

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO
SUBDIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO
DIRECCIÓN DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO

**MEDIDA DE RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PARA EL PERIODO DE FIN DE
AÑO 2025-2026 Y AJUSTES AL ESQUEMA DE RESTRICCIÓN**

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
STPRI-DTS-001-2025

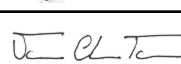
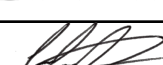
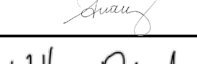
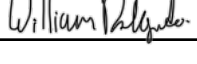
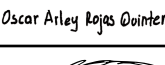
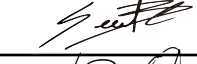
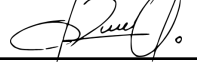
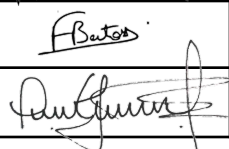
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

DICIEMBRE 2025

Página 1 de 21

MEDIDA DE RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PARA EL PERIODO DE FIN DE AÑO 2025-2026 Y AJUSTES AL ESQUEMA DE RESTRICCIÓN

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE STPRI-DTS-001-2025

Aprobó:	Nicolás Correal	Subsecretario de Política de Movilidad	
Aprobó:	Valentina Acuña García	Directora de Planeación de la Movilidad	
Revisó:	Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda	Subdirectora de Transporte Privado	
Revisó:	Juan Carlos Tovar Rincón	Subdirector de Infraestructura	
Revisó:	Bibiana Rivera	Directora (e) de Dirección de Inteligencia para la Movilidad	
Revisó:	Juan Camilo Rodríguez Cárdenas	Director de Ingeniería de Tránsito	
Elaboró:	Jorge Luis Pérez Reyes	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	Juan Camilo Posada Durango	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	William Eduardo Delgado Riascos	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	Oscar Arley Rojas Quintero	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	Jaime Ricardo Cruz Benavides	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró:	Sebastian Celeita Buitrago	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	
Elaboró:	Andrés Alfonso Rincón Guerrero	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	
Elaboró:	Martha Helena Silva	Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	
Elaboró:	Fanny Bertossi	Subsecretaría de Política de Movilidad	
Elaboró:	Omar G Fonseca Parra	Dirección de ingeniería de tránsito	

BOGOTÁ D.C., DICIEMBRE 2025

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	4
2. MOVILIDAD DURANTE EL FIN DE AÑO	5
2.1. Dinámicas de movilidad el fin de año	5
2.1.1. Volúmenes vehiculares en accesos y salidas	5
2.1.2. Variación de velocidades	9
2.2. Contexto de afectaciones a la capacidad de malla vial en diciembre 2025	12
2.2.1. Obras en ejecución en Bogotá	12
2.2.2. Planes de manejo de tránsito en Bogotá	16
2.3. Externalidades del transporte particular	18
2.4. Esquema de restricción de circulación en el periodo de fin de año	19
2.5. Medidas complementarias para garantizar la movilidad	19
2.5.1. Monitoreo	20
2.5.1.1. Volúmenes vehiculares y velocidades	20
2.5.1.2. Siniestros	20
2.5.2. Permisos de Pico y Placa Solidario adquiridos	20
2.5.3. Estrategias de gestión, control y pedagogía	20
3. CONCLUSIONES	21

1. INTRODUCCIÓN

En Bogotá, el parque automotor de vehículos privados ha venido creciendo de forma sostenida, llegando a 1.997.349 autos registrados en la ciudad con corte a julio de 2025 (Registro Distrital Automotor). Los viajes en auto representan el 14% del total de viajes de más de 15 minutos en un día hábil (Encuesta de Movilidad 2023), con más de 1,69 millones de viajes en auto diariamente, contribuyendo a la generación de externalidades negativas en la ciudad como lo son la congestión vehicular, la siniestralidad vial, la contaminación ambiental y el deterioro de la malla vial.

En este contexto, las medidas de Gestión de la Demanda son estrategias que buscan optimizar el uso de la infraestructura vial, que es un recurso limitado, al promover el uso de modos sostenibles y eficientes como el transporte público, la caminata o la bicicleta e incentivar un uso eficiente de los vehículos particulares. El Pico y Placa es un esquema de gestión de la demanda que busca organizar la circulación de los vehículos particulares en Bogotá y mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso. Por su lado, el Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEAARV) “Pico y Placa Solidario” implementado a partir de 2020 por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, permite a los usuarios de vehículos particulares adquirir este permiso para circular en horario de restricción, a cambio de un pago voluntario de compensación de externalidades negativas, dirigido en un 100% a financiar el Sistema Integrado de Transporte Público a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

Este documento técnico analiza ajustes al esquema de Gestión de la Demanda, para promover una movilidad eficiente y sostenible en Bogotá y mejorar las condiciones de circulación en la ciudad.

El periodo de fin de año y fiesta de reyes es una época que presenta dinámicas de movilidad atípicas en Bogotá, lo que genera un desafío adicional para la movilidad, especialmente en el contexto de las obras de infraestructura que están en ejecución en distintos sectores y vías principales de la ciudad. La necesidad de garantizar una movilidad eficiente para los ciudadanos requiere de un monitoreo constante y de estrategias de gestión que permitan equilibrar la restricción del tráfico con las necesidades atípicas de desplazamiento relacionadas con motivos sociales y comerciales, así como las modificaciones en las dinámicas laborales y de estudio, como las semanas de receso. Dado el comportamiento de la movilidad en 2025, y el gran número de los frentes de obras en la ciudad, este documento analiza la oportunidad de levantar la restricción de pico y placa los días veintiséis (26) de diciembre de 2025 y dos (02) de enero de 2026, y mantener la restricción de pico y placa desde el lunes veintinueve (29) de diciembre de 2025 hasta el miércoles treinta y uno (31) de diciembre de 2025, y desde el lunes

cinco (05) de enero de 2026 hasta el viernes nueve (09) de enero de 2026. El documento técnico presenta un análisis de las condiciones de movilidad durante el fin de año, el contexto de ejecución de obras, y las externalidades del transporte particular en términos de impacto ambiental. Finalmente, se presentan las estrategias planteadas para garantizar una movilidad eficiente y segura durante el periodo de festividades.

