachos en el DSCySM 2025 fue de 1.577, mientras que en el día hábil alcanzó los 1.334 y en el DSCySM 2024 llegó a 1.646.

Durante la mañana, el crecimiento en el número de despachos acumulados fue más pronunciado, reflejando un aumento en la demanda de transporte intermunicipal. A las 7:00 a. m., los despachos acumulados en el DSCySM 2025 llegaron a 6.277, superando los 5.135 registrados en el día hábil, aunque aún por debajo de los 7.820 del DSCySM 2024. A las 10:00 a. m., la tendencia se mantuvo con 11.357 despachos en el DSCySM 2025, frente a 10.214 en el día hábil y 14.873 en el DSCySM 2024.



Durante la tarde, el incremento en los despachos acumulados siguió, la diferencia con el día hábil se redujo en algunos momentos del día. A las 2:00 p. m., el DSCySM 2025 registró 16.822 despachos acumulados, cifra similar a los 16.962 del día hábil, pero considerablemente menor a los 23.670 del DSCySM 2024.

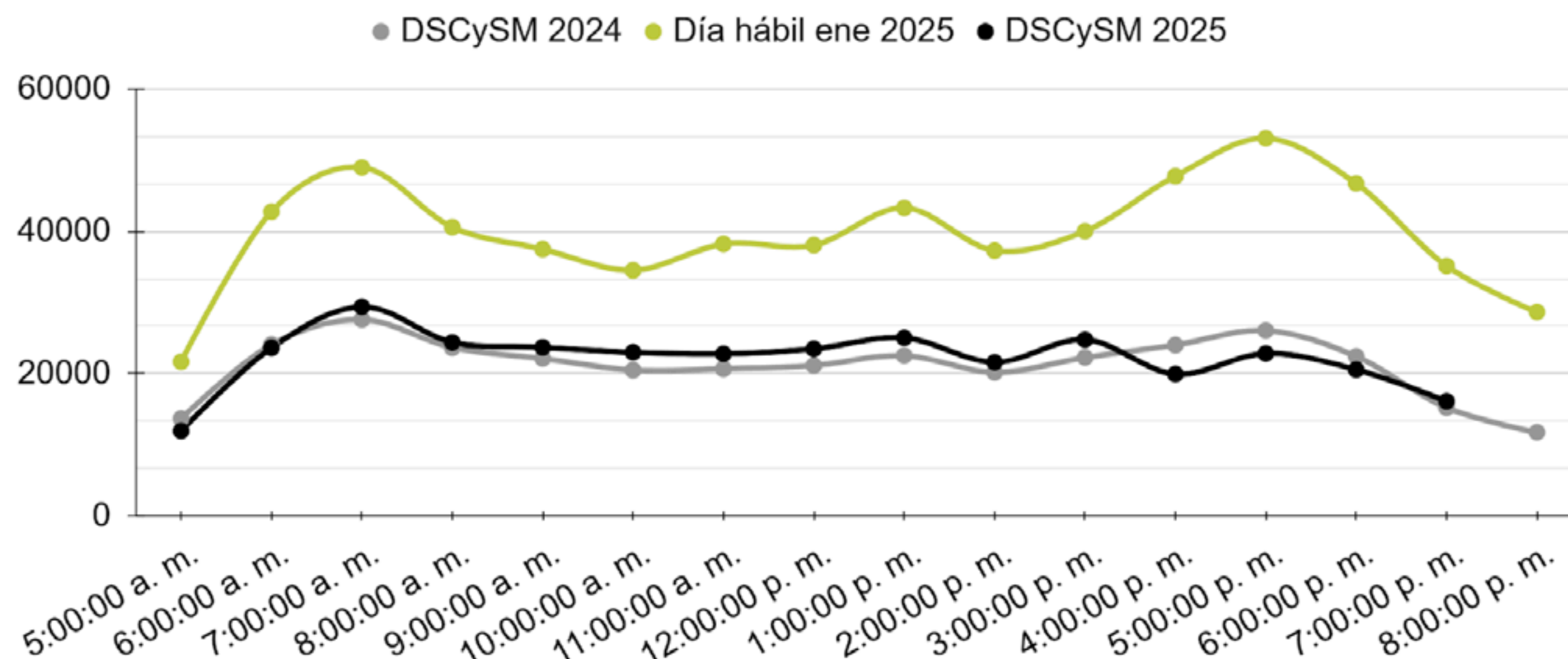
En la noche, la tendencia siguió siendo la misma. En 2025, se reportaron menos despachos acumulados que el día hábil y sigue estando por debajo del DSCySM 2024. A las 8:00 p. m., los despachos acumulados fueron 24.185, frente a 29.539 en el día hábil y 37.246 en el DSCySM 2024.

Este análisis sugiere que, a diferencia de lo esperado, la jornada del DSCySM 2025 no generó un incremento en los despachos acumulados en comparación con un día hábil regular. De hecho, al final del día, el total de despachos acumulados en el DSCySM 2025 fue un 18.1 % menor que en el día hábil del 30 de enero de 2025 y un 35.1 % inferior al registrado en el DSCySM 2024. Estas variaciones reflejaron una menor demanda de transporte en la jornada sin carro y sin moto en comparación con un día hábil y una caída aún más pronunciada frente a la misma jornada del año anterior.

Volúmenes vehiculares

El análisis de los volúmenes vehiculares durante los DSCySM, comparado con un día hábil común reveló tendencias claras como se muestran en la siguiente gráfica. Como era de esperarse, los días en los que se realizó la jornada se registraron volúmenes notablemente más bajos en todas las horas del día, generando reducciones significativas en la congestión.

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 notó que, desde el inicio de la jornada, las dos fechas del DSCySM presentaron volúmenes mucho menores en comparación al día hábil de 2025. La jornada del DSCySM de 2025 presentó una disminución del 75,5 % del volumen vehicular en la franja horaria mencionada.

Entre 8:00 a. m. y 1:00 p. m., el volumen se estabilizó alrededor de los 23.700 vehículos, presentando una caída del 63 % con respecto al día hábil de 2025. Por



otra parte, se presentó un aumento del 9,15 % con respecto a la jornada del DSCySM del 2024.

A partir de las 2:00 p. m. hasta el final de la jornada, se presentaron oscilaciones en el volumen vehicular sin haber un pico significativo en horas de la tarde, dándose una disminución del 109 % en comparación al día base de 2025. Con respecto a la anterior jornada del DSCySM, se tuvo una disminución del 2,2 %.

