

ANÁLISIS DE GOBIERNO URBANO No. 3

DOCUMENTO DE TRABAJO

**Análisis de la Encuesta de Movilidad y
Entornos Urbanos. Cámara de Comercio de
Bogotá (CCB). 2024.**

Observatorio de Gobierno Urbano
2026



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Universidad Nacional de Colombia -Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos – IEU
Observatorio de Gobierno Urbano – OGU

Directora del Instituto de Estudios Urbanos (IEU)

Yency Contreras Ortiz

Coordinador del Observatorio de Gobierno Urbano (OGU)

Mario Avellaneda González

Asistente de investigación del Observatorio de Gobierno Urbano (OGU)

Martín Emiliano García Parra

Autores, coordinación y edición de estilo: Mario Avellaneda González y Carlos Mateo Perilla
Análisis de Gobierno Urbano
Número: 3

Acceso abierto

Los documentos de trabajo Análisis de Gobierno Urbano son publicaciones sin costo, su acceso es abierto y sin restricciones. Se define la siguiente licencia de publicación y uso de los artículos para su edición en soporte digital y papel:

Licencia de publicación

Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (cc by 4.0), disponible en:

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>



Responsabilidad de los contenidos

El contenido de los documentos de trabajo es responsabilidad de los autores y no comprometen a la Universidad Nacional de Colombia.

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos - IEU
Observatorio de Gobierno Urbano - OGU

Análisis de Gobierno Urbano

Teléfono: (571) 3165000 Ext.: 10845

Unidad Camilo Torres, Calle 44 N° 45 - 67, Bloque C, módulo 6. Ofic. 901, Bogotá D.C., Colombia

Elaborado en Bogotá D.C., Colombia, 2026

Contenido

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA DE MOVILIDAD Y ENTORNOS URBANOS. CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ (CCB). 2024.	1
• MÓDULO GENERAL	1
• MÓDULO TRANSPORTE PÚBLICO	11
• MÓDULO VEHÍCULO PARTICULAR	19
• MÓDULO VEHÍCULO MOTOCICLETA	25
• MÓDULO BICICLETA	30
• MÓDULO TAXIS Y PLATAFORMAS DE VEHÍCULOS	41
• MÓDULO PEATONES	43
• MÓDULO ENTORNO URBANO	51
• CONCLUSIONES	54

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA DE MOVILIDAD Y ENTORNOS URBANOS. CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ (CCB). 2024.

A continuación se presenta un análisis de la Encuesta de percepción de movilidad y entornos urbanos de la Cámara de Comercio de Bogotá (2024). Esta encuesta tiene como objetivo “conocer la opinión y percepción de los ciudadanos sobre la movilidad y los entornos urbanos de Bogotá en el 2024” respecto a los diferentes modos de transporte, comportamiento peatonal, percepción y cultura ciudadana en torno a la movilidad y entornos urbanos en la ciudad. La Tabla 1 detalla la ficha técnica de la encuesta.

Tabla 1. Ficha Técnica - Encuesta de Movilidad y Entorno Urbanos

Universo:	Adultos mayores de 18 años que viven en Bogotá
Técnica de recolección:	Presencial a hogares
Marco muestral:	Marco geoestadístico del DANE
Diseño muestral:	Muestreo probabilístico, de conglomerados, estratificada y bietápicas
Nivel de confianza:	95%
Margen de error:	0,71%
Tamaño de la muestra:	18.865
Característica del instrumento:	Cuestionario estructurado. Duración: 35 minutos aproximadamente.
Fecha de recolección de información:	Octubre 7 a diciembre 4 del 2024
Empresa contratada:	Gloria Gallego Sigma-dos

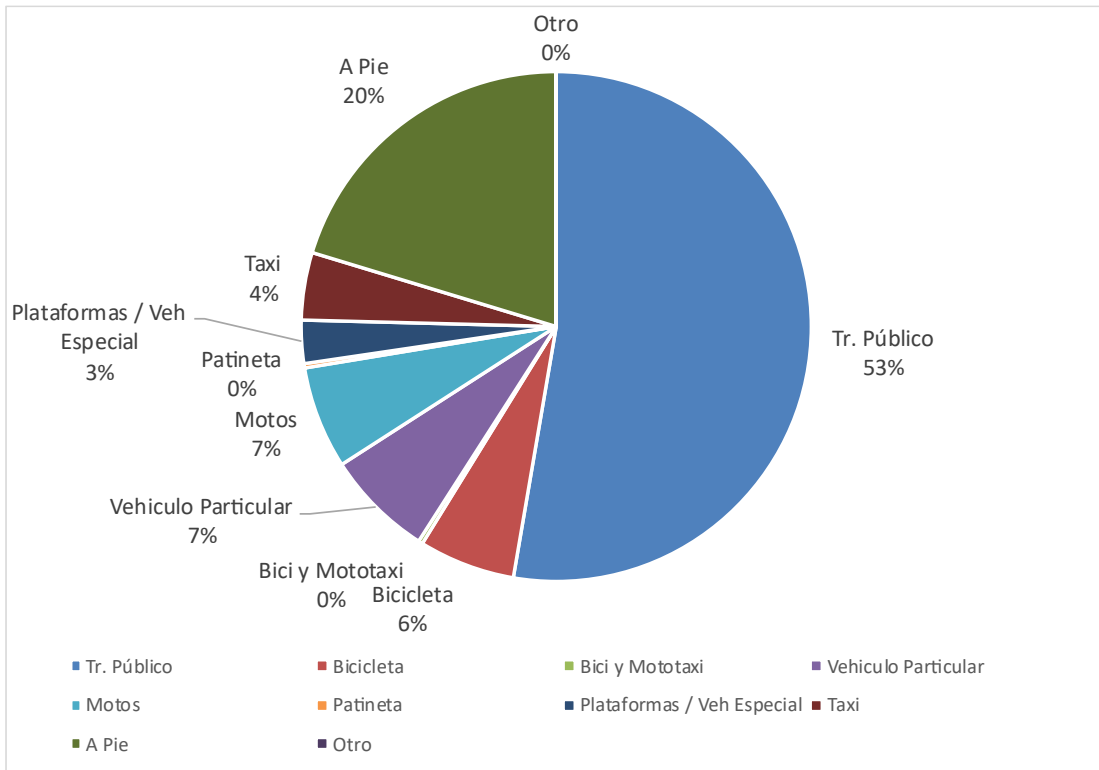
Fuente: Encuesta de percepción de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

• MÓDULO GENERAL

En sus viajes cotidianos:

La distribución modal evidencia que el transporte público (Transmilenio, SITP, alimentadores y Transmicable) constituye el modo de mayor uso en el conjunto de la muestra (53%). En segundo lugar se ubica la movilidad peatonal (20%) y, en tercer término, los automóviles particulares, las motocicletas y las bicicletas. Asimismo, destaca la relevancia que han adquirido las plataformas y los vehículos especiales, los cuales representan el 3 % de los desplazamientos realizados por las personas encuestadas, una proporción cercana a la correspondiente a los viajes en taxi en la ciudad (4 %) (ver Ilustración 1).

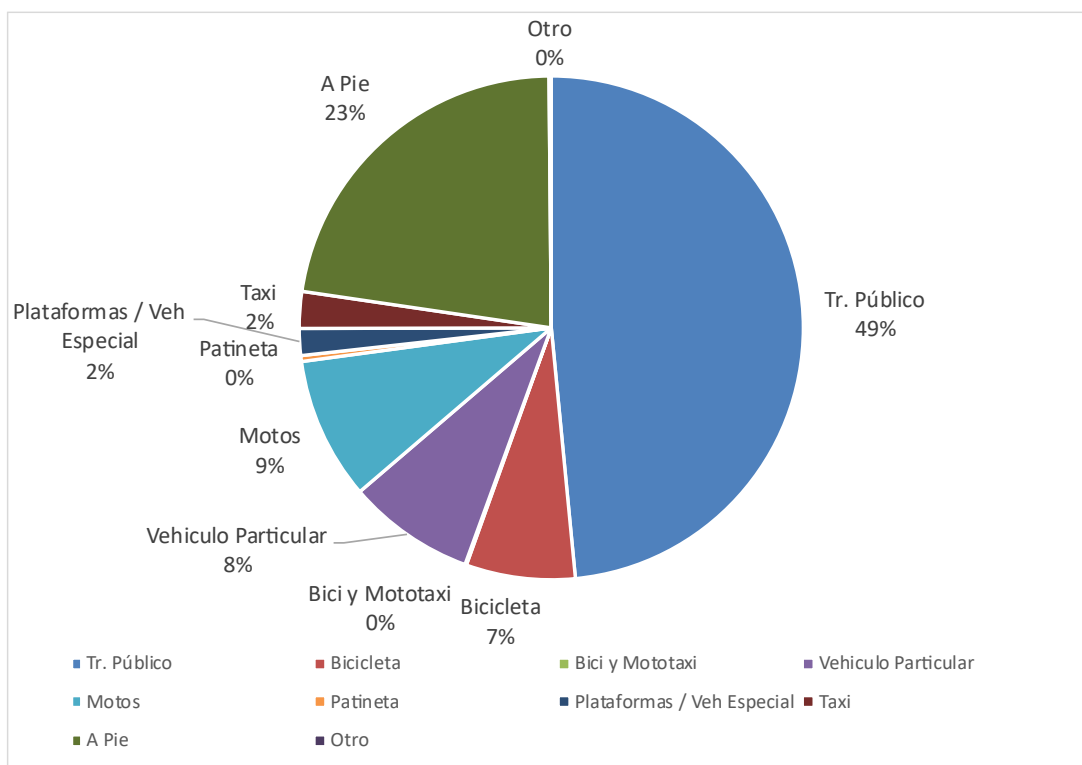
Ilustración 1. Distribución Modal viajes Bogotá 2024



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En relación con el uso principal del modo de transporte, el transporte público se mantiene como el medio predominante para la movilidad en la ciudad, aunque con una participación porcentual menor que la registrada en el uso general presentado anteriormente. La movilidad peatonal, por su parte, incrementa su relevancia como modo principal de transporte en comparación con el uso general, al igual que el vehículo particular, las motocicletas y la bicicleta. En contraste, los taxis, las plataformas y los vehículos especiales reducen su participación cuando se analiza el modo principal de transporte de los habitantes de Bogotá (ver Ilustración 2).

Ilustración 2. Distribución Modal viajes Bogotá 2024 – Uso Principal



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Cuántas personas se movilizan a pie? ¿Cuántas personas hacen trayectos a pie en sus viajes cotidianos?

Lo anterior indica que, de las 18.865 personas encuestadas, más de 6.000 se consideran —o son— peatones de manera habitual para desplazarse en la ciudad, y que de este grupo más de 4.200 utilizan la caminata como su principal modo de transporte en los desplazamientos cotidianos.

- ¿Cuántas personas utilizan Transmilenio?

Asimismo, casi la mitad de los encuestados utilizan Transmilenio para movilizarse por la ciudad y más de 4.500 lo utilizan como principal modo de transporte, equivalente al 65% de los usuarios habituales de los buses troncales. De esta manera, el Transmilenio es el modo de transporte más utilizado por los encuestados tanto en uso cotidiano como en uso principal.

- ¿Cuántas personas utilizan SITP Zonal?

Más de 5.700 personas encuestadas utilizan cotidianamente los buses zonales SITP en sus desplazamientos por la ciudad y, de ellos, el 56% lo utilizan como principal modo de transporte.

- ¿Cuántas personas hacen trayectos utilizando SITP y Transmilenio?

De los 30.000 viajes cotidianos registrados por las personas encuestadas, más de 12.000 se realizan mediante el SITP y Transmilenio. Asimismo, en términos de uso principal, más de 7.700 de las 18.000 personas encuestadas (41 %) utilizan estos modos de transporte público en sus

desplazamientos por la ciudad. Al incorporar los datos correspondientes a los servicios alimentadores y a los buses de conexión con Transmilenio, e uso del transporte público asciende al 51 % en el uso cotidiano y al 47 % en el uso principal.

- ¿Cuántas personas utilizan carro particular?

Entre los encuestados, más de 2.000 personas utilizan el vehículo particular (6%) y de ellas 1.400 lo utilizan como principal modo de transporte en la ciudad, equivalente al 74% de las personas que usan este modo de manera cotidiana.

- ¿Cuántas personas utilizan motocicleta particular?

De igual manera, más de 1.900 personas encuetadas utilizan la motocicleta particular (6%) y de ellas 1.700 lo utilizan como principal modo de transporte en la ciudad, equivalente al 87% de las personas que usan este modo de manera cotidiana.

