INFORME DE SEGUIMIENTO
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA BOGOTÁ (PMSS)
VIGENCIA 2025

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
AC 13 Nº. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

Claudia Díaz Acosta
Secretaria Distrital de Movilidad

Nicolás Adolfo Correal Huertas
Subsecretaria de Política de Movilidad

Valentina Acuña García
Directora de Planeación para la Movilidad

MARZO 2026

INTRODUCCIÓN

El presente informe corresponde al seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá adoptado mediante Decreto Distrital 670 de 2025, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 336: "*La Secretaría Distrital de Movilidad realizará el seguimiento a la ejecución de los programas y proyectos que hacen parte del PMSS. Así mismo, evaluará el PMSS a través de la batería de indicadores asociada a las metas estratégicas definidas en el anexo 9.1.3 Plan de Acción*(…)", y siguiendo los lineamientos definidos por el Acuerdo Distrital 223 de 2006 "*por medio del cual se establece un mecanismo de seguimiento a los Planes Maestros de Bogotá, D.C."* en relación con los contenidos mínimos que deben contener dichos informes como se encuentra estipulado en el artículo 2 del mencionado acuerdo.

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) para Bogotá D.C., se formuló y adoptó en cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 1083 de 2006 y la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte. De acuerdo con lo establecido en la mencionada Resolución, los PMSS son instrumentos de planeación estratégica que orientan las políticas y demás actuaciones de movilidad.

Así mismo, el PMSS es un instrumento de planeación estratégica de segundo nivel que contribuye a consolidar el Modelo de Ocupación Territorial establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021. Mediante el PMSS se adopta, implementa, y se hace seguimiento y evaluación a las políticas de movilidad orientadas a la conformación de una movilidad sostenible y descarbonizada.

El Decreto se soporta en un Documento Técnico de Soporte, el cual hace parte integral del Decreto Distrital 670 de 2025 (Anexo 9.1) y define con detalle los objetivos, estrategias y metas en los cuales la administración distrital orientará sus esfuerzos. Así mismo, el documento técnico de soporte establece los programas y proyectos que deberán implementarse en el periodo 2023 - 2035 para materializar los objetivos y metas establecidos.

El PMSS establece 4 objetivos, 14 estrategias y 17 metas de resultado como parte de su componente estratégico. La visión de un sistema de movilidad sostenible y seguro se concretará mediante el componente de ejecución que se soporta en los 29 programas y 103 proyectos establecidos en el corto, mediano y largo plazo que permitan la consolidación de un sistema de movilidad limpio, sostenible, accesible y seguro para Bogotá D.C. El Documento Técnico de Soporte (DTS) y los documentos de soporte del PMSS se pueden consultar en la página:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura

A continuación, se presenta el resumen de los contenidos del PMSS:

Objetivos del Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.

3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.

4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.

A partir de los objetivos del PMSS se definen los siguientes seis (6) resultados que guían la visión de las estrategias, programas y proyectos:

Tabla 1 Resultados que guían la visión de las estrategias, programas y proyectos

Resultados	a 2027	a 2031	a 2035
Aumentar la participación modal de los viajes en modos sostenibles y públicos en Bogotá - Región.	74%	76%	77%
Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte	23%	45%	60%
Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos a través del transporte público.	19%	25%	25%
Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables	22% (est. 1) 20% (est. 2)	20% (est. 1) 18% (est. 2)	16% (est. 1) 14% (est. 2)
Mejorar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte público de pasajeros	60%	70%	80%
Reducir las emisiones de gases efecto invernadero asociadas al sistema de movilidad	20%	31%	40%

Fuente: SDM, 2023

En el siguiente cuadro se presentan las estrategias definidas en el PMSS, y su relación con los objetivos definidos por el Plan

Tabla 2. Objetivos y Estrategias del PMSS.

Objetivo PMSS	**Estrategias**
1) Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	i. Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.
	ii. Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros.
	iii. Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en el usuario.
	iv. Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas.
2) Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	i. Fortalecimiento del transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito
	ii. Consolidación de la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana
	iii. Fortalecimiento del transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá D.C.

Objetivo PMSS	Estrategias
3) Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.	i. Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá D.C. y la Región
	ii. Consolidación de la red de logística de proximidad en la ciudad.
4) Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	i. Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.
	ii. Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.
	iii. Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.
	iv. Construcción de una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.
	v. Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C.

Fuente: SDM, 2023

El presente informe recoge la información de las áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad que se encuentran relacionadas en el plan de acción o en las fichas de proyectos, como responsables o corresponsables de los reportes de información asociados a los proyectos que componen el PMSS. Así como, la información de las entidades del sector movilidad y a otras

entidades del distrito que tenían responsabilidad o corresponsabilidad[1] con el reporte de información de los indicadores del proyecto.

Dicha información se sistematizó y se generaron las mesas de trabajo correspondientes tendientes a resolver dudas con las entidades que la solicitaban.

A continuación, se presenta el resultado del seguimiento realizado al 2025 en tres apartados, a saber:

1. El primer apartado presenta el seguimiento asociado a los indicadores de resultado parte del componente estratégico del plan,
2. El segundo apartado presenta los indicadores de producto, organizados por estrategia y programa, presentando el avance cuantitativo y cualitativo del indicador a 2025, en el siguiente link se encuentra el detalle del seguimiento por proyecto: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1ZLrG7OuXB45vRen7L7XlxjL6NIcq8pF4/edit?usp=drive_link&ouid=109637560782088506867&rtpof=true&sd=true
3. El tercer apartado presenta por programa los recursos ejecutados y la proyección de recursos asignados para la vigencia 2025. Se anexa también el cuadro de seguimiento con la información detallada de indicadores de resultado y producto, así como la información de ejecución de recursos para cada proyecto.

[1] La responsabilidad o corresponsabilidad con el reporte de información que acá se refiere tiene que ver con la manera en que se relacionan con los indicadores, por una parte, una entidad o dependencia pueden ser responsables del reporte de indicador, debido a que son quienes aplican o sistematizan los instrumentos de información de los cuales se extrae la misma; o pueden ser responsables de las acciones en el marco del proyecto que influyen sobre el indicador. Existen también entidades o dependencias que tienen los dos roles en relación con los indicadores.

AVANCE CUMPLIMIENTO COMPONENTE ESTRATÉGICO 2025

A continuación, se presenta el estado de avance de los indicadores de resultados asociados al componente estratégico, el cual, como indica el artículo 6 de la Resolución 20203040015885 del Ministerio de Transporte se encuentra "Constituido por los objetivos de movilidad sostenible, estrategias y metas del plan."

Para el caso específico del PMSS de Bogotá, el Decreto Distrital 670 de 2025, se definió que el componente estratégico cuenta con cuatro (4) objetivos, los cuales se desarrollan a través de catorce (14) estrategias; asociado a dichas estrategias se plantearon diecisiete (17) indicadores de resultado con sus metas específicas. En la siguiente tabla se presenta la relación de objetivos, estrategias e indicadores del PMSS.

Tabla 3. Relación indicadores de resultado y estrategias PMSS

Objetivo	Estrategia	Resultado esperado	Indicador
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.1 Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.	Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá - Región, en el sistema de transporte público	((tiempo de viaje promedio año n - tiempo de viaje promedio 2019)/ tiempo de viaje promedio 2019)*100%
1.Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.2 Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables (Estrato 1)	(Gasto en transporte público para hogares de estrato 1) / (Total de ingresos en hogares de estrato 1) * 100%
1.Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.2 Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Transporte público de pasajeros	Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables (Estrato 2)	(Gasto en transporte público para hogares de estrato 2) / (Total de ingresos en hogares de estrato 2) * 100%

Objetivo	Estrategia	Resultado esperado	Indicador
1.Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.3 Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios	Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP	Indicador sintético que agrega las diferentes dimensiones de análisis del componente zonal y troncal.
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.4 Descarbonizar el transporte público de pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.	Aumentar los viajes promedio diarios del SITP	((Viajes diarios año n - viajes diarios 2019)/viajes diarios 2019)*100%
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.4 Descarbonizar el transporte público de pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.	Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C., en el sistema de transporte público.	((Tiempo de viajes diarios año n - tiempo de viajes diarios 2019)/tiempo de viajes diarios 2019)*100%
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	2.1 Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito	Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos, a través del sistema integrado de transporte público	((sumatoria empleos accesibles por ZAT1 * población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año n - (sumatoria empleos accesibles por ZAT1 *

Objetivo	Estrategia	Resultado esperado	Indicador
			población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año 2019)/ (sumatoria empleos accesibles por ZAT1 * población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año 2019)*100%
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	2.2 Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	Aumentar el reparto modal de los viajes en movilidad activa	((Viajes en Bicicleta + viajes peatonales)
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	2.3 Fortalecer del transporte público como sistema para la integración en la Ruralidad de Bogotá	Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros en UPL rurales de Bogotá D.C.	
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.	3.1 Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región	Mantener el costo logístico de distribución de mercancía por kilómetro recorrido	(valor en COP de costo de la operación logística/ total de costo de transporte de tonelada por km)
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a	3.2 Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C.	Disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C.	((Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de máxima demanda año n - Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de

Objetivo	Estrategia	Resultado esperado	Indicador
través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.			máxima demanda año 2022) /Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de máxima demanda año 2022)*100%
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.1 Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque del sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.	Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte	((fallecidos en siniestros viales año n - fallecidos en siniestros viales año 2022)/fallecidos en siniestros viales año 2022)*100%
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.2 Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.	Aumentar la integración e interoperabilidad de los sistemas de información de las entidades del sector movilidad	(Sistemas de información interoperables / total de sistemas de información)*100%
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.3 Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	Disminuir el reparto modal de los vehículos particulares motorizados en Bogotá D.C.	Número de viajes realizados en vehículo particular motorizado (auto + motocicleta) sin considerar viajes a pie menores a 15 minutos / Número de viajes totales
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.3 Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	Reducir las emisiones de GEI asociadas al sistema de movilidad	((Toneladas de GEI año n -Toneladas proyectadas sin intervención año n) / Toneladas proyectadas sin intervención año n) *100%
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente,	4.4 Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana	Reducir el porcentaje de evasión del pago del pasaje en el	(Ingresos NO validados/ (Ingresos NO validados + validaciones)) *100%

Objetivo	Estrategia	Resultado esperado	Indicador
seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.	componente troncal del SITP en una semana típica	
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.5 Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de la ciudad	Disminuir el porcentaje de mujeres que consideran que el Sistema Integrado de Transporte Público es inseguro	(cantidad de mujeres que consideran que Transmilenio es muy inseguro o inseguro / total de mujeres encuestadas) *100%

Al revisar la información allegada por las entidades del sector y la aportada por la SDM se encuentra que de los diecisiete (17) indicadores formulados, se encuentra que se tiene información actualizada a 2025 de cinco (5) cuyas fuentes de información o instrumentos se actualizaron en el transcurso de la vigencia, dos (2) indicadores no cuentan con información actualizada debido a que sus instrumentos de medición no se han implementado nuevamente o no se ha actualizado la información correspondiente por parte de las entidades responsables, los diez (10) indicadores restantes corresponden a información que se actualiza de manera cuatrienal, debido a que sus datos se encuentran vinculados con la Encuesta de Movilidad la cual será actualizada en la vigencia 2027.

En el siguiente cuadro se encuentra la consolidación de las metas de resultado con corte a 31 de diciembre 2024.

Tabla 4. Consolidación metas de resultado PMSS - Vigencia 2025

Resultado esperado	Indicador	Valor línea base	año línea base	Valor 2024	Valor 2025	Meta programada 2026
Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá - Región, en el sistema de transporte público	((tiempo de viaje promedio año n - tiempo de viaje promedio 2019) / tiempo de viaje promedio 2019) *100%	89 minutos[2]	2019	-11,20%	-11,20%	Proyección cuatrienal
Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en	(Gasto en transporte público para hogares de estrato 1) / (Total de	26%	2019	10,40%	10,40%	Proyección cuatrienal

[2] Para efectos de este indicador la línea base presentada en la tabla corresponde al valor en minutos del tiempo de viaje promedio para el año 2019, por esto las unidades no corresponden a las que se encuentran presentadas en las columnas de valor por anualidad.

Resultado esperado	Indicador	Valor línea base	año línea base	Valor 2024	Valor 2025	Meta programada 2026
hogares pobres y vulnerables (Estrato 1)	ingresos en hogares de estrato 1) * 100%					
Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables (Estrato 2)	(Gasto en transporte público para hogares de estrato 2) / (Total de ingresos en hogares de estrato 2) * 100%	24%	2019	10,90%	10,90%	Proyección cuatrienal
Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP	Indicador sintético que agrega las diferentes dimensiones de análisis del componente zonal y troncal.	68,50%	2022	69,30%	73%	-[3]
Aumentar los viajes promedio diarios del SITP	((Viajes diarios año n - viajes diarios 2019) /viajes diarios 2019) *100%	4953548	2019	-14,00%	-14,00%	Proyección cuatrienal
Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C., en el sistema de transporte público.	((Tiempo de viajes diarios año n - tiempo de viajes diarios 2019) /tiempo de viajes diarios 2019) *100%	70	2019	-8%	-8%	Proyección cuatrienal
Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos, a través del sistema integrado de transporte público	((sumatoria empleos accesibles por ZAT1 * población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año n - (sumatoria empleos accesibles por ZAT1 * población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año 2019)/ (sumatoria empleos accesibles por ZAT1 * población de ZAT1+...+empleos accesibles por ZATn * población de ZATn)/empleos accesibles * población) año 2019)*100%	78700	2019	2,99%	2,99%	Proyección cuatrienal

[3] No es posible establecer una meta creciente a futuro sobre el índice de satisfacción de los usuarios en el Sistema TransMilenio teniendo en cuenta el impacto de variables externas que afectan la percepción de la ciudadanía frente a los aspectos encuestados.

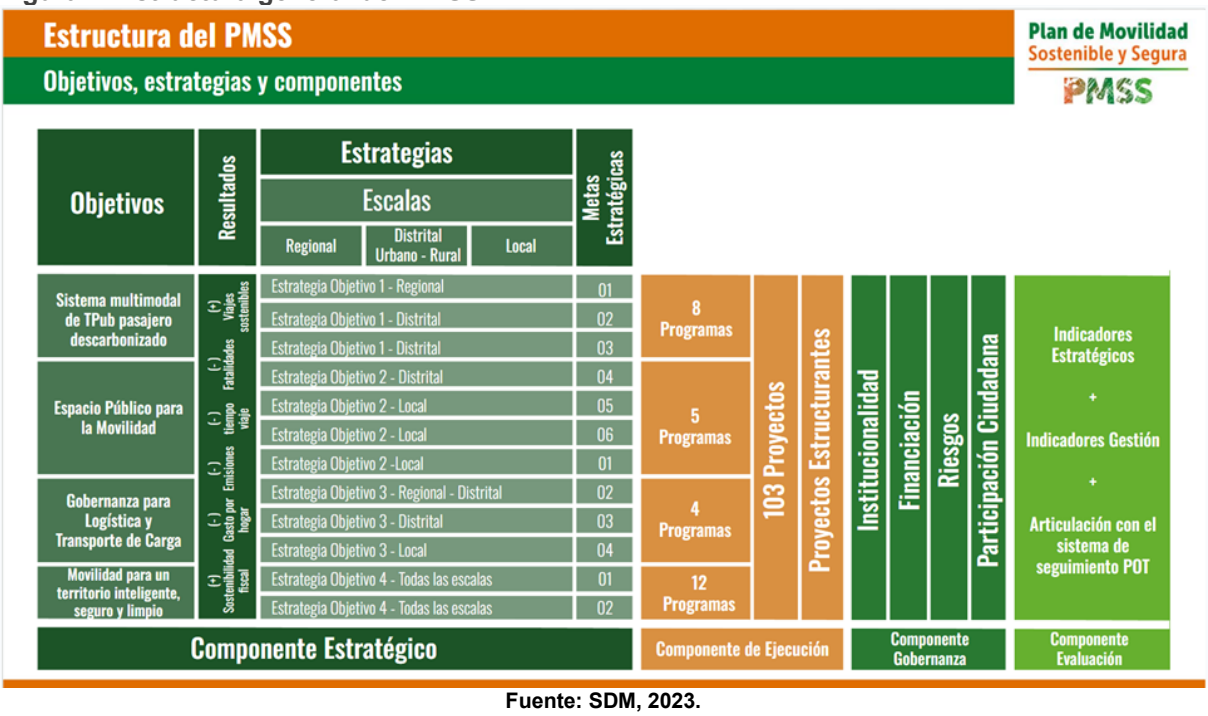
Resultado esperado	Indicador	Valor línea base	año línea base	Valor 2024	Valor 2025	Meta programada 2026
Aumentar el reparto modal de los viajes en movilidad activa	((Viajes en Bicicleta + viajes peatonales)	30,40%	2019	34%	34%	Proyección cuatrienal
Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros en UPL rurales de Bogotá D.C.	(# de UPL Rurales en la ciudad/# de UPL Rurales con cobertura de TP)*100	20%	2019	20%	23%	66%
Mantener el costo logístico de distribución de mercancía por kilómetro recorrido	(valor en COP de costo de la operación logística/ total de costo de transporte de tonelada por km)	12,60%	2020	12,60%	12,60%	Proyección cuatrienal
Disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C.	((Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de máxima demanda año n - Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de máxima demanda año 2022) /Volumen de vehículos de carga en circulación promedio en hora de máxima demanda año 2022)*100%	6522	2022	6522	6522	Proyección cuatrienal
Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte	((fallecidos en siniestros viales año n - fallecidos en siniestros viales año 2022) /fallecidos en siniestros viales año 2022) *100%	534	2022	5,62%	5,62%	3,56%
Aumentar la integración e interoperabilidad de los sistemas de información de las entidades del sector movilidad	(Sistemas de información interoperables / total de sistemas de información) *100%	0	2022	0%	0%	0%
Disminuir el reparto modal de los vehículos particulares motorizados en Bogotá D.C.	Número de viajes realizados en vehículo particular motorizado (auto + motocicleta) sin considerar viajes a pie menores a 15 minutos / Número de viajes totales	20%	2019	0,21	0,21	Proyección cuatrienal
Reducir las emisiones de GEI asociadas al sistema de movilidad	((Toneladas de GEI año n -Toneladas proyectadas sin intervención año n) /Toneladas proyectadas sin intervención año n)*100%	5,4	2017	No existe información actualizada a 2024	No existe información actualizada a 2025	Sin proyección

Resultado esperado	Indicador	Valor línea base	año línea base	Valor 2024	Valor 2025	Meta programada 2026
Reducir el porcentaje de evasión del pago del pasaje en el componente troncal del SITP en una semana típica	(Ingresos NO validados/ (Ingresos NO validados + validaciones)) *100%	29,60%	2022	13,14%	15,19%	12,50%
Disminuir el porcentaje de mujeres que consideran que el Sistema Integrado de Transporte Público es inseguro	(cantidad de mujeres que consideran que Transmilenio es muy inseguro o inseguro / total de mujeres encuestadas) *100%	72%	2022	No existe información actualizada del indicador para la vigencia 2024	La proyección es por periodo de gobierno a falta de información actualizada	Sin meta proyectada

AVANCE CUMPLIMIENTO PROYECTOS PMSS 2025

En este apartado se relaciona la información del avance de los 103 proyectos que componen el PMSS, a través del seguimiento a los 130 indicadores formulados. Se encuentra organizado a partir de los objetivos, siguiendo la estructura definida para el PMSS como se muestra a continuación:

Figura 1. Estructura general del PMSS



Fuente: SDM, 2023.

Se determina un nivel de cumplimiento asociado al avance de cada indicador sobre la meta propuesta de plazo inmediato (año 2024), siguiendo los lineamientos planteados por la Secretaría Distrital de Planeación para el seguimiento a las Políticas Públicas.

Tabla 5. Semáforo de cumplimiento de productos

Cumplimiento	Porcentaje
Alto	Mayor al 75%
Medio	Entre 50% y 75%
Bajo	Menor al 50%
Sin iniciar	No aplica

Fuente: SDM, 2026.

Avance de los proyectos asociados al Objetivo 1

El objetivo 1 del PMSS es "Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP" se integra a partir de cuatro (4) estrategias, ocho (8) programas y veintidós (22) proyectos.

Tabla 6. Estrategias y Proyectos del Objetivo 1.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.	Articulación del sistema público de pasajeros de Bogotá y los municipios del hecho metropolitano de movilidad de la RMBC	Estructuración y financiación para la construcción y operación del sistema de Complejos de Integración Modal -CIM	Número de Complejos de Integración Modal estructurados e implementados
		Articulación física, operacional y tarifaria de los RegioTram con el sistema de transporte público de Bogotá	kilómetros de red férrea Regiotram construidos y en operación
		Optimización de las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros y organización de su llegada a los CIM - Terminales.	Porcentaje de rutas intermunicipales optimizadas por cada período
		Elaboración del Manual de intercambio modal de Bogotá y la RMBC	Manual de Intercambio Modal adoptado e implementado

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros	Integración y política tarifaria del transporte público	Implementación del Sistema Interoperable de Recaudo - SIR- y nuevos medios de pago	Porcentaje de adopción e implementación del Sistema Interoperable de Recaudo
			Implementación de nuevos medios de pago en operación en el Sistema Interoperable de Recaudo
		Reducción de la evasión y elusión del pago en el SITP.	Porcentaje de evasión del pago del pasaje en el componente troncal del SITP en una semana típica.
			Plan de acción implementado para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del SITP.
		Identificación y estructuración de alternativas de ingresos no tarifarios para las etapas pre y operativas del SITP	Facturación de ingresos no tarifarios en proporción con los ingresos tarifarios
		Implementación del esquema tarifario y ampliación de los medios de pago del transporte público individual	Porcentaje de vehículos de la modalidad con herramientas de pago electrónico
	Operación pública del transporte público	Fortalecimiento de la Operadora Distrital de Transporte – La Rolita	Número de proyectos de expansión y diversificación en los que participa la ODT para ampliar sus oportunidades de negocio.
Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios	Experiencia digital del usuario y confiabilidad del servicio	Provisión de información para que los usuarios planifiquen mejor sus viajes	Porcentaje de entes gestores del SITP que comparten su información a los usuarios del transporte público en operación para la planeación de viajes
			Porcentaje de informes completos y exactos entregados a los usuarios
			Porcentaje de las funcionalidades de la aplicación al usuario con soporte para inclusión

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
	Modernización del servicio de transporte público individual	Optimización de la experiencia de viaje en taxi seguro, accesible e incluyente.	Índice de Satisfacción del Cliente en modo taxi - ISC (Encuesta de Percepción)
	Movilidad Accesible	Mejoramiento de la accesibilidad universal en el transporte público y su infraestructura de soporte	Accesibilidad en la infraestructura de soporte al transporte público (Portales, estaciones. paraderos)
			Porcentaje de Flota vehicular accesible
Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas.	Consolidación de la Red de Metros y Corredores Verdes	Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de las Cinco Líneas del Metro de Bogotá D.C.	kilómetros de red férrea urbana estructurados y en construcción
			kilómetros de red férrea urbana estructurados para la línea 4 y 5 del Metro de Bogotá
		Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 17 corredores verdes de alta capacidad y 4 de media capacidad	kilómetros construidos de corredores verdes de alta y media capacidad
		Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 7 cables aéreos	Líneas de cables aéreos construidos y en operación
		Promoción del ascenso tecnológico para completar la renovación de la flota del SITP	Porcentaje de flota de cero y/o bajas emisiones vinculada a la operación del SITP
		Implementación y consolidación de patio talleres	Número de Hectáreas en Predios adquiridos para la implementación de Patio Talleres para el SITP
		Fortalecimiento de la red de carriles preferenciales de buses	Velocidad operacional promedio en HMD de Transporte Público sobre los

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
			corredores preferenciales implementados
		Desarrollo de proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible - PRUMS	Proyectos de Renovación urbana para la Movilidad Sostenible reglamentados por acto administrativo.
		Integración del aeropuerto internacional El Dorado con la red de transporte y movilidad en el marco del Distrito Aeroportuario.	Porcentaje de implementación de los proyectos de Movilidad asociados al Distrito Aeroportuario
	Impulso a la cicloinfraestructura	Implementación y consolidación de la red cicloinfraestructura de escala distrital – cicloalamedas.	Número de Kilómetros de ciclo alamedas construidos
			Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá
		Consolidación del uso de la Bicicleta en la ciudad región	Número de viajes en bicicleta realizados en la RMBC

Fuente: SDM, 2026.

Tomando como referencia los datos aportados por las entidades del sector y las dependencias de la SDM involucradas en el cumplimiento del objetivo 1, se encontró el siguiente nivel de avance de los indicadores de producto para la vigencia 2025:

Tabla 7. Semáforo de cumplimiento de productos del objetivo 1

Cumplimiento	% de indicadores que cumplen con el criterio (2024)	% de indicadores que cumplen con el criterio (2025)
Alto (Mayor al 75%)	48%	62,07%
Medio (entre 50% y 75%)	7%	6,90%
Bajo (menor al 50%)	14%	13,79%
Sin iniciar	31%	17,24%

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 1: Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.

