



Bogotá
Destino Turístico Inteligente

BOGOTÁ EN MOVIMIENTO

RENOVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y
NUEVAS RUTAS DE BICI CARRIL



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INSTITUTO DISTRITAL DE
TURISMO



Introducción

El presente documento, contiene, en primer lugar, un informe sobre la renovación de la flota de autobuses públicos de Bogotá, cuyo objetivo principal ha sido la reducción de las emisiones contaminantes para brindarle a la ciudadanía y a las generaciones futuras un espacio vital más sostenible.

El tránsito hacia una movilidad pública de cero y bajas emisiones ha sido una constante durante los últimos años en Bogotá y continúa siéndolo para el actual gobierno; lo anterior, se afianza a partir de lo estipulado sobre ascenso tecnológico de la flota de transporte público, en el artículo 139 del acuerdo 927 de 2024 mediante el cual se adopta el Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura:

“(…) 4.1.3. A partir del 1 de enero de 2028, el Distrito Capital no podrá dar apertura a procesos de contratación de transporte público cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles siempre que la tipología vehicular requerida por el Distrito Capital para la operación (ya sea troncal o zonal) esté disponible en el mercado como vehículo de cero o de baja emisiones y haya sido homologada por la autoridad de transporte respectiva. Si la tipología vehicular no existiera en el mercado o existiendo (i) fuera un prototipo no probado en ciudades u operaciones similares a las del Distrito Capital o (ii) no se encuentra homologada por la autoridad de transporte respectiva, se podrá contratar la adquisición de vehículos que cumplan el estándar de emisión correspondiente a Euro 6/VI o Tier 3/EPA 2010. En todo caso se respetarán los hitos y el cronograma fijado en el parágrafo 3° del artículo 8 de la Ley 1964 de 2019 para garantizar los porcentajes mínimos de vehículos eléctricos o de cero emisiones utilizados para la operación de las flotas”.

Así las cosas, se busca en este breve recorrido ilustrar al lector sobre el proceso de renovación, los principales hitos y resultados, los efectos sobre la calidad del aire, las fases y los resultados de algunos estudios realizados al respecto.

En segundo lugar, este documento compila información sobre la localización, inventario, proyecciones de construcción, inversión en los años 2020 a 2023, proyecciones del Plan de Desarrollo Distrital y acciones para la seguridad de los bici usuarios.

Este último aspecto reviste altísima importancia para el desarrollo en la ciudad en los próximos cuatro años y así se pone de manifiesto en el Plan de Desarrollo Distrital, máxima carta de navegación para la acción gubernamental en el periodo 2024-2027, cuando se establece en el artículo 14 numeral 14.4 que *“se fomentará la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte, como la movilidad activa, caminata y bicicleta, y el mejoramiento del espacio público para la movilidad a través de la conservación y construcción de infraestructura adecuada para estos modos de transporte. Se realizarán esfuerzos de mantenimiento y ampliación de la infraestructura para que los viajes en medios sostenibles y activos sean cómodos, seguros e inclusivos, y garanticen una experiencia de viaje de calidad para que más habitantes de la ciudad opten por estos medios de transporte. Además, se promoverá una mayor y mejor participación de usuarios de bicicleta y peatones.”*

Es de anotar que la información a partir de la cual se desarrolla este informe proviene de fuentes oficiales como Transmilenio S.A. y el Instituto de Desarrollo Urbano IDU; así mismo de información existente en los archivos del Concejo de Bogotá.

1. FLOTA DE AUTOBUSES PÚBLICOS DE BOGOTÁ

1.1. El proceso de renovación

La evolución en la renovación de la flota del Sistema ha sido la siguiente:

Año	Hito
2000	Implementación de la Fase I del Sistema Transmilenio se implementaron tecnologías de buses a diésel con estándar de emisión Euro II.
2003	Operación primer bus a GNV con estándar Euro II.
2004-2005	Implementación de la Fase II del Sistema Transmilenio, contemplando tecnologías de buses a diésel con estándar de emisión Euro III.
2008	Operación primer bus diésel con estándar Euro IV.
2013	Implementación de la Fase III del Sistema Transmilenio e inicio de la integración del SITP componente zonal. Se implementaron tecnologías de buses a diésel con estándar de emisión Euro V y buses Híbridos diésel Euro V – Eléctricos.
2015	Operación comercial del primer bus padrón eléctrico para el componente zonal.
	Operación comercial del primer bus padrón a GNV Euro VI para el componente zonal.
2017	Operación comercial del primer bus articulado eléctrico para el componente troncal.
2019	Implementación de la Fase IV ingreso masivo de flota a diésel Euro V con DPF y GNV Euro VI buses articulados y biarticulados.
2020-2022	Implementación de la Fase V ingreso masivo de buses Eléctricos, diésel y GNV Euro VI para los componentes zonal y alimentación.