Tabla 2. Distribución Modal Viajes Bogotá 2024. Desagregado

Modo	Uso	Principal
A pie	6.162	4.251
Alimentador / Bus que conecta con el Transmilenio	3.106	1.298
Bicicleta	1.797	1.278
Bicicleta con motor	47	36
Bicicleta pública (Que se alquila)	10	6
Bicitaxi	23	8
Bus troncal (Transmilenio)	6.921	4.526
Bus zonal (SITP)	5.719	3.211
Carro compartido	69	45
Intermunicipal	100	42
Motocicleta	1.974	1.723
Mototaxi	60	10
Patineta eléctrica	83	71
Plataformas digitales motocicletas	143	56
Plataformas digitales vehículo particular	561	189
Taxi	1.300	445
Transmicable	163	67

Transporte informal – Carro o camioneta particular que venden puestos y hacen una ruta	62	36
Vehículo particular	2.006	1.496
Vehículos de transporte especial – Rutas empresariales – Transporte escolar	66	44
Otro	9	27
Colectivo público	6	8
Silla de ruedas	1	0
Casi no sale	2	19
Total	30.381	18.865

Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Cuántas personas son conductores?

Cuando se analizan exclusivamente a los conductores encuestados, se observa que alrededor del 11 % de los viajes registrados en la ciudad son realizados de manera cotidiana por este grupo (3.532 viajes). En términos de uso principal, el 12 % de los viajes se reporta como efectuado por conductores (2.405 viajes).

- ¿Cuántas personas son conductores de buses?

De lo anterior se desprende que más del 19 % de las personas conductoras operan buses y alimentadores del servicio público (704 casos), mientras que, en términos de uso principal, este porcentaje se reduce al 10 % de los conductores encuestados en la ciudad.

- ¿Cuántas personas son conductores de carro?

Frente a los conductores de vehículo particular, se observa que el 27% (960) utiliza este modo de transporte de manera cotidiana, mientras que para el 33% (813) constituye su principal medio de desplazamiento en la ciudad.

- ¿Cuántas personas son conductores de moto?

Los resultados correspondientes a los motociclistas muestran que el 25% (917) de los encuestados utiliza este modo de transporte de manera cotidiana, mientras que para el 36% (876) constituye su principal medio de desplazamiento en la ciudad.

Tabla 3. Distribución modal Conductores Bogotá 2024. Desagregado

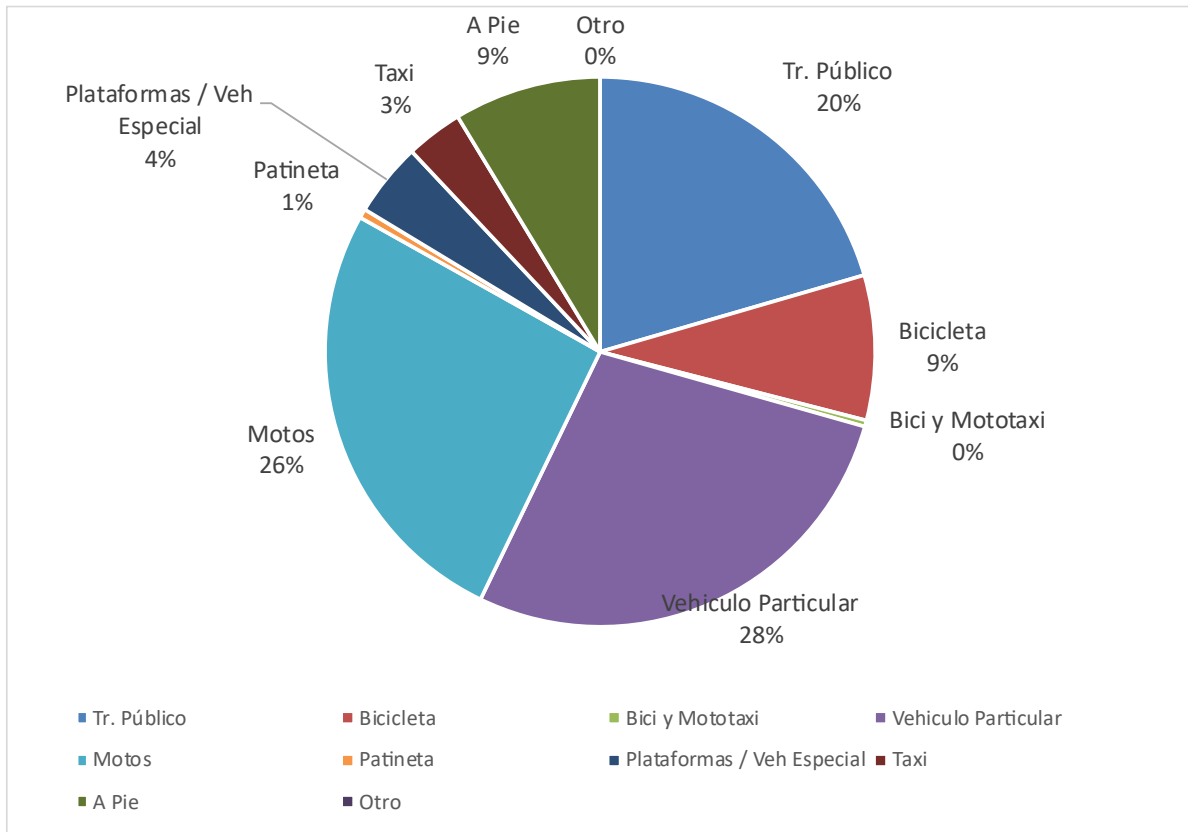
CONDUCTORES Modo	Uso	Principal
Alimentador (Bus que conecta con el Transmilenio)	116	28
Bus zonal (SITP)	235	67

Transmicable	6	5
Bus troncal (Transmilenio)	353	146
Intermunicipal	14	2
Vehículo particular	960	813
Taxi	118	64
Motocicleta	917	876
Mototaxi	10	3
Bicicleta con motor	17	10
Bicicleta	282	199
Bicicleta pública (Que se alquila)	2	1
Bicitaxi	3	2
Patineta eléctrica	19	15
Vehículos de transporte especial / Rutas empresariales/ Transporte escolar	48	33
Transporte informal (Carro o camioneta particular que venden puestos y hacen una ruta)	29	19
Carro compartido	21	20
Plataformas digitales vehículo particular	55	12
Plataformas digitales motocicletas	21	6
A pie	306	78
Otro	0	6
Total	3.532	2.405

Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

A continuación se presenta la distribución modal correspondiente a las personas conductoras en sus desplazamientos cotidianos en la ciudad. Se destacan las participaciones de los vehículos particulares, las motocicletas y el transporte público, que en conjunto concentran más del 70 % de los viajes realizados por este grupo.

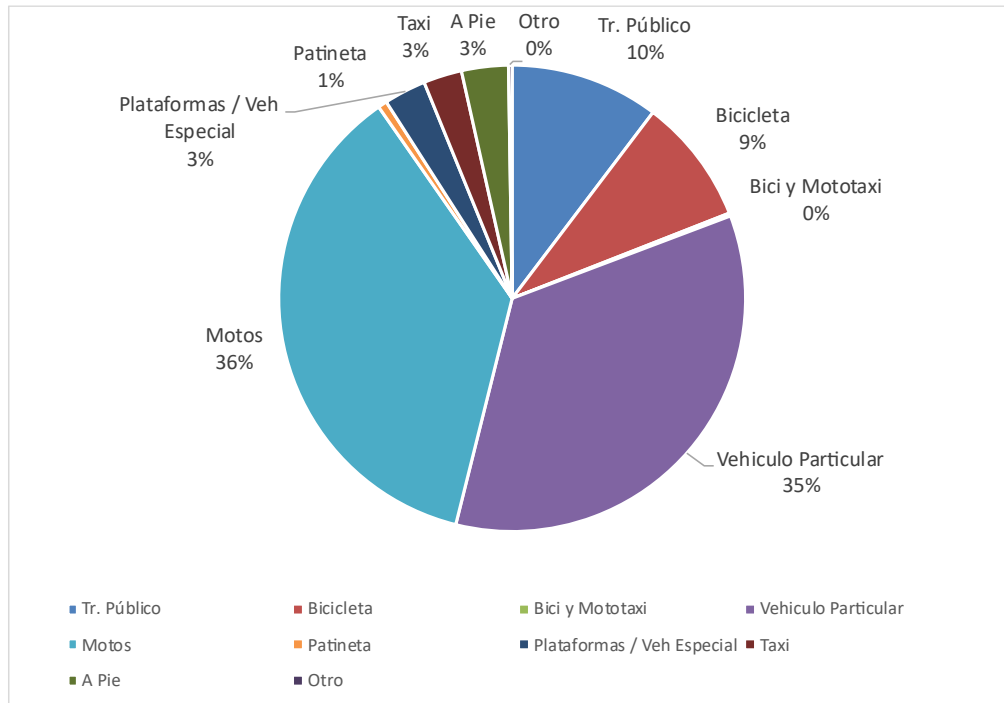
Ilustración 3. Distribución Modal Conductores Bogotá 2024



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Igualmente, se muestra la distribución modal para los conductores en sus viajes principales en la ciudad. Destaca el crecimiento de las participaciones de los vehículos particulares y las motocicletas quienes suman más del 70% de los viajes realizados por conductores (ver Ilustración 4).

Ilustración 4. Distribución Modal Conductores Bogotá 2024 – Uso Principal



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Cuántas personas se ven beneficiadas por esos conductores? (personas que utilizan modos motorizados de transporte, restando el número de personas conductores)

Por otro lado, las personas que no son conductores realizan cotidianamente el 64% de los viajes reportados en la encuesta, equivalente a más de 19.000 viajes. Asimismo, 12.000 de los 18.000 viajes principales que realizan los encuestados son efectuados por personas que no conducen el modo de transporte que utilizan.

En el caso del transporte público, más del 55 % de las personas que realizan viajes cotidianos se desplazan mediante este modo, y más de 6.000 de los 12.000 viajes principales en la ciudad se efectúan también en transporte público.

Tabla 4. Distribución Modal No Conductores Bogotá 2024, Desagregado

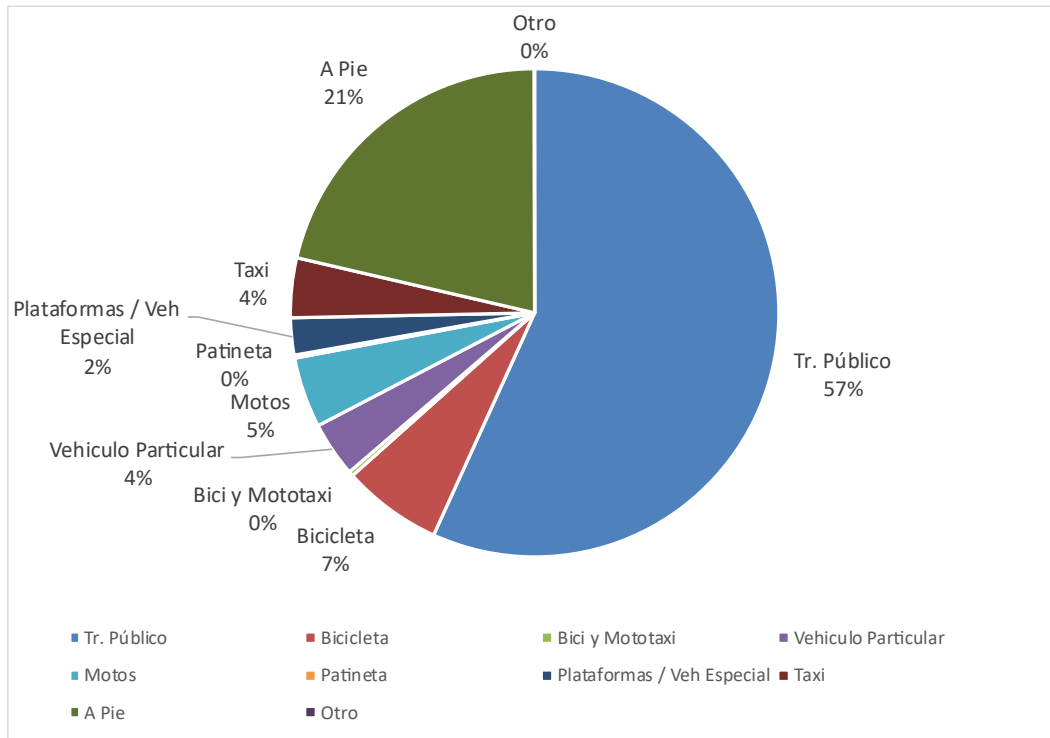
NO CONDUCTORES Modo	Uso	Principal
Alimentador (Bus que conecta con el Transmilenio)	2.146	952
Bus zonal (SITP)	3.869	2.260
Transmicable	107	29
Bus troncal (Transmilenio)	4.995	3.516
Intermunicipal	69	30
Vehículo particular	680	459

Taxi	778	233
Motocicleta	920	746
Mototaxi	44	6
Bicicleta con motor	20	18
Bicicleta	1.275	939
Bicicleta pública (Que se alquila)	5	3
Bicitaxi	18	6
Patinetas eléctricas	40	35
Vehículos de transporte especial / Rutas empresariales/ Transporte escolar	15	11
Transporte informal (Carro o camioneta particular que venden puestos y hacen una ruta)	24	17
Carro compartido	39	19
Plataformas digitales vehículo particular	349	131
Plataformas digitales motocicletas	95	43
A pie	4.205	2.985
Otro	5	14
Total	19.698	12.452

Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

A continuación se muestran la distribución modal para los no conductores en sus viajes cotidianos en la ciudad. Se destacan las participaciones del transporte público y los viajes a pie los cuales juntos se reparten más del 70% de los viajes realizados por no conductores.