Programa 1: Articulación del sistema público de pasajeros de Bogotá D.C. y los municipios del hecho metropolitano de movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca (RMBC)

Tabla 8. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 1.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Estructuración y financiación para la construcción y operación del sistema de Complejos de Integración Modal -CIM	Número de Complejos de Integración Modal estructurados e implementados	0	CIM Calle 13 Implementado CIM Autopista Norte Implementado CIM Calle 80 implementado CIM Aeropuerto implementado CIM Autopista Sur implementado CIM Salida al Llano implementado	0 CIM estructurados e implementados durante 2024	En el primer semestre se realizaron diversas presentaciones a múltiples actores distritales y regionales sobre los resultados de los estudios de prefactibilidad por parte de la Terminal de Transporte con el acompañamiento de la SDM recopilando consideraciones y recomendaciones a ser tenidas en las siguientes etapas de maduración del proyecto. Con lo anterior, y con miras a

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					definir el alcance de factibilidad del proyecto, se trabajaron en el alcance esperado para dicha etapa, los productos mínimos y las consideraciones que debía tener en el marco de la ejecución de otros proyectos de transporte masivo que influencian directamente la localización de los CIM. El 6 de noviembre se firmó el contrato interadministrativo con la FDN cuyo objeto es REALIZAR LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL A NIVEL DE FACTIBILIDAD DEL SISTEMA DE COMPLEJOS DE INTEGRACIÓN MODAL – CIM EN LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA, el cual

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					formaliza el alcance y compromete los aportes desde la SDM. Para llegar a esta firma, en el segundo semestre de este año se trabajaron los documentos precontractuales, y demás pasos necesarios para el proceso de contratación (estudio de mercado, estudio previo, anexo técnico, contrato, entre otros). Paralelo a este contrato interadministrativo, se han venido gestionando recursos de banca multilateral que complementen los aportes de la SDM para poder desarrollar el objeto integral de la etapa de factibilidad, logran que en octubre, el MCDF apruebe en su comité os aportes de cooperación

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					técnica no reembolsable para la factibilidad.
Articulación física, operacional y tarifaria de los Regiotram con el sistema de transporte público de Bogotá	kilómetros de red férrea Regiotram construidos y en operación	1	92,8 km construidos y en operación 37,9 km de Regiotram construidos y en operación en Bogotá	0 kilómetros de red férrea Regiotram construidos y en operación	El día 9 de junio de 2025 se suscribió el Acta de Inicio de Fase de Construcción del Contrato de Concesión 001 de 2020. El proyecto RegioTram de Occidente, presentó avance general del proyecto a diciembre de 2025 es 33,43% y un 35,80% de avance en la operación parcial, siendo los principales logros la construcción del Taller ANI con

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					un 99,16% de avance y avance de obra del patio taller El Corzo de un 39,1%. Inicio del desmantelamiento de la vía férrea con un 78,33% de avance y la construcción del puente Mosquera con un avance del 31,57% Desmantelamiento de vía férrea * 33.290 traviesas entre madera y concreto de un total 42.500, para un porcentaje del 78.33% * Una longitud lineal aproximada de 60,48 km de rieles, distribuidos en los diferentes frentes de obra abiertos. Para un porcentaje del (78.33%) de un total de 77,21 Km Desde SDM se lideró la revisión de los documentos de cofinanciación y de los estudios de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					factibilidad del proyecto de Tren de Zipaquirá, por parte de las áreas de la SDM, así como de las entidades del Distrito: TMSA, IDU, EMB, SDH y SDP. Como resultado, se dejaron observaciones a los estudios de factibilidad del proyecto, que fueron incluidas en la carta de solicitud de cofinanciación firmada por el Alcalde Mayor de Bogotá. Esto se complementó con la realización de trámites como el CONFIS de aval fiscal.
Optimización de las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros y organización de su llegada a los CIM - Terminales.	Porcentaje de rutas intermunicipales optimizadas por cada período	0.24	85% de rutas intermunicipales optimizadas	8% rutas intermunicipales optimizadas en el periodo	• Se avanza en la estructuración de la resolución que permitirá autorizar y/o modificar recorridos de manera más eficiente. • En articulación con la SCTT, se realiza

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					seguimiento y control a la operación del servicio intermunicipal en Bogotá. • Se llevan a cabo jornadas de sensibilización con las empresas de transporte intermunicipal, orientadas a fortalecer conocimientos factores de riesgo y su respuesta. • Se adelantan proyecto piloto en el corredor de la Avenida Calle 80, con el fin de mejorar la operación del servicio intermunicipal en este eje vial. • A través de nuestras redes sociales logramos visibilizar las jornadas de sensibilización con empresas de transporte intermunicipal, ampliando el

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					alcance de estas acciones y acercando a más actores del sector el trabajo que se adelanta para fortalecer conocimientos sobre factores de riesgo y su respuesta, destacando la importancia de comunicar estas iniciativas para promover una operación más segura.
Elaboración del Manual de intercambio modal de Bogotá y la RMBC	Manual de Intercambio Modal adoptado e implementado	0	Manual de intercambio modal implementado (revisión proyectada a 2035 si es necesaria)	0	Dentro del alcance de los estudios que se desarrollarán para la factibilidad de los Complejos de integración modal se encuentra el desarrollo del manual de intercambio modal entre Bogotá y la Región. Aunque se lograron los recursos desde los aportes de SDM y los aportes de la banca multilateral están aprobados,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					no se ha materializado en un convenio el compromiso de los recursos de esta última fuente.

Fuente: SDM, 2025

Estrategia 2: Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Transporte público de pasajero

Programa 1: Integración y política tarifaria del transporte público.

Tabla 9. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 2.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Implementación del Sistema Interoperable de Recaudo -SIR- y nuevos medios de pago	Porcentaje de adopción e implementación del Sistema Interoperable de Recaudo	50% estructuración	100% de avance en la implementación del SIR	12,5%	• 0% de avance en la estructuración para la contratación del diseño, desarrollo e implementación y operación del nivel 4 del SIR, incluido un evento de cotización para establecer el valor de los presupuestos, el cual se realizó mediante el siguiente link del SECOP II https://community.secop.gov.co/Public/Ten

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					dering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8870101&isFromPublicArea=True&isModal=False • Se logró visibilizar en redes sociales el Sistema Interoperable de Recaudo (SIR), ampliando el alcance de este proyecto estratégico y acercando a la ciudadanía a los avances en la transformación tecnológica del transporte público.. • Definición de la gobernanza institucional mediante el Decreto 338 de 2025 y suscripción del convenio interadministrativo entre la SDM, TMSA y EMB, como estrategia conjunta para la estructuración, diseño, desarrollo e implementación del SIR. • Realización de aproximaciones con el mercado para la validación de los avances en la estructuración.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	Implementación de nuevos medios de pago en operación en el Sistema Interoperable de Recaudo	0	4 medios de pago nuevos implementados	2,50%	Definición de lineamientos generales y estratégicos para la incorporación de nuevos medios de pago en el SIR, otorgando a los Entes Gestores, como actores del nivel 3, la autonomía para desarrollar sus propias iniciativas de implementación. El comité técnico de interoperabilidad recomendó la aprobación de los medios de pago solicitados por Transmilenio requeridos para la transición del sistema. Los medios de pago se esperan se incorporen con el Otrosí que se firme en el primer semestre de 2026 con Recaudo Bogotá.
Reducción de la evasión y elusión del pago en el SITP	Porcentaje de evasión del pago del pasaje en el componente troncal del SITP en una semana típica.	13,00%	8% o menos de evasión en el componente troncal del Sistema.	15,19%	Se avanza en la implementación del Plan Estratégico Antievasión en los cinco ejes de trabajo propuestos para la nueva Administración i. Desarrollo y fortalecimiento de herramientas para monitoreo y caracterización de la evasión.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					ii. Consolidación y fortalecimiento de la infraestructura física iii. Fiscalización y control. iv. Fomento de la cultura ciudadana y pedagogía del buen uso del Sistema v. Incidencia Desde el mes de octubre de 2025 con el nuevo Convenio con Policía Nacional se restablecieron los apoyos a las estrategias de seguridad y evasión para el Sistema. Sin embargo, por aspectos como las obras Metro que generaron el desmonte de puertas automáticas y BCA PAT en estaciones de la Caracas, el aumento de movilizaciones sociales en la ciudad y el mal comportamiento de la ciudadanía se tuvo un incremento del 0.76 puntos porcentuales en el primer semestre (13.90%) y de 1.29 puntos porcentuales

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					en el segundo semestre (15.19%).
	Plan de acción implementado para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del SITP.	25% Una vez finalizada la estructuración metodología de medición de la evasión zonal, se mantendrá el modelo metodológico y de acuerdo con los cambios del sistema se revisará la medición de la línea base y su período de toma, por lo cual el indicador proyectado puede cambiar en el futuro.	100% del plan de acción implementado para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del SITP.	25%	Con recursos de la vigencia 2024 en diciembre de 2024 se adjudicó el Concurso de Méritos TMSA-CM-04-2024, para Contratar una Consultoría para estimar la Línea Base de Evasión en los Componentes Zonal y de Alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público–SITP- de Bogotá y sus variables de desagregación principales. Así como para identificar aspectos que ayuden a la caracterización del fenómeno mediante la aplicación de técnicas cualitativas que complementen el análisis de la línea base de evasión. El Contratista adjudicatario fue K-HUA GESTION INTEGRAL DE PROYECTOS Y CONTRATOS SAS. El Contrato inició el 10 de febrero de 2025 en su Fase I, con lo cual se espera que en el año 2025 se lleve a cabo tal estudio que tendría una duración inicial de 9 meses y 15 días; por lo tanto, se

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					espera que, (si la consultoría transcurre normalmente según lo previsto), hacia enero de 2026 ya se tengan resultados cuantitativos y cualitativos de la línea base de evasión en el componente zonal y en el servicio de alimentación con validación a bordo. En septiembre de 2025 se oficializó la nueva versión del Plan Estratégico Antievasión que contiene los ejes de trabajo y estrategias generales para la prevención y mitigación de la evasión del pago en el Sistema. A Diciembre de 2025 se ejecutaron satisfactoriamente las tres primeras fases del estudio de evasión zonal y se está ejecutando la Fase 4 correspondiente al Procesamiento y Análisis de la Información. Se dispuso el trámite de una prórroga del contrato para finalizar análisis de datos y tener acompañamiento de la consultoría en algunos eventos de cierre en

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					esos primeros meses de 2026.
Identificación y estructuración de alternativas de ingresos no tarifarios para las etapas pre y operativas del SITP	Facturación de ingresos no tarifarios en proporción con los ingresos tarifarios	1,08%	Facturación de negocios por explotación colateral del 0,60% de los ingresos por venta de pasajes.	1,04%	Con corte al 31 de diciembre de 2025 la SNC logró una facturación de $ 30.977.968.558 La facturación se ha visto afectada por las obras del Metro en una reducción aproximada de $2.049.894.853. Para compensar este efecto se desplegó una táctica de estrategias comerciales
Implementación del esquema tarifario y ampliación de los medios de pago del transporte público individual (taxi)	Porcentaje de vehículos de la modalidad con herramientas de pago electrónico	0	100% de vehículos de la modalidad con herramientas de pago electrónico (48.767 vehículos).	Sin información.	No se cuenta con herramientas para medir el avance del indicador.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 2: Operación pública del transporte público.

Tabla 10. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 2.

Proyecto	Indicador	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento de la Operadora Distrital de Transporte - La Rolita	Número de proyectos de expansión y diversificación en los que participa la ODT para ampliar sus oportunidades de negocio.	11 proyectos de expansión y diversificación en los que participa la ODT para ampliar sus oportunidades de negocio	3	La principal dificultad identificada se relaciona con el proyecto del cable aéreo de Ciudad Bolívar, específicamente en la estimación de la fecha exacta de entrega por parte de la Operadora de la Operación del Cable. La ejecución de múltiples contratos de manera simultánea exige una cuidadosa coordinación de actividades, que incluye la gestión de prórrogas, la celebración de nuevas contrataciones y la elaboración de estimaciones presupuestales adicionales que deben ser presentadas a la Junta Directiva para su aprobación, esto con el objetivo de responder contractualmente a los plazos que va llevando el proceso licitatorio que TMSA está liderando para el nuevo operador. Adicionalmente, se han requerido

Proyecto	Indicador	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
				mantenimientos preventivos y correctivos, así como procesos de certificación de elementos técnicos, los cuales estaban contemplados en el modelo financiero inicial con un horizonte de tiempos de 5 años para su amortización. Estas obligaciones generan un impacto significativo en la planeación presupuestal, en la disponibilidad de recursos y los resultados del modelo financiero, lo que incrementa la complejidad en respuesta a los compromisos que implica continuar con la operación del cable mientras avanza el cronograma asociado al proceso de licitación y adjudicación del nuevo operador.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 3: Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios

Programa 1: Experiencia digital del usuario y confiabilidad del servicio

Tabla 11. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 3.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Provisión de información para que los usuarios planifiquen mejor sus viajes	Porcentaje de entes gestores del SITP que comparten su información a los usuarios del transporte público en operación para la planeación de viajes	50%	100% de entes gestores en la región que comparten su información a los usuarios del transporte público	50%	Se socializó los cambios operacionales de las rutas para planear de viaje por medio de diferentes formas de contenido multimedia como: Notas web Páginas de aterrizaje (Landing Page) Mapa interactivo turismo (Convenio do Instituto Distrital de Turismo) Canal de WhatsApp Videos Mailing (Correo Masivo) Redes Sociales oficiales Podcast Infografías Durante el periodo de julio a diciembre de 2025 se buscó nuevos mecanismos y alternativas de contenido multimedia para socializar los cambios operacionales y divulgación de herramientas digitales para el viaje en el Sistema de TRANSMILENIO. Los contenidos multimedia producidos son:

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					TransMiTeResponde Storytelling de viaje Micro-tutoriales Piezas audiovisuales creadas con IA Piezas gráficas pedagógicas con humor, videos tendencias, vlogs personales, tutoriales educativos, contenido de humor, "storytimes" y videos de reacción o duetos Notas web Páginas de aterrizaje (Landing Page) Mapa interactivo turismo (Convenio do Instituto Distrital de Turismo) Divulgación de cambios operacionales y herramientas de viaje por medio de Canal de WhatsApp Videos Podcast Programas informativos en vivo. Cuñas institucionales Cuñas institucionales de concesionarios En el activo digital del sitio web y las herramientas digitales de viaje específicamente el buscador de rutas y el mapa interactivo del Sistema se tuvo

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					una migración y renovación a finales del 2025, esto ha generado dificultades de procesamiento de datos y actualización de contenido para la comunidad usuaria, sin embargo, se está mitigando los diferentes requerimientos que se han presentado, por medio de una estrategia enfocada a verificación de datos y funcionalidad con las siguientes fases: Estrategia enfocada a verificación de datos y funcionalidad teniendo precisión y confiabilidad de los datos por las áreas. Realización pruebas de funcionalidad del sitio o plataforma garantizando mejor experiencia de Usuario(UX). Aplicar normativas de seguridad y privacidad. Retroalimentación de los usuarios por medio de la PQRS. Correcciones a la herramienta digital.
	Porcentaje de informes completos y exactos entregados a los usuarios	En blanco	95% de informes completos y exactos entregados a los usuarios	100%	Se divulgó los cambios operacionales de las rutas por medio de comunicados de prensa, notas web, y Paginas de aterrizaje (Landing Page) con

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					temas específicos como las alternativas de viaje para movilizarte por cierre de estaciones en la troncal Caracas, para aportar en la planeación de viaje de la comunidad usuaria por medio de activos digitales como el sitio web y redes sociales de TRANSMILENIO. Mejorar la comunicación con las áreas técnicas para informar los ajustes operacionales del Sistema integrado de Transporte Público, debido a que no informan algunos cambios y nos enteramos por otros medios.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	Porcentaje de las funcionalidades de la aplicación al usuario con soporte para inclusión	25%	95% funcionalidades de la aplicación al usuario con soporte para inclusión	30% Acumulado	Se implementó la funcionalidad de recarga web en la TransMiApp, quedando disponible para los usuarios del sistema. Se habilitó la funcionalidad de notificaciones push, acompañada de la entrega de la herramienta de gestión y control correspondiente, Actualmente, se trabaja en un complemento orientado a permitir el envío de notificaciones específicas relacionadas con novedades en paraderos, estaciones o rutas, con el objetivo de fortalecer la comunicación directa y oportuna con los usuarios. La entidad desarrollo como herramienta de Planificación de viajes la TransMiApp la cual se ha venido potenciando con funcionalidades orientadas a mejorar la experiencia de viaje a través de brindar información clara y oportuna para los usuarios

Fuente: SDM, 2026.

Programa 2: Modernización del servicio de transporte público individual

Tabla 12. Avance Proyectos Programa 2 de la Estrategia 3.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Optimización de la experiencia de viaje en taxi seguro, accesible e incluyente	Índice de Satisfacción del Cliente en modo taxi - ISC (Encuesta de Percepción)	3,3	4,3	2,9	* En el marco de la cooperación internacional con el proyecto AVANTIA, se fortaleció la aplicación del enfoque de género en la medición y gestión de la calidad del servicio de taxi en Bogotá. * Desde la perspectiva de las personas usuarias se definieron 7 factores que recogen 32 atributos de calidad del servicio. Estos Factores y atributos fueron capturados a través de las encuestas de percepción de usuarios como base para el cálculo del Índice de Satisfacción

					del Cliente - ISC * Para 2025 se hizo un énfasis en la captura de 11 atributos sensibles al género dentro de la encuesta de percepción del usuario. * Se diseña y publica el ejercicio en el Observatorio de Movilidad. https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/publicaciones/informes

Fuente: SDM, 2025

Programa 3: Movilidad accesible

Tabla 13. Avance Proyectos Programa 3 de la Estrategia 3

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Mejoramiento de la accesibilidad universal en el transporte público y su infraestructura de soporte	Accesibilidad en la infraestructura de soporte al transporte público (Portales, estaciones. paraderos)	56,79%	80%	56,79%	En el marco de las actividades de adecuación de paraderos del SITP, a la fecha se han habilitado 4.277 paraderos con condiciones de accesibilidad, de un total de 7.531 existentes en la ciudad. El avance en la implementación se ha venido desarrollando conforme a la priorización

					definida por TransMilenio S.A. Si bien se ha realizado la instalación de un número significativo de tapetes y mobiliario, en muchos casos este progreso no se refleja en términos cuantitativos y porcentuales, ya que algunas de las intervenciones corresponden al mejoramiento de paraderos que previamente ya contaban con algunas condiciones de accesibilidad.
	Porcentaje de Flota vehicular accesible	70%	95% de flota vehicular accesible en el SITP	71,40%	A 2025 se tienen vinculados 7.580 vehículos accesibles incluyendo 163 cabinas. La flota total vinculada al Sistema es de 10.494 vehículos y 163 cabinas. Demoras en los procesos de negociación para concretar los acuerdos de reposición de flota con algunos concesionarios de Fase III. Se produjo una pequeña disminución de flota accesible por desvinculación de vehículos con estas características.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 4. Descarbonizar el transporte público de pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto en la movilidad.

Programa 1: Consolidación de la Red de metros y corredores verdes.

Tabla 14. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 4

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de las cinco líneas del Metro de Bogotá D.C.	kilómetros de red férrea urbana estructurados y en construcción	12,3	Finalización de la construcción e inicio de la operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá (desde 2028) Finalización de la construcción e inicio de la operación de la Segunda Línea del Metro (desde 2032) Finalización de la construcción e inicio de la operación de la Tercera línea del Metro de Bogotá (desde 2035) 69,51 km de red férrea estructurados o en proceso de construcción	Al final del 2025 se alcanzó la construcción de 9,96 km de viaducto Para este corte, respecto de la Línea 2 del Metro de Bogotá, se tenían estructurados 15,5 km de línea en tipología subterránea. Aún no está en construcción	Finalización de la fabricación de los diez primeros trenes de la Línea 1 Metro de Bogotá Llegada a Colombia de los primeros cuatro trenes. Se encuentran en construcción las 16 estaciones de la Línea 1 del Metro. Se alcanzó la construcción de 9.96 km de viaducto. Se encuentra en construcción la infraestructura de los edificios de patio taller y la instalación de las vías férreas." El citado proceso de Licitación Pública Internacional se encuentra en curso y a la fecha se han emitido diez Adendas a la LPI, todas previa No Objeción de la Banca Multilateral, de manera que se tiene prevista la recepción de propuestas para el 20 de enero de 2026 y la publicación de la notificación de la adjudicación del Contrato de Concesión para el segundo trimestre de la vigencia 2026. Cabe señalar que

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					estas fechas pueden ser modificadas, dependiendo de las necesidades y circunstancias que puedan surgir en el transcurso del proceso.
	Kilómetros de red férrea urbana estructurados para la línea 4 y 5 del Metro de Bogotá	0	Estructuración, financiación e inicio de la construcción de la infraestructura y servicios de Cuarta línea del Metro de Bogotá Estructuración y financiación para la construcción de la infraestructura y servicios de la quinta línea del Metro de Bogotá	0	No aplica
Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 17 corredores verdes de alta y 4 de	kilómetros construidos de corredores verdes de alta y media capacidad	125,3	385,7 km corredores verdes de alta y media capacidad construidos	119,64	El 31 de enero de 2025 entró en operación la Troncal Caracas Sur Tramo 1 con una extensión de 4,2 km, 2 carriles para uso exclusivo del sistema TransMilenio y 2 carriles mixtos por sentido, así como 63.401 m2 de espacio público, 3,5 km de ciclorruta y 20.990 m2 de zonas verdes. Además, de 550 nuevos

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
media capacidad					árboles a lo largo de su extensión. El 29 de octubre de 2025, se habilitaron 1,04 km de troncal correspondientes al Grupo 5 de la Av. 68. En este tramo iniciaron operación las rutas duales M85 y P85 que transitan la troncal américas, avenida 68 desembocando en calle 26. Se avanza en la construcción de los ocho (8) grupos de la Avenida 68 restantes, en promedio la totalidad de la troncal alcanza un avance de 75,29% mientras los cuatro (4) grupos de la Avenida Ciudad de Cali se ubica en el 84,71% (corte 31 de diciembre de 2025). El proyecto de la Troncal Caracas Sur se encuentra en la etapa de mantenimiento con un avance físico de 24,95%
Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 7 cables aéreos	Líneas de cables aéreos construidos y en operación	1	7 líneas de cable construidas y en operación	0 (Se mantiene el valor de la línea base de 1)	El TransMiCable San Cristóbal reporta un avance en la etapa de construcción de 81,39% con corte al 31 de diciembre de 2025. Se estimada que la obra entre en operación en el cuarto trimestre de 2026.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Promoción del ascenso tecnológico para completar la renovación de la flota del SITP	Porcentaje de flota de cero y/o bajas emisiones vinculada a la operación del SITP	40%	92% de flota de cero y bajas emisiones vinculada a la operación del SITP	47% de flota de cero y bajas emisiones vinculada a la operación del SITP	A 2025 se tienen vinculados 4.925 vehículos de cero y bajas emisiones en el SITP. La flota total vinculada al Sistema Durante el 2025 se han acordado y suscrito documentos modificatorios con algunos concesionarios de la fase III, para la vinculación de 421 vehículos, por reposición de algunos que vencerán su de vida útil, y flota adicional. También se ha suscrito modificatorio con 2 concesiones de la fase V para incorporar 21 vehículos adicionales. La flota acordada empezará a vincularse a partir del próximo año. Adicionalmente, dio apertura a la licitación TMSA-LP-09-2024 para la incorporación de 269 buses troncales. Se planea el ingreso de esta flota durante el 2027.es de 10.473 vehículos.
Implementación y consolidación de patio talleres	Número de Ha en Predios adquiridos para la implementación de Patio Talleres para el SITP	57 Ha - 4 patios	189 hectáreas adquiridas para patios y talleres para el Sistema de Transporte Público (18 patios a 2035)	146,77 Ha	No se han destinado los recursos para la adquisición de los predios y construción de patios dado que no fueron priorizados en las metas del PDD.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento de la red de carriles preferenciales	Velocidad operacional promedio en HMD de Transporte Público sobre los corredores preferenciales implementados	19	Velocidad operacional promedio en hora de máxima demanda de transporte público 23 km/h en los corredores preferenciales implementados	19,68 Km/h	Las acciones complementarias de control y gestión del tránsito en la red de carriles preferenciales, especialmente en el carril preferencial de la Avenida Carrera 7 entre las calles 31 y 134, y Carrera 13 entre Av.Calle 19 y Calle 67, han contribuido de manera positiva al aumento de las velocidades de operación durante el día, en particular en la hora de máxima demanda (HMD) con porcentajes que oscilan entre 5 y 13% en las velocidades de operación del SITP en el período de máxima congestión. La operación de la red de carriles preferenciales se ha visto afectada por la presencia de múltiples frentes de obra en la ciudad, particularmente los asociados a la Línea 1 del Metro de Bogotá, la troncal de la Av. 68 y la Av. Ciudad de Cali, así como por la sobrecarga de tránsito generada por los desvíos en corredores principales, varios de ellos pertenecientes a la red de carriles preferenciales. La SDM avanza en la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					gestión de medidas para mejorar las condiciones de operación en la red de carriles preferenciales, focalizando acciones para optimizar los flujos de tránsito, principalmente mediante acciones de control y gestión.
Desarrollo de proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible - PRUMS	Proyectos de Renovación urbana para la Movilidad Sostenible reglamentados por acto administrativo.	3	44 PRUMS reglamentados por acto administrativo	0 PRUMS reglamentados por acto administrativo	Para el 2do semestre de 2025, se avanzó en los insumos técnicos, jurídicos y administrativos necesarios para estructurar PRUMS y otros desarrollos inmobiliarios. Esto permitió avanzar de manera concreta en los escenarios de monetización de predios propios, remanentes y de terceros, y en el ejercicio formal de las funciones de operador urbano previstas en el POT, se adelantó la revisión de más de 51 predios. A continuación, se describen los principales logros alcanzados. 1. Se trabajó en el diseño de la consultoría e interventoría técnica y la consultoría para la estructuración jurídica y financiera para del Proyecto inmobiliario y de explotación colateral de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Bogotá Estación Central, que corresponde al desarrollo constructivo de la Unidad de Actuación Urbanística 3 del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 de la ciudad de Bogotá D.C. y que comprende la construcción de (i) la Estación Central para el abordaje y descenso de pasajeros del Sistema TransMilenio. y (ii) el proyecto inmobiliario y de explotación colateral Estación Central" de TRANSMILENIO S.A." 2. Se publico la Resolución 407 del 21 de nov "Por la cual se delimita el ámbito del Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS en el predio denominado "Primera de Mayo", propiedad de TRANSMILENIO S.A". 3. Se radicando 6 proyectos de PRUMS y 6 proyectos de AIM en la secretaria Distrital de Planeación. 4. Se suscribió el Convenio Interadministrativo No. 1001 de 2025 suscrito entre la Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT) y Transmilenio S.A. establece un marco de coordinación para aunar esfuerzos en la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					identificación, formulación, delimitación y presentación de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS), con el fin principal de impulsar en Bogotá el desarrollo de vivienda VIS y VIP articulada a la infraestructura de transporte y al ordenamiento territorial vigente. 5. Se diseñó la estructuración de la constitución del Patrimonio Autónomo Matriz (PAM) y de sus patrimonios subordinados, orientada a fortalecer la estructuración financiera y fiduciaria de los proyectos, reducir riesgos y generar mayores condiciones de confianza para potenciales inversionistas.
Integración del aeropuerto internacional El Dorado con la red de transporte y movilidad en el marco del Distrito Aeroportuario.	Porcentaje de implementación de los proyectos de Movilidad asociados al Distrito Aeroportuario	5%	100% de los proyectos de movilidad asociados al Distrito Aeroportuario implementados	4% de avance de los proyectos.	