En particular, este documento evalúa y justifica la viabilidad de los ajustes propuestos a la medida de restricción con base en factores relacionados con las dinámicas de movilidad de la ciudad y se pone a disposición de la ciudadanía con el fin de presentar los análisis técnicos y consideraciones jurídicas que sustentan la adopción de la medida.

2. MOVILIDAD DURANTE EL FIN DE AÑO

En el contexto de las necesidades y dinámicas atípicas de movilidad de diciembre, la Administración ha implementado desde el 2012 un levantamiento de la medida de restricción a la circulación conocida como “Pico y Placa” en la última semana de diciembre y la primera semana de enero. Este levantamiento se confirmó en el Decreto 003 de 2023, el cual define que la restricción *“no aplicará desde el día hábil siguiente al veinticinco (25) de diciembre de cada año, hasta el viernes hábil antes del descanso ordenado por la Ley 51 de 1983 para la festividad correspondiente al día de los Reyes Magos del año siguiente”* (Artículo 1, Parágrafo 2). Sin embargo, en 2022, 2023 y 2024, debido al contexto de ejecución de obras y las afectaciones a la movilidad que estas generan, como parte de las medidas definidas para mitigar la congestión en la ciudad, la Administración Distrital definió mantener la restricción de Pico y Placa en estas semanas (Decreto 586 de 2022 y Decreto 617 de 2023).

A continuación, se presentan los análisis de dinámicas de movilidad en el periodo de fin de año, el análisis de obras en ejecución que afectan la disponibilidad de malla vial generando afectaciones a la movilidad así como los Planes de Manejo de Tráfico de gran impacto que se ejecutan en la ciudad, los cuales soportan la propuesta de mantener el esquema de restricción vehicular para el periodo de fin de año, junto con medidas de monitoreo y gestión en vía.

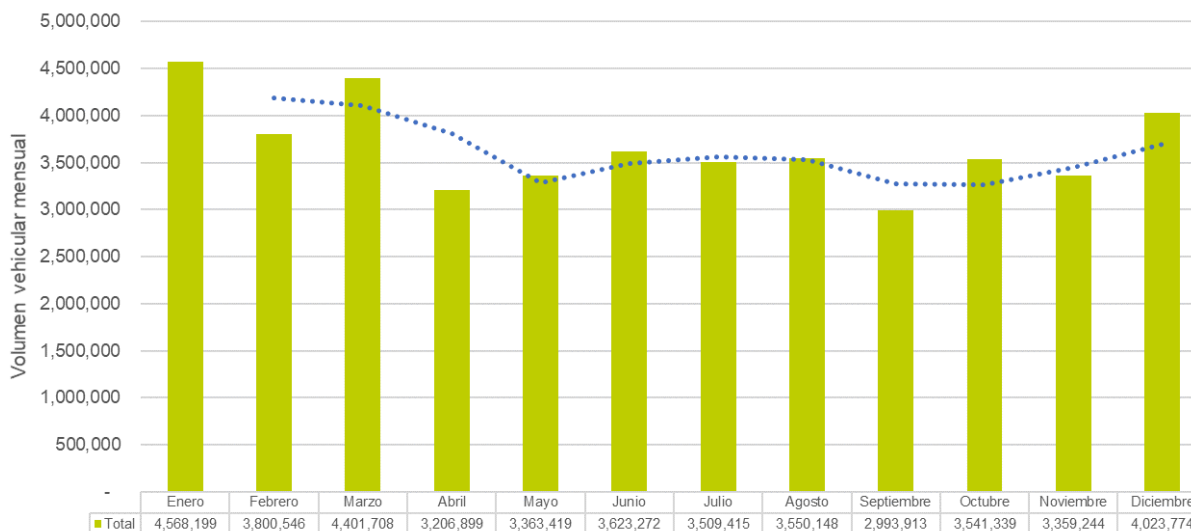
2.1. Dinámicas de movilidad el fin de año

2.1.1. Volúmenes vehiculares en accesos y salidas

Durante el fin de año se presentan incrementos en los volúmenes vehiculares que ingresan y salen de Bogotá. El Registro de tráfico de vehículos que circulan en los peajes ubicados en las

vías de acceso a Bogotá, publicado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), muestra el siguiente comportamiento para 2024.

Figura 1. Flujos vehiculares mensuales en peajes en vías de acceso a Bogotá



Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por la ANI. Peajes: Andes, Boquerón I, Boquerón II, Chinauta, Chusacá, Los Patios, Naranjal, Río Bogotá, Siberia y Sopó.

De acuerdo con los registros, los peajes reportaron en diciembre un volumen mensual de 4.023.774 vehículos mixtos, lo que representa un incremento del 20% frente a noviembre (3.359.244) y del 14% respecto a octubre (3.541.339). Por su parte, enero se consolida como el mes de mayor volumen vehicular con 4.568.199 registros. Este comportamiento es atribuible a los desplazamientos propios de los periodos vacacionales de fin y comienzo de año.

Con base en los aforos realizados en las nueve estaciones de monitoreo de los accesos de Bogotá, se estima que entre el 27 de diciembre de 2024 y el 6 de enero de 2025 (Puente de Reyes), ingresaron 1,7 millones de vehículos mixtos y salieron otros 1,7 millones de vehículos.