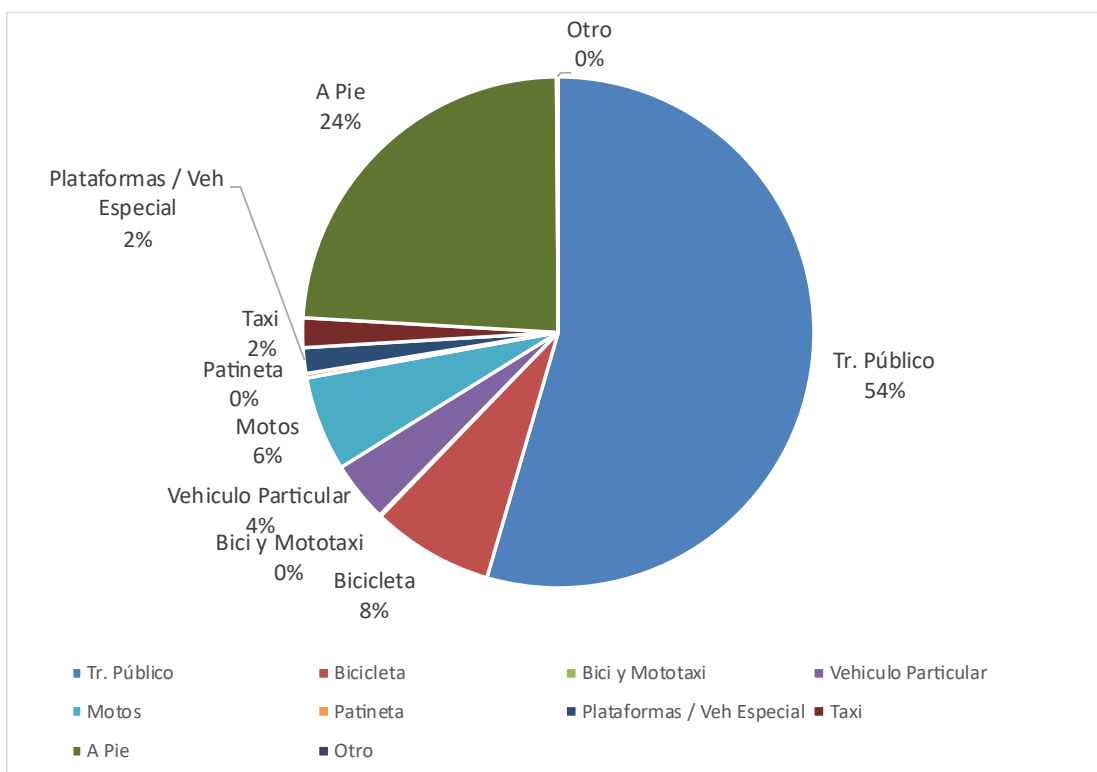
Ilustración 5. Distribución Modal No Conductores Bogotá 2024



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Asimismo, se muestra la distribución modal para los no conductores en sus viajes principales en la ciudad. Se destaca cómo el transporte público y los viajes a pie se mantienen con la mayor participación en los viajes que se realizan en la ciudad, sumando más del 75% de los viajes realizados por no conductores.

Ilustración 6. Distribución Modal No Conductores Bogotá 2024, Uso Principal



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

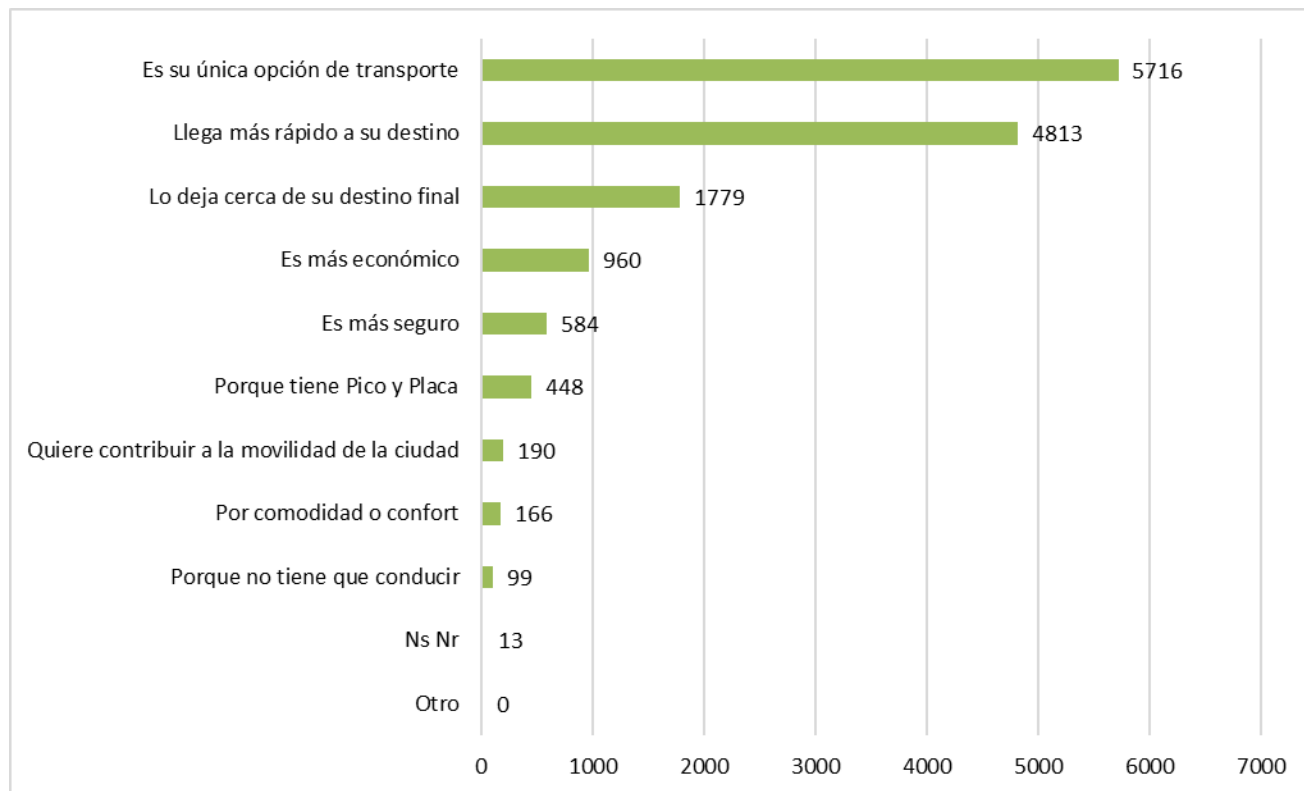
- **MÓDULO TRANSPORTE PÚBLICO**

El transporte público (Transmilenio, SITP, Alimentadores, Transmicable e Intermunicipal) es usado por el 48% de los encuestados como el principal modo de transporte en la ciudad (9.144 de 18.865 encuestados).

- ¿Por qué utiliza transporte público?

Para más del 60% de los encuestados que utilizan principalmente el transporte público, la razón de su uso es que constituye su única opción de transporte; más del 50% considera que les permite llegar más rápido a su destino, mientras que solo el 19% lo emplea porque los deja cerca de su destino final. El 10% lo usa por ser más económico, el 6% por considerarlo más seguro, y menos del 5% lo eligen como su principal modo de desplazamiento en la ciudad por motivos como el pico y placa, el deseo de contribuir a la movilidad urbana, la comodidad, el confort u otras razones.

Ilustración 7. ¿Por qué utiliza alimentador/ Transmisilbe/ Bus zonal (SITP) / Bus Troncal (Transmilenio) / Intermunicipal como medio principal de transporte?

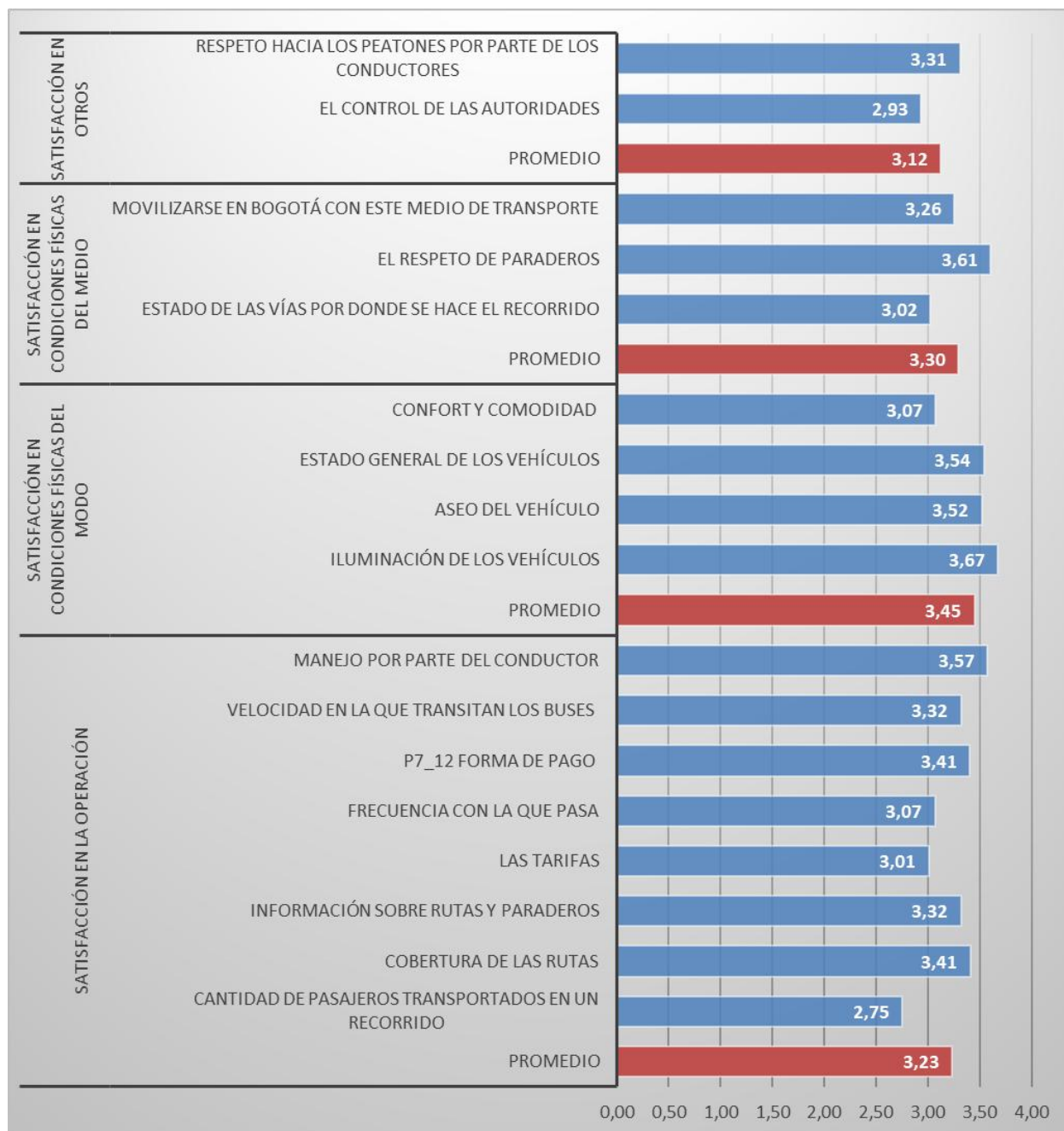


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Qué tan satisfecho se siente con las condiciones físicas de su entorno de movilidad?

La satisfacción de los usuarios de transporte público muestra que el mejor puntaje en promedio se les da a las condiciones físicas del modo (estado general de los vehículos, aseo, iluminación y confort), seguido por las condiciones físicas del medio (respeto de los paraderos, estado de las vías, moverse con este medio). El peor puntaje promedio lo obtiene los resultados en la categoría otros, en especial por el resultado de seguridad y control de las autoridades. Individualmente, el aspecto mejor valorado es el respeto de los paraderos (3,61) mientras que el peor valorado es la cantidad de pasajeros transportados en un recorrido.