1.1.1. Fase IV

El año 2019 marca un momento clave en la renovación de la flota de autobuses en Bogotá y ello es así por una razón fundamental y es que ese año inició la implementación de la licitación adjudicada en el 2018.

Esta inició en junio de 2019 y para diciembre de ese año se logró la desvinculación de 791 buses y el ingreso de 945 a la operación; ya para septiembre de 2020, culminó la renovación de las fases I y II (Fase IV) con un ingreso total de 1441 buses nuevos, logrando el sistema troncal quedar con 2.342 buses en su flota.

La incorporación de biarticulados frente a una paulatina desvinculación de vehículos articulados, permitió también aumentar el número de sillas ofertadas, lo cual redundó en una mayor capacidad de transporte de ciudadanos por vehículo.

1.1.2. Una flota más amigable con el ambiente

Es fundamental mencionar la inclusión de nuevas tecnologías a efectos de reducir la emisión de partículas contaminantes, en este sentido, la flota incorporada contó con tecnologías de gas Euro VI (51%) y de Diesel Euro V con filtro de partículas (49%).

Los principales resultados de esta fase son:

- a. En la estructuración del proceso licitatorio se estimó una reducción del 95% de material particulado entre la flota que ingresó y la flota saliente (15.8 Ton de material particulado).
- b. Mejora en la calidad del diésel, se pasó de tener un diésel de 50 ppm de contenido de azufre y una mezcla de 10% de biodiesel a un diésel con un contenido de azufre menor a 10 ppm y una mezcla de 12% de biodiesel.
- c. Reducción del 78% en la concentración de material particulado (PM2.5) y 80% en las concentraciones de Black carbón (Hollín) presente en el aire al interior de los buses y estaciones del Sistema.

1.1.3. Fase V: El componente zonal

La renovación de este componente, en el marco de la fase V, se dio en virtud de sendos procesos licitatorios estructurados y adjudicados en los años 2019 y 2020¹, a partir de los cuales se logra la salida y chatarrización de 3.153 buses con tecnología Pre euro II y el ingreso de 2.257 buses nuevos (772 con tecnología Euro VI Diesel o GNV y 1.485 buses eléctricos). Finalmente, *“La implementación de la flota de la Fase V, el desmonte del SITP provisional y la finalización de la implementación del SITP se surtieron entre 2021 y 2022.*

¹En la respuesta al derecho de petición presentado por el Instituto Distrital de Turismo ante Transmilenio S.A. y cuya respuesta fue remitida el 19 de noviembre de 2024, se menciona que *“El objetivo principal de la estructuración era “Contratar la prestación de servicio de transporte público para sustituir las rutas del esquema SITP Provisional y las rutas alimentadoras que atienden las zonas operacionales de Perdomo, Fontibón y Suba Centro (se incorporaron posteriormente rutas de Usme y San Cristóbal)”*, y se definieron 18 Unidades funcionales. Los procesos de estructuración y adjudicación de las licitaciones se adelantaron entre 2019 y 2020”.

Participación de los vehículos del SITP (troncal y zonal) y del transporte público individual que cuentan con tecnologías limpias (cero o baja emisión):

Vigencia	Flota Total	Transporte con tecnologías limpias	% Flota con tecnologías limpias vinculada a la operación del Sistema
2019	8.210	692	8.43%
2020	9.280	2.623	28.26%
2021	10.193	3.552	34.85%
2022	11.034	4.775	43.28%
2023	10.712	4.903	45.77%
Sep/2024	10.541	4.904	46.52%

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – TRANSMILENIO S.A. (Bases de datos de vinculación de flota – Direcciones técnicas de Buses y BRT con corte a septiembre de 2024)².

A continuación, se exponen algunos de los resultados obtenidos con la implementación de la Fase V:



Se proyectó la reducción de cerca de 94.000 ton de CO₂ (equivalentes a sacar de circulación 57.500 carros particulares en un año, o sembrar 6.300.000 árboles en un año).



Reducción de los niveles de ruido.

Reducción en la generación de residuos sólidos y vertimientos.



Eficiencia energética: Ahorros de energía estimados en 292.850.000 KW/año.