Tabla 1. Vehículos mixtos aforados durante el periodo de fin de año 2024 e inicio de año 2025

Fecha	Entradas [veh mixtos/día]	Salidas [veh mixtos/día]
27/12/2024	173.173	167.018
28/12/2024	179.999	198.881
29/12/2024	151.773	169.251
30/12/2024	155.107	175.998
31/12/2024	117.734	161.212
1/01/2025	119.511	102.569
2/01/2025	152.430	133.210
3/01/2025	148.042	154.881
4/01/2025	158.962	171.729
5/01/2025	156.585	133.931
6/01/2025	154.410	101.506

Fuente: Elaboración propia a partir de estudios del contrato de monitoreo de la SDM.

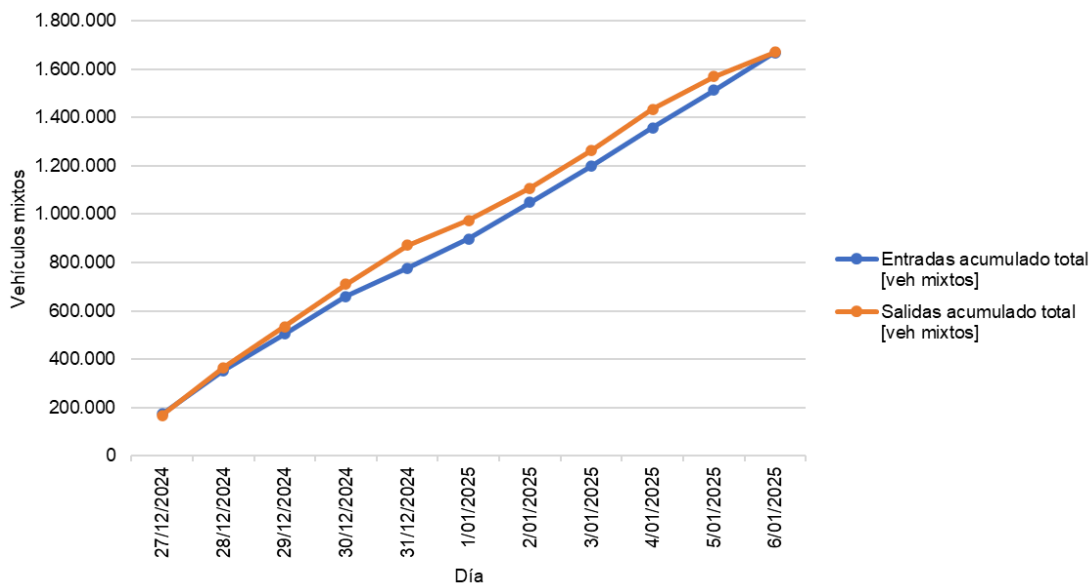
Tabla 2. Vehículos mixtos acumulados aforados durante el periodo de fin de año 2024 e inicio de año 2025

Fecha	Entradas acumulado total [veh mixtos]	Salidas acumulado total [veh mixtos]
27/12/2024	173.173	167.018
28/12/2024	353.172	365.899
29/12/2024	504.945	535.150
30/12/2024	660.052	711.148
31/12/2024	777.786	872.360
1/01/2025	897.297	974.929
2/01/2025	1.049.727	1.108.139
3/01/2025	1.197.769	1.263.020
4/01/2025	1.356.731	1.434.749
5/01/2025	1.513.316	1.568.680
6/01/2025	1.667.726	1.670.186

Fuente: Elaboración propia a partir de estudios del contrato de monitoreo de la SDM.

La Figura 2 presenta el acumulado de viajes de entrada y salida durante este periodo. Aunque se observan pequeñas diferencias en los flujos entre el 31 de diciembre y el 5 de enero, el balance total de movimientos en ambos sentidos arroja cifras similares.

Figura 2. Flujos vehiculares acumulados de ingreso y salida de Bogotá entre el 27 de diciembre de 2024 y el 6 de enero de 2025



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

Nota: Conteos de vehículos mixtos motorizados en las nueve estaciones de conteo de acceso y salida de la ciudad entre el 27 de diciembre de 2024 y el 6 de enero de 2025.

Es pertinente señalar que, para las vigencias 2025 y 2026, la configuración particular del calendario genera que los días 26 de diciembre de 2025 y 2 de enero de 2026 correspondan a viernes inmediatamente posteriores a días festivos, como son el 25 de diciembre y el 1 de enero, respectivamente. En estos casos, es importante considerar que:

- La evidencia de años anteriores muestra que los viajes de salida y entrada de la ciudad siguiendo las festividades incrementan, correspondiente, entre otros, a los desplazamientos de hogares después de las celebraciones de Navidad y Fin de Año. De acuerdo con la Tabla 1, entre el día festivo 1 de enero y el siguiente día 2 de enero de 2025, las salidas y entradas de la ciudad incrementaron 15%.
- Por otro lado, estos viernes funcionarán operativamente como días de transición entre un jueves festivo y un fin de semana atípico, por lo que las empresas y entidades suelen mantener jornadas especiales, operando con menor ocupación o concediendo permisos y recesos administrativos o días de teletrabajo, reduciendo los flujos asociados a actividades laborales o académicas en estas jornadas especiales.

En este contexto, la restricción de circulación en dichas fechas tendría un impacto limitado en términos de gestión de la demanda de transporte, al tiempo que podría generar afectaciones más importantes para los hogares que realizan salidas o retornos escalonados después de las festividades.