Ilustración 8. Transporte Público - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con ...?



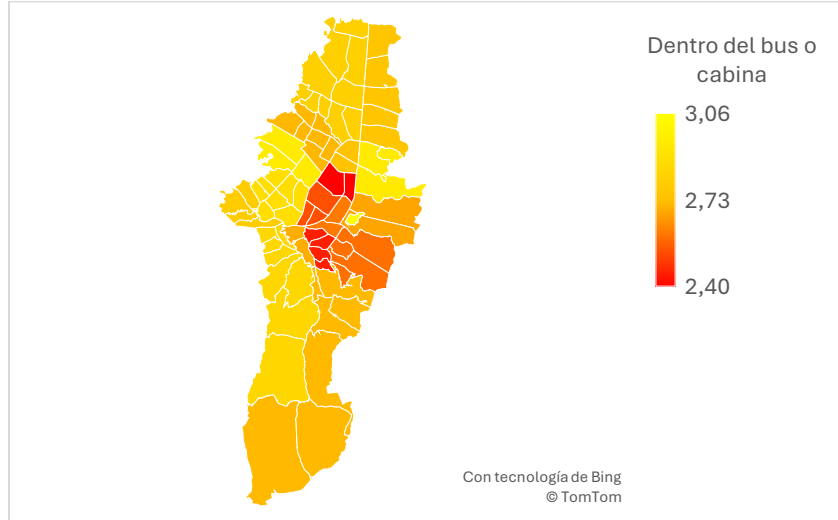
Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Cómo califica la seguridad por localidad?

A continuación se muestra la percepción de seguridad en diferentes espacios dentro y fuera del servicio de transporte público en las diferentes localidades de la ciudad. En el interior del bus o de la cabina, con excepción de La Candelaria, la percepción se califica por debajo de los 3 puntos en

el resto de las localidades, siendo los casos más críticos Teusaquillo (2.4), Rafael Uribe Uribe (2.46) y Puente Aranda (2.54).

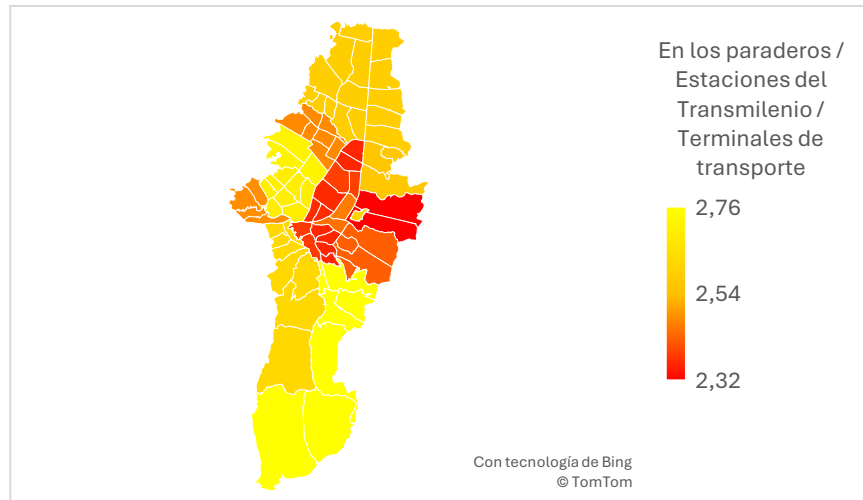
Ilustración 9. Transporte Público - En una escala de 1 a 5, donde 1 es Muy Inseguro y 5 Muy Seguro, ¿Cómo califica la seguridad dentro del bus o cabina?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En los paraderos / estaciones del Transmilenio / terminales de transporte no hay ninguna localidad con un puntaje superior al 2.8 y las localidades con peores percepciones de seguridad son Santa Fe (2.32), Barrios Unidos (2.36) y Rafael Uribe Uribe (2.36).

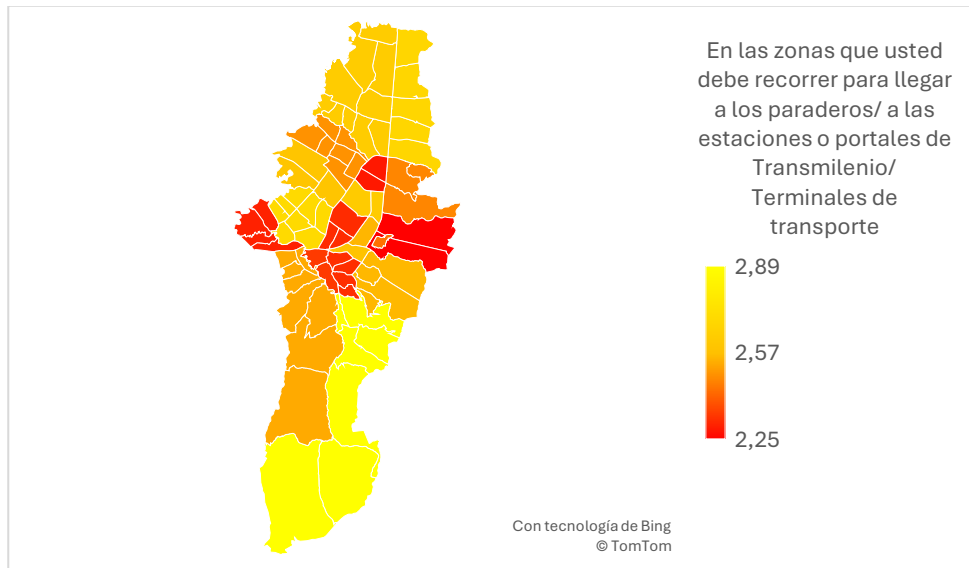
Ilustración 10. Transporte Público - En una escala de 1 a 5, donde 1 es Muy Inseguro y 5 Muy Seguro, ¿Cómo califica la seguridad en los paraderos/estaciones de Transmilenio y terminales de transporte?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En las zonas que deben recorrerse para acceder a los paraderos, estaciones o portales de Transmilenio, así como a las terminales de transporte, tampoco se registra ninguna localidad con un puntaje superior a 3. Las localidades con los resultados más desfavorables son Santa Fe (2.25), Barrios Unidos (2.29) y Bosa (2.3).

Ilustración 11. Transporte Público - En una escala de 1 a 5, donde 1 es Muy Inseguro y 5 Muy Seguro, ¿Cómo califica la seguridad en las zonas recorridas para llegar a los paraderos, estaciones o portales de Transmilenio, o terminales de transporte?



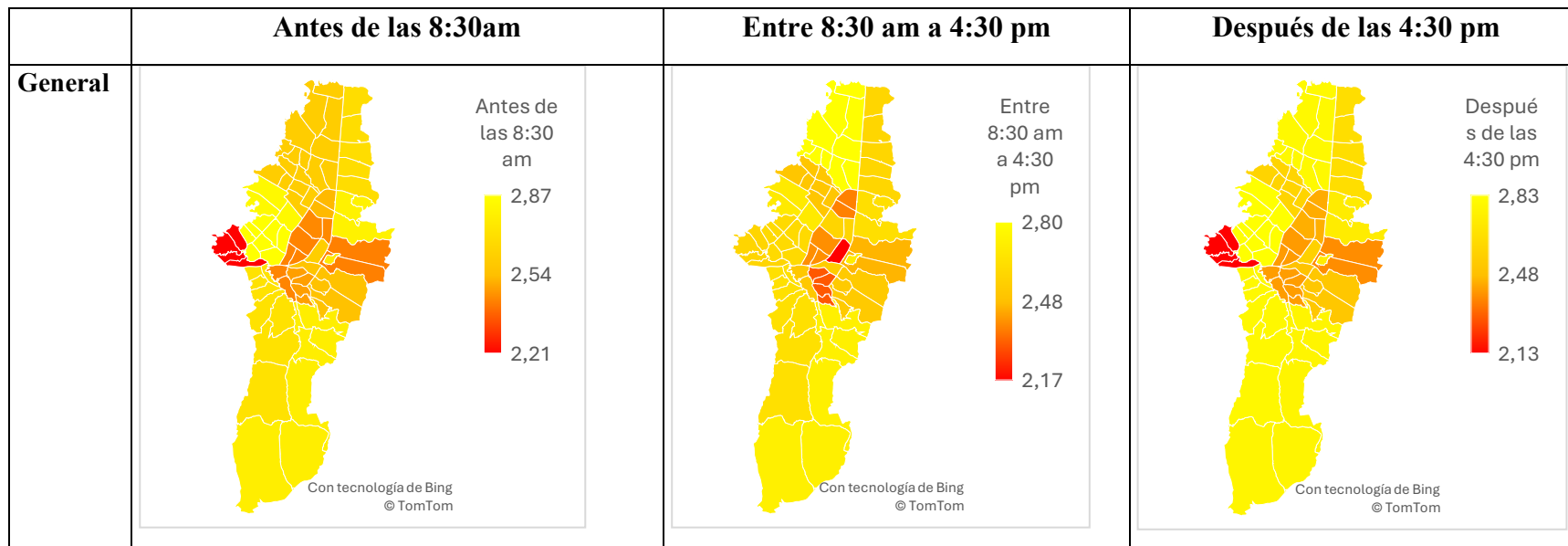
Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

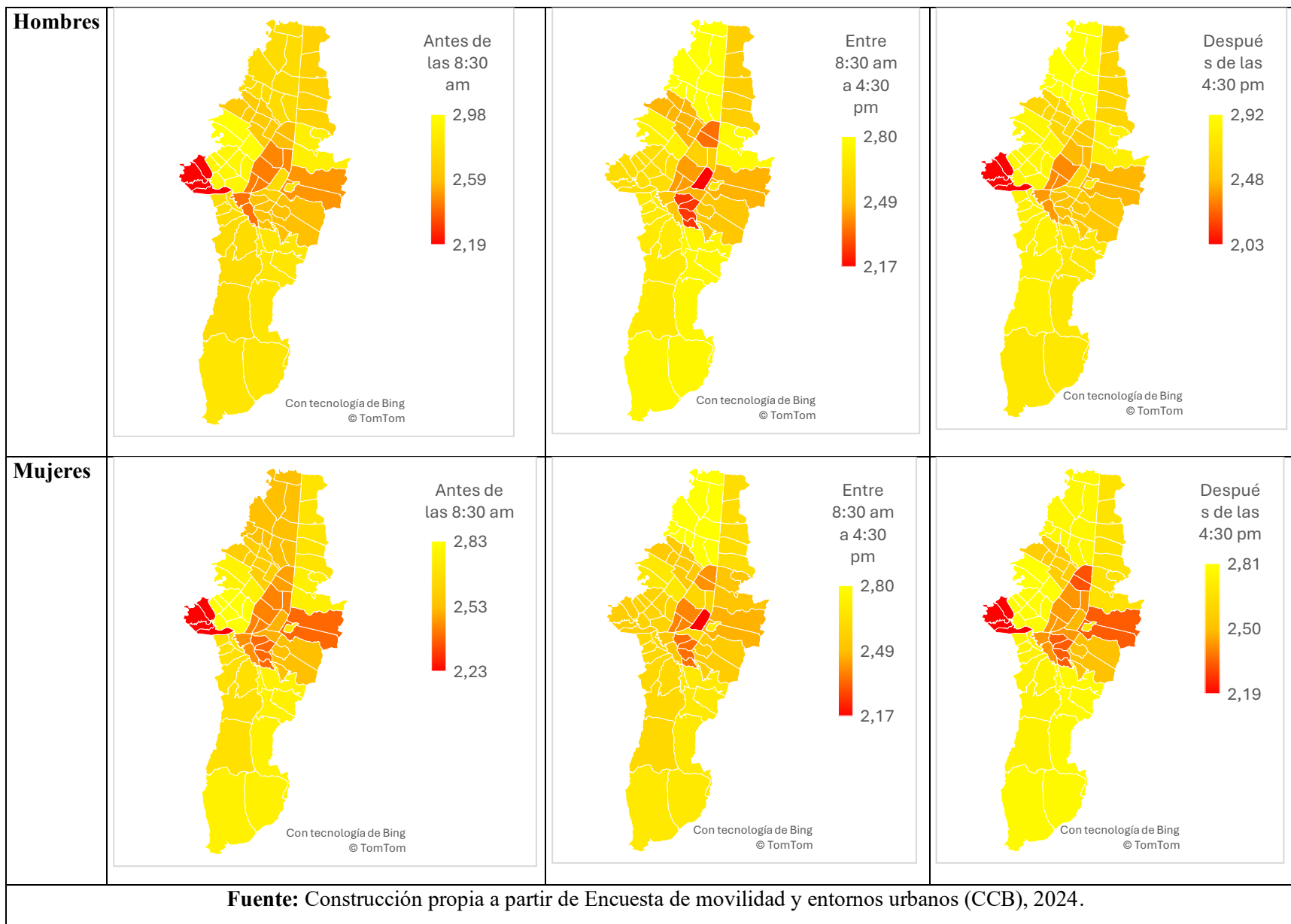
Al segmentar esta información por sexo y por los horarios en que las personas se movilizan, se observa que los resultados son negativos en todos los casos analizados, con ligeras diferencias durante las horas pico y una mayor similitud entre hombres y mujeres en las horas valle.