Creación de la Rolita como primer operador público de la ciudad.

Equidad de género: el 60% de los empleos en la rolita son ocupados por mujeres y el 43% por madres cabeza de familia.

IMPORTANTE: Entre el 2012 y el 2022 se logró una reducción cercana al 88% de las emisiones de material particulado del sistema.

²Ibid.

1.1.4. Fase VI

La apuesta principal con esta fase es que el sistema cuente con la flota eléctrica articulada más grande del mundo con al menos 613 buses que operaran en las nuevas troncales y para ello, el 08 de noviembre de 2024 se publicó el proyecto de Pliego de Condiciones del proceso de licitación TMSA-LP-09-2024 correspondiente a la Primera Etapa de Fase VI, que incorpora 269 buses articulados y biarticulados de cero emisiones.

1.1.4.1. Beneficios

De conformidad con lo planteado por Transmilenio S.A., los principales beneficios de la implementación de la fase VI, serán los siguientes:

- a. Aumento de la demanda del componente troncal. Según el modelo de demanda, por mejoras en cobertura, calidad y frecuencias, se espera un aumento de demanda de 15%
- b. Aumento en la capacidad del Sistema. Los 269 buses aumentan 50.300 nuevas plazas. Representa un aumento del 12% de la capacidad del componente troncal.
- c. Cambios en los costos de operación. La operación de vehículos troncales es 37.5% menos que vehículos de tecnología GNV articulados y biarticulados.
- d. Reducción de los tiempos de viaje de los usuarios del componente troncal. Se estima que, por mejora de frecuencias, paradas, nuevas rutas, y capacidad del Sistema, los tiempos de viaje en el componente troncal se reduzcan en promedio 3.2 minutos. Representa reducciones de más de 900 minutos al año por usuario.
- e. Aumento de rutas. El nuevo diseño operacional proyecta 3 rutas adicionales en Soacha. Actualmente se atiende con 5 rutas. Para todo el Sistema, se proyecta un aumento de 10 rutas.

2. CICLORUTAS Y NUEVAS RUTAS DE BICICARRIL

Es fundamental iniciar este aparte informando que corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la actualización del inventario de la infraestructura y en ese marco, con base en información oficial contenida en el Geoportal del IDU (<https://geoportal.idu.hub.arcgis.com/>), se presentan en este documento “los resultados del proceso de actualización de la extensión y el estado de condición de las ciclorrutas de la ciudad de Bogotá D.C. a corte de 31 de diciembre de 2023”.

La red de ciclorrutas involucra lo siguiente:

- a. Pasos de uso exclusivo (bici carriles o ciclorrutas)
- b. Pasos de uso compartido con otros actores viales (Intersecciones, Vías, Espacio Público, etc..).

A continuación, se podrá observar la extensión por tipo de malla y por uso de paso seguro, pero antes, un breve glosario sobre términos asociados a la infraestructura ciclista en Bogotá:

a. Malla vial Urbana

- **Troncal:** Aquella por donde transitan los buses del sistema Transmilenio e incluye las calzadas mixtas asociadas a cada troncal.
- **Arterial:** Son las calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad (Artículo 152 decreto 555 de 2021).
- **Intermedia:** Conformada por calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional (Artículo 152 decreto 555 de 2021).
- **Local:** Conformada por las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento Local. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad (Artículo 152 decreto 555 de 2021).

b. Malla vial Rural: De conformidad con el decreto 190 de 2004, antiguo POT, son vías que comunican los asentamientos humanos entre sí, entre veredas, con la ciudad y la región. En el territorio rural, se definen tres tipos de vías: Principales, Secundarias y corredores de movilidad local rural (CMLR).

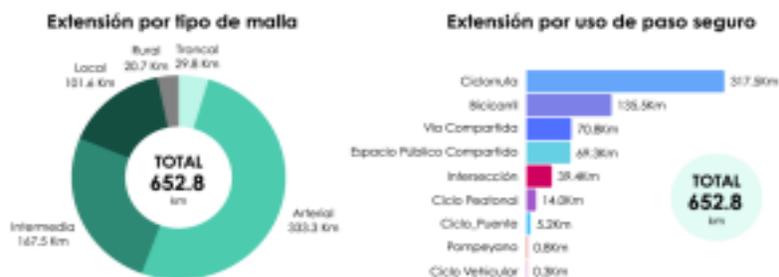
c. Ciclorruta: Calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular o en otros lugares autorizados, debidamente señalizada y delimitada (<https://www.ideca.gov.co/recursos/mapas/cicloruta-bogota-dc>).

d. Bicicarril: Carril exclusivo para el uso de la bicicleta y que hace parte de la calzada en uno de sus costados (https://www.movilidadbogota.gov.co/web/secretara_distrital_de_movilidad_entrega_a_la_ciudadana_el_primer_bicicarril).

e. Vía Compartida: Uso compartido bici usuarios y otras modalidades de transporte (Público o particular).

f. Espacio público compartido: infraestructura urbana diseñada para el uso conjunto de los distintos actores de la movilidad como los andenes con tránsito mixto.