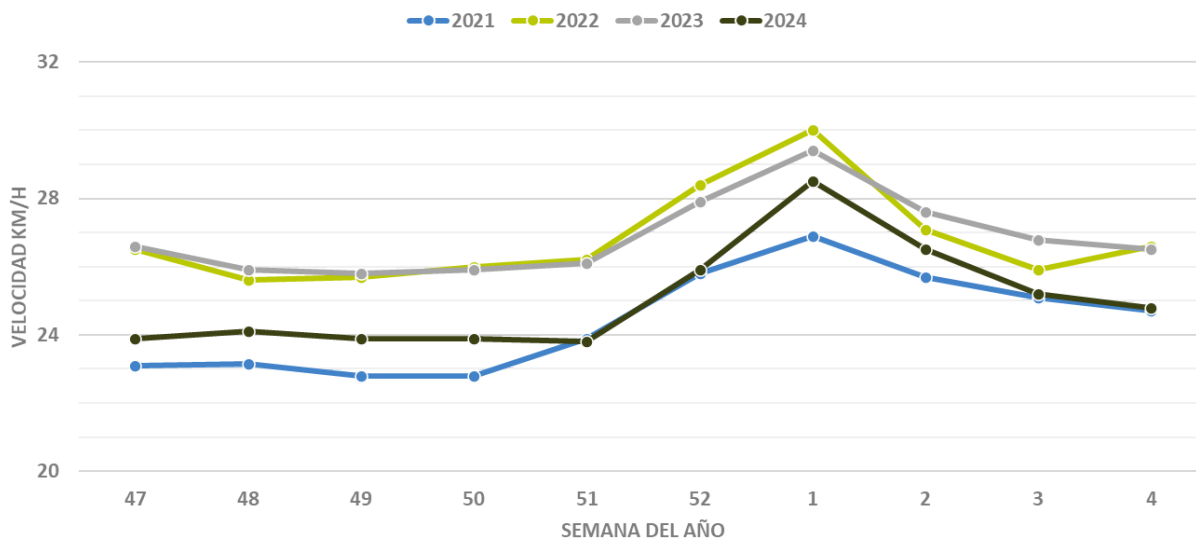
2.1.2.Variación de velocidades

El esquema de 'Pico y Placa' restringe la circulación de vehículos particulares en días hábiles de 6:00 a.m. a 9:00 p.m. Históricamente, esta medida se levantaba entre la última semana de diciembre y la primera de enero por la temporada vacacional. Si bien en el periodo 2021-2022 se aplicó dicha suspensión, en las temporadas 2022-2023, 2023-2024 y 2024-2025 la medida se mantuvo vigente para mitigar el impacto del alto volumen de obras de infraestructura del Distrito.

Con el fin de evaluar la movilidad en este contexto, se realizó un análisis comparativo de las velocidades del componente Zonal del SITP (que opera en tráfico mixto). El estudio abarcó los días hábiles en el horario de restricción (6:00 a.m. - 9:00 p.m.), cubriendo desde la semana 47 de cada año hasta la semana 5 del año siguiente.

El análisis abordó dos enfoques: primero, la comparación de velocidades promedio semanales por periodo (ver Figura 3); y segundo, el comportamiento de la velocidad antes, durante y después de las semanas críticas (con o sin levantamiento de la medida). Los resultados evidencian variaciones de velocidad atribuidas a las dinámicas propias de la temporada de fin de año, con mejoras más marcadas en los años en los que se mantuvo la restricción de circulación.

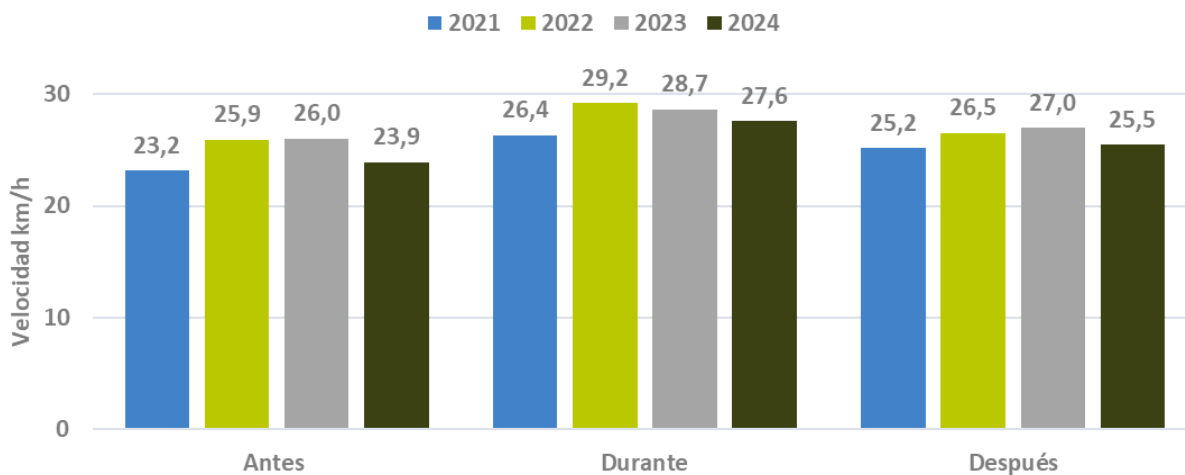
Figura 3. Velocidad (km/h) por semana y periodo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del componente Zonal del SITP (Transmilenio SA).

Nota: La medida del Pico y Placa fue suspendida a finales (última semana de diciembre y primera semana de enero) del año 2021 (línea azul), mientras que se mantuvo a finales del año 2022, 2023 y 2024

Figura 4. Velocidad (km/h) antes, durante y después de la última y primera semana del año por periodo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del componente Zonal del SITP (Transmilenio SA)

Nota: La medida del Pico y Placa fue suspendida a finales (última semana de diciembre y primera semana de enero) del año 2021, mientras que se mantuvo a finales del año 2022, 2023 y 2024.