Se evidenció el impacto positivo que tiene esta jornada en la disminución del volumen vehicular, representando una disminución general del 84 % en comparación al día hábil de 2025, sin embargo, aumentó el 2,2 % con respecto a la jornada de 2024, lo cual se dio posiblemente por el aumento en la ocupación de taxis.

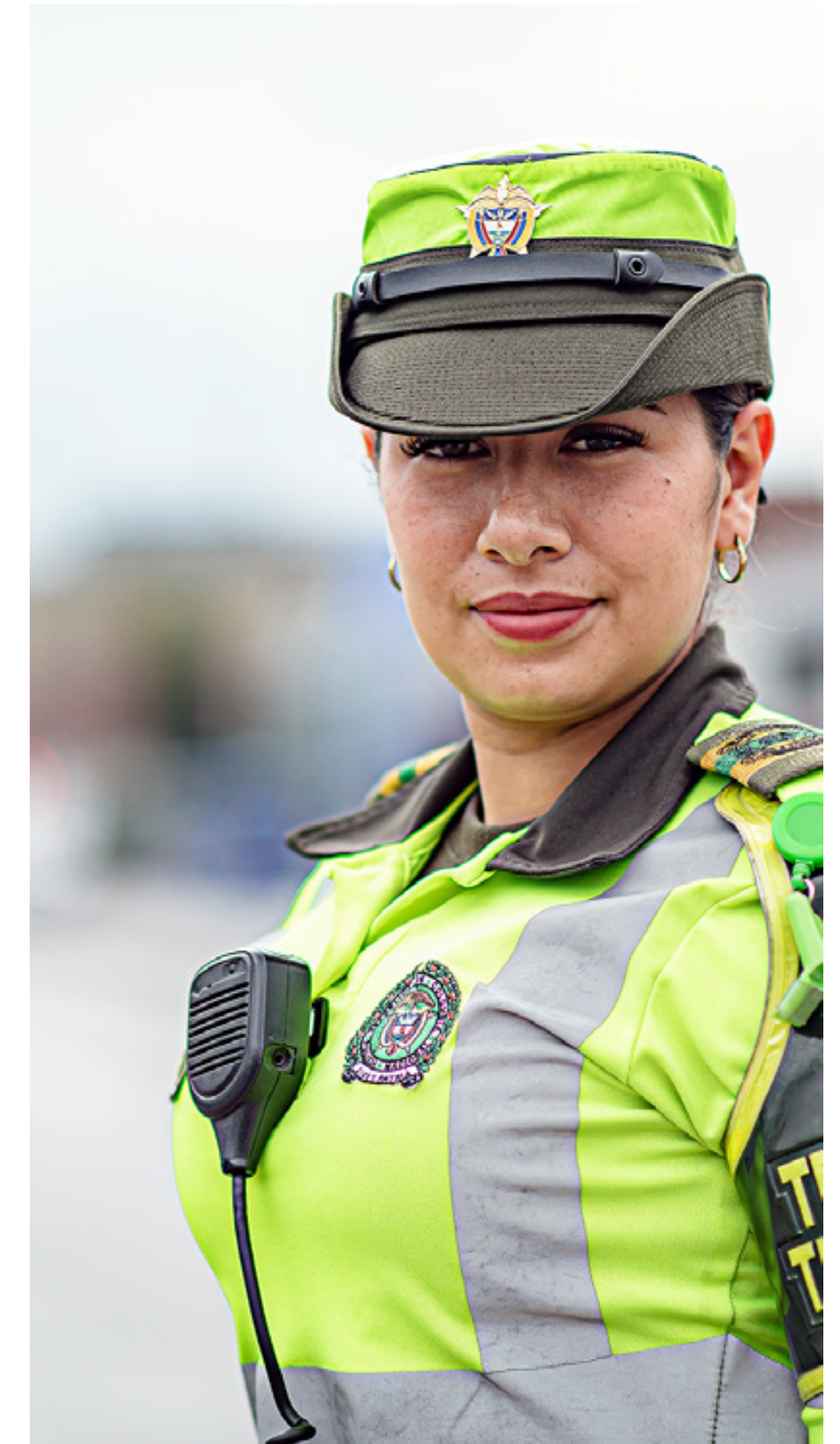
Comparendos por incumplimiento de la medida

Durante el Día sin Carro de Bogotá realizado el 6 de febrero de 2025 se impusieron 779 comparendos, una cifra considerablemente mayor que la registrada en un día hábil normal cercano (el 30 de enero), cuando se impusieron solo 89 comparendos. Aunque este aumento re-

fleja un alto nivel de incumplimiento de la medida, fue menor al registrado durante el Día sin Carro del 1 de febrero de 2024, cuando se impusieron 867 comparendos frente a 138 en su día de referencia.

La comparación entre ambos años se evidenció que en 2025 hubo una reduc-

ción de comparendos respecto a 2024, el número de infracciones sigue siendo significativamente más alto durante estas jornadas, lo que indica que persiste una proporción importante de ciudadanos que no acatan la restricción.





Comparendos ambientales

Durante el Día sin Carro de febrero de 2025 se registró un aumento generalizado en los comparendos ambientales frente a la jornada de 2024, evidenciando un mayor control o una mayor cantidad de incumplimientos de la normatividad.

En 2025, se registraron 34 comparendos (frente a 14 en 2024), se inmovilizaron 67 vehículos (27 el año anterior) y se rechazaron 152 (70 en 2024). El incremento fue notorio en todas las tipologías, especialmente en vehículos par-

ticulares, donde los rechazados pasaron de 3 a 35, y los inmovilizados de 2 a 19.

También se destaca el surgimiento de casos en motos y SITP, tipologías que no registraban comparendos ambientales en 2024, pero que en 2025 reportaron múltiples sanciones. Estos datos reflejan una intensificación en la fiscalización ambiental durante la jornada de 2025, así como una posible ampliación de los controles a más tipos de vehículos.

Validaciones del SITP

El análisis de las validaciones en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) durante el Día sin Carro y sin Moto (DSCySM) del 6 de febrero de 2025, permitió comparar la demanda con la registrada en el DSCySM del 2024 y en un día hábil de enero de 2025. Se examinaron los cuatro componentes del sistema (Cable, Dual, Zonal y Troncal), a lo largo del día, donde se identificaron patrones de uso y diferencias en los volúmenes de pasajeros.