- g. **Intersección:** Cruce entre dos vías y deben estar diseñadas para brindar la máxima seguridad al bicusuario y a los distintos actores de la movilidad.
- h. **Ciclopeatonal:** Espacios compartidos por ciclistas y peatones, se diferencia del espacio público compartido en que este último en ocasiones permite el tránsito de vehículos motorizados.
- i. **Ciclo puente:** Infraestructura elevada para la superación de obstáculos destinada al uso exclusivo del bicusuario.
- j. **Pompeyano:** Paso elevado que permite conectar los lados opuestos de una vía.
- k. **Ciclo vehicular:** Zonas de circulación de bicicletas sin infraestructura segregada y compartiendo espacio con otros vehículos.



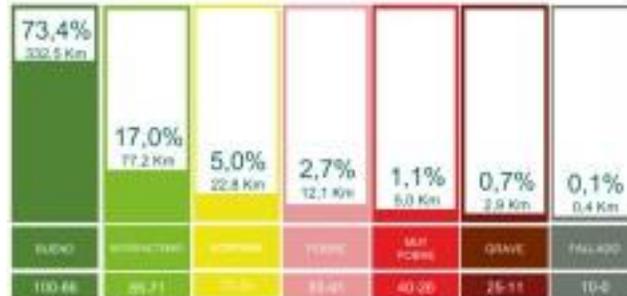
Como se observa en la gráfica, la ciudad cuenta actualmente, de acuerdo con cifras del segundo semestre del 2023 publicadas por el IDU, con 652.8 Km de ciclorruta, lo que la convierte en la ciudad con más kilómetros de este tipo de infraestructura en América Latina, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo.

Con respecto al estado de estos equipamientos³, es importante mencionar que este es en general bueno, alcanzando un porcentaje del 73.4%. También es útil para efectos de los análisis que de esta información se puedan derivar, informar, que, tratándose de uso de paso seguro, el porcentaje mayor con respecto al buen estado de la infraestructura, lo obtienen los bicicarriles con un 77% y finalmente, con respecto a los tipos de malla, el mayor porcentaje es obtenido por la malla vial intermedia en la ciudad.

A continuación, se plasman las mediciones sobre el estado de las ciclorrutas en Bogotá publicadas por el IDU en el boletín denominado “Estadísticas de Extensión y Estado Ciclorrutas 2023–II G”:

³El estado de las ciclorrutas se obtiene a partir de la evaluación superficial del pavimento que la compone, mediante la inspección visual y elaboración de un inventario de daños en función del tipo de superficie de rodadura existente y si presenta o no antecedentes de circulación vehicular, de esta manera se calcula el estado y se obtiene el indicador PCI (Índice de Condición de pavimento), el cual se encuentra estandarizado bajo las normas internacionales ASTM-D-6433 para pavimentos en superficie flexible y rígido, y ASTM-E-2840 para pavimentos en superficie articulada. Estos indicadores se presentan en una escala de clasificación compuesta por siete (7) categorías cuyo valor oscila entre 0 y 100, donde 0 es un pavimento totalmente fallado y 100 un pavimento en buen estado.

Estado General de Ciclorrutas de Bogotá D.C.



ESTADO CICLORRUTAS POR USO DE PASO SEGURO Y TIPO DE MALLA



DESAGREGACIÓN DE ESTADO POR LOCALIDAD

Al revisar el estado de ciclorrutas por localidad nos encontramos con que las localidades que mayor puntaje obtienen en la categoría “Bueno” son los Mártires con un 90.1%, Antonio Nariño con un 87.1%, Bosa con el 86.7%, Santa Fe con un 82.8%, La Candelaria con un 82.5% y Chapinero con un 82%.

Así mismo, es importante mencionar que las localidades que presentan el mayor porcentaje de infraestructura en un nivel “pobre” o “muy pobre” son San Cristóbal, Rafael Uribe, Usaquén y Ciudad Bolívar.