Los cuatro años muestran tendencias similares, con aumentos de velocidad en las semanas de fin de año (“durante”). Sin embargo, en los periodos donde no se levantó la medida de restricción a la circulación (2022, 2023 y 2024), se destaca un incremento importante en la velocidad durante el cambio de año respecto al bloque de las semanas 47 a 52.

En 2021 la velocidad creció un 14% entre las semanas antes y durante el periodo de fin de año (pasando de 23,2 km/h a 26,4 km/h), y en los años con restricción continua los aumentos fueron del 13% en 2022 (25,9 a 29,2 km/h), 10% en 2023 (26,0 a 28,7 km/h) y 15% en 2024 (23,9 a 27,6 km/h), tal como se aprecia en la Figura 4. Se destaca en particular que en 2024, a pesar de que la velocidad en general fue menor comparado con los años anteriores, debido a la magnitud de las obras en la ciudad como por ejemplo el inicio de la construcción del viaducto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, el no levantamiento de la restricción contribuyó a lograr el mayor incremento en velocidad, evidenciando una mitigación de la congestión en la ciudad.

La siguiente tabla expone las variaciones interanuales entre 2021 y 2024. Allí se evidencia que, independientemente del repunte final, las velocidades promedio han venido disminuyendo año tras año, especialmente en las semanas previas al cierre de diciembre, asociado a las afectaciones a la capacidad de la malla vial por la ejecución de grandes obras de infraestructura en la ciudad.

Tabla 3. Velocidad (km/h) y variación (%) antes, durante y después de la última y primera semana del año por periodo

Periodo	Velocidad (km/h)				Variación respecto año anterior		
	2021	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Antes	23,2	25,9	26,0	23,9	12%	0%	-8%
Durante	26,4	29,2	28,7	27,6	11%	-2%	-4%
Después	25,2	26,5	27,0	25,5	5%	2%	-5%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del componente Zonal del SITP (Transmilenio SA).

2.2. Contexto de afectaciones a la capacidad de malla vial en diciembre 2025

De acuerdo con la visión planteada en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente “Bogotá Verdece 2022-2035, adoptado mediante Decreto 555 de 2021, y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023-2025, adoptado mediante 497 de 2023, Bogotá están en un proceso de transformación urbana, para consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, alrededor de un sistema multimodal de transporte público, una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, y una gestión eficiente e inteligente de su movilidad.

En este contexto, la ciudad está avanzando en la construcción de grandes proyectos de infraestructura, logrando importantes avances en 2025. Se destaca por ejemplo que la Línea 1 del Metro de Bogotá llegó al 67,17% de avance en octubre de 2025, y el proyecto de la troncal Avenida 68 llegó al 71,73%¹. Sin embargo, durante su fase de ejecución, estos proyectos generan retos para la movilidad, como se presenta a continuación.

Como se evidencia en el capítulo anterior, el no levantamiento de la restricción ha contribuido a mejorar las condiciones de movilidad, aún en un contexto de reducción de la capacidad de la malla vial asociada a la ejecución de obras, especialmente en 2024. En este contexto, a continuación, se presenta el reporte de avance de ejecución de obras para noviembre de 2025.

2.2.1. Obras en ejecución en Bogotá

Se resaltan las principales obras de infraestructura vial y de transporte de la ciudad en ejecución. De acuerdo con la información remitida por el Instituto de Desarrollo Urbano², actualmente se encuentran en ejecución 32 contratos de obras de construcción y 26 contratos de obras de conservación cada uno con diferentes frentes de obras, los cuales se suman a los frentes de obras de la Línea 1 del Metro:

¹ Información de la Empresa Metro de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU , con corte al 31 de octubre y el 20 de octubre de 2025 respectivamente, reportada por la Alcaldía Mayor:

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/linea-1-del-metro-de-bogota-llego-6717-de-avance-en-octubre-2025->
<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/alcalde-galan-habilito-el-puente-curvo-de-la-avenida-68-con-calle-26>

² Información suministrada por la Dirección Técnica de Construcciones del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Tabla 4. Contratos de obra en ejecución a noviembre de 2025 - IDU