Fuente: SDM, 2026.

Programa 2: Impulso a la cicloinfraestructura

Tabla 15. Avance Proyectos Programa 2 de la Estrategia 4

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Implementación y consolidación de la red de cicloinfraestructura de escala distrital - cicloalamedas	Número de Kilómetros de ciclo alamedas construidos	28 km	102,5 km de ciclo alamedas construidos	0 km (se mantienen los 22,76 km de avance acumulado de 2024)	Articulación entre las entidades distritales (IDU-SDM) para la implementación de la cicloinfraestructura sobre el trazado de cicloalameda proyectado por el POT en la TV 42 entre Calle 3 a Calle 6. Procesos judiciales sobre el trazado proyectado en la cicloalameda Nuevo Mileno que impiden tomar acciones que permitan la implementación de la cicloinfraestructura.
	Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	1.320.551	1.694.897 viajes realizados en bicicleta en Bogotá D.C	850.194 viajes en bicicleta en un día hábil con origen o destino en Bogotá	De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan 12,8 millones de viajes con origen o destino en Bogotá (sin incluir viajes a pie de menos de 15 minutos). De esta cantidad, se estima que 850 mil viajes (6,6%) se hacen en bicicleta. El tiempo promedio de desplazamiento es de 40 minutos. El motivo principal para usar la bicicleta es ir a trabajar (60% de los viajes).

Consolidación del uso de la bicicleta en la ciudad región	Número de viajes en bicicleta realizados en la RMBC	392.439	691.387 viajes en bicicleta realizados en la RMBC	232.056 viajes en bicicleta en un día hábil con origen o destino en los municipios de la región	De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan 1,8 millones de viajes con origen o destino en los veinte municipios de la Región (sin incluir viajes a pie de menos de 15 minutos). De esta cantidad, se estima que 232 mil (12,7%) se hacen en bicicleta. El tiempo promedio de desplazamiento es de 31 minutos. El motivo principal para usar la bicicleta es ir a trabajar (65% de los viajes).

Fuente: SDM, 2026.

Avance Proyectos asociados al Objetivo 2

El objetivo 2 es “Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.” Se encuentra compuesto por tres (3) estrategias, tres (3) programas, veintitrés (23) proyectos.

Tabla 16. Estrategias y Proyectos del Objetivo 2.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito.	Red de movilidad de proximidad y del cuidado	Implementación de la Red de corredores verdes de proximidad	Kilómetros de corredores verdes de proximidad construidos
		Consolidación de la red Cicloinfraestructura conectante de proximidad - Red de cicloinfraestructura y micromovilidad de la ciudad	Número de Kilómetros de nueva infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos
		Consolidación de la Red de Infraestructura peatonal	Kilómetros de infraestructura para peatón mejorados.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Definición e Implementación de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA	Nº de ZUMA adoptadas
		Expansión del Sistema de bicicletas compartidas	Número de viajes acumulados en el sistema de Bicicletas Compartidas
			Número de viajes realizados por mujeres
		Implementación de Rutas circulares de proximidad	Porcentaje de Manzanas del Cuidado con cobertura de transporte público
		Regulación, operación e integración de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido.	Porcentaje de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de cero emisiones incorporados de manera formal al transporte público de pasajeros
Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	Bogotá: ciudad caminable	Fomento de la caminata en la ciudad	Número de acciones en calle para el fomento de la caminata a través de campañas de respeto al peatón ejecutadas
		Implementación y consolidación de Barrios Vitales	Número de Barrios Vitales implementados en fase 2 de Urbanismo Táctico
		Implementación de Intervenciones integrales en torno a la seguridad vial peatonal	Metros cuadrados de infraestructura peatonal intervenidos y ejecutados para favorecer las condiciones de movilidad segura de los peatones en

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
			puntos críticos de siniestralidad.
		Fortalecimiento de la Red de semaforización y señalización peatonal	Número de intersecciones con señalización luminosa como replicadores para regulación peatonal
			Número de intersecciones con paso peatonal requerido y regulado, y control semafórico en condiciones de accesibilidad para la movilidad peatonal
	Mejora de las condiciones de uso de la bicicleta y la micromovilidad en la ciudad	Promoción del uso de la bicicleta, información y pedagogía al ciclista	Porcentaje de mujeres que realizan viajes en bicicleta en Bogotá D.C.
		Consolidación de Cicloparqueaderos, Ciclo Talleres y otros servicios de soporte y complementarios a los viajes en bicicleta	Cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público, parques, equipamientos (privados y públicos) y Sistema Integrado de Transporte Público (TransMilenio, TransMiCable, Metro)
			Implementar una red de servicios complementarios asociados a mobiliario.
		Regulación y fomento de la Micromovilidad de uso particular y compartido	Número de viajes con vehículos de micromovilidad al día

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
	Movilidad Segura y sostenible en entornos escolares	Fortalecimiento del proyecto Ciempiés Caminos Seguros	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Ciempiés Caminos Seguros al año
		Fortalecimiento del proyecto Al Colegio en Bici	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Al Colegio en Bici
		Fortalecimiento del proyecto BiciParceros	Número de estudiantes beneficiarios de los programas de movilidad escolar sostenible y segura
		Guardacaminos: Corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños	Número de estudiantes beneficiados con las medidas de gestión en el año
		Acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad dirigidas a niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas públicas y privadas de la ciudad.	Número de niñas, niños y adolescentes que participan de las acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad.
		Movilidad segura en vehículos de transporte escolar - Ruta Pila	Cantidad de vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila.
		Instituciones educativas intervenidas con señalización de zona escolar	Número de instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas, intervenidas en el periodo
Fortalecer el transporte público como sistema para	Red de Integración para la Ruralidad	Mejora del Transporte Público rural	Porcentaje de UPL Rural con servicio de transporte público implementado

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
la integración en la Ruralidad de Bogotá		Fortalecimiento de la Red de conexión rural y regional	Porcentaje de Km-Carril de la malla rural en estado bueno y satisfactorio

Fuente: SDM, 2023.

Tomando como referencia los datos aportados por las entidades del sector y las dependencias de la SDM involucradas en el cumplimiento del objetivo 2, se encontró el siguiente nivel de avance de los indicadores de producto para la vigencia 2024:

Tabla. Semáforo de cumplimiento de productos del objetivo 2

Cumplimiento	% de indicadores que cumplen con el criterio
Alto (Mayor al 75%)	76,92%
Medio (entre 50% y 75%)	7,69%
Bajo (menor al 50%)	7,69%
Sin iniciar	7,69%

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 1: Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito.

Programa 1: Red de movilidad de proximidad y del cuidado

Tabla 17. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 1

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Implementación de la red de corredores verdes de proximidad asociados a los PIP.	Kilómetros de corredores verdes de proximidad construidos	0	67 km de corredores verdes de proximidad	0	Dado que en el Plan de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura' 2024-2027 no se establece la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					construcción de corredores verdes de proximidad, según la lista definida en el artículo 567 del POT Dec 555 de 2021, la meta para el periodo entre 2024 y 2027 corresponde a cero (0).
Consolidación de la red de cicloinfraestructura conectante de proximidad	Número de Kilómetros de nueva infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos	710,7 km	1.168,7 km de red de cicloinfraestructura	683,9 km - 13,9 km nuevos para 2025	Durante la vigencia 2025 se avanzó en la construcción de 1,19 km de ciclorrutas en la ejecución en los proyectos como el Reforzamiento Puente Cl.174 y Av. Mutis (Cra.114-122) En el segundo semestre de 2025, se construyeron 12,6 km de cicloinfraestructura. En total, durante la vigencia 2025, se construyeron 13,8 km de ciclorrutas en la ejecución de proyectos como el de Reforzamiento Puente Cl.174, construcción de Av. Mutis (Cra.114-122), Av. Rincon por Av. Boyacá, y avance en la Cra 50 Autopista SUR - 1ro Mayo y los proyectos

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					asociados a Lagos de torca: Polo Occidental, Polo Oriental y Santa Bárbara
Consolidación de la red de infraestructura peatonal	Kilómetros de infraestructura para peatón mejorados.	0	3.350 km de redes peatonales mejorados	327.456,01 m2	En la vigencia 2025, a corte del 30-06-2025, se conservaron por parte del IDU 145.312,29 m2 de espacio público en las diferentes localidades de la ciudad a través de estrategias de intervención como mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación y reconstrucción. A corte 30 de junio la UMV logró la intervención, entre obras de mantenimiento periódico y rutinario, de 10.129,38 m2 de espacio público de la ciudad. En el segundo semestre de 2025, se conservaron 154.297,01 M2 de espacio público en las diferentes localidades de la ciudad, por parte del IDU, a través de estrategias de intervención como mantenimiento

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					rutinario, periódico, rehabilitación y reconstrucción. En total, durante la vigencia 2025, se conservaron 299.609,3 M2. A corte 30 de diciembre la UMV logró la intervención, entre obras de mantenimiento periódico y rutinario, de 17717,33 m2 de espacio público de la ciudad
Definición e implementación de las Zonas Urbanas por Un Mejor Aire	Nº de ZUMA adoptadas	1	4 ZUMA Implementadas	1	Durante el primer semestre del año se evidenció un avance significativo en la ejecución de 15 acciones priorizadas dentro de la ejecución del plan de acción de la ZUMA Bosa Apogeo especialmente en términos de planificación, articulación institucional y desarrollo técnico de las acciones priorizadas. La definición del cronograma y responsables permitió fortalecer la gobernanza del proceso, mientras que el ajuste del

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Plan de Acción en coordinación con entidades distritales aseguró una mayor coherencia en la implementación. Se realizaron operativos a fuentes móviles, visitas a fuentes fijas y se fortaleció la red de microsensores de calidad del aire. Se priorizaron áreas estratégicas para intervención de actividades de renaturalización, destacándose el entorno del Jardín Infantil Olarte y los bosques Timiza y Bicentenario Tierra Viva. La realización de talleres comunitarios permitió incorporar la percepción ciudadana en el diseño de las acciones, mientras que la coordinación con el Jardín Botánico facilitó la actualización de cronogramas y la planificación del mantenimiento del arbolado urbano. Se desarrollaron diversos ejercicios participativos que

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					promovieron la inclusión de diferentes actores sociales, incluyendo población adulta mayor y comunidad en general. Estas actividades fortalecieron la apropiación social del proyecto y facilitaron la construcción colectiva de soluciones. Se fortaleció la articulación interinstitucional con múltiples entidades distritales y actores estratégicos. Destaca la coordinación con la Secretaría de Salud, Planeación y Movilidad, así como con entidades como IDPAC y el sistema de alertas ambientales. Asimismo, la cooperación internacional tuvo un papel relevante mediante los aportes técnicos de ONU-Hábitat y el trabajo conjunto con Breathe Cities.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					En relación con la selección de la segunda ZUMA, se registraron avances importantes en la construcción metodológica. Las mesas de trabajo permitieron consolidar una visión compartida entre las entidades participantes, así como definir variables clave para la priorización del territorio. Adicionalmente, se avanzó en la formulación de los TDR para la consultoría del diagnóstico técnico, ambiental y social, lo que representa un paso fundamental para estructurar la intervención futura. Este proceso refleja un enfoque técnico riguroso y articulado. - Acciones Priorizadas: 15 - Mesas técnicas realizadas: 14 - Talleres comunitarios: 1

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					-Operativos FM ejecutados: 40 - Visitas a fuentes fijas realizadas: 6 - Microsensores existentes: 5 - Capacitaciones Agricultura urbana JBB: 47 - Asistencias técnicas en agricultura urbana: 58 - Fortalecimiento a huertas urbanas: 45 - Arboles adultos mantenidos : 3305 - Términos de referencia realizados y ajustados Segunda Zuma: 1 Durante el segundo semestre de 2025, la ZUMA Bosa Apogeo avanzó hacia una fase de implementación más estructurada, caracterizada por el fortalecimiento de los mecanismos de seguimiento, la articulación interinstitucional y la ejecución de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					acciones técnicas en territorio. Uno de los principales logros fue la organización del sistema de reporte y monitoreo de las acciones, mediante la creación de un formato unificado que permite hacer seguimiento a las 39 acciones establecidas. En materia de control a fuentes móviles, se desarrollaron operativos que permitieron identificar un alto número de vehículos que no cumplen con la normatividad ambiental, lo que evidencia tanto la magnitud del problema como la efectividad de las acciones de control. Adicionalmente, se incorporaron nuevas líneas de medición como el monitoreo de Black Carbon y el análisis de material particulado, fortaleciendo la base técnica para la toma de decisiones.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					También se avanzó en la evaluación de alternativas para el monitoreo de ruido, lo que refleja una ampliación del enfoque ambiental de la ZUMA. Se adelantaron acciones orientadas a la identificación y priorización de áreas para la renaturalización, incluyendo zonas estratégicas como el entorno del Jardín Infantil Olarte y áreas con potencial de conectividad ecológica asociadas al río Tunjuelo y a estructuras ecológicas como humedales. En relación con la Segunda ZUMA, el segundo semestre representó un avance determinante para la elección del polígono donde quedara ubicado la segunda ZUMA. - Acciones Priorizadas: 39

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					- Mesas técnicas realizadas: 12 - Instrumentos técnicos desarrollados o ajustados:8 -Operativos FM ejecutados: 56 - Vehículos revisados: 469 - Vehículos rechazados: 386 - Comparendos: 386 -Vehículos Inmovilizados: 171 - Visitas a fuentes fijas realizadas: 6 - Microsensores existentes: 5 - Microsensores a instalar identificados: 2 - Capacitaciones Agricultura urbana JBB: 53 - Asistencias técnicas en agricultura urbana: 142 - Fortalecimiento a huertas urbanas: 120

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					- Arboles adultos mantenidos : 553 - Árboles Plantados: 902 - Jardinería urbana: 5 ciclos de mantenimiento (100%) - Polígonos evaluados elección Segunda Zuma: 14 - Segmentos Viales intervenidos: 7
Expansión del Sistema de Bicicletas Compartidas	Número de viajes acumulados en el sistema de Bicicletas Compartidas	3.500.000	16.900.000 de viajes realizados en el SBC a 2035	4.428.684 de viajes realizados en el SBC con corte a 31 de diciembre de 2025	Se realizaron 4.428.684 viajes acumulados en el Sistema de Bicicletas Compartidas, logrando cumplir la meta (2.800.000 viajes) y superando en un 26% más a lo establecido en el PMSS
	Porcentaje de viajes realizados por mujeres en el SBC	40%	50% de viajes realizados por mujeres en el SBC	24%	No se logró la meta establecida en el PMSS. En términos de viajes para el periodo se realizaron 92.224 viajes por mujeres de un total de 404.697 para el mismo lapso de tiempo. Durante el segundo semestre del 2025, el

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Sistema de Bicicletas Compartidas enfrentó hechos de hurto y vandalismo que afectaron la disponibilidad de estaciones y bicicletas. Ante esta situación, el contratista retiró temporalmente algunas estaciones e inició su reincorporación progresiva, alcanzando a la fecha un total de 180 estaciones en operación. El vandalismo y hurto del mobiliario del sistema, ha generado una afectación en la cantidad de viajes realizados
Implementación de rutas circulares de proximidad	Porcentaje de Manzanas del Cuidado con cobertura de transporte público	25%	100% de Manzanas del Cuidado con cobertura de rutas circulares de proximidad	100%	Los componentes troncal y zonal del SITP garantizan la cobertura de los diferentes sectores de la ciudad donde están ubicadas las manzanas de cuidado, facilitando la conexión en transporte público. Actualmente, se adelanta una revisión conjunta con las entidades responsables de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					las Manzanas del Cuidado para identificar oportunidades de mejora y coordinar, con el ente gestor TransMilenio S.A., las acciones necesarias para optimizar la prestación del servicio y fortalecer el acceso de las cuidadoras y sus familias.
Regulación, operación e integración de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido	Porcentaje de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de cero emisiones incorporados de manera formal al transporte público de pasajeros	0	100% de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de cero emisiones incorporados de manera formal al transporte público de pasajeros	0	• Se ha avanzado en la estructuración del estudio técnico, legal, tecnológico y financiero, así como programación del censo de tricimóviles para 2026. • Se iniciaron las mesas de trabajo con Fasecolda, orientadas a promover la creación de pólizas de seguro para la prestación del servicio. * Cierre del documento que da las pautas y la línea de ruta ante la necesidad de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					actualización de la información que concierne a la estructuración del estudio técnico, tecnológico, legal y financiero *Gestiones administrativas que permitan a futuro la actualización del censo y de la estructuración técnica, tecnológica legal y financiera realizada en el año 2019. * Estructuración y desarrollo de la herramienta digital de registro a través del cual se busca realizar un dimensionamiento actual de los actores y vehículos vinculados a la operación de este servicio de transporte.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 2: Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana

Programa 1: Bogotá ciudad caminable

Tabla. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 2

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fomento de la caminata en la ciudad	Número de acciones en calle para el fomento de la caminata a través de campañas de respeto al peatón ejecutadas	2	48 acciones en calle para el fomento de la caminata a través de campañas de respeto al peatón ejecutadas	11	Durante el primer semestre desde la Subdirección de la Bicicleta y el peatón se identifican acciones de resignificación del espacio público peatonal se describen a continuación Intervención 1: En el marco del circuito peatonal de Sierra Morena en la localidad de Ciudad Bolívar: Esta intervención se enfocó en acompañar el recorrido del circuito, donde se explicó a los participantes la motivación y el alcance de las acciones que se están adelantando desde la SDM para generar mejores condiciones de seguridad vial y

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					resignificación de los espacios públicos que la comunidad generalmente transita a pie. En el marco de la Beca "En Bogotá Nos Mueve el Respeto", se realizaron diversas intervenciones artísticas y comunitarias para apropiarse y resignificar el espacio público peatonal, buscando mejorar la percepción de seguridad y promover la conciencia ciudadana. A continuación, se detallan las acciones: Intervención 2: A cargo de la agrupación El cuerpo es un lienzo acción realizada en la localidad de Usme donde la iniciativa contribuyó al fortalecimiento de los procesos socioculturales en la localidad de Usme al

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					generar espacios de encuentro comunitario, reflexión colectiva y apropiación del territorio desde el arte y la memoria. Intervención realizada en corredor peatonal en cercanía al Colegio Diego Montaña Cuellar Sede a sobre la Cra. 2 Este 100c Sur 51 Intervención 3: A cargo de la agrupación Colectivo ATR A TODO RITMO acción realizada en la localidad de Barrios Unidos, la creación colectiva de un mural en el barrio Jorge Eliécer Gaitán, en una zona reconocida por su inseguridad. Esta intervención artística no solo embellece el espacio, sino que envió un poderoso mensaje:

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					“CAMINAR LIBRES ES UN DERECHO: ESPACIOS SEGUROS PARA TODAS”. Intervención 4 a cargo de la agrupación Distrito Alhambra acción realizada en la localidad de Suba Barrio Alhambra las intervenciones artísticas, como el mural comunitario y la pintura en piso con mensajes de conciencia sobre el acoso callejero, que resignifican el espacio público y promovieron el sentido de pertenencia. Intervención 5: a cargo de la agrupación TEATRO DE JUAN en la localidad de Kennedy en los parques se realizaron cuatro intervenciones del sketch Teatral de corte pedagógico titulado: El

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					efecto Mariposa., de las cuales, tres fueron de resignificación del espacio público para peatones, al tener lugar en el parque Altamar y el parque Bellavista Dindalito, ubicados en un sector caracterizado por presentar altos índices de inseguridad, violencia y delincuencia. Durante el segundo semestre desde la Subdirección de la Bicicleta y el peatón se identifican las siguientes acciones: Desde la SDM se planteó el objetivo de consolidar las diferentes acciones y proyectos que tienen incidencia en la movilidad peatonal, generando mejores condiciones de seguridad vial,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					acceso al transporte público, mayor conectividad entre los bienes y servicios de la ciudad que atienden principalmente a niños, niñas, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad. En ese sentido, como parte de la estrategia se avanzó en la priorización de 11 (once) proyectos, denominados circuitos peatonales, para establecer conectividad y rutas seguras para el desplazamiento peatonal, identificando recorridos generalmente usados por la ciudadanía para acortar tiempo y distancias. Con esta iniciativa se buscó precisar las acciones en el corto y mediano plazo que mejoren la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					accesibilidad y seguridad, apoyando el modelo de proximidad definido en el Plan de Ordenamiento Territorial POT (Decreto 555 de 2021) y teniendo como base los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) establecidos en la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) en el ámbito urbano. Adicionalmente, y como parte de las acciones interinstitucionales para la implementación de la Política Pública del Peatón que busca generar impacto positivo en la población de interés, se desarrolló el proyecto de cooperación internacional brindada por C40 Cities a

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					través del programa de Implementación de Acción Climática Urbana del Reino Unido UCAP CAI. Durante 2025, a través de esta cooperación se apoyó la implementación de dos componentes clave en la política pública: La actualización de metodologías para priorizar intervenciones en la infraestructura peatonal de la ciudad. El desarrollo de una primera batería de indicadores que permitan medir los beneficios de la caminata. El resultado sobre el primer componente permitió identificar zonas prioritarias en la ciudad para mejorar la conectividad a

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					nivel peatonal y la definición preliminar de los circuitos peatonales a implementar. Adicionalmente se llevó a cabo El Día Distrital del Peatón con una participación de más de 510 personas que confluyeron en el tramo de la Carrera Séptima, entre calles 36 y 39, frente al Parque Nacional , espacio en el cual la Secretaría Distrital de Movilidad lideró actividades pedagógicas, culturales y de participación ciudadana que buscaron visibilizar la importancia de quienes caminan, promover comportamientos seguros en la vía y reafirmar el compromiso de Bogotá con una movilidad activa,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					accesible y sostenible. Esta celebración contó con una serie de acciones para la resignificación y apropiación del espacio público peatonal: Intervención 1: Sketch teatral: “Prudencia cuida tus pasos” composición escénica que brindó un mensaje sobre la identidad peatonal a través del personaje de Prudencia, que representa la voz de la cultura ciudadana, al reconocerse como una peatona que luce su armadura del cuidado, que anticipa los riesgos y camina segura por el espacio público. Por todo el corredor se establecieron

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					estaciones que a través de diferentes metodologías lograron acercar a los peatones a reflexiones y concientización sobre la movilidad peatonal. Intervención 2: ESTACIÓN - PANEL DE DESEOS: Espacio de diálogo ciudadano que permitió la construcción conjunta de las necesidades peatonales de los ciudadanos. Intervención 3: ESTACIÓN - BENEFICIOS DE LA CAMINATA: Programa Ciclovía del IDRD – Mural Participativo que permitió a la ciudadanía expresar ideas, frases, reflexiones o dibujos relacionados con el Día del Peatón y una zona de bienestar

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					peatonal donde se contó con ejercicios de estiramiento, y juegos de coordinación. Intervención 4: ESTACIÓN - SENSIBILIZACIÓN CULTURA PEATÓN: La Fundación Despacio, con una actividad denominada Movilidad segura y accesible para todas, permitió comprender los desafíos de movilidad que enfrentan las personas con discapacidad visual, conllevando al involucramiento de personas con condiciones diferenciales y entendiendo sus necesidades. Estación -Arte y Cultura donde se invitó a la reflexión y conversación sobre la importancia y prioridad de los