LOCALIDAD	BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total (km)
	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	
Usaquén	32.7	74.3%	5.5	12.7%	1.4	3.2%	2.1	4.7%	0.8	1.9%	1.3	3.0%	0.0	0.0%	43.8
Chapinero	14.6	82.0%	2.0	11.2%	1.1	6.2%	0.0	0.0%	0.1	0.3%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	17.8
Santa Fe	7.9	82.8%	1.6	17.1%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.1%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	9.5
San Cristóbal	3.9	55.8%	1.8	25.4%	0.4	6.1%	0.5	6.9%	0.4	4.1%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	7.0
Usme	3.2	39.1%	1.2	21.8%	0.7	13.2%	0.1	0.9%	0.1	1.8%	0.2	3.4%	0.0	0.0%	5.5
Tunjuelito	11.7	75.2%	2.6	16.5%	0.8	5.1%	0.3	3.3%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	15.5
Bosa	25.8	86.7%	1.6	5.3%	0.8	2.7%	0.7	2.3%	0.8	2.6%	0.1	0.2%	0.0	0.0%	29.8
Kennedy	52.3	74.5%	10.2	14.6%	4.1	5.9%	2.3	3.3%	0.7	1.0%	0.2	0.3%	0.3	0.4%	70.2
Fontibón	19.0	82.3%	3.4	14.7%	0.4	1.8%	0.3	1.2%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	23.2
Engativá	45.3	77.9%	9.3	16.0%	2.5	4.4%	0.5	0.9%	0.5	0.9%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	58.2
Suba	41.2	66.0%	13.6	21.7%	4.7	7.6%	2.4	3.8%	0.3	0.5%	0.1	0.2%	0.1	0.2%	62.5
Barrios Unidos	17.9	68.9%	5.7	22.2%	1.3	5.3%	0.3	1.8%	0.1	0.4%	0.1	0.3%	0.0	0.0%	25.7
Tenopoquillo	26.3	68.2%	8.9	23.2%	2.2	5.7%	1.1	2.8%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	38.5
Los Mártires	6.0	90.1%	0.6	9.2%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.3%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	6.6
Antonio Nariño	3.3	87.1%	0.5	12.9%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	3.7
Puerto Aranda	10.6	64.2%	4.4	26.9%	1.0	6.3%	0.4	2.5%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	16.5
La Candelaria	2.8	82.5%	0.5	14.2%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.1	3.4%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	3.4
Rafael Uribe Uribe	0.8	21.8%	0.6	16.3%	0.4	12.4%	0.4	10.1%	0.8	24.2%	0.5	15.4%	0.0	0.0%	3.6
Ciudad Bolívar	7.3	42.0%	3.0	35.0%	0.8	6.3%	0.6	4.8%	0.2	1.5%	0.3	2.3%	0.0	0.0%	12.1
Total general	332.5	73.4%	77.2	17.8%	22.8	5.8%	12.1	2.7%	5.0	1.1%	3.9	8.7%	0.4	0.1%	452.9

2.1. Proyecciones en el Plan de Desarrollo Distrital

El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”, consagrado en el acuerdo 927 de 2023 constituye la carta fundamental de navegación para el gobierno capitalino durante los próximos 4 años y contempla en su artículo 300 el catálogo de los Proyectos de infraestructura de movilidad, dentro de los cuales se plasman algunos relacionados con la construcción o ampliación de infraestructura ciclista, a saber:

No.	Proyecto	Dirección donde va el proyecto	Estado proyecto
11	Andenes y Ciclorutas Autonorte costado oriental.	Andenes del costado oriental de la autopista norte desde la calle 80 hasta la calle 128 B.	Ejecución obra.
28	Avenida Boyacá (Ak 72) / Av, San José (Ac 170) hasta Av, San Antonio.	El proyecto comprende el corredor de la Avenida Boyacá que se extiende desde la calle 170 hasta la calle 183, con una longitud aproximada de 1.3 Km, con un perfil normativo de 60 metros de ancho corresponde a una vía tipo V-1. Comprende la construcción de dos calzadas centrales y dos calzadas externas cada una con dos carriles, Cicloruta Bidireccional de 2.4 metros de ancho, localizada en un separador central, andenes en ambos costados de la Av. Boyacá.	Ejecución obra.
42	Cicloruta carrera 40 (Av. Pedro León Trabuchy).	Construcción de la ciclorruta y el espacio público para la carrera 40 (av. Pedro león Trabuchy), entre la av. Américas y la calle 26 y la conexión con la ciclorruta existente en el costado norte de la av. Calle 26, ubicado en la localidad de Teusaquillo.	Ejecución obra.
45	Ciclopunte Tibanica.	Av. Terreros entre Carrera 20 y 24. sobre quebrada Tíbanica.	Nuevo.
46	Cicloruta Avenida Boyacá desde Av Villavicencio hasta Av Caracas.	Cicloruta en calzada. Conecta con ciclorutas existentes, Cable aéreo de Ciudad Bolívar, Transmilenio	Nuevo.
47	Cicloruta CL 59C Sur entre TV70D y KR 51 (W-E) (E-W)- Conexión Jorge Gaitán Cortés.	Cicloruta que conecta con tramo de cicloruta por Av. Jorge Gaitán Cortés a construir.	Nuevo.
48	Cicloruta CL 63 entre Av. Caracas y KR 50.	CL 63 entre Av. Caracas y KR 50.	Nuevo.