No.	Obra	Contrato
Contratos de obra de construcción		
1	AV. NOVENA - 170-193	IDU-1551-2017 (Mixto)
2	AV. RINCÓN E INTERSECCIÓN DE LA AV. RINCON X AV. BOYACÁ	IDU-1550-2018
3	ZONAS INDUSTRIALES MONTEVIDEO Y PTE ARANDA G1	IDU-1760-2021
4	ZONAS INDUSTRIALES MONTEVIDEO Y PTE ARANDA G2	IDU-1752-2021 (Suspendido)
5	PUENTE VEHICULAR DE LA AV. SIRENA 153 X AUTONORTE	IDU-1737-2021
6	ANDENES AUTOPISTA NORTE	IDU-1640-2019 (Mixto)
7	CANAL CÓRDOBA ENTRE CALLE 129 Y CALLE 170	IDU-1650-2019 (Mixto)
8	CENTRO FUNDACIONAL USAQUEN	IDU-1720-2021
9	AV. MUTIS ENTRE CR 114 Y CR 122	IDU-1397-2017 (Mixto)
10	ZONAS INDUSTRIALES. MONTEVIDEO Y PTE ARANDA G3	IDU-1839-2021 (Suspendido)
11	ZONAS INDUSTRIALES MONTEVIDEO Y PTE ARANDA G4	IDU-1847-2021
12	AVENIDA BOYACÁ ENTRE CALLE 170 Y CALLE 183	IDU-1777-2021
13	REFORZAMIENTO DE PUENTES GP 1	IDU-1825-2021
14	REFORZAMIENTO DE PUENTES GP 2	IDU-1826-2021
15	AV. LA SIRENA. CLL 153 CALZADA NORTE	IDU-1810-2021
16	CALLES COMERCIALES - ENGATIVA - FASE 2	IDU-517-2022
17	INTERSECCIÓN NQS POR AV. BOSA	IDU-1013-2022
18	CALLE 54 SUR	IDU-1668-2022
19	PUENTE VEHICULAR SAN AGUSTÍN	IDU-1167-2023
20	HOYA DEL RAMO	IDU-1705-2022
21	REFORZAMIENTO PUENTE CLL 174	IDU-1335-2023
22	REFORZAMIENTO DEL PUENTE DE LA CALLE 80 X NQS	IDU-1199-2023 (Suspendido)
23	PUENTE PEATONAL AV BOYACÁ POR CALLE 80	IDU-1807-2021 (Mixto)
24	AVENIDA FRANCISCO MIRANDA (CL. 45) DESDE LA CRA. 5 HASTA LA CRA. 7	IDU-1771-2023
25	TERMINACIÓN CONEXIONES TRANSVERSALES	IDU-1767-2023
26	CICLOPUENTE AV. BOYACÁ POR CANAL SALITRE	IDU-1776-2023
27	AV. GUAYACANES GP 2	IDU-1540-2018
28	AV. GUAYACANES GP 3	IDU-1539-2018
29	TERMINACIÓN ACERAS DE LA CALLE 92 Y 94	IDU-2400-2024
30	ANDENES DEL PARQUE GILMA JIMÉNEZ	IDU-2424-2025
31	TERMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO - BARRIOS UNIDOS Y ENGATIVÁ	IDU-2404-2024
32	AV. MUTIS (TRAMO 5)	IDU-2412-2024
Contratos de obra de conservación		
1	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO- GP 1	IDU-345-2020
2	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO- GP 2	IDU-346-2020
3	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 3	IDU-347-2020
4	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 4	IDU-348-2020
5	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO- GP 5	IDU-349-2020
6	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 6	IDU-350-2020
7	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 7	IDU-351-2020
8	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 8	IDU-352-2020

9	AV. 68 ALIMENTADORA LINEA METRO - GP 9	IDU-353-2020
10	AV. CIUDAD DE CALI ALIMENTADORA LINEA METRO GP 1	IDU-1646-2020
11	AV. CIUDAD DE CALI ALIMENTADORA LINEA METRO GP 2	IDU-1647-2020
12	AV. CIUDAD DE CALI ALIMENTADORA LINEA METRO GP 3	IDU-1653-2020
13	AV. CIUDAD DE CALI ALIMENTADORA LINEA METRO GP 4	IDU-1670-2020
14	TRONCAL CALLE 13 LOTE 1- INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE PUENTE ARANDA	IDU-1456-2023
15	TRONCAL CALLE 13 LOTE 2 - CONEXIÓN CON INTERSECCIÓN PUENTE ARANDA HASTA CONEXIÓN CON INTERSECCIÓN AV. BOYACÁ	IDU-1450-2023
16	CORREDOR CARRERA 7 DESDE LA CALLE 99 HASTA LA CALLE 127 (INCLUYENDO LA INTERSECCIÓN) - TRAMO 3 (LOTE 3-1)	IDU-1739-2023
17	CORREDOR CARRERA 7 DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 183 (NO INCLUYE LA INTERSECCIÓN) - TRAMO 4 (LOTE 3-2)	IDU-1727-2023
18	CORREDOR CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200 Y CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL - TRAMO 5 (LOTE 3-3)	IDU-1740-2023
19	PATIO LA REFORMA	IDU-1712-2020
20	TM CARACAS TRAMO 1	IDU-1601-2019
21	MEJORAS GEOMETRICAS Y PUENTES PEATONALES AUTO NORTE	IDU-1646-2019
22	CICLOPARQUEDERO SUBA	IDU-1641-2022
23	ESTACIONES TM (OCHO ESTACIONES) - GRUPO 4	IDU-1848-2021
24	TRANSMICABLE SAN CRISTOBAL	IDU-1319-2023
25	AMPLIACION DE ESTACIONES GRUPO 5	IDU-1765-2023
26	PATIO ZONAL GACO	IDU-1763-2023

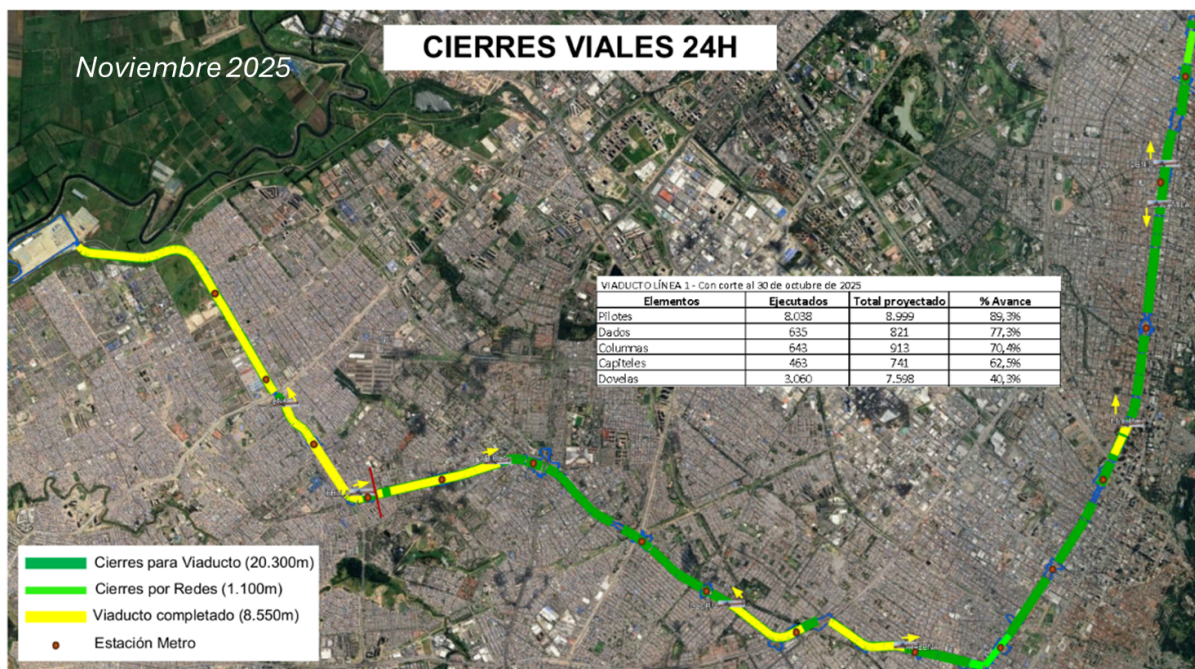
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