En las horas pico los peores resultados se observan en las localidades de Bosa, Santa Fe, Tunjuelito y Puente Aranda para los viajes antes de las 8:30am., y en Bosa, Santa Fe, Usme, Puente Aranda y Rafael Uribe Uribe para los viajes en horarios posteriores a las 4:30pm. En los horarios de 8:30am a 4:30pm las localidades con peor percepción de seguridad son Los Mártires, Rafael Uribe Uribe y Barrios Unidos.

En términos generales, se observa una percepción de seguridad más desfavorable entre las mujeres que entre los hombres durante las horas pico, así como un patrón similar en los horarios valle.

Tabla 5. Transporte Público – Percepción de Seguridad por Sexo en Bogotá. En una escala de 1 a 5, donde 1 es Muy Inseguro y 5 Muy Seguro, ¿Cómo califica la seguridad en ...?

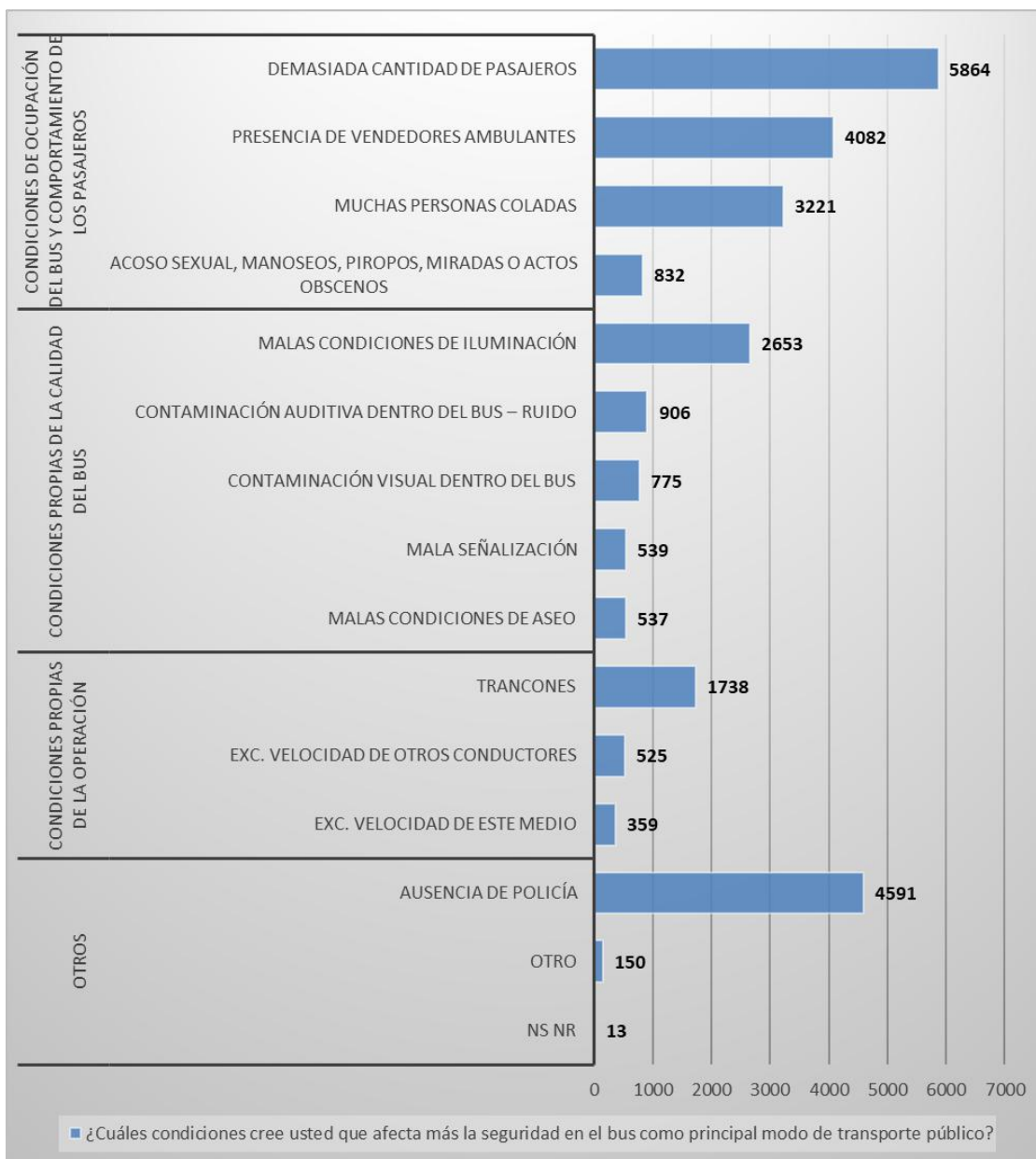




- Qué condiciones afectan la seguridad al interior del bus

En cuanto a las condiciones que más afectan la seguridad de los buses como principal modo de transporte en la ciudad, se destaca que el 64% de los encuestados considera que la excesiva cantidad de pasajeros es el factor más problemático, seguido por el 50% que señala la ausencia de presencia policial como uno de los aspectos más determinantes. Otros factores mencionados incluyen la presencia de vendedores ambulantes (45%), el alto número de personas que evaden el pago del pasaje (35%), las deficientes condiciones de iluminación (29%), los trancones (19%), situaciones de acoso sexual, manoseos, piropos, miradas o actos obscenos (9%) y la contaminación auditiva dentro del bus (9%) (ver Ilustración 12).

Ilustración 12. Transporte Público - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en el bus como principal modo de transporte público?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

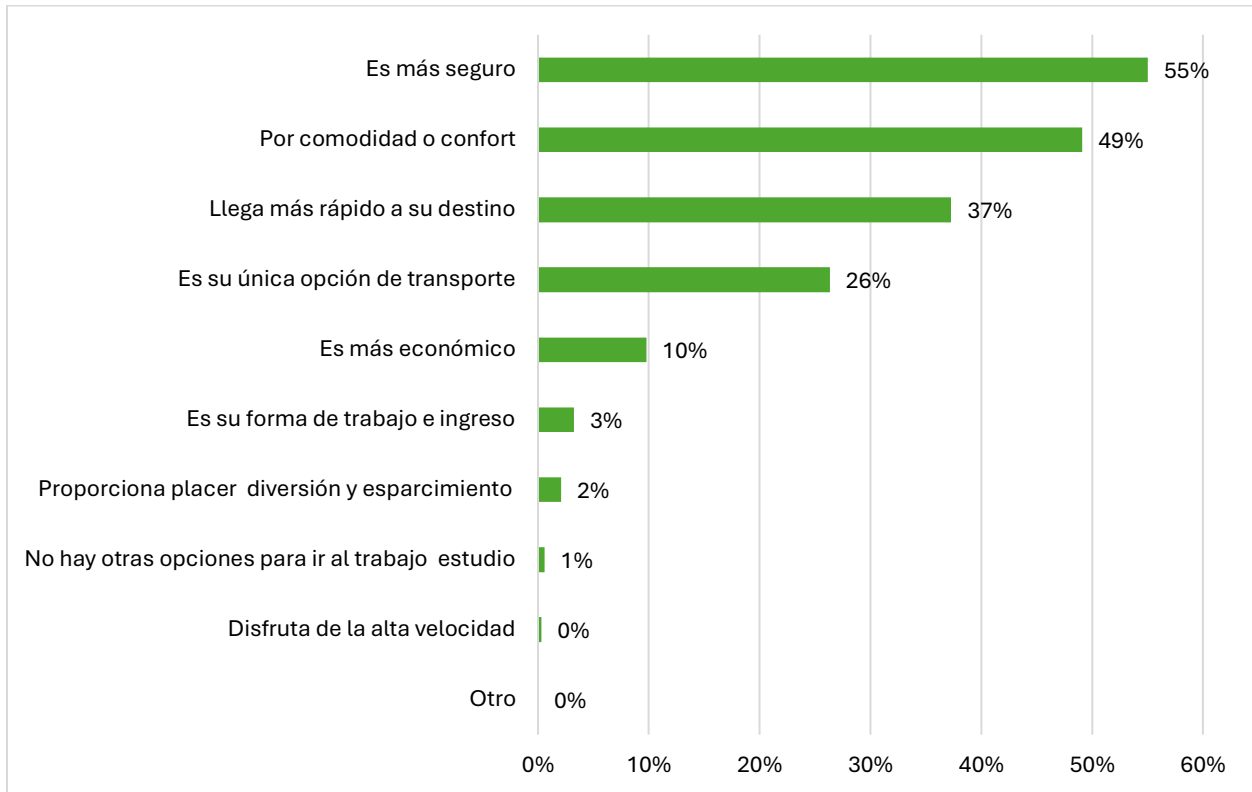
- **MÓDULO VEHÍCULO PARTICULAR**

Los vehículos particulares son utilizados por el 8 % de las personas encuestadas como su principal modo de transporte en la ciudad (1.541 de 18.865 entrevistados), de las cuales 1.203 se desempeñan como conductoras y las 338 restantes como pasajeras al emplear este modo de transporte.

- ¿Por qué utiliza el vehículo particular?

La principal razón por la cual las personas pasajeras de vehículos particulares utilizan este modo como su principal forma de transporte es la seguridad (55 %), seguida de la comodidad o el confort (49 %), la mayor rapidez para llegar al destino (26 %) y el menor costo económico (10 %) (ver Ilustración 13).

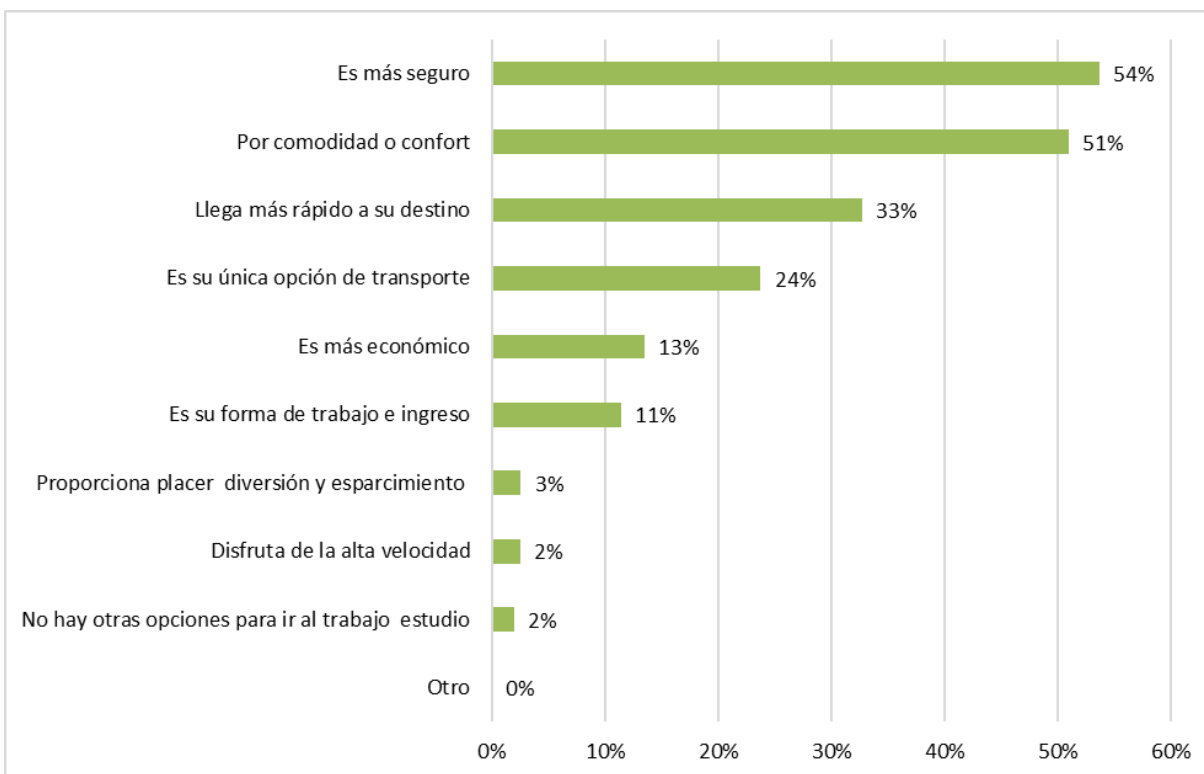
Ilustración 13. ¿Por qué utiliza el vehículo particular como principal medio? - Pasajero



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Por su parte, entre las personas conductoras, el 54 % señala la seguridad como uno de los principales factores para el uso de este modo de transporte; el 51 % menciona la comodidad o el confort; el 33 % la mayor rapidez para llegar al destino; el 24 % indica que constituye su única opción de transporte; el 13 % considera que resulta más económico; y el 11 % afirma que se trata de su forma de trabajo o fuente de ingresos (ver Ilustración 14).