En términos generales, se observó que la hora de mayor demanda varió según el componente. En el Cable, el mayor número de validaciones se registró a las 05:00 a. m., con un segundo incremento en la tarde; en el Dual, la mayor demanda ocurrió a las 17:00, con un pico en la mañana (06:00 a. m.); por su parte, en el Zonal y en el Troncal, el mayor flujo de pasajeros se presentó a las 06:00 a. m., destacando la importancia de este horario en la movilización de los usuarios.

Comparando los tres días de análisis, en la mayoría de los casos, las validaciones en el DSCySM 2025 superaron a las del DSCySM 2024 y a las de un día hábil, lo que indica una mayor demanda del sistema durante esta jornada. Sin embargo, el comportamiento de cada componente, presentó particularidades que serán detalladas en los análisis específicos que se presentan a continuación.

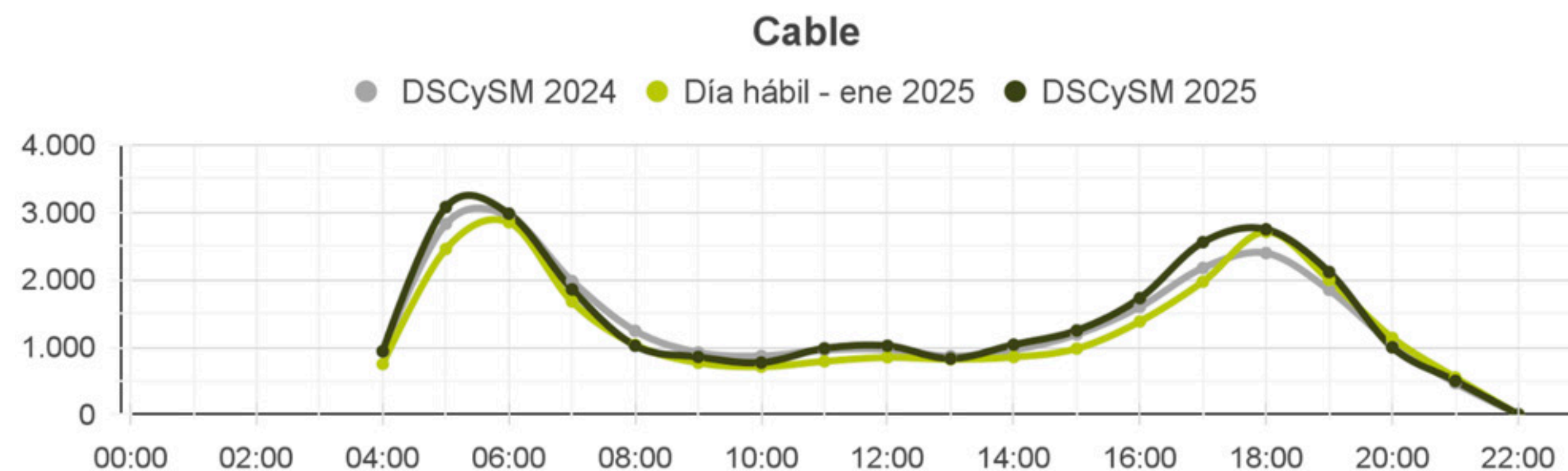


Cable

El análisis de las validaciones en el componente Cable del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) reveló que la hora de mayor demanda varía entre los días analizados. En el DSCySM 2025, el pico máximo de validaciones se registró a las 05:00 a. m., con 3.082 validaciones, mientras que en el DSCySM 2024 y un día hábil de enero 2025 los valores fueron de 2.831 y 2.458, respectivamente.

Posteriormente, las validaciones disminuyeron en las horas siguientes, pero presentaron un nuevo incremento entre las 16:00 y 18:00, alcanzando valores de hasta 2.750 en el DSCySM 2025. A partir de las 19:00, la demanda desciende considerablemente, hasta llegar a valores mínimos en las últimas horas del día.

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



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

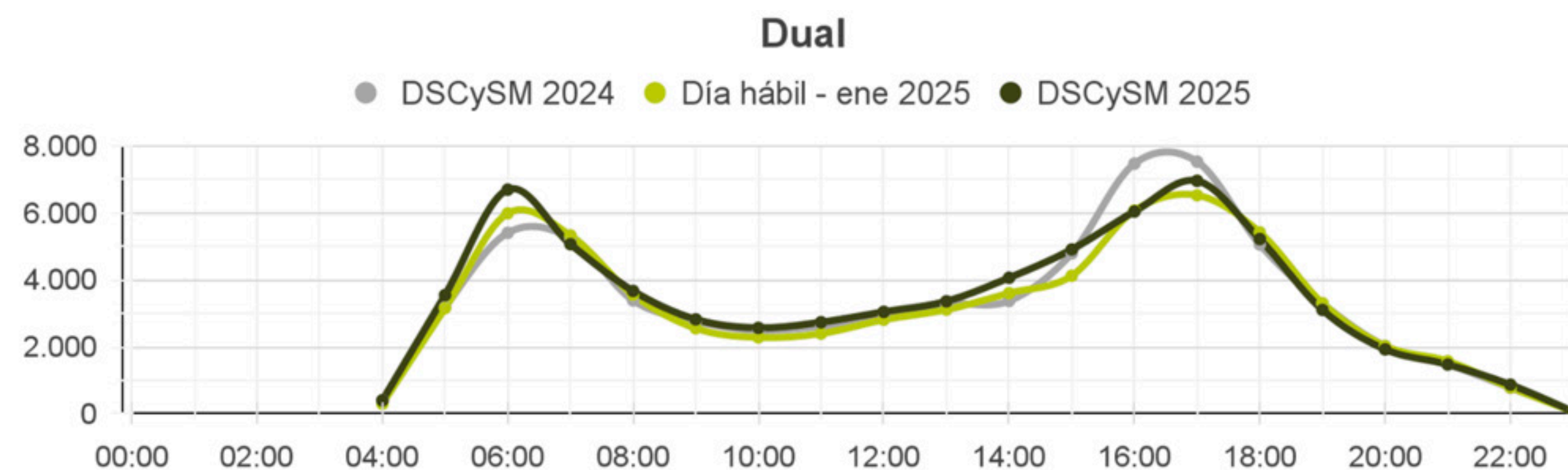
Dual

En el componente Dual, la mayor cantidad de validaciones se registró a las 17:00 en el DSCySM 2024, con 7.537. Esto fue seguido por 6.964 validaciones en el DSCySM 2025 y 6.531 en el Día hábil de enero de 2025. Durante la mañana, el pico más alto ocurrió a las 06:00 a. m., con 6.700 validaciones en el DSCySM 2025, superando las 5.992 del Día hábil de enero 2025 y las 5.408 del DSCySM 2024.