La ejecución de estas obras implica una notable reducción de la capacidad vial en diversos corredores mientras se culminan.

Adicionalmente, destaca la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá, la cual impacta significativamente la disponibilidad de la malla vial y la movilidad urbana. Como se evidencia en las figuras, existe un aumento drástico superior al 470% en los cierres de alto impacto (24 horas) comparado con el 2023, y 48% comparado con 2024: pasando de 3,75 km en 2023 a más de 14 km en 2024, alcanzando los 21,4 km en la actualidad.

Figura 5. Trazado de los cierres viales de alto impacto (24 horas) para la ejecución de la Línea 1 del Metro de Bogotá en 2023, 2024 y 2025





Fuente: Empresa Metro de Bogotá, noviembre 2025.

2.2.2. Planes de manejo de tránsito en Bogotá

Previo al inicio de cualquier obra, la Secretaría Distrital de Movilidad autoriza los Planes de Manejo de Tránsito (PMT). Esta herramienta técnica define las estrategias y acciones necesarias para mitigar el impacto en la movilidad habitual, priorizando siempre la seguridad vial de los usuarios y del personal en obra. La implementación de estos planes implica cierres viales (parciales o totales), desvíos y señalización transitoria. Los PMT se clasifican según su origen (obra o evento) y se categorizan en función de su impacto y complejidad (alto, medio o bajo).

La Tabla 5 detalla los PMT de alto impacto aprobados mensualmente durante este año, entre los cuales se destacan proyectos de infraestructura estructurante del transporte como la Avenida Carrera 68, la Avenida Ciudad de Cali, la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Tabla 5. PMT aprobados por mes en 2025

AÑO	MES	PMT Alto impacto aprobados
2025	Enero	962
	Febrero	1.081
	Marzo	1.297
	Abril	1.264
	Mayo	1.173
	Junio	948
	Julio	1.147
	Agosto	1.234
	Septiembre	1.225
	Octubre	1.307
	Total	11.638

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito.

De acuerdo con cifras de la Subdirección de Manejo de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad, en particular respecto a las obras del Metro, al cierre de 2024 se registraban 1.055 PMT vigentes, afectando 212 kilómetros de vías. En lo corrido de 2025, la cifra se sitúa en 940 PMT vigentes, correspondientes a 209 kilómetros de cierres, presentando magnitudes similares a las del año anterior.

En el contexto de obras de alto impacto asociadas a la Línea 1 del Metro de Bogotá en 2025, se destaca el avance de la construcción del viaducto del Metro sobre la Avenida Caracas y la Avenida Primero de Mayo, las cuales han generado cierres viales sobre estos corredores.

Tabla 6. PMT de Línea 1 del Metro atendidos por mes en 2023, 2024 y 2025

MES	Número de PMT de Metro atendidos		
	2023	2024	2025
Enero	125	214	334
Febrero	124	151	317
Marzo	134	292	262
Abril	99	242	372

Mayo	100	331	261
Junio	60	393	293
Julio	151	283	296
Agosto	193	374	270
Septiembre	88	263	290
Octubre	246	359	372
Noviembre	183	219	
Diciembre	114	374	
TOTAL	1.617	3.495	3.067

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

Para lo corrido del año 2025 se han atendido 3.067 PMT de Metro, representando un incremento del 6% comparado con el total de PMT de Metro para el mismo periodo de 2024 (corte 31-oct).

2.3. Externalidades del transporte particular

Más allá de la congestión vehicular, la circulación irrestricta de vehículos particulares en Bogotá exacerba externalidades negativas críticas, como la siniestralidad vial y, fundamentalmente, el deterioro de la calidad del aire. Se ha identificado que suspender la medida de 'Pico y Placa' no solo incrementa el número de vehículos en vía, sino que altera los ciclos de conducción, favoreciendo patrones ineficientes. Esto se traduce en un aumento significativo de los tiempos de operación en ralentí (motor encendido sin movimiento) y en la circulación bajo condiciones de tráfico mixto denso. Como consecuencia, se genera una mayor quema de combustible por kilómetro recorrido y un incremento proporcional en la emisión de precursores químicos y material particulado.

Las emisiones contaminantes dependen de tres factores: las características del vehículo, el tipo de combustible y el uso (factor de actividad). Dado que la tecnología vehicular y el combustible permanecen constantes en este periodo, el impacto ambiental queda determinado exclusivamente por el factor de actividad. En consecuencia, al levantar la restricción, se proyecta un incremento en los kilómetros totales recorridos en la ciudad,

resultando inevitablemente en mayores niveles de emisión.

2.4. Esquema de restricción de circulación en el periodo de fin de año

En este contexto, dada la alta saturación y obstrucción de vías originadas por el alto número de obras y de Planes de Manejo de Tránsito de alto impacto en el Distrito Capital, y en la continuidad de las medidas tomadas de 2023 y 2024 para mejorar las condiciones de circulación en el periodo de fin de año, se requiere que se tomen medidas de tránsito encaminadas a mitigar la congestión vehicular y disminuir los tiempos de recorrido. Con lo cual, y reconociendo la configuración particular del calendario en las vigencias 2025 y 2026, la Secretaría Distrital de Movilidad propone levantar la restricción de pico y placa los días veintiséis (26) de diciembre de 2025 y dos (02) de enero de 2026.