49	Cicloruta Corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y la calle 13. Tramo 4.	AC 23 (Américas) entre TV 28 a AK 50.	Nuevo.
50	Cicloruta Corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y la calle 13: Tramo 1.	KR 50 entre Autosur y Av. 1 de mayo.	En ejecución.
51	Cicloruta Corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y la calle 13: Tramo 2.	KR 50 entre Av. 1 de mayo y Av. Américas.	Nuevo.
52	Cicloruta Corredor de la carrera 50 entre la autopista sur y la calle 13: Tramo 3.	Tv 42 entre KR 50 y Av. Comuneros.	Nuevo.
53	Cicloruta KR 51 (KR 33) entre CL 68Sur y Av Boyacá (N-S) (S N)- Sobre la Av. Jorge Gaitán Cortés.	Ciclorruta sobre la Av. Jorge Gaitán Cortés que hoy cuenta con doble carril. Incluye brazo por Avenida Boyacá.	Nuevo.
54	Cicloruta KR 70 entre CL 24 y CL 63.	KR 70 entre CL 24 y CL 63.	Nuevo.
57	Corredor ecológico - Canal Córdoba.	Construcción de espacio público, ciclorruta en el corredor ecológico Canal Córdoba desde la calle 129 hasta la calle 170 8 puentes peatonales y 3 bicipuentes.	Ejecución obra.
94	Red peatonal Venecia.	Reconstrucción y Mejoramiento de Espacio Público y ciclorutas en la localidad de Tunjuelito.	En estudios y diseños.

3. CONCLUSIONES



Bogotá es una ciudad que apuesta por la posibilidad de lograr en el año 2050 la carbono neutralidad y en esa visión, la posibilidad de contar con un transporte público de cero o bajas emisiones y contar con más y mejor infraestructura para los bici usuarios, es absolutamente coherente con el objetivo de ciudad contenido en el Plan de desarrollo y según el cual, Bogotá debe ordenar su territorio y avanzar en su acción climática, justicia ambiental e integración regional (Artículo 5 numeral 5.4).

Así mismo, se resalta el programa denominado Movilidad Sostenible, contenido en el artículo 14, numeral 14.4 del Plan de Desarrollo Distrital, donde se determina que este “programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar e integración social y un lugar de encuentro de toda la ciudadanía. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera fluida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI”.

Algunas de las prioridades consagradas en este programa son:

- Reducir las emisiones de GEI
- Fortalecer el transporte público
- Expandir el sistema de bicicletas compartidas y/o públicas
- Promover de la movilidad sostenible y descarbonizada
- Incorporar la bicicleta al Sistema Integrado de Transporte Público · Gestionar nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región · Incorporar esquemas de intermodalidad a través de implementación de cicloparqueaderos en estaciones y portales.
- Fomentar la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte, como la movilidad activa, caminata y bicicleta, y el mejoramiento del espacio público para la movilidad a través de la conservación y construcción de infraestructura adecuada para estos modos de transporte.
- Bogotá es una ciudad en movimiento que se ha transformado a lo largo de los años y en la que, a pesar de las dificultades propias de una metrópoli, se siente la transformación y el tránsito hacia la consolidación de una ciudad inteligente, que respeta y promueve a través de la movilidad sostenible la posibilidad de alcanzar en el año 2050 la carbono neutralidad, tal y como queda recogido en la política pública de acción climática, adoptada por la ciudad en el año 2023.



Bogotá

Destino Turístico Inteligente



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INSTITUTO DISTRITAL DE
TURISMO