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					peatones en las vías. Intervención 5: ESTACIÓN - PEATÓN Y TRANSPORTE PÚBLICO: Actividad de puntos ciegos donde se buscó reconocer las características y riesgos de los puntos ciegos o ángulos muertos de los vehículos desde una metodología experiencial, con estrategias efectivas para prevenir incidentes mediante la empatía, el reconocimiento del entorno visual y la conducción preventiva. Con la actividad de TransMiChiquis permitió que los más chicos pudiesen a través de juegos de piso interactivos, fomentar la comprensión del funcionamiento del sistema, los

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					roles de los actores viales y las normas básicas de convivencia y autocuidado en el entorno vial. Además, la jornada contó con espacios de sensibilización en espacio público sobre el enfoque de género y la movilidad segura, promoviendo el respeto, la empatía y la prevención de violencias en el transporte público. A través de la socialización de la Línea Púrpura y mensajes pedagógicos, se invitó a la ciudadanía a reconocer su corresponsabilidad en la construcción de entornos seguros, equitativos y libres de violencia. Intervención 6: Además en el marco de la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					conmemoración del Día internacional de la eliminación de la violencia hacia las mujeres la Secretaria de Movilidad llevó a cabo actividades el 25 de noviembre sobre la calle 10 entre la carrera 3 y la carrera 4 que permitieron la sensibilización, y reflexión sobre la movilidad peatonal. Pirámide de Movilidad Sostenible: Usar la jerarquía vial con enfoque de género para demostrar la necesidad de priorizar a las mujeres (como principales usuarias del transporte público, peatones y ciclistas). Mapa de la localidad: Información clave en territorio que

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					permitió identificar puntos críticos en términos de seguridad para las mujeres y conflictos, además de la visibilización del proyecto de peatonalización Durante el segundo semestre desde la Subdirección de la Bicicleta y el peatón se identifican las siguientes acciones: Desde la SDM se planteó el objetivo de consolidar las diferentes acciones y proyectos que tienen incidencia en la movilidad peatonal, generando mejores condiciones de seguridad vial, acceso al transporte público, mayor conectividad entre los bienes y servicios de la ciudad que atienden principalmente a niños, niñas, mujeres,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					adultos mayores y personas con discapacidad. En ese sentido, como parte de la estrategia se avanzó en la priorización de 11 (once) proyectos, denominados circuitos peatonales, para establecer conectividad y rutas seguras para el desplazamiento peatonal, identificando recorridos generalmente usados por la ciudadanía para acortar tiempo y distancias. Con esta iniciativa se buscó precisar las acciones en el corto y mediano plazo que mejoren la accesibilidad y seguridad, apoyando el modelo de proximidad definido en el Plan de Ordenamiento Territorial POT (Decreto 555 de 2021) y

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					teniendo como base los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) establecidos en la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) en el ámbito urbano. Adicionalmente, y como parte de las acciones interinstituciona les para la implementación de la Política Pública del Peatón que busca generar impacto positivo en la población de interés, se desarrolló el proyecto de cooperación internacional brindada por C40 Cities a través del programa de Implementación de Acción Climática Urbana del Reino Unido UCAP CAI. Durante 2025, a través de esta cooperación se

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					apoyó la implementación de dos componentes clave en la política pública: La actualización de metodologías para priorizar intervenciones en la infraestructura peatonal de la ciudad. El desarrollo de una primera batería de indicadores que permitan medir los beneficios de la caminata. El resultado sobre el primer componente permitió identificar zonas prioritarias en la ciudad para mejorar la conectividad a nivel peatonal y la definición preliminar de los circuitos peatonales a implementar. Adicionalmente se llevó a cabo El Día Distrital del Peatón con

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					una participación de más de 510 personas que confluyeron en el tramo de la Carrera Séptima, entre calles 36 y 39, frente al Parque Nacional , espacio en el cual la Secretaría Distrital de Movilidad lideró actividades pedagógicas, culturales y de participación ciudadana que buscaron visibilizar la importancia de quienes caminan, promover comportamientos seguros en la vía y reafirmar el compromiso de Bogotá con una movilidad activa, accesible y sostenible. Esta celebración contó con una serie de acciones para la resignificación y apropiación del

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					espacio público peatonal: Intervención 1: Sketch teatral: “Prudencia cuida tus pasos” composición escénica que brindó un mensaje sobre la identidad peatonal a través del personaje de Prudencia, que representa la voz de la cultura ciudadana, al reconocerse como una peatona que luce su armadura del cuidado, que anticipa los riesgos y camina segura por el espacio público. Por todo el corredor se establecieron estaciones que a través de diferentes metodologías lograron acercar a los peatones a reflexiones y concientización sobre la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					movilidad peatonal. Intervención 2: ESTACIÓN - PANEL DE DESEOS: Espacio de diálogo ciudadano que permitió la construcción conjunta de las necesidades peatonales de los ciudadanos. Intervención 3: ESTACIÓN - BENEFICIOS DE LA CAMINATA: Programa Ciclovía del IDRD – Mural Participativo que permitió a la ciudadanía expresar ideas, frases, reflexiones o dibujos relacionados con el Día del Peatón y una zona de bienestar peatonal donde se contó con ejercicios de estiramiento, y juegos de coordinación.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Intervención 4: ESTACIÓN - SENSIBILIZACIÓN CULTURA PEATÓN: La Fundación Despacio, con una actividad denominada Movilidad segura y accesible para todas, permitió comprender los desafíos de movilidad que enfrentan las personas con discapacidad visual, conllevando al involucramiento de personas con condiciones diferenciales y entendiendo sus necesidades . Estación -Arte y Cultura donde se invitó a la reflexión y conversación sobre la importancia y prioridad de los peatones en las vías. Intervención 5: ESTACIÓN - PEATÓN Y TRANSPORTE PÚBLICO:

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Actividad de puntos ciegos donde se buscó reconocer las características y riesgos de los puntos ciegos o ángulos muertos de los vehículos desde una metodología experiencial, con estrategias efectivas para prevenir incidentes mediante la empatía, el reconocimiento del entorno visual y la conducción preventiva. Con la actividad de TransMiChiquis permitió que los más chicos pudiesen a través de juegos de piso interactivos, fomentar la comprensión del funcionamiento del sistema, los roles de los actores viales y las normas básicas de convivencia y autocuidado en el entorno vial.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Además la jornada contó con espacios de sensibilización en espacio público sobre el enfoque de género y la movilidad segura, promoviendo el respeto, la empatía y la prevención de violencias en el transporte público. A través de la socialización de la Línea Púrpura y mensajes pedagógicos, se invitó a la ciudadanía a reconocer su corresponsabilidad en la construcción de entornos seguros, equitativos y libres de violencia. Intervención 6: Además en el marco de la conmemoración del Día internacional de la eliminación de la violencia hacia las mujeres la Secretaria de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Movilidad llevó a cabo actividades el 25 de noviembre sobre la calle 10 entre la carrera 3 y la carrera 4 que permitieron la sensibilización, y reflexión sobre la movilidad peatonal. Pirámide de Movilidad Sostenible: Usar la jerarquía vial con enfoque de género para demostrar la necesidad de priorizar a las mujeres (como principales usuarias del transporte público, peatones y ciclistas). Mapa de la localidad: Información clave en territorio que permitió identificar puntos críticos en términos de seguridad para las mujeres y conflictos, además de la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					visibilización del proyecto de peatonalización
Implementación y consolidación de Barrios Vitales	Número de Barrios Vitales implementados en fase 2 de Urbanismo Táctico	5	33 Barrios Vitales implementados en fase 2 de Urbanismo Táctico	0	Se avanza en la formulación del Barrio Vital Teusaquillo y los análisis técnicos correspondientes. A su vez se consolida y actualiza la matriz multicriterio, así como la matriz de indicadores. Se logra avanzar en la Propuesta de Diseño para el Barrio Vital Teusaquillo, Se lleva a cabo la Prueba piloto y se avanza con las gestiones técnicas referentes a los análisis de la propuesta y las gestiones que se requieren para lograr la implementación. Se avanza en diferentes instancias de participación con la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					comunidad del sector.
Implementación de intervenciones integrales en torno a la seguridad vial de peatones	Metros cuadrados de infraestructura peatonal intervenidos y ejecutados para favorecer las condiciones de movilidad segura de los peatones en puntos críticos de siniestralidad.	0	60.000 m2 de infraestructura peatonal intervenidos y ejecutados para favorecer las condiciones de movilidad segura de los peatones en puntos críticos de siniestralidad.	5.984,17 m2	En la vigencia 2025 se implementaron 5.984,17 m2. que corresponden: (Anden emergente) "Parque el Virrey" esta intervención comprende señales verticales de límite de velocidad, pictogramas horizontales de zona escolar y cruces peatonales, pasos peatonales tipo cebra, segregadores y dispositivos de canalización para delimitar el espacio peatonal, con esta intervención se logra beneficiar a cerca de 1.350 niñas y niños que circulan por esta zona, garantizando pasos seguros peatonal, de las instituciones educativas El

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Liceo Francés Louis Pasteur y el Jardín Infantil Platero y yo. Con este proyecto se recuperaron 966,13 m2 de espacio público, en una longitud de 300 metros, se conecta el Parque El Virrey con la Ciclorruta de la Calle 92.UT BICI KENNEDY esta intervención integra un conjunto de acciones de señalización y canalización orientadas a mejorar la seguridad vial, reducir la velocidad vehicular y ordenar los flujos de movilidad en los entornos escolares. Se implementó señalización convencional y no convencional, combinando elementos del urbanismo táctico con recursos visuales que alertan sobre la presencia de peatones y ciclistas,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					especialmente en zonas con alta afluencia estudiantil. En los entornos escolares inmediatos se estableció una velocidad máxima de 20 km/h, reforzada con señalización vertical, demarcaciones horizontales y medidas de tráfico calmado como resaltos y cruces seguros. La canalización física se complementa con bolardos, delineadores, bordillos y separadores, que delimitan claramente los espacios peatonales y ciclistas, evitando la invasión vehicular y mejorando la legibilidad del entorno. La intervención permitió una recuperación de 2.204,38 mt2s, y se desarrolló en la localidad de Kennedy, mejorando la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					movilidad en los entornos de los colegios Tom Adams y Emaús, beneficiando además a instituciones como el INEM de Kennedy, Colegio Ateniense, San Rafael y Pablo VI, así como a los usuarios de los equipamientos de salud cercanos (UPA Bomberos y Centro Médico Cafam). UT PEP COLOMBIA esta intervención comprende: Señales verticales de límite de velocidad, pictogramas horizontales de zona escolar y cruces peatonales, pasos peatonales tipo cebra, segregadores y dispositivos de canalización para delimitar el espacio peatonal, lo anterior, permite la recuperación de 393 m² de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					espacio público, demarcación de cinco cruces seguros en dos intersecciones complementadas con medidas de tráfico calmado y control de velocidad, establecimiento del límite de velocidad en 30 km/h, mejoramiento de la infraestructura ciclista sobre la Calle 71A entre Carreras 19 y 20, incorporando elementos de segregación que previenen la invasión vehicular. REFUERZO CARACTER PEATONAL-MURILLO TORO (CL 12A ENTRE KR 7 Y KR 8): esta intervención comprende 1.251,38 metros cuadrados: delimitación del ancho del carril vehicular de ingreso al predio del edificio Murillo Toro, estableciendo una sección, que permitió redistribuir el espacio

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					disponible y habilitar una ciclorruta bidireccional, garantizando la continuidad operacional entre la ciclorruta de la Carrera 7 y la Carrera 8; se implementaron Señales verticales de prohibido parquear con plaquetas informativas en ambos costados, señal nueva de restricción de ingreso para vehículos y motocicletas, con plaqueta “Excepto ingreso a garajes”, segregadores y dispositivos de canalización para delimitar el espacio peatonal, definición clara de los accesos vehiculares, delimitación y restricción del paso vehicular: Se implementó la instalación de elementos físicos como bolardos y materas.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					CORREDOR CULTURAL CALLE 11 : La intervención de urbanismo táctico desarrollada en el segmento vial de la Calle 11, entre la Carrera 5 y la Carrera 7, tuvo como propósito avanzar en la peatonalización del corredor mediante acciones temporales que priorizan al peatón, regulan el acceso vehicular a los predios y preparan el eje para su consolidación como Corredor Cultural, en línea con las directrices establecidas en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CHB). La peatonalización temporal del eje se implementó a través de medidas de urbanismo táctico, orientadas a ordenar los

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					flujos, mejorar la accesibilidad peatonal, fortalecer el carácter cultural del corredor y avanzar en las fases iniciales de transformación previstas en el PEMP-CHB. Se realizó la demarcación del corredor peatonal, delimitación y restricción del paso vehicular, señales verticales de restricción de ingreso vehicular, señal reglamentaria de prohibición de ingreso a camiones fuera de los horarios autorizados, segregadores y dispositivos de canalización para la delimitación del espacio peatonal. Se realizó la intervención de un proyecto de Urbanismo táctico "Corredor cultural calle 11 (1.169,28 m2)" en la localidad de La Candelaria

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Además de destinar un nuevo espacio recuperado para los peatones, las dinámicas propias del lugar lo definen como un nuevo espacio para el deporte y la recreación pasiva de la ciudad.
Fortalecimiento de la Red de semaforización y señalización peatonal	# de intersecciones con señalización luminosa como replicadores para regulación peatonal	1579	1.632 intersecciones con señalización luminosa como replicadores para la regulación peatonal.	1728	Se implementan 14 nuevas intersecciones por parte de la SDM y 30 intersecciones por parte de terceros (IDU, Metro entre otros). Las 1.728 intersecciones a diciembre de 2025 son la totalidad de intersecciones que tienen en funcionamiento en la ciudad en el sistema semafórico, en el corte de la toma de información. Con corte al 31 de diciembre, se ha logrado la normalización del 100% de las intersecciones
	Porcentaje de intersecciones con paso peatonal requerido y regulado, y control semafórico en condiciones de accesibilidad para la movilidad peatonal	100%	100% de las intersecciones semaforizadas implementadas a partir de 2023, con accesibilidad peatonal donde el paso peatonal sea requerido y regulado	100%	

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					afectadas. Como medida complementaria para garantizar la sostenibilidad del servicio, se han implementado dispositivos de seguridad física y técnica orientados a mitigar el riesgo de nuevos eventos de vandalismo y salvaguardar la integridad de la infraestructura semafórica. Por esta razón los recursos tanto técnicos como presupuestales destinados atender la complementación se vieron afectados de manera significativa, ya que se volcaron para atender lo referente al hurto y/o vandalismo presentado. Así las cosas, el compromiso previamente pactado no se pudo cumplir en su totalidad de acuerdo con lo programado

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					para la vigencia.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 2: Mejora de las condiciones de uso de la bicicleta y la micromovilidad en la ciudad

Tabla 18. Avance Proyectos Programa 2 de la Estrategia 2

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Promoción del uso de la bicicleta, información y pedagogía a las y los ciclistas	Porcentaje de mujeres que realizan viajes en bicicleta en Bogotá D.C.	24%	50% de viajes en bicicleta realizados por mujeres en Bogotá D.C.	27,8% viajes	En el primer semestre desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón para el cumplimiento del producto se realizaron acciones para la resignificación y apropiación del espacio público con mujeres ciclistas En articulación con el DADEP a través de la estrategia de “Puentes que Unen” se realiza el apoyo para realizar actividad en el marco del 8M en la Conmemoración del Día

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Internacional de los Derechos de las Mujeres. El punto a intervenir fue la calle 26 con carrera 30 denominado Galeria Feminista Siempre Vivas, espacio intervenido por el Colectivo de Mujeres Muralistas buscando su sostenibilidad. En el marco de la implementación de la Beca Cultural En Bogotá Nos Mueve el Respeto se incluye una categoría Línea 1 Mujeres al Pedal quedaron elegidas las siguientes agrupaciones: 1. Colectivo Viento Morado, propuesta: Pedal a pedal, un cambio real: movilidad segura y con equidad. 2. Agrupación Corporación

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Curvas en Bici Propuesta: Pedaleando unidas somos más fuertes. 3 integración Comunitaria ASINCO, propuesta: "Usaquén en movimiento: mujeres al pedal por una movilidad activa, segura e inclusiva"; se hará el seguimiento a las organizaciones para el segundo semestre. Se realizó seguimiento y apoyo a la ejecución de 3 acciones de apropiación en el espacio público para las mujeres ciclistas en el marco de la Beca En Bogotá Nos Mueve el Respeto, a continuación, su descripción: Intervención 1: A cargo del Colectivo Viento Morado

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					actividad realizada en la localidad de Suba en sector con alta circulación de población escolar y ciclista. Las actividades ayudaron a resignificar espacios públicos como la ciclorruta de la 139 y muralismo, calles peatonales cercanas a la ciclorruta y entornos institucionales a través del arte, el diálogo y el cuerpo en movimiento. Actividad realizada sobre la ciclorruta de la calle 1239 a la altura de la carrera 110, cercano al Colegio Alberto Lleras Camargo Intervención 2: A cargo de la Corporación Curvas en Bici actividad realizada en la localidad de Chapinero en ciclorruta con

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					alta demanda muy diversa en donde buscaban con la intervención en el espacio público a través de esténcil y aerosoles se lograron generar expresiones de diferentes sentires por parte de las mujeres ciclistas. Actividad realizada sobre la ciclorruta de la carrera 11, realizada por todo el corredor. Intervención 3: A cargo de la integración Comunitaria ASINCO durante todo la ejecución de la beca se realizó diseño y producción participativa del Sketches “El que las usa, se las imagina” enfocado en situaciones cotidianas que enfrentan las mujeres ciclistas, como el acoso

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					callejero, la inseguridad vial y la falta de infraestructura con enfoque de género; los cuales se desarrollaron a en diferentes punto en la localidad de Usaquén promoviendo transformaciones culturales estos mensajes promovieron el respeto hacia las mujeres en la movilidad activa, la apropiación del espacio público y la conciencia sobre el derecho a circular sin violencias.
Consolidación de cicloparqueaderos, ciclotalleres y otros servicios de soporte y complementarios a los viajes en bicicleta	Cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público, parques, equipamientos (privados y públicos) y Sistema Integrado de Transporte Público (Transmilenio,	77000	139.500 cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público y el SITP	84.126 cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público y el SITP	Durante el 2025 se certificaron 5.680 cupos de cicloparqueaderos en establecimientos públicos y privados bajo la estrategia de sellos de calidad, se han implementado 56 cupos gratuitos en zonas de parqueo pago en diferentes

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	TransMiCable, Metro)				localidades de la ciudad (enero a dic 2025). A lo largo del año se ha presentado Vandalismo y hurto en cicloparqueaderos en espacio público y bicicletas en estado de abandono en los cicloparqueaderos del sistema Transmilenio
	Implementar una red de servicios complementarios asociados a mobiliario.	50%	100% de la red de servicios complementarios implementada.	40%	Bajo la estrategia de sellos de calidad se ha logrado que 09 establecimientos implementaran servicios complementarios al viaje ciclista como lo son ciclotalleres, tótems de herramientas o kit de herramientas básicas. Se adoptó el procedimiento de sellos de calidad para estacionamiento de micromovilidad

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					donde se implementaron en la característica confort los temas de implementación de servicios complementarios, entre ellos kit de herramientas o tótems de herramientas.
Fomento de la micromovilidad de uso particular y compartido en Bogotá D.C.	Número de viajes con vehículos de micromovilidad al día	15000	22.500 viajes realizados con vehículos de micromovilidad al día	11.541 viajes en patinetas.	Durante el 2025 se gestionaron 1706 cupos de estacionamiento para vehículos de micromovilidad a través de la estrategia sellos de calidad de cicloparqueaderos. En el primer semestre de 2025 se expidió la resolución 1563388 de 2025 por la cual se adopta el protocolo para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de vehículos de micromovilidad

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Durante el segundo semestre de 2025 se consolidó el borrador de la Resolución que reglamenta las condiciones para el otorgamiento de permisos de alquiler de vehículos de micromovilidad en el marco de aprovechamiento económico de espacio público y se comenzó la revisión jurídica interna

Fuente: SDM, 2026.

Programa 3: Movilidad segura y sostenible en entornos escolares

Tabla 19. Avance Proyectos Programa 3 de la Estrategia 2

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
Fortalecimiento del proyecto Ciempiés Caminos Seguros: Caminando hacia/ desde el colegio	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Ciempiés Caminos Seguros al año	7.210	67.210 niños y niñas beneficiarios	• 3.323 (2025) • 19030 (Acumulado PMSS)	Los beneficiarios durante el primer semestre fueron 2.892 beneficiarios en lo que va de la vigencia del programa. La distribución por localidades es la siguiente: Usaquén (407), San Cristóbal (130), Tunjuelito (80), Bosa (670), Kennedy (422), Suba (559), Mártires (227), Rafael

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Uribe Uribe (183) y Ciudad Bolívar (214). De estos beneficiarios, 2.652 tienen entre 5 y 12 años, y 240 tienen 13 años o más. Además, 1.447 son niñas y 1.445 son niños. En relación con las comunidades, se beneficiaron 16 estudiantes de la comunidad afro y 14 de la comunidad indígena (incluyendo 4 Embera, 2 Muiscas, 1 Wayuu, 1 Tikuna, 3 Quechua y 3 Kichwa). También se benefició a 31 personas con discapacidad: 7 con discapacidad física, 16 con discapacidad intelectual, 1 con discapacidad mental, 1 con discapacidad visual y 6 con autismo. Los beneficiarios del segundo semestre fueron 431. La distribución por localidades es la siguiente: Usaquén (23), San Cristóbal (84), Tunjuelito (23), Bosa (16), Kennedy (74), Suba (12), Mártires (11), Rafael Uribe Uribe (163) y Ciudad Bolívar (25). De estos beneficiarios 277 tienen entre 5 y 12 años, y 154 tienen 13 años o más. Además, 199 son niñas y 232 son niños. En relación con las comunidades, se continuó beneficiando los mismos 16 estudiantes de la comunidad afro y se

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					beneficiaron 8 adicionales a los ya beneficiados del semestre anterior de la comunidad indígena (incluyendo 4 Embera, 1 Paez,2 Quechua y 1 Kichwa). También se benefició a 1 estudiante adicional a los ya beneficiados anteriormente que tiene autismo.
Fortalecimiento del proyecto Pedaleando al Colegio: Al Colegio en Bici	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Al Colegio en Bici	17.910	121.487 niños y niñas beneficiarios	• 9.082 (2025) • 26.293 (Acumulado PMSS)	Los beneficiados durante el primer semestre del año fueron 6.359 beneficiarios en lo que va de la vigencia del programa. La distribución por localidades es la siguiente: Usaquén (238), San Cristóbal (33), Usme (165), Tunjuelito (286), Bosa (1171), Kennedy (800), Fontibón (266), Engativá (1003), Suba (1074), Barrios Unidos (94), Los Mártires (85), Antonio Nariño (105), Puente Aranda (365), Rafael Uribe Uribe (230) y Ciudad Bolívar (444). De estos beneficiarios, 4.355 tienen entre 5 y 12 años, y 2004 tienen 13 años o más. Además, 2.472 son niñas y 3.887 son niños. En relación con las comunidades, se beneficiaron 54 estudiantes de la comunidad afro y 35 estudiantes de la comunidad indígena (2 Achagua, 2 Awa,2

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Chimila,1 Camentsa,1 karapana,1 Kichwa, 12 Muiscas,1 Pasto, 1 Murui, 4 Wayuu, 2 Wiwa, 4 Zenu, 1 No registra) y 133 beneficiarios con discapacidad (2 con discapacidad Física, 79 con discapacidad intelectual, 11 con discapacidad auditiva, 8 con discapacidad múltiple, 16 con discapacidad mental, 2 con discapacidad visual y 15 con autismo). Los beneficiarios del segundo semestre fueron 431. La distribución por localidades es la siguiente: Usaquén (23), San Cristóbal (84), Tunjuelito (23), Bosa (16), Kennedy (74), Suba (12), Mártires (11), Rafael Uribe Uribe (163) y Ciudad Bolívar (25). De estos beneficiarios 277 tienen entre 5 y 12 años, y 154 tienen 13 años o más. Además, 199 son niñas y 232 son niños. En relación con las comunidades, se continuó beneficiando los mismos 16 estudiantes de la comunidad afro y se beneficiaron 8 adicionales a los ya beneficiados del semestre anterior de la comunidad indígena (incluyendo 4 Embera, 1 Paez,2 Quechua y 1 Kichwa).También se

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					beneficio a 1 estudiante adicional a los ya beneficiados anteriormente que tiene autismo.
Fortalecimiento del proyecto Bici Parceros	Número de estudiantes beneficiarios de los programas de movilidad escolar sostenible y segura	8.559	67.821	0 (Ver comentario avance cualitativo)	Teniendo en cuenta que el programa Al Colegio en Bici (ACB) y Biciparceros (BP) resulta ser el mismo programa y que a los beneficiados solo los separa la edad, no se tienen datos específicos para población beneficiaria por etnia, localidad, discapacidad etc; que se encuentre discriminada por edad; sino que forman parte de las cifras globales que se reportan en el programa ACB.
Consolidación de corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños	Número de estudiantes beneficiados con las medidas de gestión en el año	138.200	176.700 niños y niñas beneficiarios	31.492 (2025) 53.492 Acumulado PMSS)	Los beneficiarios de pasos seguros realizados en las Instituciones Educativas Distritales (IED), en el marco del proyecto Guardacaminos, son niñas, niños y adolescentes (NNA) en edad escolar de instituciones públicas. Para el segundo trimestre, se reporta un total de 13.320 NNA beneficiados de manera equitativa, consolidando un total de 19.230 beneficiarios en lo que va de la vigencia del programa. Esta cifra se distribuye por localidades de la siguiente manera: San Cristóbal (1800), Usme (3251), Tunjuelito (120),