A lo largo de la mañana, la demanda se mantuvo por encima de 3.000 validaciones hasta las 08:00 a. m., cuando comenzó a disminuir gradualmente.

En la tarde, se registró un segundo repunte (17:00), alcanzando los 6.964 validaciones en el DSCySM 2025. Después de este pico, la demanda comenzó a descender, con una caída continua después de las 21:00, al llegar a valores por debajo de 100 validaciones a las 23:00.

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



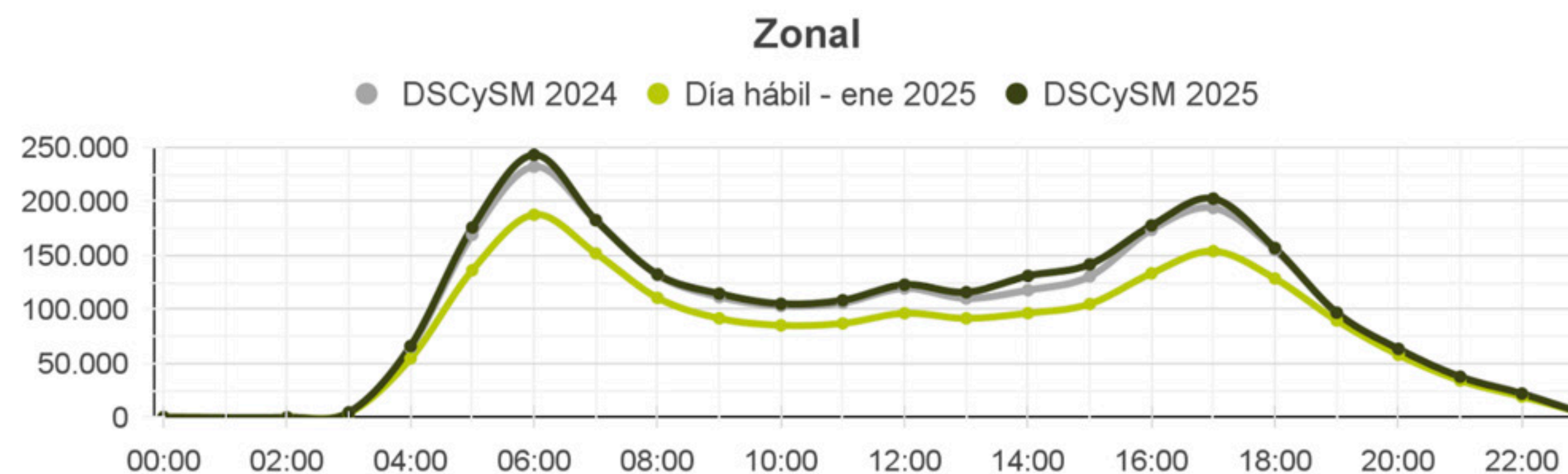
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S. A.

Zonal

El componente Zonal registró su mayor actividad en la mañana, con un pico a las 06:00 a. m. en el DSCySM 2025 con 243.223 validaciones, superando las 232.319 de la jornada de 2024 y las 187.781 de un día hábil de enero 2025.

Tras este punto, las validaciones disminuyeron progresivamente hasta el mediodía, donde se observó un leve incremento antes de descender nuevamente en la tarde. Sin embargo, a las 17:00 se presentó un nuevo pico con 202.710 validaciones en 2025, reflejando un uso significativo en la hora pico de la tarde. La demanda disminuye gradualmente después de las 19:00, cerrando el día con valores cercanos a 3.500 validaciones en la noche.

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

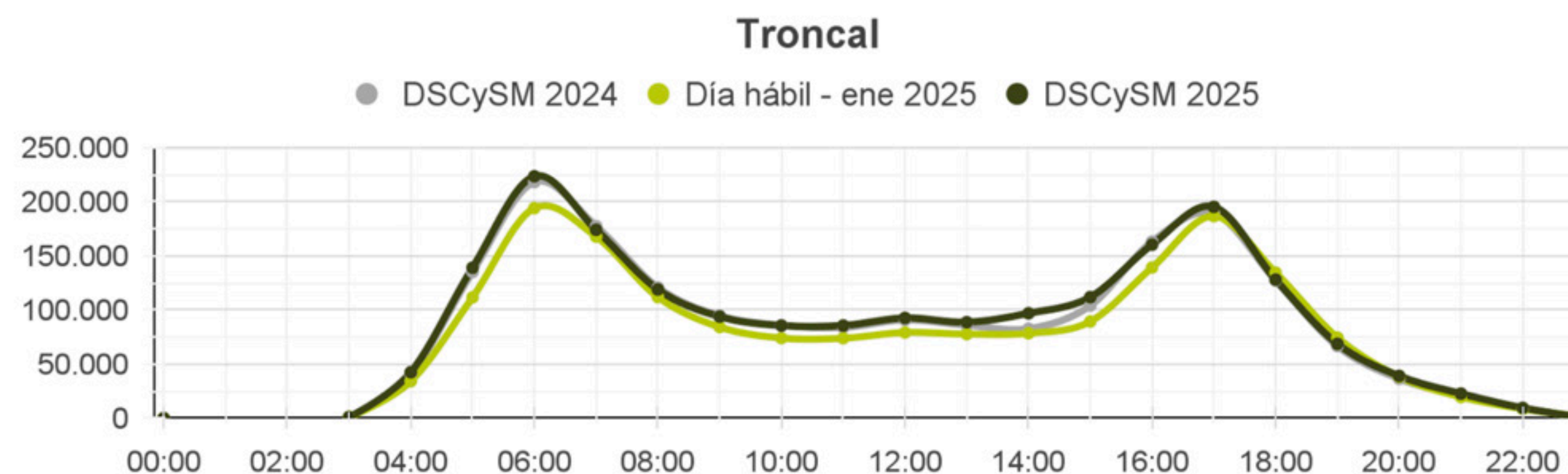


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de validaciones de Transmilenio S. A.