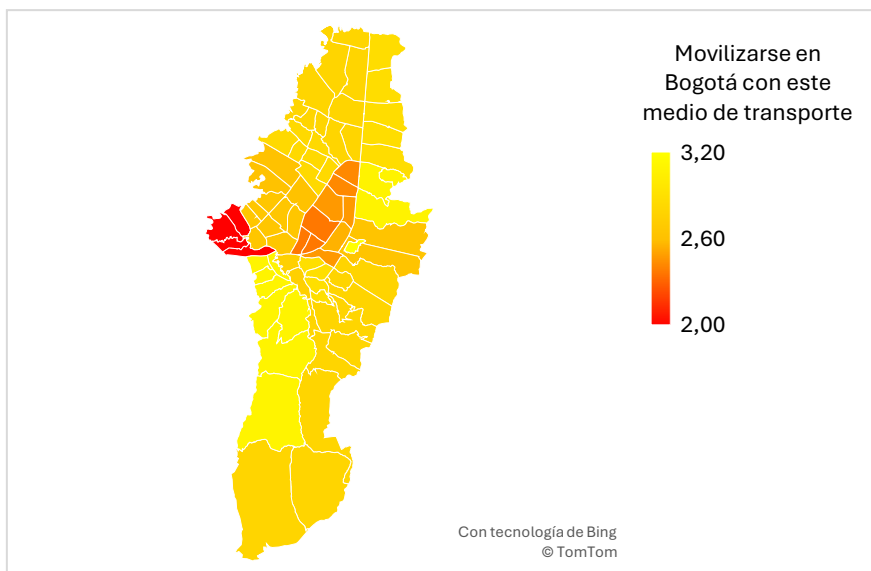
Ilustración 14. ¿Por qué utiliza el vehículo particular como principal medio? - Conductor



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En relación con los niveles de satisfacción asociados a la movilidad en vehículo particular en Bogotá, únicamente tres localidades registran calificaciones superiores a 3 puntos en este aspecto: La Candelaria, Ciudad Bolívar y Chapinero. En contraste, los resultados más bajos se observan en Bosa (2.0), Puente Aranda (2.3) y Barrios Unidos (2.4).

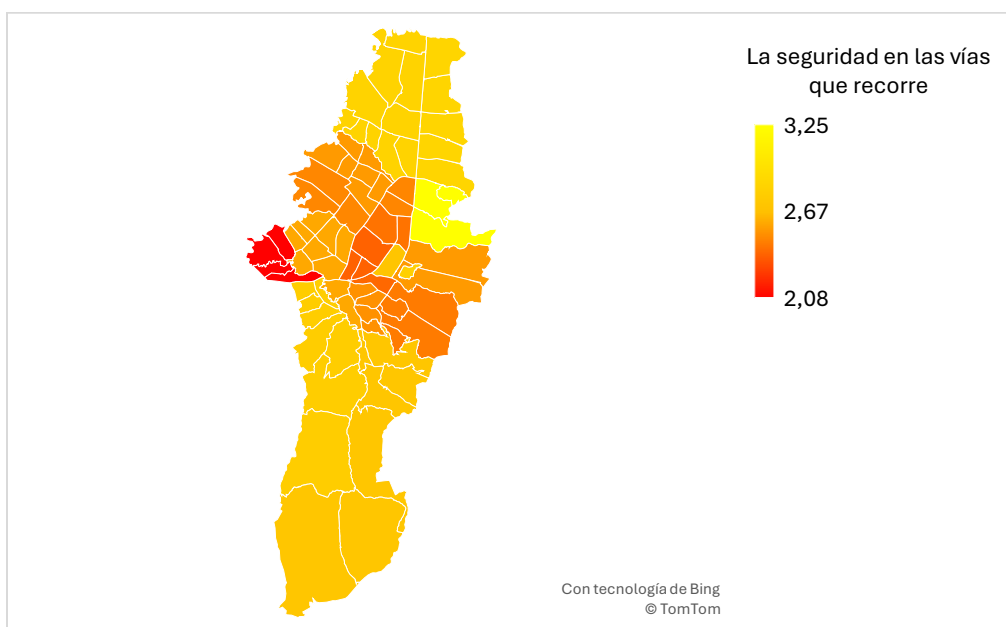
Ilustración 15. Vehículos Particulares - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con movilizarse por medio de un vehículo particular?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

La satisfacción respecto a la seguridad en las vías que se recorren evidencia que únicamente Chapinero obtiene una calificación superior a 3, mientras que en el resto de la ciudad esta percepción resulta menos favorable. En este sentido, localidades como Bosa (2.1), Teusaquillo (2.4) y San Cristóbal (2.4) presentan los resultados más bajos de Bogotá para las personas usuarias de vehículos particulares.

Ilustración 16. Vehículos Particulares - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con la seguridad en las vías que recorre?

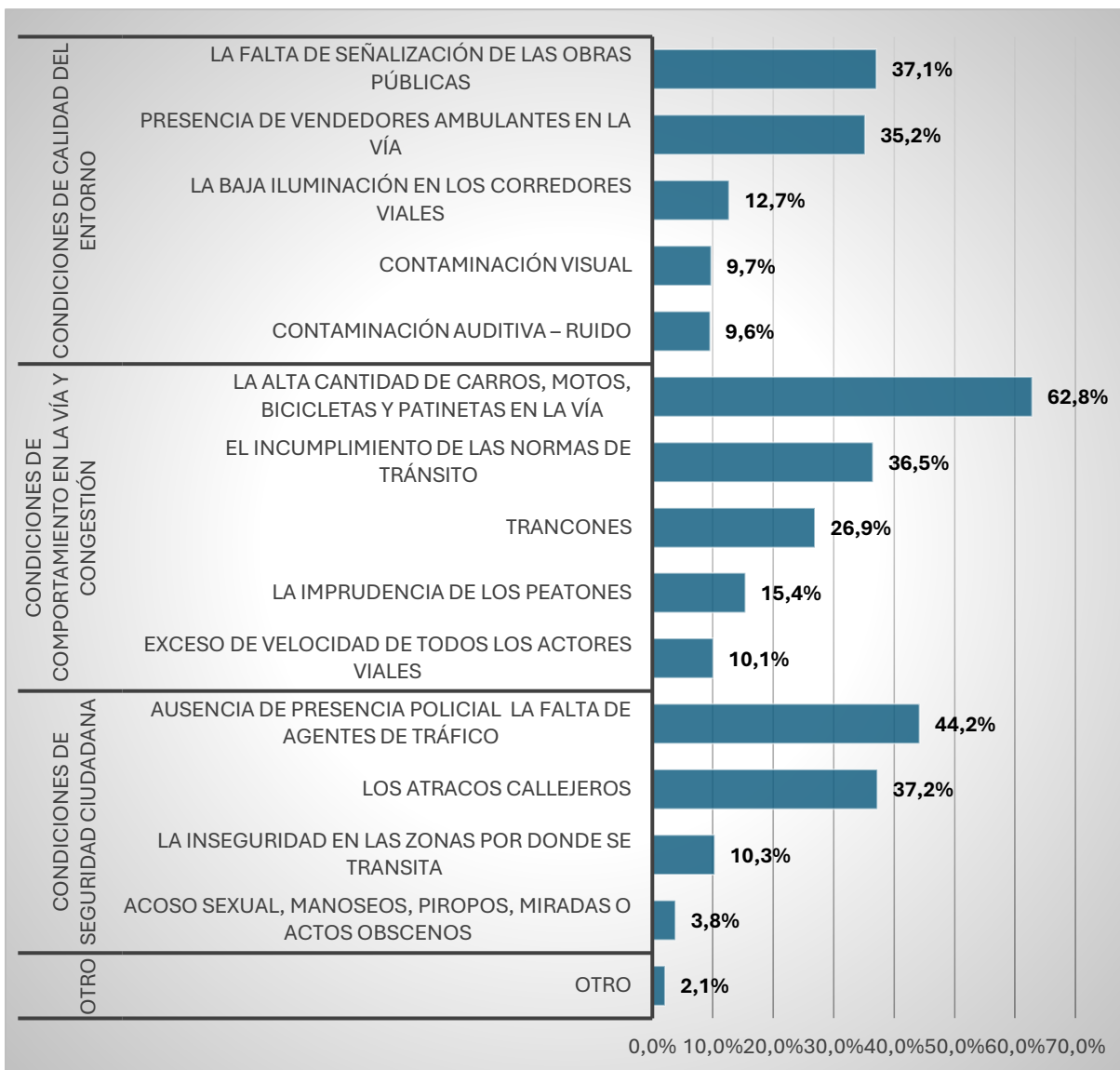


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Qué condiciones afectan la seguridad:

En relación con las condiciones que más afectan la seguridad de los vehículos particulares cuando este constituye el principal modo de transporte en la ciudad, las personas conductoras señalan, en primer lugar, la alta cantidad de automóviles, motocicletas, bicicletas y patinetas en la vía, identificada por el 62 % de los encuestados como uno de los factores más relevantes. Le siguen la ausencia de presencia policial (44 %) y los atracos callejeros (37 %) como elementos determinantes. Otros aspectos mencionados incluyen la falta de señalización en las obras (37 %), el incumplimiento de las normas de tránsito (36 %), la presencia de vendedores ambulantes (35 %), los trancones (15 %), la imprudencia de los peatones (15 %), el exceso de velocidad por parte de los distintos actores viales (10 %) y la inseguridad en las zonas por las que se transita (10 %) (ver Ilustración 17).

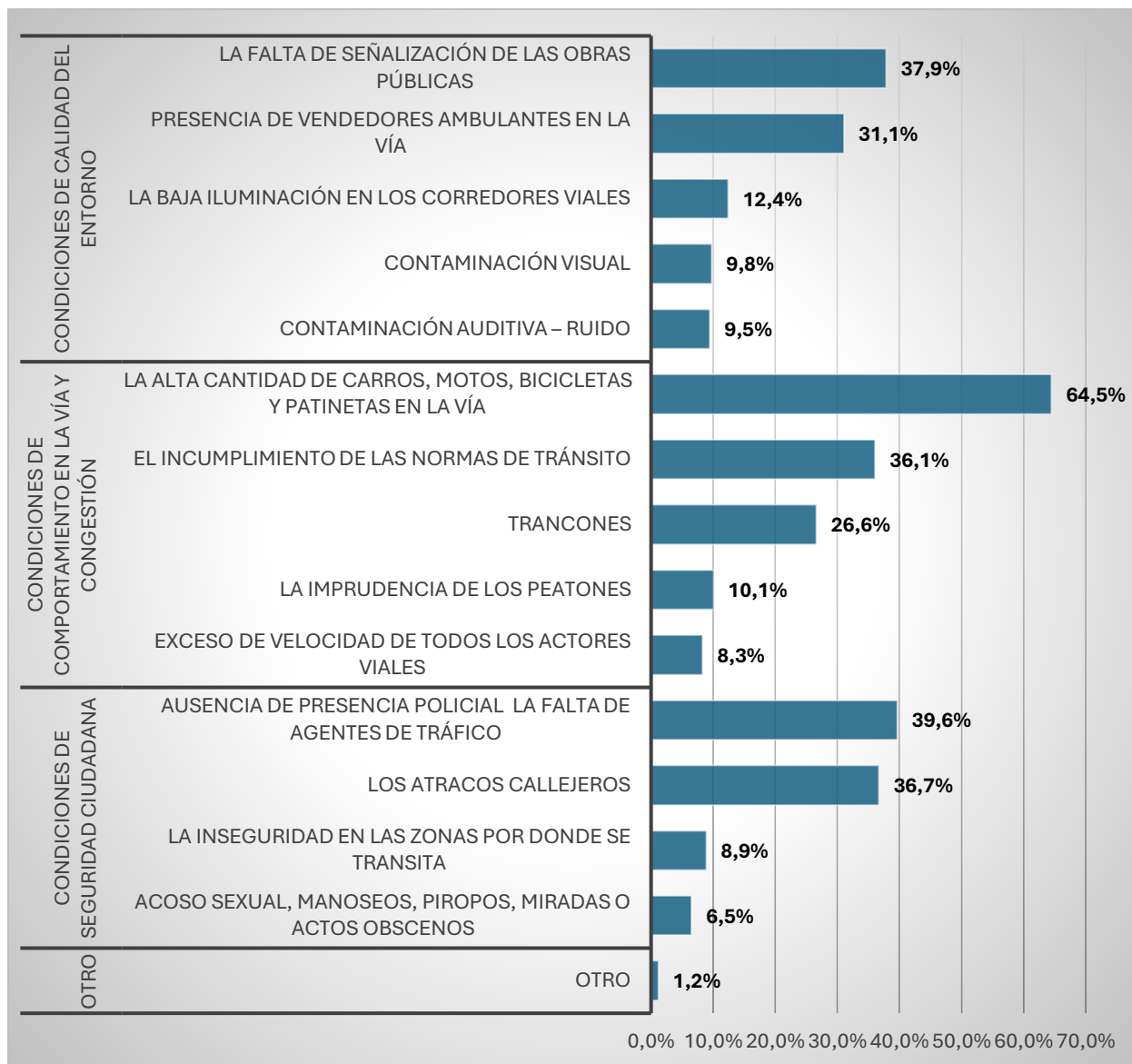
Ilustración 17. Vehículos Particulares - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad? - Conductor



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En cuanto a las condiciones que más afectan la seguridad de los vehículos particulares cuando este constituye el principal modo de transporte en la ciudad para las personas pasajeras, se destaca que el 64 % de los encuestados considera que la alta cantidad de automóviles, motocicletas, bicicletas y patinetas en la vía es uno de los factores que más incide en este modo de transporte. A ello le siguen la ausencia de presencia policial (39 %) y la falta de señalización en las obras (37 %) como factores determinantes. Otros aspectos señalados incluyen los atracos callejeros (36 %), el incumplimiento de las normas de tránsito (36 %), la presencia de vendedores ambulantes (31 %), los trancones (26 %) y la baja iluminación en los corredores viales (12 %) (ver Ilustración 18).