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Bosa (3200) Kennedy (3199), Engativá (4390), Antonio Nariño (1620), Ciudad Bolívar (1650), con la ayuda de 149 voluntarios que garantizan la igualdad en el acceso y protección de todos los beneficiados Los beneficiarios del segundo semestre fueron un total de 12.262. Esta cifra se distribuye por localidades de la siguiente manera: San Cristóbal (700), Usme (615), Tunjuelito (500), Bosa (6.700) Kennedy (1.300), Engativá (600), Suba (287) , Rafael Uribe Uribe (500) y Ciudad Bolívar (1.060), con la ayuda de 228 voluntarios que garantizan la igualdad en el acceso y protección de todos los beneficiados.
Acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad dirigidas a niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas públicas y privadas de la ciudad.	Número de niñas, niños y adolescentes que participan de las acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad.	76.000	600.000 niñas, niños y participantes de acciones pedagógicas .	41.443 niñas, niños y participantes de acciones pedagógicas en 2025 69.505 (Acumulado PMSS)	Logros Primer semestre 1. Se dio continuidad a las acciones lúdico-pedagógicas en movilidad segura y sostenible dirigidas a niñas, niños y adolescentes. 2. Se aportó a la protección de la vida de los usuarios más vulnerables en el sistema de movilidad. 3. Se fortalecieron las competencias ciudadanas de la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					población menor de edad para el ejercicio responsable de la movilidad. Durante el segundo semestre se fortalecieron las acciones pedagógicas dirigidas a niños, niñas y adolescentes, orientadas a promover el reconocimiento de las normas de tránsito, el autocuidado y la corresponsabilidad en la movilidad. Estas intervenciones contribuyeron a reforzar prácticas seguras como peatones y pasajeros, así como a fomentar actitudes de respeto y convivencia en el uso del espacio público.
Movilidad segura en vehículos de transporte escolar - Ruta Pila	Cantidad de vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila.	24.000	30.000 vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila.	91702 niñas, niños y adolescentes beneficiados por el proyecto Ruta Pila	Los beneficiarios de las revisiones realizadas a los vehículos de transporte especial escolar, en el marco del proyecto Ruta Pila, son niñas, niños y adolescentes (NNA) en edad escolar de instituciones tanto públicas como privadas. Para el primer semestre, se reporta un total de 19,631 NNA beneficiados, consolidando un total de 38,616 beneficiarios en lo que va de la vigencia del programa. Esta cifra se distribuye por localidades de la siguiente manera: Usaquén (3,647), Chapinero (2,307),

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Santa Fe (1,884), San Cristóbal (101), Tunjuelito (1,506), Bosa (1,326), Kennedy (4,075), Fontibón (4,419), Engativá (1,888), Suba (10,967), Barrios Unidos (502), Teusaquillo (2,144), Mártires (487), Antonio Nariño (366), Puente Aranda (1,573), Rafael Uribe Uribe (1,101) y Ciudad Bolívar (323). Para el segundo semestre, se reporta un total de 53.086 NNA beneficiados. Esta cifra se distribuye por localidades de la siguiente manera: Usaquén (8.099), Chapinero (428), Santa Fe (413), San Cristóbal (318), Tunjuelito (1.587), Bosa (632), Kennedy (9.396), Fontibón (5.781), Engativá (5.278), Suba (13.523), Barrios Unidos (762), Teusaquillo (4.028), Mártires (485), Antonio Nariño (323), Puente Aranda (920), Rafael Uribe Uribe (461) y Ciudad Bolívar (652).
Instituciones educativas intervenidas con señalización de zona escolar	Número de instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas, intervenidas en el periodo	2.110	8.000 instituciones educativas intervenidas en el periodo	201 (2025) 2.110 (Acumulado PMSS)	1er.Trim: Se implementaron 49 desarrollos de zonas escolares (intervenciones) en las localidades de Usme (23), Tunjuelito (5) y Ciudad Bolívar (21) en 14 instituciones educativas intervenidas, de las cuales 7 se intervinieron en Usme, 4

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					en Ciudad Bolívar y 3 en Tunjuelito; logrando beneficiar a 6.390 estudiantes de las instituciones educativas intervenidas. Una adecuada señalización de zonas escolares aporta beneficios en la mitigación de riesgos por accidentalidad en sector transitados por población estudiantil. 2do.Trim:Durante los meses de abril, mayo y junio se implementaron 314 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de Chapinero (2), Suba (4) Usme (68), Tunjuelito (8), Kennedy (88), Teusaquillo (16), Fontibón (20), , San Cristóbal (6), Rafael Uribe Uribe (11) y Ciudad Bolívar (91) en 102 instituciones educativas intervenidas: 2 instituciones en Chapinero, 2 en Suba, 4 en San Cristóbal, 22 en Usme, 3 en Tunjuelito, 28 en Kennedy, 6 en Teusaquillo, 8 en Fontibón, 6 en Rafael Uribe Uribe y 21 en Ciudad Bolivar, logrando beneficiar a 87.274 estudiantes de las instituciones intervenidas. 3er.Trim: Durante los meses de julio, agosto y septiembre se implementaron 127 desarrollos de ZE, en 45 instituciones educativas

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					intervenidas, logrando beneficiar a 105.043 estudiantes de las instituciones educativas. En julio se implementaron 47 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: Usme (17), Kennedy (13), Fontibón (3), Engativá (3), Suba (2) y Teusaquillo (9), en 19 instituciones educativas intervenidas: (4) Usme,(6) Kennedy, (2) Fontibón, (2)Engativá, (1) Suba y (4)Teusaquillo. En agosto se implementaron 38 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: Chapinero (3), Santa Fe (1), Usme (18), Tunjuelito (4), Teusaquillo (8), Los Martires (1) y Ciudad Bolivar (3) en 14 instituciones educativas intervenidas: (3) Chapinero, (1) Santa Fe, (5) Usme, (1) Tunjuelito, (2) Teusaquillo, (1) Mártires y (1) Ciudad Bolívar). En septiembre se implementaron 42 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: en 12 instituciones educativas intervenidas: Santa Fe (4), Usme (3), Ciudad Bolivar (4) y Kennedy (1).

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Las localidades intervenidas con los desarrollos para el tercer trimestre son: 127 desarrollos (47 en julio + 38 en agosto + 42 en septiembre);Kennedy: 15 desarrollos (13 en julio + 2 en septiembre));Fontibón: 3 desarrollos (3 en julio);Engativá: 3 desarrollos (3 en julio);Suba: 2 desarrollos (2 en julio);Teusaquillo: 17 desarrollos (9 en julio + 8 en agosto);Chapinero: 3 desarrollos (3 en agosto);Santa Fe: 8 desarrollos (1 en agosto + 7 en septiembre);Tunjuelito: 4 desarrollos (4 en agosto);Los Mártires: 1 desarrollo (1 en agosto);Usme: 49 desarrollos (17 en julio +18 en agosto + 14 en septiembre);Ciudad Bolívar: 22 desarrollos (3 en agosto + 19 en septiembre). 4to.Trim: Durante el mes de octubre se implementaron 61 desarrollos de ZE, en 21 instituciones educativas intervenidas, logrando beneficiar a 8.491 estudiantes de las instituciones educativas En octubre se implementaron 61 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: Usaquén (1), San Cristobal (1)

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2024
					Usme (16), Tunjuelito (2), Kennedy (5), Engativá (9), Suba (5), Ciudad Bolivar (22), en 21 instituciones educativas intervenidas: Usaquén (1), San Cristobal (2) Usme (3), Tunjuelito (1), Kennedy (2), Engativá (4), Suba (5), Ciudad Bolivar (3). En noviembre se implementaron 7 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: Tunjuelito (2), Engativá (1), Ciudad Bolivar (4), en 5 instituciones educativas intervenidas: Tunjuelito (1), Engativá (1), Ciudad Bolivar (3), en 5 Instituciones educativas intervenidas: Tunjuelito (1), Engativá (1), Ciudad Bolivar (3). En diciembre se implementaron 37 desarrollos de ZE (intervenciones) en las localidades de: Kennedy (2), Fontibón (8), Suba (4), Teusaquillo (1), Antonio Nariño (12), Candelaria (1), Rafael Uribe Uribe (9), en 14 Instituciones educativas intervenidas: Kennedy (1), Fontibón (4), Suba (4), Teusaquillo (1), Antonio Nariño (2), Candelaria (1), Rafael Uribe Uribe (1).

Fuente: SDM, 2026

Estrategia 3: Fortalecimiento del transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá

Programa 1: Red de integración para la ruralidad

Tabla 20. Avance Proyectos Programa 1 de la Estrategia 3.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Mejora del transporte público rural	Porcentaje de UPL Rural con servicio de transporte público implementado	30%	100% de UPL Rural con cobertura de servicio de transporte público	66%	Para las UPL´s netamente rurales la cobertura es la siguiente: 19 rutas para la UPL Cerros Orientales y 5 para la UPL Cuenca del Tunjuelo, para un total de 24 rutas que prestan servicio en dos de las tres UPL netamente rurales. Se mantiene la cobertura existente en algunas zonas rurales de Bogotá y se adelanta estudio de factibilidad para implementar componente de transporte rural del SITP para Sumapaz. Para llevar servicio a Sumapaz se cuenta con varios retos por las condiciones de la ruta, tiempo de viaje, disponibilidad de energético, requiere una tipología vehicular especial.
Fortalecimiento de la red de conexión rural y regional	Porcentaje de Km-Carril de la malla rural en estado bueno y satisfactorio	22%	40% de mejoramiento del estado de la malla vial rural (222,69 km)	53%	En septiembre de 2025, se publicaron las Estadísticas de extensión y estado de la malla vial con corte a junio de 2025 con la adopción de las categorías viales definidas en el Decreto 555 de 2021.

Fuente: SDM, 2026.

Avance de los proyectos asociados al Objetivo 3

El objetivo 3 del PMSS es "*Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad*" se integra a partir de dos (2) estrategias, tres (3) programas y once (11) proyectos.

Tabla 21. Estrategias y Proyectos del Objetivo 3.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región	Gobernanza regional para la carga y la logística	Fortalecimiento de Políticas Regionales para el mejoramiento en las operaciones logísticas y en su infraestructura.	Estructuración técnica, jurídica y financiera de proyectos enfocados en mejorar la logística regional.
		Implementación de la Herramienta de evaluación de logística de carga en la ciudad y la Región Metropolitana para optimizar la movilidad y la operación logística	Encuesta Distrital de Carga
	Regulación de la operación de la red de carga y logística en la escala distrital	Promoción del ascenso tecnológico de vehículos de carga en Bogotá generando condiciones e incentivos para el uso de vehículos de carga de bajas y cero emisiones y vehículos no convencionales	Cantidad de vehículos de carga modernizados a través del fondo

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Gestión de zonas y horarios para el transporte de carga y distribución urbana de mercancías	Implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías en la ciudad.
	Red de transporte de carga y para la actividad logística	Promoción y desarrollo de las Infraestructuras Logísticas Especializadas - ILE	Número de Infraestructura Logísticas Especializadas implementadas en Bogotá
		Implementación de las Zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución de mercancías	Acciones de gestión realizadas para mejorar las operaciones en los diferentes nodos logísticos
		Implementación y fortalecimiento de la red de corredores de carga de Bogotá	Kilómetros de corredores de carga mejorados o implementados en el marco de los lineamientos definidos
		Implementación del Anillo logístico de Occidente	Nº de km implementados como corredores de carga dentro del ámbito urbano del Anillo Logístico de Occidente
Consolidar la red logística de proximidad para Bogotá	Red de proximidad para el transporte de carga y para la actividad logística	Innovación en la distribución urbana de mercancías en el último kilómetro	Cantidad de proyectos implementados en el marco de la distribución de último kilómetro.
		Consolidación de la red logística urbana para la generación de buenas prácticas de la carga y para la actividad logística	Número de empresas inscritas a la Red de Logística Urbana que ejecutan buenas prácticas logísticas

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Regulación de las condiciones de movilidad para la actividad económica de domiciliarios	Construcción y actualización de un lineamiento para el tránsito de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.
			Creación de un registro de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.

Fuente: SDM, 2023.

Tomando como referencia los datos aportados por las entidades del sector y las dependencias de la SDM involucradas en el cumplimiento del objetivo 3, se encontró el siguiente nivel de avance de los indicadores de producto para la vigencia 2024:

Tabla 22. Semáforo de cumplimiento de productos del objetivo 3

Cumplimiento	% de indicadores que cumplen con el criterio
Alto (Mayor al 75%)	25%
Medio (entre 50% y 75%)	0%
Bajo (menor al 50%)	66,7%
Sin iniciar	8,3%

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 3.1: Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región

Programa 3.1.1: Gobernanza regional para la carga y la logística

Tabla 23. Avance Proyectos Programa 3.1.1 de la Estrategia 3.1

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento de Políticas Regionales para el mejoramiento en las operaciones logísticas y en su infraestructura.	Estructuración técnica, jurídica y financiera de proyectos enfocados en mejorar la logística regional.	0	1	0	No se tienen avances en esta vigencia sobre este proyecto, pero se identifica la siguiente dificultad: Este proyecto debe responder a las vocaciones de los territorios que se definan a nivel regional, aspecto que se definirá en el PERM (Plan Estratégico Regional), y que tendrá definiciones a nivel estratégico en el PMSS regional. A partir de estos instrumentos de planeación de mayor jerarquía del orden regional, se podrán identificar las infraestructuras logísticas especializadas que se requieran y las dinámicas proyectadas respecto al abastecimiento y distribución logística.
Implementación de la Herramienta de evaluación de logística de carga en la ciudad y la Región Metropolitana para optimizar la movilidad y la operación logística	Encuesta Distrital de Carga	0	3	40% de la consultoría asociada a la realización de la Encuesta Distrital de Carga	Durante el primer semestre de 2025 se adelantó la licitación de la consultoría 2937-2025, actualmente en ejecución, con fecha de finalización en el primer semestre de 2026 La consultoría del Contrato 2025-2937 ejecutado por el Consorcio Carga IGC, avanza en el desarrollo de las etapas contractuales, culminando satisfactoriamente la fase de recolección de información primaria en

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					campo. Este avance, que incluyó una coordinación efectiva de diferentes actores como Agentes de Tránsito Bogotá, DITRA y entidades del orden nacional, permite dar inicio a la consolidación de la caracterización del transporte de la ciudad y municipios priorizados, así como, la definición de los corredores estratégicos de carga. La consultoría tiene fecha de finalización en junio de 2026.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 3.1.2: Regulación de la operación de la red de carga y logística en la escala distrital

Tabla 24. Avance Proyectos Programa 3.1.2 de la Estrategia 3.1

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Promoción del ascenso tecnológico de vehículos de carga en Bogotá generando condiciones e incentivos para el uso de vehículos de carga de bajas y cero emisiones y vehículos no convencionales	Cantidad de vehículos de carga modernizados a través del fondo	50	576	0	En el primer semestre de 2025 se celebró el contrato de fiducia del Fondo, y se establecieron los documentos operativos para inicio de la fase operativa en el segundo semestre de 2025 Tras el lanzamiento del Programa FONCARGA en julio de 2025, se registra a diciembre un consolidado de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					108 transportadores inscritos en el proceso de ascenso tecnológico. Como resultado de las validaciones técnicas y el cumplimiento de los lineamientos operativos, se han aprobado los primeros dos (2) postulados en diciembre, quienes se encuentran en la fase final para la adquisición de sus vehículos de cero y bajas emisiones, cuya entrega oficial se proyecta para el segundo trimestre de 2026. El proceso ha enfrentado retos administrativos y operativos significativos para los propietarios, quienes deben cumplir con los requisitos establecidos en los Lineamientos Operativos del Fondo. La subsanación de observaciones ha requerido la activación de mesas de trabajo

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					para gestionar y avanzar en el proceso de modernización de los vehículos, lo que ha implicado tiempos mayores a los previstos inicialmente.
Gestión de zonas y horarios para el transporte de carga y distribución urbana de mercancías	Implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías en la ciudad.	150	223	182 en donde para el 2025 se implementaron 18 nuevas	Se realizo la implementación de 18 nuevas zonas de cargue y descargue (CYD)

Fuente: SDM, 2026.

Programa 3.1.3: Red de transporte de carga y para la actividad logística

Tabla 25. **Avance Proyectos Programa 3.1.3 de la Estrategia 3.1**

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Promoción y desarrollo de las Infraestructuras Logísticas Especializadas - ILE	Número de Infraestructura Logísticas Especializadas implementadas en Bogotá	3	5	0	Durante el primer semestre se hizo un barrio de información secundaria, identificando las ILE dentro de Bogotá y sus alrededores A partir de la validación y revisión de información secundaria sobre las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) en Bogotá, se identificaron como relevantes las

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					microplataformas logísticas de la Terminal del Sur y de Los Luceros. No obstante, se evidenció que actualmente ninguna de ellas se encuentra en operación. Por esta razón, durante el segundo semestre la Secretaría Distrital de Movilidad realizó jornadas de socialización con empresas mediante un webinar, en el cual se destacó la importancia de las ILE y se explicó cómo las compañías pueden acceder a estas microplataformas para incorporarlas en sus operaciones logísticas. Las principales dificultades para el cumplimiento del indicador están asociadas a la limitada articulación entre actores públicos y privados, así como a la dependencia de terceros en términos de disponibilidad presupuestal e intereses particulares. Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad no

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					cuenta con predios propios que permitan adelantar la activación o implementación directa de este tipo de infraestructura logística especializada.
Implementación de las Zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución de mercancías	Acciones de gestión realizadas para mejorar las operaciones en los diferentes nodos logísticos	2	12	3	Se implementaron acciones de socialización, organización y control a vehículos de carga, en el nodo logístico de Químicos de Puente Aranda En el segundo semestre se incluye la caracterización de Nodos logísticos de la ciudadanía dentro del proyecto de caracterización de carga para identificar las necesidades de intervención, adicionalmente para el Nodo logístico del barrio 12 de octubre se realizó el análisis de abastecimiento y se proyectó la implementación de 8 zonas de cargue y descargue en la zona para organizar y generar eficiencia logística del sector.
Implementación y fortalecimiento de la red de corredores de carga de Bogotá	Kilómetros de corredores de carga mejorados o implementados en el marco de los lineamientos definidos	0	72,3	0	Actualmente se adelanta la fase diagnóstica con el apoyo de la consultoría de caracterización de carga Una vez finalice la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					fase de recolección de información de la Encuesta de Caracterización de carga se procederá con el diseño de medidas para posteriormente realizar la implementación de la operación.
Implementación del Anillo logístico de Occidente	Nº de km implementados como corredores de carga dentro del ámbito urbano del Anillo Logístico de Occidente	6,1	35,41	0 (En total para la ciudad son 6,1 km tomando en consideración la infraestructura existente previa a la vigencia 2024)	Actualmente se adelanta la fase diagnóstica con el apoyo de la consultoría de caracterización de carga Una vez finalice la fase de recolección de información de la Encuesta de Caracterización de carga se procederá con el diseño de medidas para posteriormente realizar la implementación de la operación.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 3.2: Consolidación de la red de logística de proximidad para Bogotá

Programa 3.2.1. Red de proximidad para el transporte de carga y para la actividad logística

Tabla 26. **Avance Proyectos Programa 3.2.1 de la Estrategia 3.2**

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Innovación en la distribución urbana de mercancías en	Cantidad de proyectos implementados en el marco de	6	11	1	En el 1er semestre del 2025 se han adelantado actividades encaminadas en buscar la regulación de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
el último kilómetro	la distribución de último kilómetro.				las bicicletas de carga, realizando reuniones con el Ministerio de Transporte. En la misma línea se adelanta con Cooperación Internacional, la búsqueda de aliados y entidades para consolidar experiencias en la formalización del segmento. En adición en la ZUMA Bosa - Apogeo, se presentó una propuesta de ruta y microhubs para implementar los pilotos de ciclo logística a través de la entidad. En el segundo semestre de 2025 se realizaron mesas de acompañamiento técnico a la consultoría “Acciones para incentivar el desarrollo de la ciclologística”, en el marco del estudio Asistencia técnica en la preparación e implementación de estudios y pilotos replicables y escalables de movilidad urbana, particularmente para la solicitud denominada “Ciclologística de primera y última milla”, adelantada por la Agencia de Cooperación Alemana y Aristo Consultores. En este espacio se planteó la necesidad de incluir un capítulo orientado a la generación de incentivos públicos y privados para impulsar proyectos de ciclologística, reconociendo experiencias

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					en ciudades latinoamericanas e incorporando el caso de Bogotá dentro del análisis del estudio.
Consolidación de la red logística urbana para la generación de buenas prácticas de la carga y para la actividad logística	Número de empresas inscritas a la Red de Logística Urbana que ejecutan buenas prácticas logísticas	244	675	361 (Inscritas en la vigencia) 544 (Acumulado PMSS)	El crecimiento de la red fue gracias a una combinación de estrategias que fortalecen el ecosistema logístico a través de actividades como divulgación de conocimiento, conversatorio con los transportadores de carga, el fomento de buenas prácticas logísticas, y de iniciativas con proyectos que mejoran la movilidad urbana. Durante el segundo semestre de 2025 se desarrollaron actividades orientadas al fortalecimiento de la red, entre ellas charlas, espacios de networking con empresas, reconocimiento de buenas prácticas logísticas y conversatorios con transportadores. Asimismo, se realizó la Feria de Tecnología y Movilidad Sostenible, consolidada como un evento clave para promover la innovación y la articulación entre actores públicos y privados en torno a la logística urbana.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Regulación de las condiciones de movilidad para la actividad económica de domiciliarios	Construcción y actualización de un lineamiento para el tránsito de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.	0	1	0	En el 1er semestre del 2025 se han adelantado actividades encaminadas en buscar la regulación de las bicicletas de carga, realizando reuniones con el Ministerio de Transporte. En la misma línea se adelanta con Cooperación Internacional, la búsqueda de aliados y entidades para consolidar experiencias en la formalización del segmento. En adición en la ZUMA Bosa - Apogeo, se presentó una propuesta de ruta y microhubs para implementar los pilotos de ciclo logística a través de la entidad. En el segundo semestre de 2025 se realizaron mesas de acompañamiento técnico a la consultoría “Acciones para incentivar el desarrollo de la ciclo logística”, en el marco del estudio Asistencia técnica en la preparación e implementación de estudios y pilotos replicables y escalables de movilidad urbana, particularmente para la solicitud denominada “Ciclo logística de primera y última milla”, adelantada por la Agencia de Cooperación Alemana y Aristo Consultores. La regulación normativa y homologación de los vehículos de movilidad individual o bicicletas de
	Creación de un registro de vehículos de movilidad individual utilizados para entregas de último kilómetro.	1	1	0	

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					carga, hace parte de la agenda de revisión de acciones que permitan incentivar el desarrollo de la ciclologística, para abordar en el siguiente semestre del 2026. De conformidad con la regulación existente, no se diferencia claramente entre vehículos de movilidad personal, bicicletas de uso particular, vehículos de reparto de última milla. Lo anterior, genera incertidumbre sobre los límites de velocidad, el Uso de ciclorrutas, los requisitos para transporte de carga o la responsabilidad en caso de accidentes. No se cuenta con información sistematizada por parte de las empresas sobre: Número de repartidores activos, Tipos de vehículos utilizados, Volúmenes de entregas y los Impactos en seguridad vial y movilidad, por lo cual se presenta resistencia por parte de los Comerciantes, Empresas logísticas tradicionales, usuarios en zonas comerciales, principalmente por preocupaciones relacionadas con ocupación del espacio público o congestión.

Fuente: SDM, 2026.

Avance de los proyectos asociados al Objetivo 4

El objetivo 4 del PMSS es "*Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad de la Ciudad Región*" se integra a partir de cinco (5) estrategias, 13 (13) programas y cuarenta y siete (47) proyectos.