Troncal

El componente Troncal también muestra su mayor concentración de validaciones en la mañana, con un pico a las 06:00 en el DSCySM 2025 con 223.724 validaciones, seguido por 218.394 en el DSCySM 2024 y 194.322 en un día hábil de enero 2025. En este componente, la actividad se mantuvo alta hasta las 08:00 a. m., antes de comenzar un descenso progresivo. Un segundo repunte ocurre en la tarde, alcanzando 195.486 validaciones a las 17:00 en el DSCySM 2025. Luego de este punto, las validaciones disminuyen de manera constante, con un descenso pronunciado después de las 19:00 y valores por debajo de 10.000 a partir de las 22:00.

Gráfico No. 8. **Validaciones del componente Troncal del SITP**



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

Ocupación de cicloparqueaderos del SITP

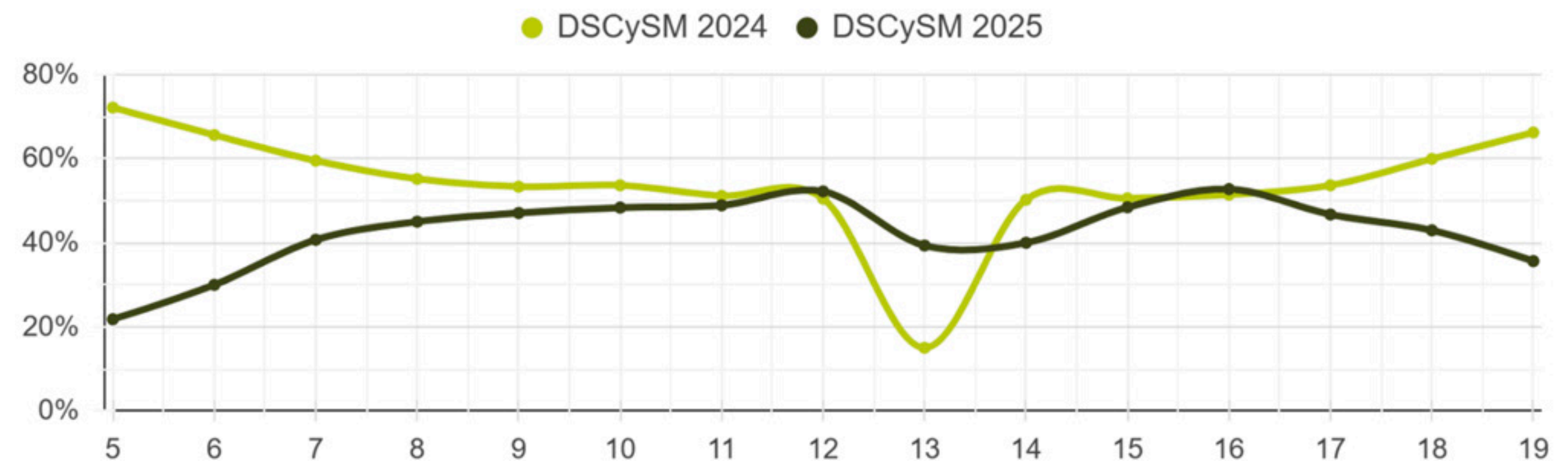
Durante el Día sin Carro del 6 de febrero de 2025, la ocupación de los cicloparqueaderos de Transmilenio S.A. fue notablemente menor en comparación con la jornada del 1 de febrero de 2024. El valor más bajo en 2025 se registró a las 5 a. m., con una ocupación del 21,9 %, mientras que en 2024 esa misma hora presentó

el valor más alto del día con un 72,2 %, marcando una diferencia significativa desde el inicio de la jornada.

En 2025, el pico máximo de ocupación fue a las 4 p. m. con un 52,8 %, y a lo largo del día se presentaron varios registros por encima del 40 %, tal como se muestra en el siguiente gráfico.



Gráfico No. 9. **Porcentaje de ocupación de biciestaciones de TMSA**



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

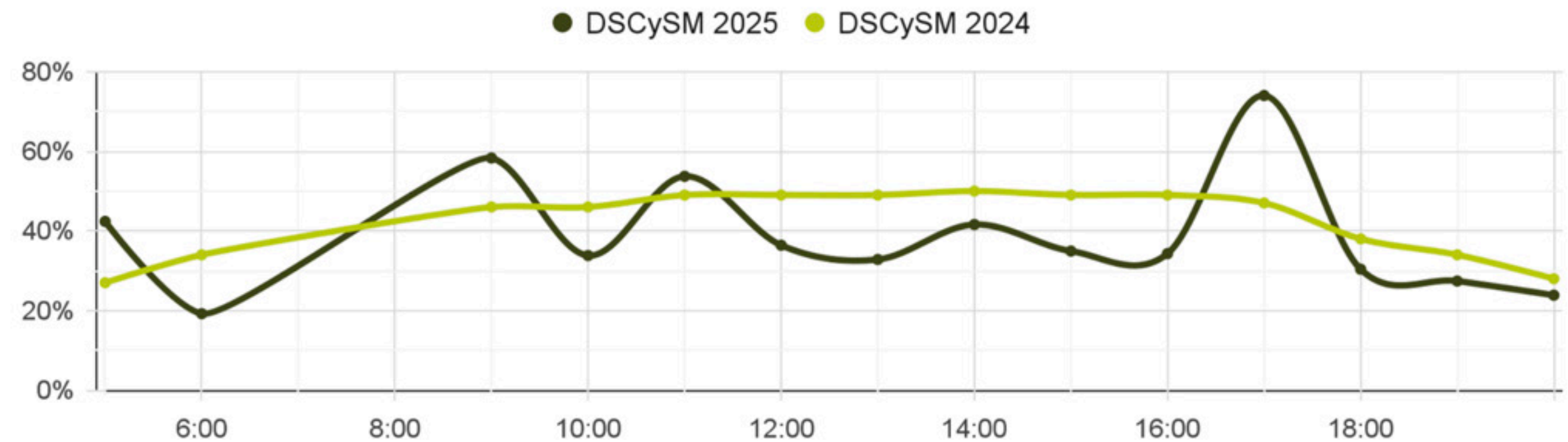
A lo largo del día, en 2024 la ocupación se mantuvo mayoritariamente por encima del 50 %, salvo alrededor del mediodía donde tuvo una caída significativa, donde alcanzó el mínimo de ocupación del 15 %. Estos datos reflejan un comportamiento distinto en la demanda de cicloparqueaderos entre ambas jornadas, con una participación visiblemente más baja en 2025, especialmente en las primeras y últimas horas del día.