El esquema que se levanta durante los días los días veintiséis (26) de diciembre de 2025 y dos (02) de enero de 2026, consiste en la restricción de circulación de los vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. desde las 6:00 y hasta las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana según el último dígito de la placa, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Decreto Único del Sector Movilidad.

- Vehículos sujetos a la restricción: vehículos automotores de servicio particular que no se encuentren dentro de las excepciones establecidas por el artículo 230 del Decreto Único Sectorial del Sector Movilidad
- Límites del área geográfica de aplicación: perímetro urbano de la ciudad
- Horario de aplicación: de las 06:00 horas a las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana
- Agrupación de dígitos:
 - En los días pares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 1, 2, 3, 4 y 5
 - En los días impares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 6, 7, 8, 9 y 0.

2.5. Medidas complementarias para garantizar la movilidad

Para asegurar condiciones de movilidad eficientes durante los meses de diciembre y enero, es fundamental articular estrategias de gestión y control del tráfico con medidas de gestión de la demanda, como el Pico y Placa. A continuación, se detallan las acciones y consideraciones a implementar, complementarias al mantenimiento de la restricción de circulación de Pico y Placa, para promover condiciones adecuadas de circulación en la ciudad, y garantizar la movilidad de los ciudadanos en el periodo atípico de fin de año donde la demanda de viajes por motivos sociales y comerciales incrementa.

2.5.1. Monitoreo

Durante la temporada de fin de año se evaluará la operación de los corredores viales, con el objetivo de analizar el impacto de mantener la restricción vehicular simultáneamente con el avance de las grandes obras de infraestructura de la ciudad.

Las actividades para asegurar la implementación de estas medidas y el monitoreo de su efectividad son:

2.5.1.1. Volúmenes vehiculares y velocidades

El control de estas variables se llevará a cabo mediante monitoreo en vía y el uso del *Connected Citizens Program* (alianza entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Waze). Esto permite acceder a datos procesados como velocidades promedio, tiempos de viaje, alertas de incidentes y niveles de congestión.

2.5.1.2. Siniestros

Se realizará el seguimiento a la siniestralidad vial a través de los reportes del Sistema Integrado de Gestión de Accidentalidad y Tránsito (SIGAT) de la Secretaría Distrital de Movilidad, sistema que consolida los eventos registrados en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT).

2.5.2. Permisos de Pico y Placa Solidario adquiridos

Para facilitar el uso del vehículo particular cuando la ciudadanía lo requiera, se mantendrá habilitado el Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular ('Pico y Placa Solidario'). El monitoreo de los permisos adquiridos se efectuará a través de los reportes de la plataforma oficial.

2.5.3. Estrategias de gestión, control y pedagogía

Complementario a las medidas de gestión de la demanda, la Secretaría Distrital de Movilidad implementa medidas de control y gestión en vía para mejorar la seguridad vial y los flujos vehiculares. Para ello, se fortaleció el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, con el ingreso de 141 unidades operativas adicionales que reforzarán la gestión del tráfico y los controles en

puntos críticos de la ciudad, llegando a un total de 577 agentes. Con este fortalecimiento, la Secretaría Distrital de Movilidad mejora su capacidad de gestión en las horas y zonas de mayor demanda, garantizando el cumplimiento de la normatividad vigente, reduciendo riesgos y optimizando el flujo vehicular, para optimizar las condiciones de movilidad, especialmente dadas sus características especiales en el periodo de fin de año.

3. CONCLUSIONES

La ejecución de obras seguirá durante los próximos años. En particular, los cierres viales de alto impacto (24 horas) para la Línea 1 del Metro de Bogotá han mostrado un aumento superior al 470% entre 2023 y 2025, pasando de 3,75 km en 2023 a más de 14 km en 2024, y alcanzando los 21,4 km en la actualidad (2025). Estas obras de infraestructura en la ciudad tienen un impacto directo en la capacidad de la malla vial, generando congestión vehicular, afectando la capacidad de circulación en corredores principales y provocando desvíos. En este contexto, las medidas de gestión de la demanda, complementarias a la gestión y control de tráfico para agilizar los flujos de circulación y reducir la siniestralidad, son instrumentos para organizar los flujos de circulación y mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Mantenimiento de restricción durante fin de año 2025 e inicio de año 2026

Dada la evidencia y el contexto de obras, se recomienda mantener la restricción de pico y placa desde el lunes veintinueve (29) de diciembre de 2025 hasta el miércoles treinta y uno (31) de diciembre de 2025, y desde el lunes cinco (05) de enero de 2026 hasta el viernes nueve (09) de enero de 2026. Esta medida se justifica, ya que mantener la restricción en periodos decembrinos anteriores (2022, 2023 y 2024) ha demostrado ser eficiente en el aumento de las velocidades promedio de recorrido, evidenciando una mitigación de la congestión y mejores condiciones de movilidad. Asimismo, se propone levantar restricción vehicular de pico y placa durante los días los días veintiséis (26) de diciembre de 2025 y dos (02) de enero de 2026, puesto que levantar la medida durante esos días en particular favorece una gestión más eficiente y proporcional del esquema de restricción durante esta coyuntura específica del calendario en los que dos días hábiles se configuran los días viernes después de las festividades de la navidad y el primero de enero.

Complementario a la medida, la Secretaría Distrital de Movilidad implementará operativos de control y gestión en vía, así como el monitoreo de las condiciones de movilidad.