Tabla 27. Estrategias y Proyectos del Objetivo 4.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
Fortalecer la Implementación de la Visión Cero y el enfoque sistema seguro en el Distrito	Gestión de la velocidad	Gestión para velocidades seguras, adecuadas al entorno, a las características de la vía y a los actores viales que circulan en ella.	Porcentaje de vehículos en circulación que exceden el límite de velocidad
	Gestión y fortalecimiento institucional de la seguridad vial	Fortalecimiento del Enfoque del Sistema Seguro y visión cero en instrumentos de planeación	Plan Distrital de Seguridad Vial formulado e implementado en armonía al PNSV 2022-2031
		Aprovechamiento analítico para la seguridad vial	Instrumentos de análisis multivariable en Seguridad Vial desarrollados y en funcionamiento
		Clasificación de la gravedad de las lesiones de víctimas de siniestros viales	Formulación de una metodología para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C.
			Implementación de la metodología formulada para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C
		Mejoramiento de la seguridad vial de motociclistas	Índice de víctimas fatales de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad
			Índice de víctimas heridas de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Análisis sobre la relación entre organismos de apoyo al tránsito y la siniestralidad vial	Número de análisis realizados sobre la relación entre siniestralidad y organismos de apoyo al tránsito
		Implementación y consolidación de los Planes estratégicos de seguridad vial en el distrito	Número de organizaciones Nuevas sensibilizadas en seguridad vial asociadas al PESV
		Valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C.	Estudio de valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C. y la Región
		Adaptación de los indicadores de seguridad vial de Bogotá a la metodología IRTAD	Porcentaje de cumplimiento en la actualización de los indicadores de Seguridad Vial a estándar IRTAD
		Fortalecimiento de la Red de fotodetección	Número de cámaras salvavidas en funcionamiento
			Número de puntos de cámaras de fotodetección habilitados para la operación de cámaras salvavidas
			Número de cámaras de fotodetección en funcionamiento, diferentes a Cámaras Salvavidas
			Número de agentes de tránsito activos en el ejercicio de las actividades de control al tránsito en la ciudad asociados a la fotodetección
		Implementación del programa de vigilancia y control para la prevención de infracciones de tránsito	Número de acciones de prevención y promoción en la seguridad vial para actores viales vulnerables
			Cantidad de actores viales sensibilizados por medio de las acciones de prevención y promoción de seguridad via

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Articulación público-privada en seguridad vial	Encuentros en seguridad vial para articulación y/o intercambio de conocimiento y buenas prácticas en seguridad vial
	Atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá	Fortalecimiento de la atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá / ORVI	Operadores del sistema transporte público de pasajeros (conductores, equipo en vía, técnicos y otros) y representantes del distrito capacitados en primer respondiente
Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.	Plan maestro del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte	Formulación del Plan maestro del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte – SIT	Formulación del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y transporte - SIT
			Adopción e implementación del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y transporte - SIT
	Gestión inteligente de la movilidad	Fortalecimiento del sistema inteligente local para la infraestructura, el tránsito y el transporte	Número de centros de gestión y/o control del tránsito y/o transportes integrados, cuyos propietarios comparten su información de movilidad con otras agencias y/o entidades de la región.
			Porcentaje de ciudadanos utilizando herramientas de planificación de viaje multimodales.
			Calificación de satisfacción del ciudadano con respecto a la puntualidad, precisión y utilidad de la información del viajero
		Implementación del Plan integral de gestión y	Estructuración del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		control inteligente de la movilidad	Implementación del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad
		Fortalecimiento del observatorio de movilidad.	Porcentaje de solicitudes de información atendidos por medio el Observatorio de Movilidad de Bogotá o datos abiertos
		Medición de la percepción asociada a la experiencia de viaje y generación de recomendaciones	Índice general de satisfacción sistema del SITP
	Formulación del subsistema de gestión de activos de infraestructura de transporte	Generación y consolidación del Subsistema de Gestión de Activos de Infraestructura Vial	Estructuración del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial
			Implementación del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial
		Conservación de la red de cicloinfraestructura	Número de km conservados de la red de ciclorrutas de Bogotá D.C
		Conservación de la malla vial urbana	% de Km-Carril de la Malla Vial Local e Intermedia en estado bueno y satisfactorio
		Diagnóstico y caracterización de la malla vial local rural – caminos y senderos en áreas rurales	Diagnóstico e identificación de los caminos y senderos en áreas rurales.
Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá	Racionalización del uso de vehículos automotores particulares	Estructuración e implementación de cobros por el uso del vehículo particular	Porcentaje de ACC de servicio particular que se acoge al esquema de cobros en un día típico en Bogotá D.C.
		Implementación y fortalecimiento de Medidas para la administración y gestión de la demanda de las motocicletas	Porcentaje de motos de servicio particular que se acoge al esquema de cobros frente al total de motocicletas de servicio particular en un día típico en Bogotá D.C.

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Articulación de acciones para la implementación de accesos urbanos	Sumatoria de número de accesos urbanos ampliados y mejorados
	Sistema inteligente de estacionamientos – SIE	Fortalecimiento del proyecto de estacionamiento en vía pública regulado en Bogotá D.C	Número de Zonas de Parqueo Pago
		Implementación del Régimen tarifario para estacionamientos fuera de vía y de acceso público	Acto administrativo autorizando la liberalización vigilada de tarifas emitidas para estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital
		Consolidación del Registro distrital de estacionamientos – RDE	Índice de estacionamientos de uso público registrados en el RDE
		Fortalecimiento y gestión de zonas de valet parking en la Bogotá	Cajones autorizados para operación de valet parking en vía pública en Bogotá D.C.
		Consolidación de Zonas Amarillas cuidadoras y dinamizadoras de ciudad	Zonas amarillas con concepto favorable para implementación
			Zonas amarillas implementadas y/o transformadas con nuevo modelo de operación
	Ascenso tecnológico de los vehículos motorizados en Bogotá	Generación de incentivos y desincentivos económicos y no económicos para facilitar el ascenso tecnológico en vehículos motorizados de cero y bajas emisiones	% de implementación de Incentivos para promover la masificación de tecnologías de cero y bajas emisiones y desincentivos a los vehículos de altas emisiones
		Identificación, mitigación y prevención de las externalidades generadas por el sector transporte	Metodologías estandarizadas para identificar, cuantificar, mitigar y/o prevenir las externalidades negativas del sector transporte sobre el ambiente y la salud

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Ascenso tecnológico de la flota de transporte escolar en instituciones educativas públicas	Porcentaje de niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones
		Ascenso tecnológico del transporte oficial	Porcentaje de flota oficial para transporte de pasajeros de tecnologías cero emisiones
	Movilidad particular limpia e inteligente	Implementación y consolidación de la Red de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos	Potencia Instalada de Recarga de Acceso público (kW).
		Promoción de la cultura de la movilidad compartida responsable	Porcentaje de usuarios de automóvil que utilicen alternativas de movilidad compartida
		Implementación y fortalecimiento de los planes integrales de movilidad sostenible - PIMS	Número de PIMS aprobados
Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.	Cultura ciudadana y pedagogía para una movilidad equitativa, segura y sostenible	Fortalecimiento de la Cultura pago en el SITP, como del cuidado para los usuarios y de la infraestructura	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y acciones pedagógicas que promuevan el cuidado del SITP
		Fortalecimiento de la Cultura vial y promoción de cambio de comportamiento para la seguridad vial	Mejora en percepción de seguridad vial por parte de ciudadanía con respecto al año 2022
		Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana en asuntos de movilidad con enfoque territorial	Instancias y espacios de participación fortalecidos a partir de las oportunidades de mejora identificadas
		Aumento del conocimiento y las prácticas de conducción sostenible en la ciudadanía	Personas capacitadas en conducción sostenible

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
		Fortalecimiento de la formación integral de prestadores del sistema de transporte público	Número Conductores con certificación de formación de Conductor de Bogotá D.C
			Porcentaje de conductores formados respecto al número de conductores registrados
		Transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones	Número de Personas formadas
			% de la ciudadanía que conoce sobre movilidad motorizada de cero emisiones en encuestas de percepción ciudadana
	Servicios y atención a la ciudadanía	Ampliación, innovación, virtualización e interoperabilidad de los servicios a la ciudadanía (VUS)	Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas como parte del contrato de concesión de la implementación de la Ventanilla Única de Servicios
Incorporación del enfoque de género en la planeación y operación del transporte público de la ciudad	Enfoque diferencial y de género en el transporte público de pasajeros	Prevención de violencias en el transporte y en el espacio público	Porcentaje de mujeres que consideran que el sistema de TransMilenio es inseguro
		Fortalecimiento del Mercado laboral del sector del transporte público diverso y equitativo	Porcentaje de participación de mujeres y personas de géneros diversos en el mercado de conductores/as del transporte público de Bogotá D.C
		Fortalecimiento de la Participación equitativa de las mujeres en el transporte público individual	Porcentaje de acciones cumplidas de la Estrategia Integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de taxi de Bogotá.
			Porcentaje de acciones realizadas de cualificación y fortalecimiento de Mujeres conductoras de taxi

Estrategia	Programa	Proyecto	Indicador
			Cantidad de acciones para promover acciones de bienestar físico, mental y social para las y los conductores de taxi con enfoque de género

Fuente: SDM, 2023.

Tomando como referencia los datos aportados por las entidades del sector y las dependencias de la SDM involucradas en el cumplimiento del objetivo 4, se encontró el siguiente nivel de avance de los indicadores de producto para la vigencia 2024:

Tabla 28. Semáforo de cumplimiento de productos del objetivo 4

Cumplimiento	% de indicadores que cumplen con el criterio
Alto (Mayor al 75%)	66,67%
Medio (entre 50% y 75%)	3,17%
Bajo (menor al 50%)	15,87%
Sin iniciar	14,29%

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 4.1: Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.

Programa 4.1.1: Gestión de la velocidad

Tabla 29. Avance Proyectos Programa 4.1.1 de la Estrategia 4.1.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Gestión para velocidades seguras, adecuadas al entorno, a las características de la vía y a los actores viales que circulan en ella.	Porcentaje de vehículos en circulación que exceden el límite de velocidad	36%	17%	28%	Desde el segundo semestre del año 2024, se empezó a reflejar una reducción en el porcentaje de vehículos que exceden la velocidad, producto del aumento de esfuerzo en la implementación de medidas de gestión de velocidad con enfoque de infraestructura y control. Desde el mismo periodo, se inició la implementación de resaltos parabólicos y mejora en el análisis de información para el control para la optimización de recursos, lo que ha podido impactar en los resultados del indicador. Para el año 2025 se redujo el número de vehículos que exceden los límites de velocidad lo cual representa un gran resultado en las políticas de gestión de velocidad en la ciudad de Bogotá que incluyen medidas de gestión de velocidad con enfoque en infraestructura y control. Teniendo en cuenta la finalización de las mediciones por parte de la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					cooperación BIGRS en diciembre de 2025 se iniciaron las gestiones para el cálculo de este indicador a partir de la información directa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.1.2: Gestión y fortalecimiento institucional de la seguridad vial

Tabla 30. Avance Proyectos Programa 4.1.2 de la Estrategia 4.1.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento del Enfoque del Sistema Seguro y visión cero en instrumentos de planeación	Plan Distrital de Seguridad Vial formulado e implementado en armonía al PNSV 2022-2031	1	1 (Actualización)	1	Se ha consolidado y publicado el reporte de la implementación de las acciones del PDSV 2023 - 2032 de los cuatros trimestres de 2025del 2025. Se logró consolidar el Plan de Acción del Plan Distrital de Seguridad Vial para el 2026
Aprovechamiento analítico para la seguridad vial	Instrumentos de análisis multivariable en Seguridad Vial desarrollados y en funcionamiento	1	6	2	Se realiza el seguimiento al lineamiento de ubicaciones críticas a nivel entidad como instrumento para el análisis multivariable en Seguridad Vial. Así mismo se realiza la publicación de la metodología de Potencial de Vidas Salvadas y Potencial de Heridos Reducidos en la biblioteca del SIMUR. Se realizó el seguimiento a ambas metodologías de intervenciones en seguridad vial, encontrando que la implementación del PVS y PHR junto con las ubicaciones críticas permitió

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					enfocar los esfuerzos de priorización de control, infraestructura y pedagogía en la reducción anual del 3,8% en fatalidades
Clasificación de la gravedad de las lesiones de víctimas de siniestros viales	Formulación de una metodología para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C.	0	1	0	Se realizaron reuniones con Secretaria Distrital de Salud, Medicina Legal y algunos expertos en temas de ruta del trauma y lesiones con el fin de revisar el contexto técnico de la clasificación de lesiones y revisar posibles rutas de clasificación. Se realizó reunión para solicitar a la Secretaría los datos de impacto de las lesiones por siniestros viales teniendo en cuenta la reducción del número de lesionados que se ha presentado en el primer trimestre de 2025
	Implementación de la metodología formulada para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C	0	1	No aplica (Es una acción posterior a la formulación)	Dado que la acción se refiere a la implementación de la metodología del programa 4.1.2.3A no se tiene avance debido a que la metodología se encuentra en desarrollo.
Mejoramiento de la seguridad vial de motociclistas	Índice de víctimas fatales de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad	2,8	1,2	3,2	Durante el año se logró una reducción parcial en las cifras de las víctimas por siniestros viales. costo promedio por vida
	Índice de víctimas	113	49	125,5	

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	heridas de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad				
Análisis sobre la relación entre organismos de apoyo al tránsito y la siniestralidad vial	Número de análisis realizados sobre la relación entre siniestralidad y organismos de apoyo al tránsito	1	6	0,8	Teniendo en cuenta que la SDM no puede ejercer vigilancia sobre los organismos de tránsito ni hay una responsabilidad de estos para realizar reportes ante la entidad Distrital, la realización de la actividad no es viable.
Implementación y consolidación de los Planes estratégicos de seguridad vial en el distrito	Número de organizaciones Nuevas sensibilizadas en seguridad vial asociadas al PESV	410	840	40 (2025) 422 (Acumulado PMSS)	Se sensibilizan 40 nuevas organizaciones en seguridad vial asociadas al PESV, a través de asesorías virtuales y/o evaluación de las empresas que se postularon a los reconocimientos que otorga la Red de Seguridad Vial liderados por la Oficina de Seguridad Vial de la SDM.
Valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C.	Estudio de valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C. y la Región	0	3	0	Durante el periodo se realizó una recopilación bibliográfica sobre los costos a la ciudad de las víctimas fallecidas y heridas por siniestros viales, la aproximación se realiza según casos de estudio internacionales aplicados a ciudades en Colombia. No existe una aproximación reciente al tema desde la academia o el área de salud que pueda establecer los costos asociados, creando así un desconocimiento de la magnitud de la problemática en la ciudad. Durante el segundo semestre, se logró establecer un modelo basado en la productividad percibida que se

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					pierde con la edad promedio de la víctima, estableciendo así un parámetro de impacto en el costo de la siniestralidad a partir del número de víctimas fallecidas y heridas con un costo promedio por vida
Adaptación de los indicadores de seguridad vial de Bogotá a la metodología IRTAD	Porcentaje de cumplimiento en la actualización de los indicadores de Seguridad Vial a estándar IRTAD	50%	100%	100%	La actividad logró su cumplimiento en la vigencia 2024, los indicadores IRTAD con muertes a 30 días se establecieron en el protocolo de publicación de datos y mantiene su vigencia
Fortalecimiento de la Red de fotodetección	Número de cámaras salvavidas en funcionamiento	60	500	54	Durante el primer semestre la operación de sistemas automáticos de foto detección que se realizó, se efectuó en los corredores principales de la ciudad, en materia principalmente de detección de excesos de velocidad en puntos críticos de alto riesgo de siniestralidad. Adicionalmente, dichas cámaras han permitido identificar automáticamente otras infracciones como la restricción vehicular (pico y placa), documentos al día y cruces de semáforo en rojo. Al igual que en el primer semestre, durante el segundo semestre del año, y puesto que las cámaras están para cumplir una función específica que consiste en la operación de sistemas automáticos de fotodetección en los corredores principales de la ciudad, principalmente de detección de excesos de velocidad en puntos críticos de alto riesgo de siniestralidad; al igual que las

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					cámaras han permitido identificar automáticamente otras infracciones como la restricción vehicular (pico y placa), documentos al día y cruces de semáforo en rojo. El hurto de cámaras y los siniestros que las involucran, son factores que impactan negativamente su correcto funcionamiento y por ende ha dificultado la labor para la cual han sido instaladas y su contribución con el logro de la estrategia de visión cero a la cual se encuentran asociadas.
	Número de puntos de cámaras de fotodetección habilitados para la operación de cámaras salvavidas	120	1000	104	En el entendido que hace referencia al número de puntos habilitados en Bogotá para realizar fotodetección mediante Sistemas Automáticos y Semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST), han contribuido en un espacio seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje en los corredores principales de la ciudad y puntos estratégicos identificados. Se inicia la operación de SAST sobre corredores con la medida de carriles preferenciales en KR 7 y KR 13, permitiendo proteger el transporte público y mejorar las condiciones de movilidad de estos usuarios, garantizando el control a la invasión y bloqueo del carril en estos corredores. Igualmente, se finaliza el proceso de renovación de varios puntos de fotodetección existente con la ANSV por lo cual se permitió y garantizó la continuidad en la operación del sistema de Detección Electrónica de Infracciones en la ciudad.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					En el entendido que hace referencia al número de puntos habilitados en Bogotá para realizar fotodetección mediante Sistemas Automáticos y Semiautomáticos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST), se han tramitado y autorizado, durante el segundo semestre de 2025, nuevos puntos de fotodetección durante este semestre especialmente en corredores acceso y salida de la ciudad. Igualmente se continuó la operación de SAST en carriles preferenciales reforzando la labor de control a la invasión y respeto del carril preferencial en KR 7 y KR 13.
	Número de cámaras de fotodetección en funcionamiento, diferentes a Cámaras Salvavidas	35	80	31	Durante 2025 se continuó desde las cámaras fijas del Centro de Gestión de Tránsito, identificando infracciones para la protección de zonas y cruces peatonales, carriles de transporte público, y puntos de alta congestión por bloqueos de intersección o estacionamiento indebido, contribuyendo con su labor de manera eficiente y significativa adelantando la labor para la cual han sido instaladas y mejorando la contribución hacia el logro de la estrategia de visión cero. Reforzando medidas con estos dispositivos como son la protección de carriles preferenciales para el tránsito de vehículos de transporte público como son el KR 7 KR 13.
	Número de agentes de tránsito activos en el ejercicio de	21	35	24	Se logró consolidar el proceso de validación integral de evidencias asociadas a la red de fotodetección, garantizando la revisión del 100 % de la ingesta de evidencias generadas

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	las actividades de control al tránsito en la ciudad asociados a la fotodetección				por los SAST dentro de los tiempos establecidos. Asimismo, se incorporó la validación de evidencias capturadas en vía para las infracciones C02 y C03, fortaleciendo el control operativo del proceso sancionatorio. Adicionalmente, se implementó la verificación y validación de evidencias videográficas provenientes de los buses de TransMilenio, así como de las evidencias ciudadanas remitidas por el Ministerio de Transporte, ampliando las fuentes de información y robusteciendo la capacidad institucional para la gestión y control de infracciones de tránsito.
Implementación del programa de vigilancia y control para la prevención de infracciones de tránsito	Número de acciones de prevención y promoción en la seguridad vial para actores viales vulnerables	85	150	0	No es posible realiza el reporte cuantitativo teniendo en cuenta que desde la SCTT se manifiesta que los recursos hacen parte de su proyecto de inversión y no se relacionan con la actividad señalada La ejecución de las actividades se realiza mediante el Proyecto de inversión de la SCTT mientras que el direccionamiento se realiza desde la OSV por lo que no se tiene claridad de como reportar los recursos ejecutados
	Cantidad de actores viales sensibilizados por medio de las acciones de prevención y promoción de seguridad via	700	1500	65.655	Logros primer semestre (enero-junio) 1. Se sensibilizó a 27.746 personas, entre conductores, transeúntes y personal de establecimientos, sobre cómo el mal parqueo en andenes y vías afecta la movilidad de la ciudad y aumenta los riesgos viales. 2. Se sensibilizó a 11.143 conductores acerca de la importancia de mantener andenes y vías

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					despejados, promoviendo así el uso adecuado de la infraestructura vial y el cumplimiento de las normas de tránsito. 3. El 52% de los conductores sensibilizados movilizaron sus vehículos de manera voluntaria. Logros segundo semestre (julio-diciembre) 1. Se logró la sensibilización de 37.909 ciudadanos, incluyendo conductores, transeúntes y personal de establecimientos comerciales, sobre el impacto negativo del estacionamiento indebido en andenes y calzadas, enfatizando cómo esta práctica obstruye la movilidad y eleva los índices de riesgo vial. 2. Un total de 33.082 conductores fueron sensibilizados sobre la relevancia de preservar despejadas las vías e infraestructuras peatonales, fomentando el respeto por las normas de tránsito y el uso correcto del espacio público. 3. Como resultado de la intervención, aproximadamente el 54% de los conductores sensibilizados optaron por movilizar sus vehículos de forma voluntaria.
Articulación público-privada en seguridad vial	Encuentros en seguridad vial para articulación y/o intercambio de conocimiento y buenas	5	30	5	Durante el primer semestre se logró realizar 5 capacitaciones por medio de la Red de Seguridad Vial para todos sus miembros 2.200 aproximadamente. Cumpliendo con la meta propuesta. Durante el segundo semestre se llevaron a cabo cinco capacitaciones virtuales orientadas al intercambio de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	prácticas en seguridad vial				buenas prácticas en Seguridad Vial a través de la Red de Seguridad Vial. Estos espacios contaron con la participación de 1.239 colaboradores pertenecientes a las empresas que integran la Red, lo que permitió cumplir la meta establecida para este periodo.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.1.3: Atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá

Tabla 31. Avance Proyectos Programa 4.1.3 de la Estrategia 4.1.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento de la atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá / ORVI	Operadores del sistema transporte público de pasajeros (conductores, equipo en vía, técnicos y otros) y representantes del distrito capacitados en primer respondiente	600	4.600	722	El Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales ha desarrollado en el marco de sus componentes pedagógicos y de formación el desarrollo de procesos de formación en primer respondiente como parte de sus actividades vinculadas con el enfoque preventivo de la seguridad vial.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 4.2: Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.

Programa 4.2.1: Plan maestro del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte

Tabla 32. Avance Proyectos Programa 4.2.1 de la Estrategia 4.2.

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Formulación del Plan maestro del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte – SIT	Formulación del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y transporte - SIT	100%	100%	95%	Se llegó a una versión final con los comentarios de las dependencias, ajustes en el DTS y borrador de resolución.
	Adopción e implementación del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y transporte - SIT	0%	100%	0%	Se espera adoptar el acto administrativo en 2026

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.2.2: Gestión inteligente de la movilidad

Tabla 33. Avance Proyectos Programa 4.2.2 de la Estrategia 4.2.

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Fortalecimiento del sistema inteligente local para la infraestructura, el tránsito y el transporte	Número de centros de gestión y/o control del tránsito y/o transportes integrados, cuyos propietarios comparten su información de movilidad con otras agencias y/o entidades de la región.	1	8	0	Se avanzó en la arquitectura del CEM lo que permitirá la integración de centros de gestión. Se consolidó una versión final del CEM como servicio transversal del PMSIT; se espera su adopción en el primer semestre de 2026 y seguidamente su implementación
	Porcentaje de ciudadanos utilizando herramientas de planificación de viaje multimodales.	35,00%	80%	35%	
	Calificación de satisfacción del ciudadano con respecto a la puntualidad, precisión y utilidad de la información del viajero	0,00%	80%	0%	
Implementación del Plan integral de gestión y control inteligente de la movilidad	Estructuración del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad	100%	100%	60%	Se avanza en la estructuración técnica y financiera de las diferentes estratégicas que componen el PIGCI Se inició borrador con una primera propuesta de Resolución con el objetivo de definir lineamientos y directrices que deben quedar en el PIGCI y sus diferentes actualizaciones. Se aterrizó y se definió la estructura y arquitectura del Plan Integral de

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					Gestión y Control Inteligente que organiza y le da lógica a la batería de acciones y estrategias que componen el Plan.
	Implementación del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad	0	100%	65%	Se logró el avance previsto en la implementación de las diferentes estrategias según cronogramas. Se avanzó en la implementación de las estrategias que componen el Plan: Optimización de semáforos, Fortalecimiento del CEM, desarrollo de plataforma integradora de datos (Suanet), video-analítica y semáforos como fuente de información, expansión de dispositivos tecnológicos (cámaras y radares) y Gerencia en Vía.
Fortalecimiento del observatorio de movilidad.	Porcentaje de solicitudes de información atendidos por medio el Observatorio de Movilidad de Bogotá o datos abiertos	20%	100%	25%	El Observatorio de Movilidad de Bogotá – OMB ha implementado iniciativas para facilitar el acceso

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					ciudadano a los datos, reduciendo así la necesidad de solicitudes externas. Estas acciones responden a las necesidades de información previamente identificadas por el aplicativo Orfeo y por Bogotá te Escucha – BTE, dentro de otras fuentes. Durante el I semestre de 2025, en el OMB se publicó una nueva sección de indicadores, que permite realizar seguimiento detallado a los planes estratégicos y políticas públicas del sector movilidad, entre ellos el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, la Política Pública del Peatón, la Política Pública de la Bicicleta, la Política Pública de Movilidad Motorizada Cero y Bajas Emisiones, y el Plan Distrital de

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					Desarrollo Bogotá Camina Segura en su componente de Movilidad. Esta información se presenta mediante tableros de control que permiten el monitoreo y la evaluación continua de los avances. Asimismo, en el primer semestre de 2025 se incorporó la categoría “Transparencia” en la sección Movilidad en Cifras, que pone a disposición de la ciudadanía datos sobre la ejecución presupuestal de la entidad. Además, se destaca la publicación del Anuario de Siniestralidad 2024, disponible en la sección de publicaciones, el cual en su octava edición reúne los principales indicadores de seguridad vial de la ciudad y visibiliza el impacto social de los siniestros

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					viales. Con estas acciones, el OMB refuerza la disponibilidad de información oportuna y confiable, disminuyendo la necesidad de solicitudes externas y promoviendo una gestión más abierta y transparente.
Medición de la percepción asociada a la experiencia de viaje y generación de recomendaciones	Índice general de satisfacción sistema del SITP	65%	85%	73%	Para la vigencia 2025-1 se obtuvo un índice de satisfacción general del 74% relacionado con la percepción de los usuarios en el Sistema TransMilenio. Para la vigencia 2025-2 se obtuvo un índice de satisfacción general del 72% relacionado con la percepción de los usuarios en el Sistema Transmilenio

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.2.3: Formulación del subsistema de gestión activos de infraestructura de transporte

Tabla 34. Avance Proyectos Programa 4.2.3 de la Estrategia 4.2.