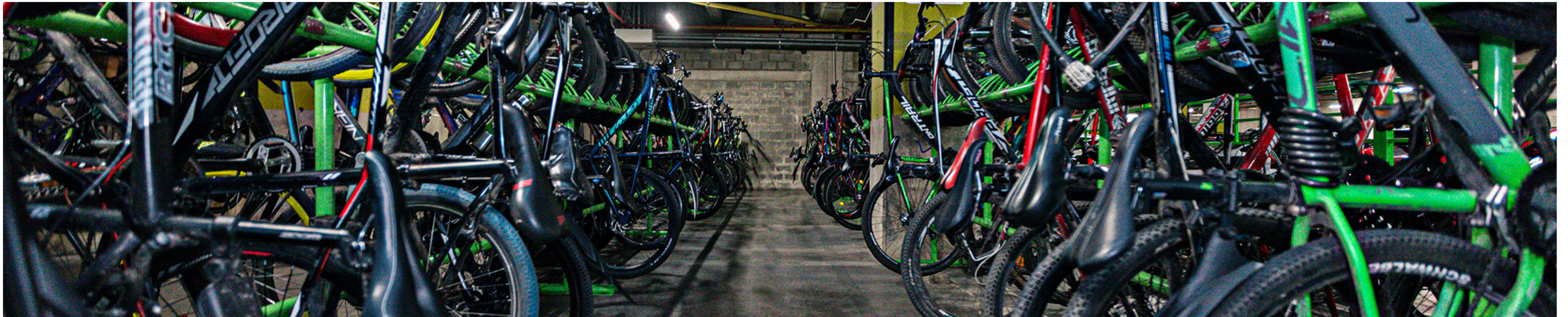
Ocupación de cicloparqueaderos

El análisis del porcentaje de ocupación de los cicloparqueaderos en las jornadas del DSCySM de 2024 y 2025 mostraron variaciones significativas en diferentes horas del día. En algunos periodos, la ocupación aumentó respecto al año anterior, mientras que en otros presentó reducciones notables, tal como se observa en la siguiente gráfica.

Gráfico No. 10. **Ocupación cicloparqueaderos**



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



Durante las primeras horas de la mañana, la ocupación en 2025 fue mayor a la de 2024 a las 5:00 a. m. y 9:00 a. m., con incrementos del 57 % y 27 %, respectivamente. Sin embargo, a las 6:00 a.m. y 10:00 a.m., se observó disminuciones de hasta 43 %, a las 6:00 a. m. y 26 %, a las 10:00 a.m., lo que mostró una menor de-

manda en estas horas clave para la movilidad laboral y académica.

En la tarde, la ocupación de los cicloparqueaderos continuó con variaciones mixtas. A las 5:00 p. m., se registró un aumento del 57 % en comparación con 2024, alcanzando el 74 % de ocupación en 2025. No obstante, en la mayoría de las

demás horas de la tarde, la ocupación fue menor en la última jornada del DSCySM, con reducciones de hasta 33 %, a la 1:00 p. m. y de 30 %, a las 4:00 p. m.

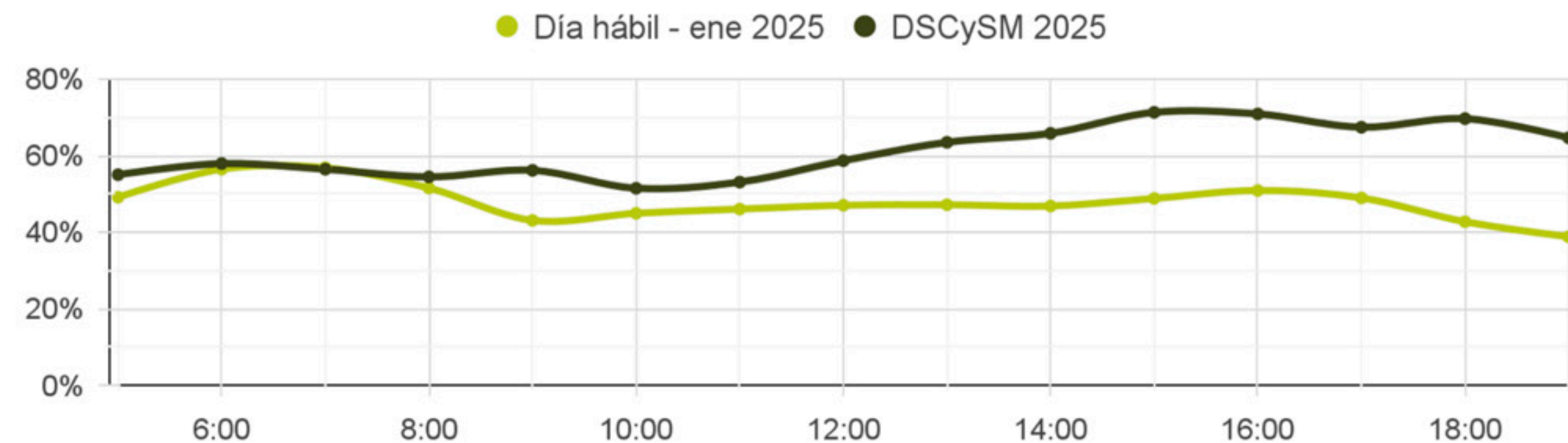
Estos resultados sugieren que, aunque hubo momentos de mayor ocupación en la jornada del DSCySM 2025, en general se presentó una reducción en compara-

ción con el 2024 en varios momentos clave del día. De forma general a lo largo del día la ocupación media durante la jornada del 2025 fue de 39 %, la cual estuvo 4 puntos porcentuales por debajo de la del 2024, donde el porcentaje de ocupación media a lo largo del día fue de 44 %.

Ocupación de taxis

El análisis de la ocupación de taxis mostró un incremento sostenido a lo largo del día en la jornada del Día sin Carro y sin Moto 2025, respecto a un día hábil regular (30 de enero de 2025), tal como se evidencia en el siguiente gráfico.

Gráfico No. 11. **Ocupación de taxis**



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

En la mañana, la ocupación de taxis presentó aumentos moderados, con 6 puntos porcentuales más a las 5:00 a. m. (del 49 % al 55 %), 1 punto a las 6:00 a. m. (del 57 % al 58 %) y 3 puntos a las 8:00 a. m. (del 52 % al 55 %). Sin embargo, desde las 9:00 a. m., la tendencia de crecimiento se hizo más evidente, con un aumento de 13 puntos porcentuales a esa hora (del 43 % al 56 %) y valores superiores en el resto de la mañana.