Ilustración 18. Vehículos Particulares - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad? - Pasajero



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

● **MÓDULO VEHÍCULO MOTOCICLETA**

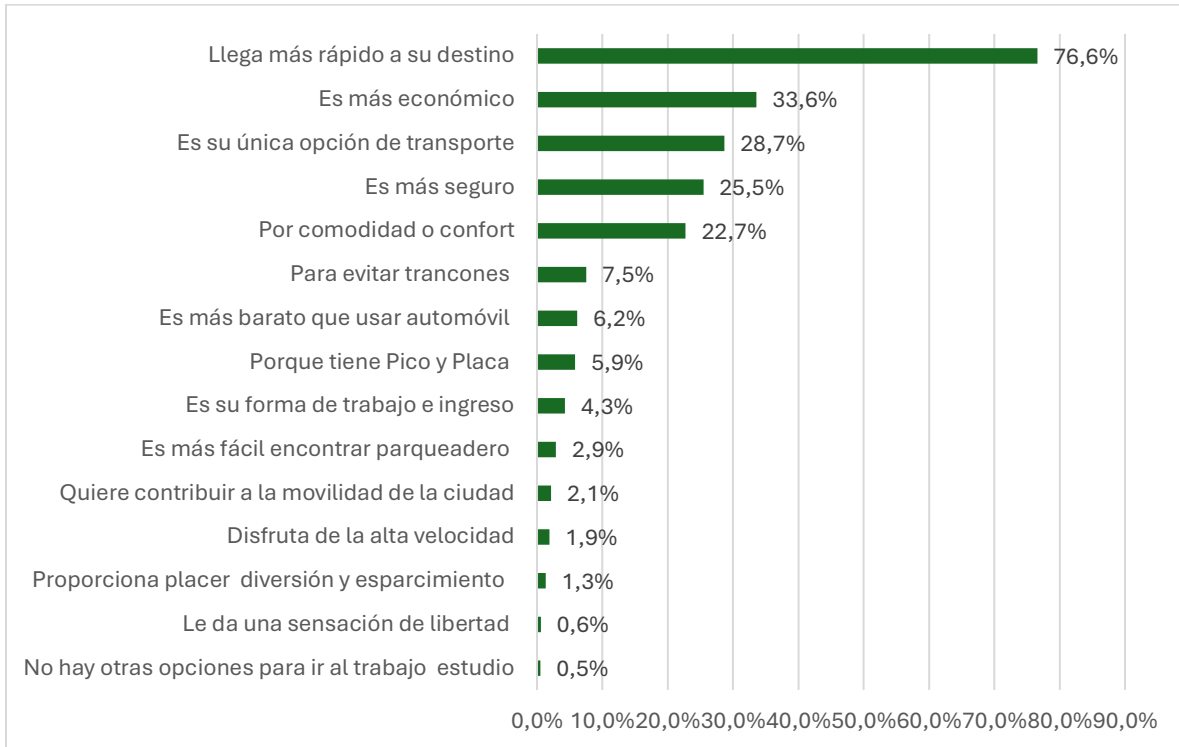
Las motocicletas son utilizadas por el 9 % de los encuestados como principal modo de transporte en la ciudad (1.723 de 18.865 entrevistados); de ellos, 1.587 son conductores y los 136 restantes se desplazan como pasajeros al emplear este medio de transporte.

- ¿Por qué utiliza la moto?

Para los conductores de motocicletas, llegar más rápido a su destino es la principal razón para utilizar este modo de transporte en la ciudad (76%); le siguen las opciones: porque es más

económico (33%), porque es su única opción de transporte (28%), por seguridad (25%) y por comodidad o confort (22%) (Ilustración 19).

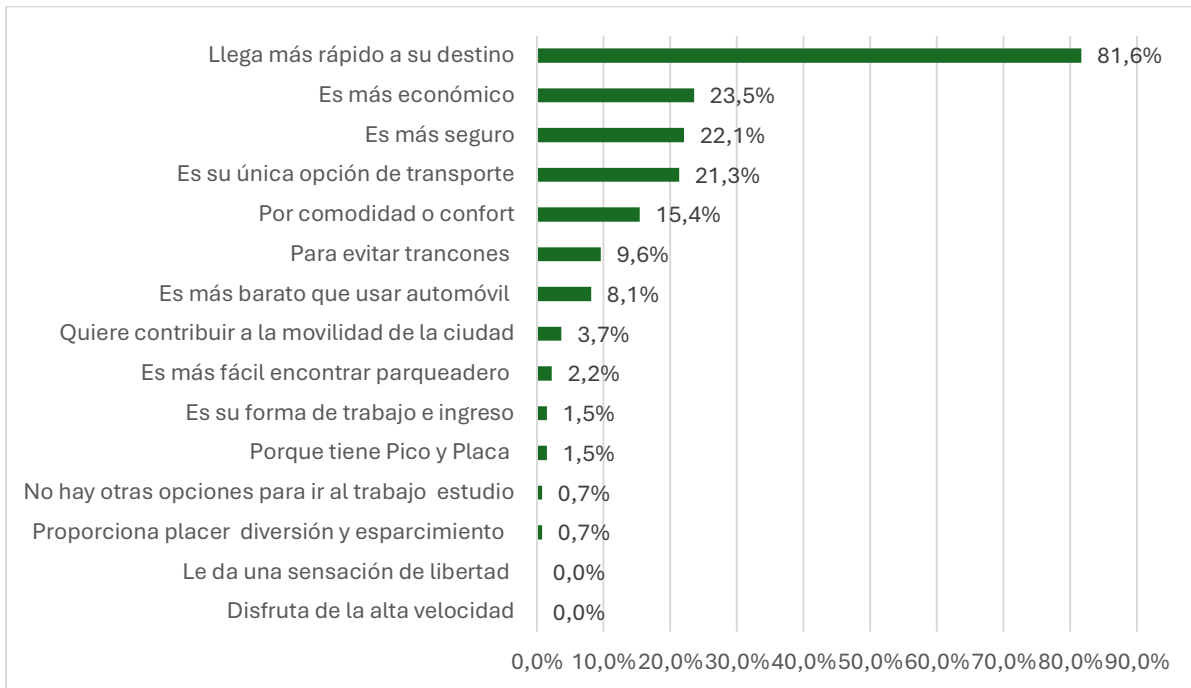
Ilustración 19. ¿Por qué utiliza la motocicleta como principal medio? - Conductor



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Por su parte, entre los pasajeros, el 81% de los encuestados señala que llegar más rápido a su destino es la principal razón para utilizar la motocicleta, seguido de considerarla un medio más económico (23%), más seguro (22%), su única opción de transporte (21%) y más cómodo o confortable (15%) (Ilustración 20).

Ilustración 20. ¿Por qué utiliza la motocicleta como principal medio? - Pasajero

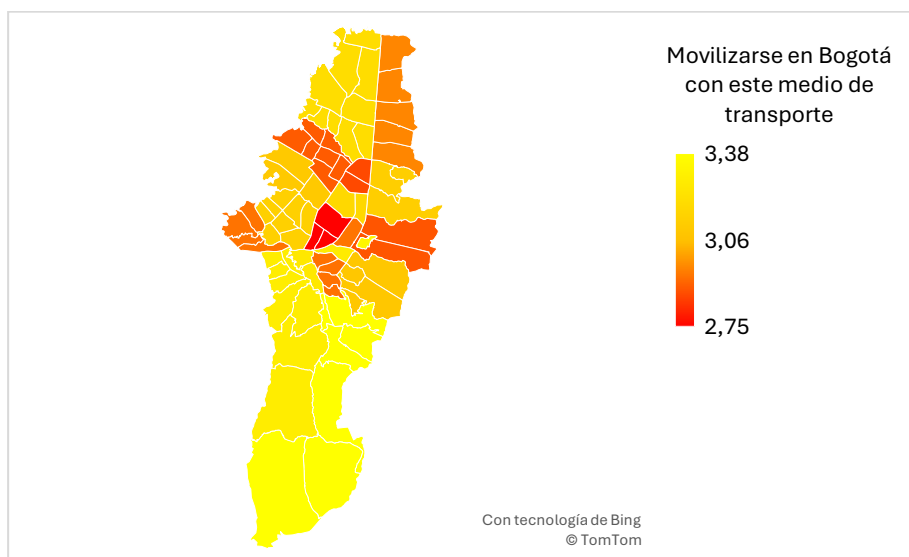


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Satisfacción en la movilidad para los usuarios de motocicleta en Bogotá

Respecto a los resultados de satisfacción al movilizarse en Bogotá en motocicleta, los niveles más altos se registran en Usme (3.38), La Candelaria (3.33) y Antonio Nariño (3.28). En contraste, los niveles más bajos se presentan en Puente Aranda (2.75), Barrios Unidos (2.87) y Santa Fe (2.89).

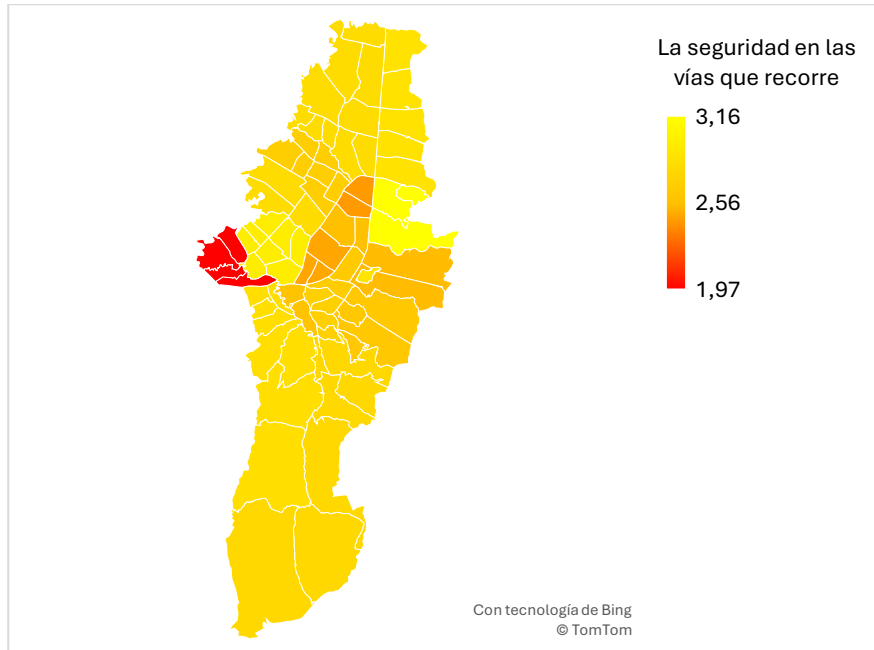
Ilustración 21. Motocicletas - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con movilizarse por medio de motocicletas?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

La satisfacción con la seguridad en las vías que se recorren muestra que únicamente Chapinero obtiene una calificación superior a 3; en el resto de la ciudad la situación no se percibe de la misma manera, en localidades como Bosa (1.9), Barrios Unidos (2.4) y Puente Aranda (2.4), que registran los peores resultados de toda Bogotá para los usuarios de motocicletas.

Ilustración 22. Motocicletas - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con la seguridad en las vías que recorre?