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Generación y consolidación del Subsistema de Gestión de Activos de Infraestructura Vial	Estructuración del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial	100%	100%	44%	Se avanzó en el proceso de diagnóstico del sector movilidad lo que permitirá establecer la línea base para la elaboración del PEGA (Plan Estratégico de Gestión de Activos) Algunas entidades del Sector (IDU, TMSA) no han presentado los documentos de soporte solicitados para finalizar el diagnóstico. Se sigue gestionado con dichas entidades.
	Implementación del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial	0%	100%	0%	Se tiene determinado iniciar implementación a partir del año 2027
Conservación de la red de cicloinfraestructura	Número de km conservados de la red de ciclorrutas de	190	740,5	41,78 en 2025	Durante la vigencia 2025, a corte del 30-06-2025 se conservaron

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
	Bogotá D.C			192,34 acumulado PMSS	26,71 km ciclorruta, mediante actividades de conservación a través de los siguientes contratos: IDU-1791-2021, IDU-1787-2021, IDU-1782-2021, IDU-2407-2024, IDU-2408-2024, IDU-2409-2024 y IDU-2435-2024 En el segundo semestre de 2025, se conservaron 15,07 km de la red de ciclorrutas. Durante la vigencia 2025, a corte del 31-12-2025, se conservaron 41,78 km ciclorruta, mediante actividades de conservación a través de los siguientes contratos IDU-1791-2021, IDU-1787-2021, IDU-1782-2021, IDU-2407-2024, IDU-2408-2024, IDU-2409-2024 y IDU-

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					2435-2024. Algunos de los principales tramos intervenidos son Avenida Carrera Séptima entre Calle 24 y Calle 100, Sector Ciudad Salitre Calle 25, Sector Salitre Carrera 69, Av. Ciudad de Cali desde Calle 99 (Canal Salitre) hasta Calle 153, Ciclorruta Av. Calle 170.
Conservación de la malla vial urbana	% de Km-Carril de la Malla Vial Local e Intermedia en estado bueno y satisfactorio	61%	100%	59%	En septiembre de 2025, se publicaron las Estadísticas de extensión y estado de la malla vial con corte a junio de 2025 con la adopción de las categorías viales definidas en el Decreto 555 de 2021.
Diagnóstico y caracterización de la malla vial local rural – caminos y senderos en áreas rurales	Diagnóstico e identificación de los caminos y senderos en áreas rurales.	1	4	1	Se ha desarrollado un proceso de gestión y articulación interinstitucional con la Secretaría Distrital de

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					Planeación (SDP) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), con el objeto de cerrar la clasificación y caracterización para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 422 y 426 del Decreto Distrital 555 de 2021. Dar inicio a las etapas de clasificación y caracterización de la malla vial rural, dada la falta de claridad en algunos artículos y parágrafos asociados a dichas actividades.

Fuente: SDM, 2026

Estrategia 4.3: Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá

Programa 4.3.1: Racionalización del uso de vehículos automotores particulares

Tabla 35. Avance Proyectos Programa 4.3.1 de la Estrategia 4.3

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Estructuración e implementación de cobros por el uso del vehículo particular	Porcentaje de ACC de servicio particular que se acoge al esquema de cobros en un día típico en Bogotá D.C.	6%	100%	5,3%	En el marco de la Propuesta técnica, financiera y tecnológica para respaldar la evolución de la estrategia de gestión de la demanda de transporte “Pico y Placa” hacia un esquema de cobro por externalidades —proceso que cuenta con el respaldo del Banco Mundial a través de recursos de cooperación internacional—, se está estimando el costo asociado a la congestión, emisiones y siniestralidad que genera cada actor vial al circular por la ciudad, se avanza en el análisis de escenarios de implementación de varios escenarios de implementación de la medida. Se esperan los resultados definitivos de la consultoría en el segundo semestre del año. La selección de escenarios requirió ampliar los ejercicios de iteración de la modelación de transporte. Adicionalmente se realizaron solicitudes de ajuste adicionales, que llevaron a requerir al consultor más de tiempo de revisión de comentarios hechos desde SDM y Banco Mundial.

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					Aún con estos imprevistos el proceso avanza en su desarrollo. Se espera contar con los resultados en el primer semestre de 2026.
Implementación y fortalecimiento de Medidas para la administración y gestión de la demanda de las motocicletas	Porcentaje de motos de servicio particular que se acoge al esquema de cobros frente al total de motocicletas de servicio particular en un día típico en Bogotá D.C.	0%	100%	0%	En el marco de la Propuesta técnica, financiera y tecnológica para respaldar la evolución de la estrategia de gestión de la demanda de transporte “Pico y Placa” hacia un esquema de cobro por externalidades —proceso que cuenta con el respaldo del Banco Mundial a través de recursos de cooperación internacional—, se está estimando el costo asociado a la congestión, emisiones y siniestralidad que genera cada actor vial al circular por la ciudad, se avanza en el análisis de escenarios de implementación de varios escenarios de implementación de la medida. Se esperan los resultados definitivos de la consultoría en el segundo semestre del año. La selección de escenarios requirió ampliar los ejercicios de iteración de la modelación de transporte. Adicionalmente se realizaron solicitudes de ajuste adicionales, que llevaron a requerir al consultor más de tiempo de revisión de comentarios hechos desde SDM y Banco Mundial. Aún con estos imprevistos el

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					proceso avanza en su desarrollo. Se espera contar con los resultados en el primer semestre de 2026.
Articulación de acciones para la implementación de accesos urbanos	Sumatoria de número de accesos urbanos ampliados y mejorados	0	9	0	La administración continúa gestionando los ciclos de maduración de proyecto para avanzar en la ejecución de los proyectos de PDD de accesos urbanos en los años 2025 a 2027.

Fuente: SDM, 2026

Programa 4.3.2: Sistema Inteligente de estacionamientos

Tabla 36. Avance Proyectos Programa 4.3.2 de la Estrategia 4.3

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento del proyecto de estacionamiento en vía pública regulado en Bogotá D.C.	Número de Zonas de Parqueo Pago	17 (10.000)	20 (19.000 cupos)	Durante el 2025 se implementaron 1.340 nuevos cupos, para un total de 10.052	Se realizó la transición de un esquema tarifario basado en áreas de implementación a uno por segmentos viales en el estacionamiento en vía, actualmente gestionado a través del proyecto Zonas de Parqueo Pago (ZPP), en virtud del Decreto 042 de 2025. Esta transición fortalece el proyecto al permitir una gestión más eficiente de la ocupación y del recaudo. En este primer semestre se aprobó la definición de tarifas para los segmentos viales y se estableció el procedimiento interno correspondiente, el cual determina cómo debe adelantarse la revisión, el sustento técnico y el sustento financiero que la TTSA debe presentar para ajustar dichas tarifas en el marco del proyecto

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					ZPP. De igual manera, se avanzó en la implementación de 542 cupos de estacionamiento en vía durante el primer semestre y 798 en el segundo semestre del año, lo que representa un progreso significativo en la consolidación del proyecto, superando los 10 mil cupos implementados. A de diciembre 31 de 2025, teniendo en cuenta el corte de revisión que se realizó en el mes de enero de 2026, el proyecto consolidó una oferta de 10.052 cupos implementados, distribuidos estratégicamente en 17 áreas de implementación. Este proceso de maduración del sistema ha permitido la recuperación efectiva de 78 km² de espacio público, contribuyendo al ordenamiento del estacionamiento en vía y a la mejora de la dinámica urbana.
Implementación del Régimen tarifario para estacionamientos fuera de vía y de acceso público	Acto administrativo autorizando la liberalización vigilada de tarifas emitidas para estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital	0	1	1	Se avanzó con la segunda toma de información en estacionamientos de fuera de vía para realizar un análisis del impacto de la transición efectuada en enero de 2025 a un esquema de libertad regulada de tarifas mediante el decreto 041 de 2025. La toma de información se hace de manera que tenga representatividad a nivel ciudad. En total se realizó un levantamiento en campo para alrededor de 400 estacionamientos. Este análisis de impacto es insumo para definir los lineamientos a corto, mediano, y largo plazo de la política tarifaria a asumir para los estacionamientos fuera de vía en la

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					ciudad. La meta se cumplió con la implementación de la regulación de libertad regulada adoptada por medio del Decreto Distrital 041 del 31 de enero 2025. Además, durante el segundo semestre de 2025 se completó la toma de información. Los hallazgos obtenidos fueron incorporados en el Documento Técnico de Soporte No. STPR-DTS-001-2026, y resultaron determinantes para dar continuidad al régimen de libertad regulada mediante el Decreto Distrital 026 de 2026.
Consolidación del Registro distrital de estacionamientos – RDE	Índice de estacionamientos de uso público registrados en el RDE	25%	100%	56%	Durante el primer semestre de 2025 se ha trabajado en la incorporación nuevos componentes RDE En el segundo semestre de 2025 se realizaron mejoras al sistema, entre las que se destaca la implementación del módulo para la carga de información de estacionamientos en vía. Se reporta que, de acuerdo con el artículo 189 del Decreto 652 de 2025, Decreto Único del Sector Movilidad, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene a su cargo lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y el servicio de valet parking en vía pública. Por su parte, la Secretaría Distrital de Gobierno tiene a su cargo lo concerniente al estacionamiento fuera de vía. A continuación, se presentan los datos de cumplimiento correspondientes a las áreas de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad: Estacionamiento en vía pública: 80%

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					Valet parking en vía pública: 100%
Fortalecimiento y gestión de zonas de valet parking en la Bogotá	Cajones autorizados para operación de valet parking en vía pública en Bogotá D.C.	50	150	60	Durante el primer semestre de 2025 se realizó: Borrador del nuevo protocolo de la actividad del servicio de valet parking en espacio público. Presentación y aprobación del protocolo en Unidades Técnicas de Apoyo de DADEP y en la Comisión Intersectorial del Espacio Público del Distrito Capital. Durante el segundo semestre de 2025 se realizó la expedición de la actualización del protocolo de aprovechamiento económico de la actividad de valet parking, mediante la Resolución 1563387 de 2025. Asimismo, para el cierre de 2025 se autorizaron ocho (8) nuevos cajones solicitados por aprovechadores interesados en habilitar nuevos espacios para esta actividad en la ciudad.
Consolidación de Zonas Amarillas cuidadoras y dinamizadoras de ciudad	Zonas amarillas con concepto favorable para implementación	50	220	37	Se cuenta con 17 tramos viales con avances en su estudio técnico de evaluación de viabilidad, a los cuales se suman 5 tramos adicionales identificados como potenciales para ser evaluados.
	Zonas amarillas implementadas y/o transformadas con nuevo modelo de operación	10	165	0	Se elaboraron los documentos técnicos de soporte y el proyecto de resolución que adopta el protocolo para la reglamentación del aprovechamiento económico del espacio público en las zonas amarillas, bajo el nuevo modelo de excelencia operacional. Asimismo, el protocolo fue aprobado por la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP) el 9 de mayo de 2025.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					• A la fecha, se logró la expedición, sanción y firma de la Resolución 1718022 de 2025. Se comenzó la identificación de potenciales operadores del nuevo modelo de administración de zonas amarillas.

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.3.3: Ascenso tecnológico de los vehículos motorizados en Bogotá D.C.

Tabla 37. Avance Proyectos Programa 4.3.3 de la Estrategia 4.3

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Generación de incentivos y desincentivos económicos y no económicos para facilitar el ascenso tecnológico en vehículos motorizados de cero y bajas emisiones	% de implementación de Incentivos para promover la masificación de tecnologías de cero y bajas emisiones y desincentivos a los vehículos de altas emisiones	100%	100%	100%	Conforme a la programación de productos de la PCBE, para cierre de 2024 se logró la implementación de los incentivos definidos en el PMSS, así: 1) Fondo reposición carga urbana = Adopción con Decreto Distrital 203 de 2023 y firma de contrato de fiducia en diciembre de 2024 2) Restricciones de circulación vigentes al transporte de carga = Dec 840/2019 y Dec 077/2020 con aplicación de criterios ambientales mediante el Programa de Autorregulación 3) Esquema cobro externalidades por uso veh. particular = 30.894 vehículos promedio día se acogieron al esquema vigente "pico y placa solidario" en 2025 4) Plazas de parqueo preferencial para veh. cero emisiones = Reglamentación vigente según el

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					artículo 7 de la Ley 1964 de 2019
Identificación, mitigación y prevención de las externalidades generadas por el sector transporte	Metodologías estandarizadas para identificar, cuantificar, mitigar y/o prevenir las externalidades negativas del sector transporte sobre el ambiente y la salud	2	5	0	Teniendo en cuenta la terminación anticipada del convenio 2023-2671 SDM - SDA - FINDETER, el equipo de la DIM inició un proceso de elaboración interno de las metodologías, alcanzando un primer borrador de la metodología estandarizada y se gestionó con las entidades competentes la entrega de insumos técnicos necesarios para su consolidación. Durante el segundo semestre de 2025 se avanzó en la consolidación técnica de la metodología, con énfasis en la estructuración y validación de factores de emisión y parámetros de rendimiento. Asimismo, se profundizó en la revisión bibliográfica y técnica sobre costos por emisión, a partir de los insumos y respuestas suministradas por las diferentes entidades competentes y del análisis realizado por el equipo técnico Durante el proceso se evidenció que la construcción de la metodología no solo requiere un ejercicio técnico de estandarización, sino también una articulación permanente con la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) y la alineación con los resultados proyectados en procesos de consultoría en curso
Ascenso tecnológico de la flota de transporte	Porcentaje de niños, niñas y jóvenes	0%	19%	0%	La meta se encuentra programada para 2031

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
escolar en instituciones educativas públicas	beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones				
Ascenso tecnológico del transporte oficial	Porcentaje de flota oficial para transporte de pasajeros de tecnologías cero emisiones	22%	100%	2%	El último inventario de transporte de pasajeros con bajas y cero emisiones se realizó para 2024. Se envió oficio a Transmilenio para solicitar la flota actualizada a Diciembre de 2025 pero a 24 de Marzo de 2026 no la han reportado.

Fuente: SDM, 2026

Programa 4.3.4: Movilidad particular limpia e inteligente

Tabla 38. Avance Proyectos Programa 4.3.4 de la Estrategia 4.3

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
Implementación y consolidación de la Red de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos	Potencia Instalada de Recarga de Acceso público (kW).	2.390 kW	133.612	6.597 kW	Se avanzó en el seguimiento a la ejecución del contrato interadministrativo 2023-2687. Se recibieron los informes de operación correspondiente a los meses de diciembre de 2024, enero, febrero, marzo, abril y mayo de 2025 y se recibió el informe semestral de mantenimiento entre julio y

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
					diciembre de 2024. Desde el inicio de la etapa operativa (diciembre de 2023) del contrato interadministrativo 2023-2687 y al corte de junio 2025 se han alcanzado más de 83.000 recargas de vehículos eléctricos y se han entregado más de 2.111.000 kWh de energía eléctrica a través de la prestación del servicio. Se avanzó en el seguimiento a la ejecución del Contrato Interadministrativo 2023-2687. Se recibieron los informes de operación correspondientes a los meses de junio a noviembre de 2025. Desde el inicio de la etapa operativa (diciembre de 2023) y con corte a diciembre de 2025, en el marco del Contrato Interadministrativo 2023-2687, se han realizado 140.316 recargas de vehículos eléctricos y se han suministrado 3.504.670 kWh de energía eléctrica a través de la prestación del servicio.
Promoción de la cultura de la movilidad compartida responsable	Porcentaje de usuarios de automóvil que utilicen alternativas	5%	30%	4,86% según la Encuesta de Movilidad 2023	Se trabajó en la presentación de propuestas de estrategias de promoción del carro compartido al interior de la

Proyecto	Indicador	Meta 2024	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2024	Avance Cualitativo 2024
	de movilidad compartida				SDM y en diálogo con la Secretaría de Gobierno, con miras a construir una herramienta tecnológica que facilite la integración de viajes. El ejercicio permitió conocer las dificultades asociadas a la construcción de herramientas en el Distrito y dio pie para establecer diálogos con empresas que desarrollan plataformas de carro compartido y conocer sus características. En el mes de abril se llevó a cabo en la SDM una actividad pedagógica (sketch teatral) enfocada en el tema de las externalidades del uso del carro y la promoción de su uso racional, incluyendo el carro compartido.
Implementación y fortalecimiento de los planes integrales de movilidad sostenible - PIMS	Número de PIMS aprobados	161	271	227	Para el 2027 se estableció como meta alcanzar 191 PIMS aprobados. A la fecha, ya se cuenta con 227 aprobados (119%), lo que significa que la meta se ha superado en un 19%. Este resultado refleja el trabajo y el acompañamiento que la Secretaría ha brindado a las organizaciones en el proceso de aprobación de sus PIMS.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 4.4: Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa, segura y sostenible.

Programa 4.4.1: Cultura ciudadana y pedagogía para una movilidad equitativa, segura y sostenible

Tabla 39. Avance Proyectos Programa 4.4.1 de la Estrategia 4.4

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Fortalecimiento de la Cultura pago en el SITP, como del cuidado para los usuarios y de la infraestructura	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y acciones pedagógicas que promuevan el cuidado del SITP	100%	100%	100% de las estrategias planteadas realizadas	Para la vigencia se confirma el 100% de los casos donde la Secretaría Distrital de Gobierno ha solicitado a través de las inspecciones de Policía las charlas pedagógicas estas se han realizado de manera oportuna. Durante el segundo semestre de 2025 se obtuvieron resultados significativos en materia de sensibilización, intervención y control en territorio por parte del equipo Gestores de Convivencia de TMSA. En este periodo, se sensibilizó a un total de 3.285 usuarios sobre la importancia de la validación del pago del pasaje, promoviendo el uso adecuado del sistema y la corresponsabilidad ciudadana; asimismo, se impactaron 2.921 personas en temas de seguridad ciudadana y 2.015 usuarios en seguridad vial, fortaleciendo la cultura de prevención y autocuidado. De manera complementaria, se realizaron 874 actividades de registro y control en articulación con la Policía Nacional (PONAL), evidenciando un trabajo coordinado y permanente con

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					diferentes entidades a nivel Distrital y Nacional. En el componente operativo, se ejecutaron 13 megatomas orientadas al fortalecimiento de la seguridad y la convivencia ciudadana, junto con 265 intervenciones en el marco del Plan Despertar y 313 actividades correspondientes al Plan Guitarra, reflejando una presencia institucional continua y articulada. Finalmente, se llevaron a cabo 783 tomas integrales, consolidando un impacto significativo en la intervención de entornos priorizados y contribuyendo al cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de prevención, control y acompañamiento a nuestros usuarios, estos resultados hacen parte también de la implementación del Plan Estratégico Antievasión.
Fortalecimiento de la Cultura vial y promoción de cambio de comportamiento para la seguridad vial	Mejora en percepción de seguridad vial por parte de ciudadanía con respecto al año 2022	30%	70%	Este indicador está relacionado con la Encuesta de Percepción de Seguridad Vial que no tiene una versión de 2024 por lo cual no hay información del indicador.	
Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana	Instancias y espacios de participación fortalecidos a	10	55	10	Durante el primer semestre de 2025 se alcanzó un avance del 70% de la meta establecida, con 7 de las 10 acciones

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
en asuntos de movilidad con enfoque territorial	partir de las oportunidades de mejora identificadas				programadas en el marco del fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana en asuntos de movilidad con enfoque territorial. Los logros más relevantes incluyen la consolidación de las Comisiones Locales de Movilidad como escenarios de diálogo incidente, donde la ciudadanía no solo pudo expresar sus problemáticas sino también co-crear soluciones junto con las entidades del sector. Asimismo, se socializó de manera amplia el Plan Institucional de Participación (PIP 2025), promoviendo la apropiación de los enfoques diferencial, territorial, de género y de derechos humanos. Otro aspecto destacable fue la incorporación de metodologías pedagógicas que respondieron a oportunidades de mejora identificadas en ejercicios anteriores, lo cual fortaleció la cualificación ciudadana y la corresponsabilidad en movilidad. Finalmente, la articulación con entidades como IDU y TransMilenio permitió dar respuesta a temas puntuales de interés comunitario, fortaleciendo la confianza en los espacios de participación. En el acumulado del periodo

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					reportado se alcanzó un avance del 100% de la meta establecida, cumpliendo a cabalidad con las acciones previstas para el fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana en asuntos de movilidad con enfoque territorial. Durante el trimestre se desarrollaron talleres de liderazgo, comunicación asertiva y corresponsabilidad en las zonas Sur, Centro y Norte, dirigidos a Comisiones y Consejos Locales de Movilidad. Estos espacios permitieron consolidar capacidades ciudadanas, promover el trabajo colaborativo y fortalecer la interlocución entre la comunidad y la Secretaría Distrital de Movilidad. Las actividades lúdicas, los ejercicios de diálogo y los juegos de rol facilitaron la apropiación de los principios de participación incidente, así como la comprensión del rol corresponsable de la ciudadanía en la gestión de la movilidad. Los talleres también permitieron identificar oportunidades de mejora y recoger propuestas concretas de las y los comisionados, especialmente relacionadas con la necesidad de mayor

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					articulación con equipos técnicos, fortalecimiento de la comunicación institucional y reconocimiento del liderazgo comunitario. La participación activa, la retroalimentación recibida y la alta satisfacción expresada por la ciudadanía evidencian el impacto positivo de estas acciones y su contribución directa al fortalecimiento de las instancias locales de participación. Con ello, la Secretaría avanza en la construcción de una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente, cumpliendo plenamente con el producto esperado para la vigencia.
Aumento del conocimiento y las prácticas de conducción sostenible en la ciudadanía	Personas capacitadas en conducción sostenible	1090	15.350	2.976	1.Se sensibilizó a la ciudadanía sobre la importancia de la conducción sostenible, promoviendo hábitos que reducen el consumo de combustible y las emisiones contaminantes. 2. Se fortaleció el conocimiento de normas, técnicas y beneficios de la conducción sostenible mediante jornadas del módulo de ecoconducción. 3. Se evidenció una mayor apropiación de buenas prácticas en la conducción (uso eficiente del vehículo,

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					mantenimiento preventivo, conducción a velocidad moderada y planificación de rutas). Se aportó a la construcción de una cultura de movilidad más responsable, segura y respetuosa con el medio ambiente. Durante el segundo semestre se dio continuidad a las acciones pedagógicas orientadas a la promoción de la movilidad sostenible, reforzando en la ciudadanía la importancia de adoptar prácticas de conducción responsables con el medio ambiente. A través de las jornadas del módulo de ecoconducción se consolidó el conocimiento sobre estrategias que permiten optimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones contaminantes. Estas acciones contribuyeron a fortalecer la corresponsabilidad de los actores viales y a avanzar en la apropiación de prácticas que favorecen una movilidad más segura, eficiente y sostenible. Se capacitaron más de 700 personas en la vigencia 2025 desde la SDM. Desde la SDA, se realizó la capacitación en conducción sostenible a diferentes

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					entidades y grupos de personas, alcanzando las siguientes cifras: Hombres: 306 (39,8%) Mujeres: 462 (60,2%) Total 2025-I: 768 Total Acumulado Hombres: 640 (29,4%) Total Acumulado Mujeres: 1538 (70,6%) Total Acumulado a 2025-I: 2178 Las capacitaciones mostraron un porcentaje muy balanceado de género en la constitución de los participantes. Se fortalecieron las capacitaciones con acciones del PAA (Plan de Autorregulación Ambiental) orientado a Fuentes Móviles. Se realizó la socialización del PAA en 9 empresas durante este primer semestre y también se realizó la EPIM (Evaluación del Plan Integral de Mantenimiento)
Fortalecimiento de la formación integral de prestadores del sistema de	Número Conductores con certificación de formación de Conductor de Bogotá D.C	0	30.000	402	• Se certificaron 52 conductores del transporte municipal en el marco de una jornada de seguridad vial realizada el 28 de abril, en la cual también participaron empresas de transporte público intermunicipal.

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
transporte público	Porcentaje de conductores formados respecto al número de conductores registrados	30%	100%	0%	• Se avanza en la definición de los componentes de la Escuela de Formación para conductoras y conductores de Taxi, para la cual se espera iniciar con el registro en el segundo semestre de 2025. • Se realiza piloto de la Escuela de Formación para conductoras y conductores de Taxi, para la cual se espera iniciar con el registro en el primer semestre de 2026.
Transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones	Número de Personas formadas	90	750	784	Logros enero - junio 1. Se desarrollaron procesos pedagógicos orientados a fomentar el uso de transporte público limpio, la bicicleta y la caminata como modos sostenibles de desplazamiento. 2. Se fortaleció la cultura ambiental y la corresponsabilidad de los actores de la movilidad en la reducción de emisiones contaminantes. 3. Se generaron espacios de sensibilización que contribuyeron al cambio cultural necesario para la transición hacia una movilidad más sostenible y resiliente. Durante el segundo semestre se fortalecieron las acciones

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					pedagógicas orientadas a promover la transición hacia una movilidad de cero y bajas emisiones, incentivando en la ciudadanía la adopción de alternativas de desplazamiento más sostenibles como el transporte público limpio, la bicicleta y la caminata. Las intervenciones realizadas permitieron ampliar la comprensión sobre los impactos ambientales de la movilidad y la importancia de reducir las emisiones contaminantes
	% de la ciudadanía que conoce sobre movilidad motorizada de cero emisiones en encuestas de percepción ciudadana	34%	74%	77,2%	Se implementó un Sondeo por redes sociales de la SDM y por páginas especializadas, Bogotá avanza en movilidad sostenible con un 77,2% de ciudadanas y ciudadanos encuestados reportando un alto conocimiento en tecnologías de cero/bajas emisiones. El link del sondeo es: https://forms.gle/2L5tiYktB3s8AciMA

Fuente: SDM, 2026.