En la tarde, la ocupación de taxis siguió aumentando, alcanzando su tope en las horas pico. A la 1:00 p. m., la ocupación fue 17 puntos porcentuales mayor (del 47 % al 64 %), y a partir de las 3:00 p. m., los incrementos fueron por encima de los 20 puntos porcentuales, reflejando un uso mucho más frecuente de este servicio en comparación con un día hábil común.

En la noche, los incrementos fueron más pronunciados, con 27 puntos porcentuales más a las 6:00 p. m.



(del 43 % al 70 %) y 26 puntos a las 7:00 p.m. (del 39 % al 65 %), lo que indica una alta demanda del servicio de taxis para el retorno de los ciudadanos a sus hogares. Este comportamiento sugiere que la restricción de vehículos particulares en el DSCySM generó una mayor

dependencia del servicio de taxis, especialmente en las horas pico de la tarde y la noche, cuando la demanda creció hasta 27 puntos porcentuales en comparación con un día hábil regular.

Fatalidades por siniestros viales

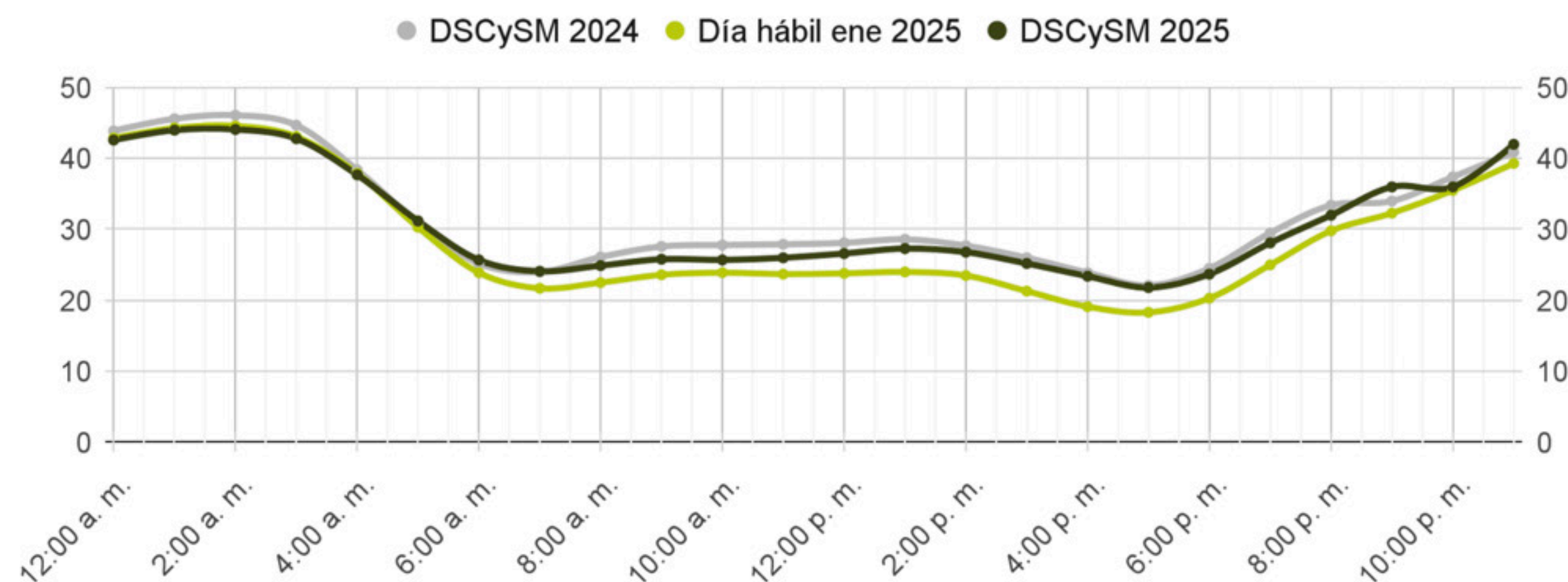
Respecto a las fatalidades, durante esta jornada no se presentó ningún siniestro vial con fallecidos, al igual que durante las jornadas del DSCySM del 2024 y la de septiembre del 2023. Solo, en febrero del 2023 se presentó un siniestro vial con una persona fallecida.



Velocidad de los 14 corredores principales

El análisis de las velocidades promedio en los 14 corredores principales durante los DSCySM, comparado con un día hábil común, reveló tendencias claras en la fluidez del tráfico, como se presenta en la gráfica a continuación. Los días en los que se lleva a cabo la jornada, se registran velocidades más altas en la mayoría de las horas del día, lo que indica una reducción en la congestión vehicular.

Gráfico No. 12. Velocidad corredores principales (Km/H)