Programa 4.4.2: Atención al ciudadano

Tabla 40. Avance Proyectos Programa 4.4.2 de la Estrategia 4.4

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Ampliación, innovación, virtualización e interoperabilidad de los servicios a la ciudadanía (VUS)	Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas como parte del contrato de concesión de la implementación de la Ventanilla Única de Servicios	40%	100%	41,18%	Durante el primer semestre de 2025, se consolidaron avances significativos en la gestión de trámites a través del Ventanilla Única de Servicios (VUS). Se evidenció un aumento sostenido en la eficiencia del procesamiento de solicitudes y una mejora en la trazabilidad de los trámites, gracias a la optimización del aplicativo CIDI. Estos logros reflejan el compromiso institucional con la transformación digital y la mejora continua en la atención a la ciudadanía, alineándose con los objetivos y apuestas de la Transformación Digital de la Secretaría. Durante el segundo semestre de 2025, se consolidaron las apuestas en la gestión de trámites a través de la Ventanilla Única de Servicios (VUS), con la estabilización de los flujos de atención, el sostenimiento de la cobertura digital y una reducción notable en los tiempos de respuesta. Estos logros reflejan el compromiso institucional con la transformación digital y la mejora continua en la atención a la ciudadanía, alineándose con los objetivos de la Transformación Digital de la Subsecretaría.

Fuente: SDM, 2026.

Estrategia 4.5: Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C.

Programa 4.5.1: Enfoque diferencial y de género en el transporte público de pasajeros

Tabla 41. Avance Proyectos Programa 4.5.1 de la Estrategia 4.5

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
Prevención de violencias en el transporte y en el espacio público	Porcentaje de mujeres que consideran que el sistema de TransMilenio es inseguro	80%	10%	No se cuenta con información asociada dado que no se ha actualizado la Encuesta de percepción por parte de SDMujer. Se está revisando con TMSA la posible inclusión de un nuevo indicador o fuente de información.	Durante el primer semestre de 2025, para el cumplimiento del producto esperado, se avanzó de manera significativa en varios frentes. Se realizaron 93 atenciones de casos de violencias basadas en género (VBG) en el marco del protocolo de primer respondiente, asegurando una respuesta inmediata y articulada. A nivel de sensibilización, se alcanzaron 500.749 difusiones de información sobre las líneas distritales de atención (Línea Púrpura, Línea Calma y Línea Diversa), superando ampliamente la meta de cobertura. En materia de formación, se lograron 11.924 capacitaciones a operadores y funcionarias/os en el uso del Código de Emergencia TM26 y en temáticas de género, masculinidades no hegemónicas y movilidad del cuidado, consolidando capacidades institucionales para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte. Adicionalmente, se desarrollaron 6 TransMiLabs temáticos, incluyendo movilidad del cuidado, masculinidades no hegemónicas y sectores sociales LGBTI, así como 16 megatomas de género en estaciones de alto riesgo, fortaleciendo la apropiación territorial

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					y la corresponsabilidad institucional en la prevención de violencias. Estas acciones evidencian un avance robusto en el cumplimiento de las metas establecidas para 2025, con resultados concretos en atención, difusión, formación e innovación metodológica Durante el segundo semestre de 2025, para el cumplimiento del producto esperado, se avanzó de manera significativa en varios frentes, a saber: (i) Atención de 71 casos de violencias basadas en género (VBG) en el marco del protocolo de atención de VBG – TM26 como primer respondiente, asegurando una respuesta inmediata y articulada del equipo en vía; (ii) Sensibilización de VBG mediante 105.261 difusiones de información sobre las líneas distritales de atención a VBG (Línea Púrpura, Línea Calma y Línea Diversa); (iii) En materia de formación, se lograron 1.187 capacitaciones a operadores, funcionarias/os, Policía Nacional y vigilantes, en el uso del Código de Emergencia TM26 y en temáticas de género, masculinidades no hegemónicas y movilidad del cuidado, instalando capacidad institucional para prevenir y atender co0mo primer respondiente el acoso sexual en el Sistema TransMilenio; (iv) Promoción de una vida libre de violencias y sexismo a través del desarrolló de 1 TransMiLabs temático orientado a la movilidad del cuidado y (v) En el marco de la prevención de

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					VBG en el Sistema Transmilenio, se llevaron a cabo 4 Megatomas en estaciones de alto riesgo, fortaleciendo la apropiación territorial y la corresponsabilidad institucional.
Fortalecimiento del Mercado laboral del sector del transporte público diverso y equitativo	Porcentaje de participación de mujeres y personas de géneros diversos en el mercado de conductores/as del transporte público de Bogotá D.C	10%	50%	4,26%	Durante el periodo comprendido entre enero y julio, la Subsecretaría de Servicios adelantó el acompañamiento técnico y administrativo al proceso de recategorización de 100 mujeres beneficiarias en el marco del Proyecto Avantia, garantizando una supervisión eficaz y articulada. Como resultado de este proceso, 99 mujeres culminaron exitosamente su formación y obtuvieron la recategorización de su licencia de conducción a la categoría C1. Este trabajo fue desarrollado a partir de la ejecución de recursos dispuesta por la Unión Europea y en el marco de una ejecución de un contrato realizado por parte de Metropolis, uno de los socios del concesionario del Proyecto Avantia. Adicional se desarrollaron labores de acercamiento de las mujeres a los operadores para facilitar su vinculación laboral. En el marco de la gestión de la Subsecretaría, se brindó acompañamiento técnico y administrativo al proceso de recategorización de 100 mujeres, de las cuales 99 culminaron exitosamente su formación y obtuvieron licencia de conducción categoría C1, sin presentar retrasos en la ejecución de las actividades ni

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
					en el cumplimiento de la meta. La implementación de esta meta proyecta un impacto positivo en la calidad de vida de las beneficiarias, en tanto se espera que facilite su incorporación a empleos más estables y formalizados en el sector transporte, fortaleciendo su perfil laboral y contribuyendo a su independencia económica y al bienestar de sus familias.
Fortalecimiento de la Participación equitativa de las mujeres en el transporte público individual	Porcentaje de acciones cumplidas de la Estrategia Integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de taxi de Bogotá.	100%	100%	100% de acciones planificadas	Se avanzó en la estructuración de la Estrategia Integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de taxi, mediante cuatro acciones principales: (1) definición de los componentes del proceso de Fortalecimiento de Capacidades (nivel básico, intermedio y avanzado), (2) el diagnóstico de cursos posibles en el nivel básico, (3) la definición de los cursos y los módulos correspondientes, y por último, (4) la ejecución misma del proceso de Fortalecimiento (planeada para el segundo semestre del año 2025). Se inicia un piloto del proceso de fortalecimiento de capacidades en el segundo semestre del año. Durante dicho piloto, de los seis módulos planteados, se pudo ejecutar tres.
	Porcentaje de acciones realizadas de cualificación y fortalecimiento de Mujeres	100%	100%	100%	Se identificaron las necesidades de formación específicas de las mujeres conductoras y se definieron los contenidos iniciales del nivel básico, como insumo para el diseño de un proceso de capacitación progresivo

Proyecto	Indicador	Meta 2025	Meta 2035	Avance Cuantitativo 2025	Avance Cualitativo 2025
	conductoras de taxi				que contribuya al fortalecimiento de su rol en el transporte público individual. El piloto permitió recoger aportes y observaciones relevantes para la estructuración de los contenidos dirigidos a la cualificación de mujeres conductoras de taxi.
	Cantidad de acciones para promover acciones de bienestar físico, mental y social para las y los conductores de taxi con enfoque de género	3	12	2	Se avanzó en la planeación de acciones orientadas a promover el bienestar integral de las y los conductores de transporte público individual, incluyendo la incorporación y transversalización del enfoque de género en las líneas de trabajo del equipo de taxi. Dichas acciones para promoción del bienestar se contemplan así: *Primera versión de la premiación Taxista de Oro (enero 2025) *Lanzamiento del Proceso de Fortalecimiento de Capacidades (agosto 2025) *Día del Taxista (agosto 2025) *Recomposición de la Mesa de Representantes (septiembre 2025) En el segundo semestre del 2025, en el marco de la promoción del bienestar integral de las y los conductores de transporte público individual, las acciones ejecutadas fueron: *Lanzamiento del Proceso de Fortalecimiento de Capacidades (agosto 2025) *Día del Taxista (agosto 2025)

Fuente: SDM, 2026.

AVANCE EJECUCIÓN FINANCIERA

En esta sección se encuentra la información de la ejecución financiera de la vigencia 2025, así como la proyección y disponibilidad de recursos para la ejecución de los proyectos en la vigencia 2025. Es importante señalar que en algunos casos los proyectos específicos tienen fecha de inicio posterior a esta vigencia, por lo cual no se cuenta con información financiera asociada. El detalle proyecto a proyecto se encuentra en el Anexo de Seguimiento PMSS Vigencia 2026, columnas AA a AF.

Tabla 42. Ejecución financiera PMSS Vigencia 2025 por programa

Objetivo	Estrategia	Programa	Recursos asignados 2025	Recursos ejecutados 2025	Recursos proyectados 2026	Recursos Disponibles 2026
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.1 Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.	1.1.1 Articulación del sistema público de pasajeros de Bogotá y los municipios del hecho metropolitano de movilidad de la RBMC	448.344.080.970,00	448.344.080.970,00	3.998.200.000,00	3.998.200.000,00
1.Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.2 Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Transporte público de pasajeros	1.2.1 Integración y política tarifaria del transporte público	62.451.223.900,00	62.451.223.900,00	95.207.946.128,00	95.207.946.128,00
		1.2.2 Operación pública del transporte público	100.744.322.391,00	100.744.322.391,00		
1.Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad	1.3 Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del	1.3.1 Experiencia digital del usuario y confiabilidad del servicio	1.884.869.580,00	1.884.869.580,00	1.263.011.999,00	1.263.011.999,00

Objetivo	Estrategia	Programa	Recursos asignados 2025	Recursos ejecutados 2025	Recursos proyectados 2026	Recursos Disponibles 2026
dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	viaje enfocadas en las y los usuarios	1.3.2 Modernización del servicio transporte público individual	119.358.990,00	119.358.990,00	155.964.420,00	155.964.420,00
		1.3.3 Movilidad accesible	220.206.470,00	220.206.470,00	254.911.770,00	254.911.770,00
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local.	1.4 Descarbonizar el transporte público de pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.	1.4.1 Consolidación de la red de metros y corredores verdes	76.404.579.560,36	80.942.388.219,96	8.047.305.978,00	8.047.211.145,00
		1.4.2 Impulso a la cicloinfraestructura	151.411.650,00	151.411.650,00	158.989.400,00	156.289.220,00
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	2.1 Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito	2.1.1 Red de movilidad de proximidad y del cuidado	521.088.796,00	521.088.796,00	317.090.918,00	317.090.398,00
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	2.2 Consolidar la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	2.2.2 Mejora de las condiciones de uso de la bicicleta y la micromovilidad en la ciudad	28.160.277.918,00	28.160.277.918,00	3.664.661.600,00	3.664.661.600,00
		2.2.3 Movilidad segura y sostenible en entornos escolares				
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón,	2.3 Fortalecer del transporte público como sistema para la integración en la Ruralidad de Bogotá	2.3.1 Red de integración para la ruralidad				

Objetivo	Estrategia	Programa	Recursos asignados 2025	Recursos ejecutados 2025	Recursos proyectados 2026	Recursos Disponibles 2026
aplicando la estrategia de calles completas.						
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.	3.1 Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región	3.1.1. Gobernanza regional para la carga y logística	18.626.652,00	18.626.652,00	24.122.238,00	24.122.238,00
		3.1.2. Regulación de la operación de la red de carga y logística en la escala Distrital	166.933.274,00	166.933.274,00	195.685.326,00	195.685.326,00
		3.1.3. Red de transporte de carga y para la actividad logística	54.657.173	54.657.173,00	65.680.917,00	65.680.917,00
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.	3.2 Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C.	3.2.1 Red de proximidad para el transporte de carga y para la actividad logística	86.925.522	86.925.522,00	112.149.068,00	112.149.068,00
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.1 Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque del sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.	4.1.1. Gestión de la velocidad	19.194.660,00	19.194.660,00	15.769.800,00	15.769.800,00
		4.1.2. Gestión y fortalecimiento institucional de la seguridad vial	1.622.924.246,00	1.622.924.246,00	1.713.829.750,00	1.713.829.750,00
		4.1.3. Atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá D.C.	93.104.000,00	93.104.000,00	96.030.000,00	96.030.000,00
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la	4.2 Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y	4.2.1. Plan Maestro del Sistema inteligente para la infraestructura, tránsito y transporte.	137.638.312,00	137.638.312,00	141.973.918,00	141.973.918,00
		4.2.2. Gestión Inteligente de la	1.086.525.185,00	1.086.525.185,00	389.446.795,00	389.446.795,00

Objetivo	Estrategia	Programa	Recursos asignados 2025	Recursos ejecutados 2025	Recursos proyectados 2026	Recursos Disponibles 2026
ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	regulación de la movilidad.	movilidad				
		4.2.3. Formulación del sistema de gestión de activos de infraestructura de movilidad	121.336.730,00	138.461.410,00	136.048.769,08	83.253.769,08
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.3 Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	4.3.1. Racionalización del uso de vehículos automotores particulares.	67.190.372	67.190.372,00	87.070.168,00	87.070.168,00
		4.3.2. Sistema inteligente de estacionamientos – SIE	263.626.661,00	263.626.661,00	307.949.574,00	307.949.574,00
		4.3.3. Ascenso tecnológico de los vehículos motorizados en Bogotá.	3.568.245.790,00	3.568.245.790,00	254.161.050,00	254.161.050,00
		4.3.4. Movilidad particular limpia e inteligente	148.429.088,00	197.414.106,00	171.345.372,00	233.277.059,00
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.4 Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.	4.4.1. Cultura ciudadana y pedagogía para un mejor transporte público.	4.335.809.189,00	3.396.332.081,00	3.128.308.667,00	3.168.202.317,00
		4.4.2. Servicios y atención a la ciudadanía	Sin Información	Sin Información	Sin Información	Sin Información
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	4.5 Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de la ciudad	4.5.1. Enfoque diferencial y de género en el transporte público de pasajeros	670.174.180,00	670.174.180,00	186.426.075,00	186.426.075,00

DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el marco de las acciones institucionales desarrolladas asociadas al cumplimiento del PMSS se destacan las siguientes acciones de divulgación y comunicación:

Desarrollo de campañas de Comunicación
La SDM desarrolló dos campañas en medios masivos con los que se visibilizaron proyectos estratégicos de la entidad como las acciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad para contrarrestar el mal parqueo y la prevención del exceso de velocidad y de las principales conductas de riesgo en la siniestralidad vial.

1. **Campaña "En mi casa nos mueve el respeto":** es una estrategia de cultura ciudadana y control en vía, que promueve la movilidad consciente por parte de los diferentes actores viales para hacer frente a uno de los principales desafíos en movilidad de la ciudad como la congestión, el bloqueo y el desorden en las vías, generados por vehículos mal parqueados.
Componentes fundamentales: intervenciones pedagógicas para crear conciencia en la ciudadanía sobre los efectos del mal parqueo en Bogotá; y las acciones de control en vía para sancionar a quienes no cumplan la norma. En 2025, con corte al 31 de diciembre, se realizaron 676 jornadas de cultura ciudadana para contrarrestar el mal parqueo, con 65.655 personas intervenidas. Esta campaña tuvo amplio despliegue en medios de comunicación masivos como televisión, radio, prensa escrita, digital, vallas y paraderos de buses.
2. **Campaña de Semana de Seguridad Vial "El exceso de velocidad mata, respeta el límite":**
En 2025, la campaña dio continuidad al mensaje central a través de la voz de un agente civil de tránsito, reforzando que el exceso de velocidad es el principal factor de riesgo asociado a muertes y lesiones graves en siniestros viales. Esta fase resaltó que la presencia institucional y los controles en vía no tienen un fin sancionatorio, sino preventivo, y responden a un compromiso por proteger la vida y evitar que más personas mueran o resulten gravemente heridas en las vías de Bogotá, promoviendo el respeto por los límites seguros de velocidad.

Alcance con cuñas radiales pautadas en emisoras masivas y de opinión, así como populares, tales como: Blu Radio, Candela, La X, Vibra, Olímpica, La Kalle, Colmundo, Radio Red, La voz de Bogotá y Melodía Estéreo, entre otras: 1.569.424
○ Alcance comercial en televisión nacional (RCN, Caracol) y televisión local (City TV): 3.846.218
○ Alcance comercial en salas de cine (CineMark, Cinepolis, Procinal): 1.708.440
○ Alcance paraderos (Eucoles): 2.164.024
○ Alcance vallas: 1.946.136
○ Alcance piezas en redes sociales: 13.082.774
○ Alcance banners en páginas web: 1.033.368

○ Alcance plataforma streaming (Spotify): 202.914

Tabla 43. Comunicación en Redes Sociales 2025

Red Social	Métricas
X: @SectorMovilidad	Número de publicaciones 2025: 5.198; Número de seguidores totales: 1.444.039; Número de seguidores ganados: 19.400; Impresiones: 19.765.047.
X: @BogotaTransito	Número de publicaciones 2025: 10.452; Número de seguidores totales: 504.96; Número de seguidores ganados: 53.426; Impresiones: 51.913.383
Canal Whatsapp. Secretaría Distrital de Movilidad	Número de publicaciones 2025: 4.146; Número de seguidores totales: 132.3660; Número de seguidores ganados: 94.089
Facebook: Secretaría de Movilidad	Número de publicaciones 2025: 1.487; Número de seguidores totales: 110.510;Número de seguidores ganados: 6.850; Alcance: 45.953.292
Instagram: Sector Movilidad	Número de publicaciones 2025: 1.013; Número de seguidores totales: 52.493; Número de seguidores ganados: 14.123; Alcance: 6.312.110.
LinkedIn: Secretaría Distrital de Movilidad	Número de publicaciones 2025: 484; Impresiones: 355.695; Seguidores totales: 11.011;Seguidores ganados: 2.445.
TikTok: Movilidad Bogotá	Número de publicaciones 2025: 257; Visualizaciones: 3,782,015; Seguidores totales: 18.541; Seguidores ganados: 4.868.

Fuente: Elaboración SDM - OACCM

Divulgación Instrumentos Planeación

En atención al estado de cumplimento del artículo 42 del Decreto Distrital 497 de 2023, se informa que por medio del Observatorio de Movilidad de Bogotá se realiza

seguimiento a las Políticas de Movilidad por medio de tableros trabajados de manera conjunta con cada dependencia responsable de la SDM. A la fecha se cuenta con la publicación del Tablero de Control del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, así como de las Políticas Públicas de la Bicicleta, Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones y del Peatón que permite hacer seguimiento al avance del Plan de Acción, mostrando indicadores clave sobre las estrategias y acciones implementadas. De la misma manera, se realizó la publicación del Tablero de Control del Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Camina Segura" que permite hacer seguimiento a las metas claves para mejorar la movilidad en la ciudad.

Los tableros permiten realizar el seguimiento a los indicadores de producto y resultado de las políticas públicas,

Por último, se publicó el Tablero de Control del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá que permite hacer seguimiento a las estrategias y acciones adoptadas desde 2023 para transformar la movilidad en la ciudad.

Como soporte del cumplimiento, se anexa el enlace para la consulta de los tableros de control publicados en el Observatorio de Movilidad de Bogotá:

https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/indicadores_pyp

Pedagogía y Cultura:

- En la vigencia 2025, se realizaron 2.441 acciones pedagógicas y se contó con la participación de 41.443 niñas, niños y adolescentes y 150.678 personas adultas.
- El 2 de octubre se llevó a cabo el evento del Concurso Innovadores Escolares en Seguridad Vial – 2025: “Aportando Juntos por una Movilidad Sostenible, Inclusiva y Segura” con el cual se promovió iniciativas innovadoras lideradas por estudiantes, con el acompañamiento de docentes. Participaron 13 instituciones educativas en Promotores Escolares (7 oficiales y 6 privadas) y 30 instituciones en el concurso, representadas en 44 iniciativas. La participación total fue de 187 personas, distribuidas en 97 mujeres y 90 hombres.
- Se desarrollaron 45 jornadas del curso teórico-práctico dirigido a motociclistas, logrando la participación de 1.089 usuarios de motocicleta. Adicionalmente, a partir de los diálogos sostenidos con este actor vial, se diseñó e implementó una nueva acción pedagógica denominada “Tintaton”, concebida como un espacio de sensibilización que promueve la reflexión sobre la alta vulnerabilidad de los motociclistas en la vía. Se desarrollaron 31 tintatones en las que participaron 6.117 motociclistas.

- Se dio continuidad al diseño e implementación de acciones pedagógicas orientadas a
- sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en la vía, contribuyendo a la promoción de la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el uso adecuado del espacio público.

Participación Ciudadana

En la línea de acción de asesoría social en el ciclo de las políticas de la Secretaría Distrital de Movilidad se realizaron en la vigencia 2025, 83 acciones con la participación de 156 personas de la ciudadanía, a través de acciones que incorporaron los componentes sociales y de participación en las Políticas de la Bicicleta, el Peatón y Cero y bajas emisiones.
Frente a la articulación interinstitucional se realizaron 503 actividades a través de la asistencia a instancias de participación distritales y el desarrollo y seguimiento de los planes de acción de las Políticas de: Mujer y Equidad de Género, Discapacidad, LGTBI, Infancia y Adolescencia, Juventud, Persona Mayor, Participación, Grupos Étnicos y Derechos Humanos, entre otras.
En la transversalización del enfoque diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos se realizaron 131 acciones con la participación de 707 ciudadanos/as, a través talleres con colaboradores/as de la entidad, diseño de guías, jornadas de sensibilización de fechas conmemorativas y asesoría técnica en la inclusión del lenguaje claro y no sexistas en documentos de la entidad.

Durante la vigencia 2025 la Oficina de Gestión Social – OGS logró contar con la participación de 74.083 personas, lo que representa un aumento del 38,5% en relación con el año 2024, posicionando los temas del sector movilidad con la ciudadanía y promoviendo acciones de colaboración en todas las localidades de Bogotá.
Se lograron realizar 13.027 acciones de gestión social en donde se incluyó la participación de la ciudadanía, alcanzando el cumplimiento del 100% del Plan Institucional de Participación 2025 - PIP. Dentro de las actividades desarrolladas se destaca: la articulación interinstitucional e institucional para la participación, la atención a la ciudadanía en la escala local a partir de los Centros Locales de Movilidad, las estrategias de información y comunicación frente a los planes, políticas y proyectos del sector movilidad y la promoción de la participación con los grupos de interés y valor en las 20 localidades de la ciudad.
En el marco de la estrategia de rendición de cuentas locales, se realizaron 55 cualificaciones, en la cual participaron 24 personas en temas de control social.
Se realizaron 24 espacios de rendición de cuentas, desagregados en 20 audiencias públicas locales, en estos espacios se presentó la gestión realizada por las siete entidades del sector movilidad, en cada una de las localidades. Por otra parte, se desarrollaron 4 diálogos ciudadanos dirigidos a población con enfoque diferencial,

como lo son niñas y niños, adolescentes, mujer y accesibilidad. En total se contó con la participación de 1.788 personas.
Se definió una estrategia de comunicaciones en la cual por medios de los diferentes canales de la entidad como las redes sociales se invitó a la ciudadanía a participar en los espacios de rendición de cuentas, adicionalmente se publicaron los informes de rendición de cuentas por localidad. Esta estrategia en comparación con el año 2024, logró un aumento del 60% en la cantidad de participantes.
Se desarrollaron 2.079 jornadas con la participación de 16.414 ciudadanos/as, asociadas a los temas de invasión de espacio público, información sobre trámites, servicios e implementaciones de la entidad, y registro de bicicletas
Se realizaron 359 acciones para el fortalecimiento de capacidades para la participación, estas se desarrollan a través de cualificaciones ciudadanas, la cual contó con 30.068 participantes.
Se desarrollaron 4.696 escenarios de promoción de la participación ciudadana y el control social, por medio de reuniones con ciudadanía, con Comisiones y Consejos Locales de Movilidad, relacionamiento y orientación a la ciudadanía con las acciones que realiza y líneas estratégicas descritas en el Plan Institucional de Participación, se logró la participación de 16.230.
Se desarrollaron 2.825 actividades de articulación interinstitucional e institucional para la participación, en la cual participaron 1.892 personas.

Articulación del PMSS con los instrumentos de Planificación y Planes Operativos

Desde la fase de formulación del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” se realizó un ejercicio de articulación de los objetivos estratégicos, programas y metas, con los componentes del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, con lo cual, se realizó una marcación inicial que permite la asociación con los proyectos de inversión, que se convierten en el instrumento de planificación a través del cual se apropian los recursos para la programación y ejecución anual, a través del marco de gasto de mediano plazo y los planes operativos. Adjunto se encuentra el archivo en donde se da cuenta de la relación entre el PMSS de Bogotá y el PDD “Bogotá Camina Segura”:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1udbRMxqsXSqSuRqneZYZw38H6MP5T26W/edit?usp=drive_link&ouid=109637560782088506867&rtpof=true&sd=true