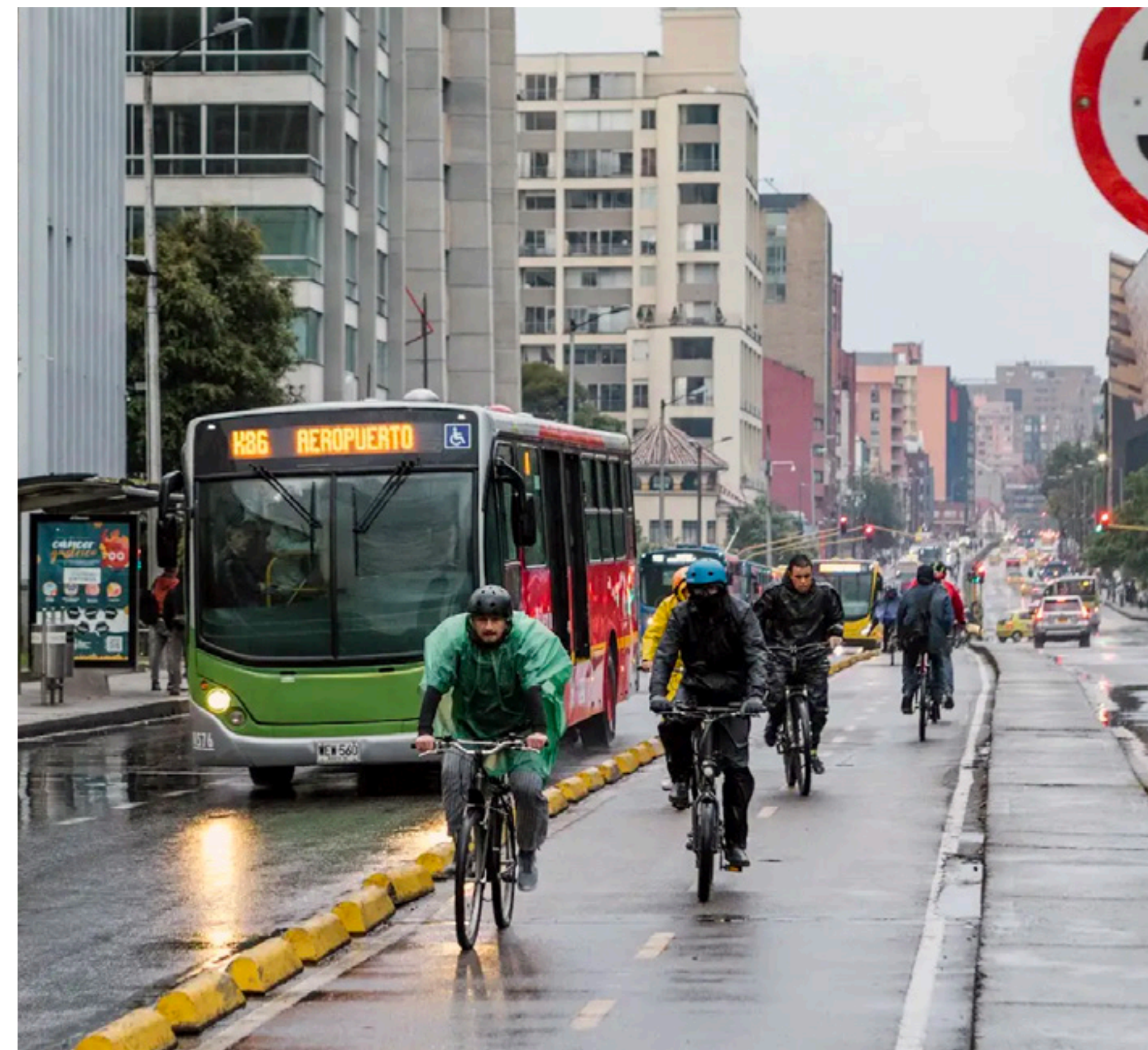
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Waze

En las primeras horas de la mañana, entre las 5:00 a. m. y las 7:00 a. m., las velocidades fueron similares en las tres fechas analizadas. Sin embargo, en el día hábil de 2025 se observan valores ligeramente menores, con una diferencia de hasta 2 km/h en comparación con los DSCySM.

A partir de las 7:00 a. m., la brecha entre las velocidades de los DSCySM y el día hábil se hace más evidente. Por ejemplo, a las 8:00 a. m., la velocidad promedio en los corredores principales fue de 26 km/h

en 2024 y 25 km/h en 2025, mientras que en el día hábil (30 de enero de 2025) fue de 23 km/h.

Durante el mediodía y las primeras horas de la tarde, el comportamiento de las velocidades se mantuvo relativamente estable, con valores entre 26 y 29 km/h. En contraste, el día hábil presenta una velocidad constante de 24 km/h hasta la 1:00 p. m., lo que representa una diferencia de hasta 5 km/h en comparación con los días en lo que se llevó a cabo esta jornada.





Las mayores diferencias se evidenciaron en la tarde, particularmente entre las 3:00 y las 6:00 p. m., cuando la congestión vehicular de un día hábil se hace más notoria. A las 4:00 p. m., por ejemplo, la velocidad en los DSCySM fue de 24 km/h en 2024 y 23 km/h en 2025, mientras que en el día hábil fue de 19 km/h. A las 5:00 p. m., la diferencia se amplía aún más, con velocidades de 22 km/h en los DSCySM frente a 18 km/h en el día hábil.

En las horas de la noche, después de las 7:00 p. m., las velocidades aumentan en las tres fechas analizadas, reflejando una reducción del tráfico general. No obstan-

te, los DSCySM siguen mostrando valores ligeramente superiores. A las 8:00 p. m., la velocidad promedio en los corredores fue de 33 km/h en 2024 y 32 km/h en 2025, mientras que en el día hábil se registraron 30 km/h.

En general, se puede evidenciar que esta medida tiene un impacto positivo en la fluidez del tráfico, aumentando las velocidades promedio en los principales corredores viales. Sin embargo, al comparar los dos DSCySM, se observa una leve reducción de la velocidad en 2025 respecto a 2024 en algunos horarios, posiblemente influenciado por condiciones climáticas.

Conclusiones

- En comparación con la jornada del 2 de febrero de 2023, se registró un aumento significativo en la participación de peatones y una disminución en el uso de vehículos livianos y motocicletas. También se redujo la utilización de bicicletas y buses, lo que reflejó una mayor inclinación por modos de transporte activos, en particular la caminata.
- Aunque el uso de bicicletas compartidas continuó siendo superior durante las jornadas de restricción

vehicular frente a un día hábil convencional, en 2025 se evidenció una leve disminución en el número de viajes respecto a 2024.

- Contrario a lo esperado, la jornada del DSCySM de 2025 no generó un aumento en los despachos acumulados en las terminales de transporte intermunicipal. Por el contrario, se observó una disminución tanto frente a un día hábil promedio del mismo año como respecto a la jornada equivalente de 2024.
- La ocupación de los cicloparqueaderos presentó comportamientos mixtos en comparación con 2024. Aunque se identificaron momentos de mayor uso, en general se registró una disminución en varios tramos horarios clave y una reducción en la ocupación promedio a lo largo del día.



- El uso del servicio de taxi mostró un incremento sostenido durante la jornada del DSCySM de 2025, en comparación con un día hábil regular. Esto sugirió una mayor dependencia de este modo como alternativa ante la restricción del uso de vehículos particulares.
- Al igual que en las jornadas del DSCySM de 2024 y de septiembre de 2023, no se reportaron siniestros viales con personas fallecidas durante la jornada de 2025, lo cual representó un resultado positivo en términos de seguridad vial.
- En líneas generales, las jornadas del Día sin Carro y sin Moto presentaron velocidades promedio superiores a las de un día hábil, lo que indicó una reducción en los niveles de congestión vehicular. Sin embargo, en 2025 se detectó una leve disminución de la velocidad promedio en ciertos horarios, en comparación con los registros de 2024.



06

02

25

Día sin carro y sin moto

CONÉCTATE CON BOGOTÁ

AQUÍ
SÍ PASA 
BOGOTÁ 
MI CIUDAD
MI CASA