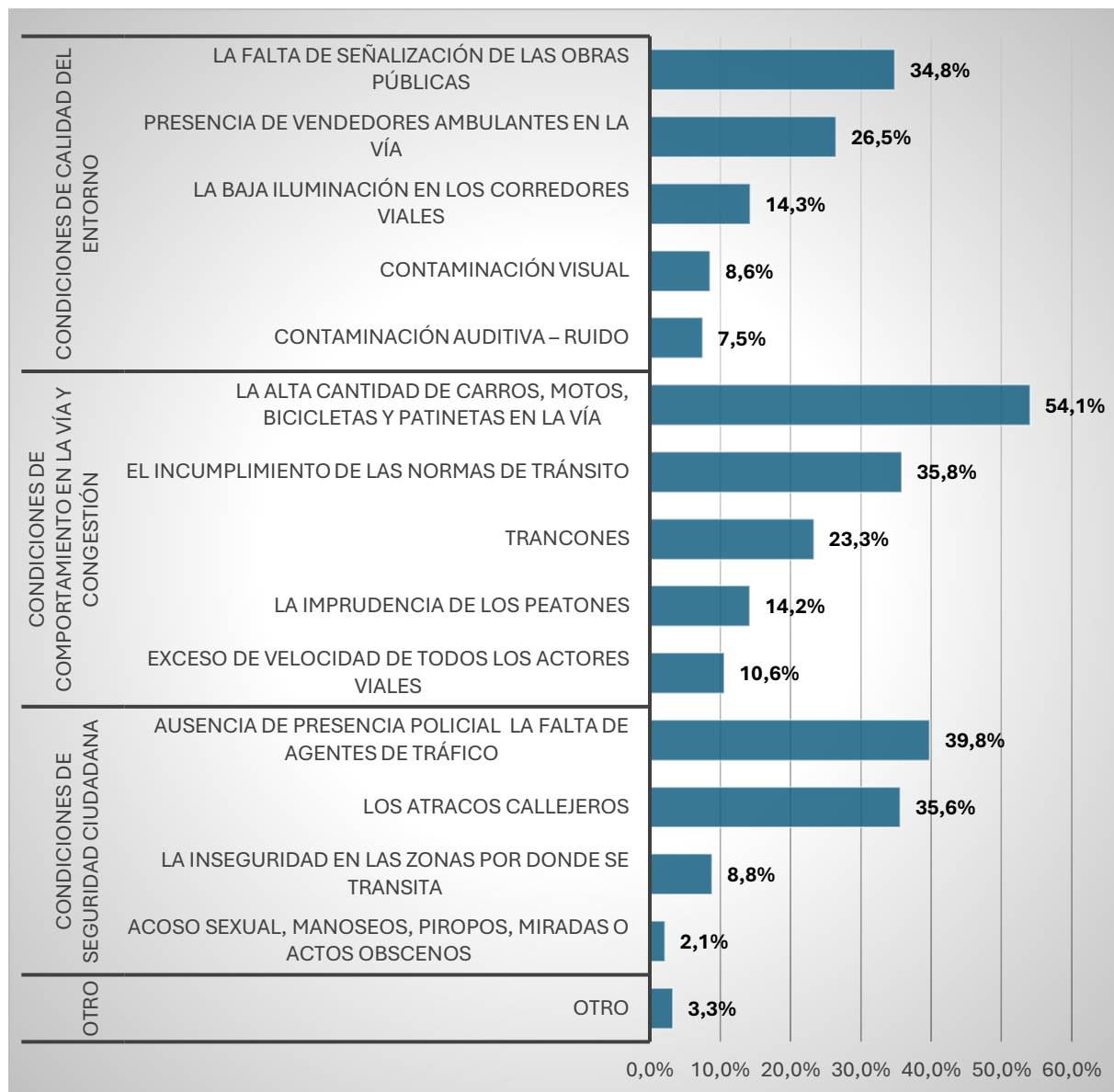


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Qué condiciones afectan la seguridad

Frente a las condiciones que más afectan la seguridad de las motocicletas como principal modo de transporte en la ciudad, los conductores destacan que el 54 % de los encuestados considera que la alta cantidad de carros, motos, bicicletas y patinetas en la vía es uno de los factores que mayor impacto tiene sobre este modo de transporte. Le siguen la ausencia de presencia policial (39 %) y los atracos callejeros (35 %) como factores determinantes. Otros aspectos señalados son el incumplimiento de las normas de tránsito (35 %), la falta de señalización de las obras (34 %), la presencia de vendedores ambulantes (26 %), los trancones (23 %), la baja iluminación en los corredores viales (14 %) y la imprudencia de los peatones (14 %) (ver Ilustración 23).

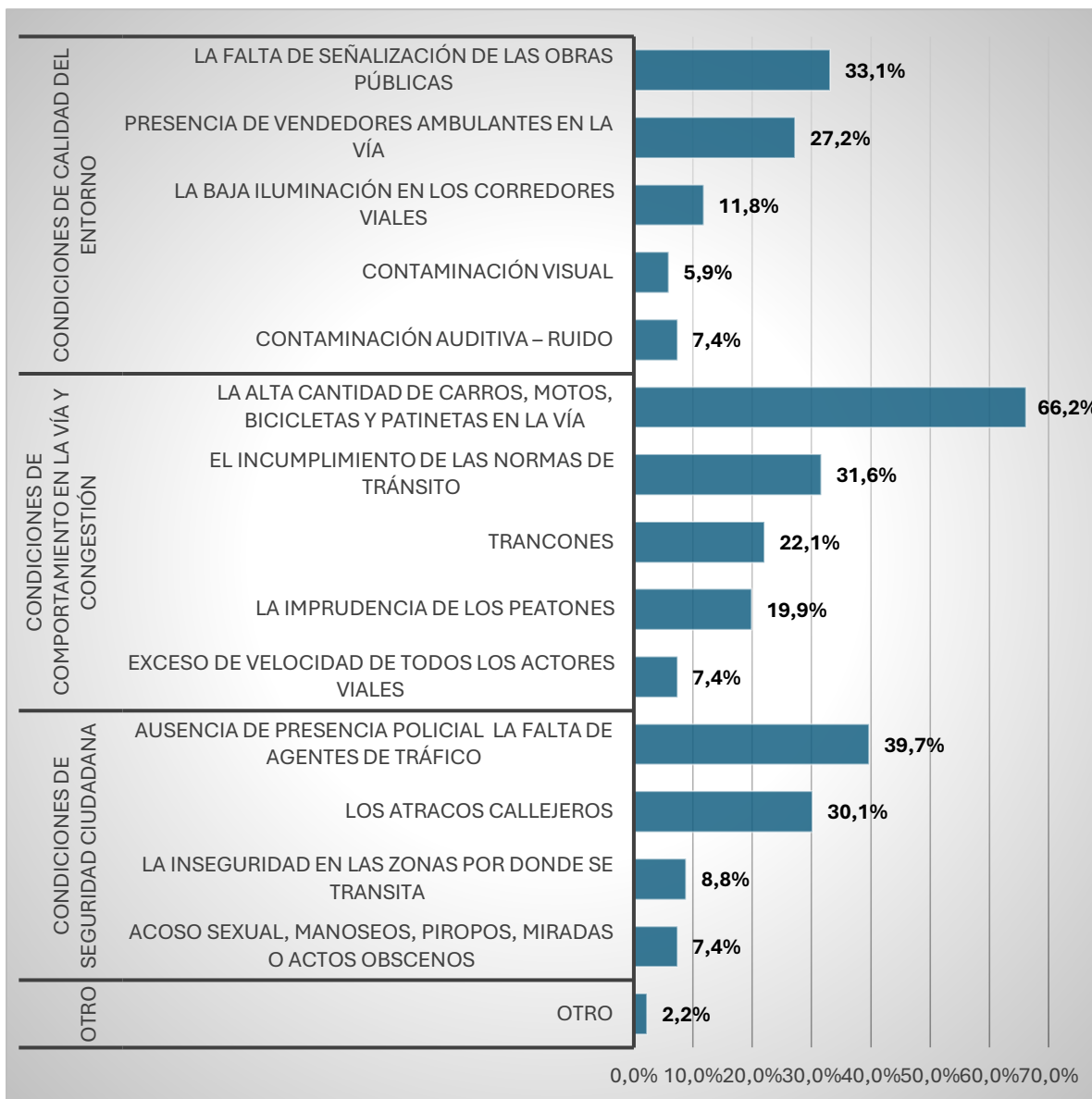
Ilustración 23. Motocicletas - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad? - Conductor



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Por su parte, para los pasajeros, las condiciones que más afectan la seguridad de las motocicletas como principal modo de transporte en la ciudad se relacionan, principalmente, con la alta cantidad de carros, motos, bicicletas y patinetas en la vía, aspecto señalado por el 66% de los encuestados. Le siguen la ausencia de presencia policial (39%) y la falta de señalización en las obras (33%) como factores determinantes. Otros aspectos mencionados son los atracos callejeros (30%), el incumplimiento de las normas de tránsito (31%), la presencia de vendedores ambulantes (27%), los trancones (22%) y la imprudencia de los peatones (19%) (ver Ilustración 24).

Ilustración 24. Motocicletas - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad? - Pasajero



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- **MÓDULO BICICLETA**

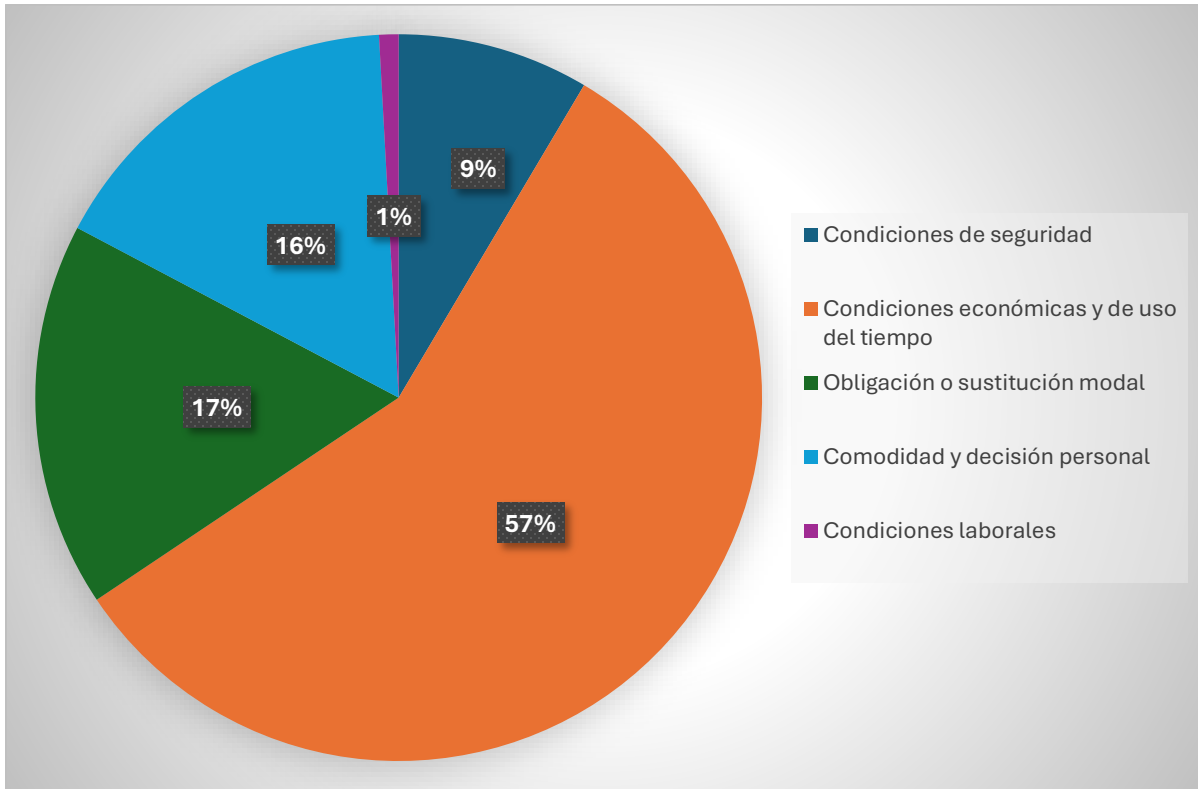
Las bicicletas, incluyendo aquellas con motor así como los servicios de alquiler de bicicletas y bicicletas públicas, son usadas por el 7% de los encuestados como el principal modo de transporte en la ciudad (1.320 de 18.865 entrevistados).

- ¿Por qué utiliza la bicicleta?

Para los biciusuarios las condiciones económicas y uso del tiempo resaltan como los principales aspectos por los cuales utilizan este modo de transporte para desplazarse por la ciudad, le sigue la

sustitución modal o por obligación y la decisión personal o comodidad que presenta este modo en sus desplazamientos (Ilustración 25).

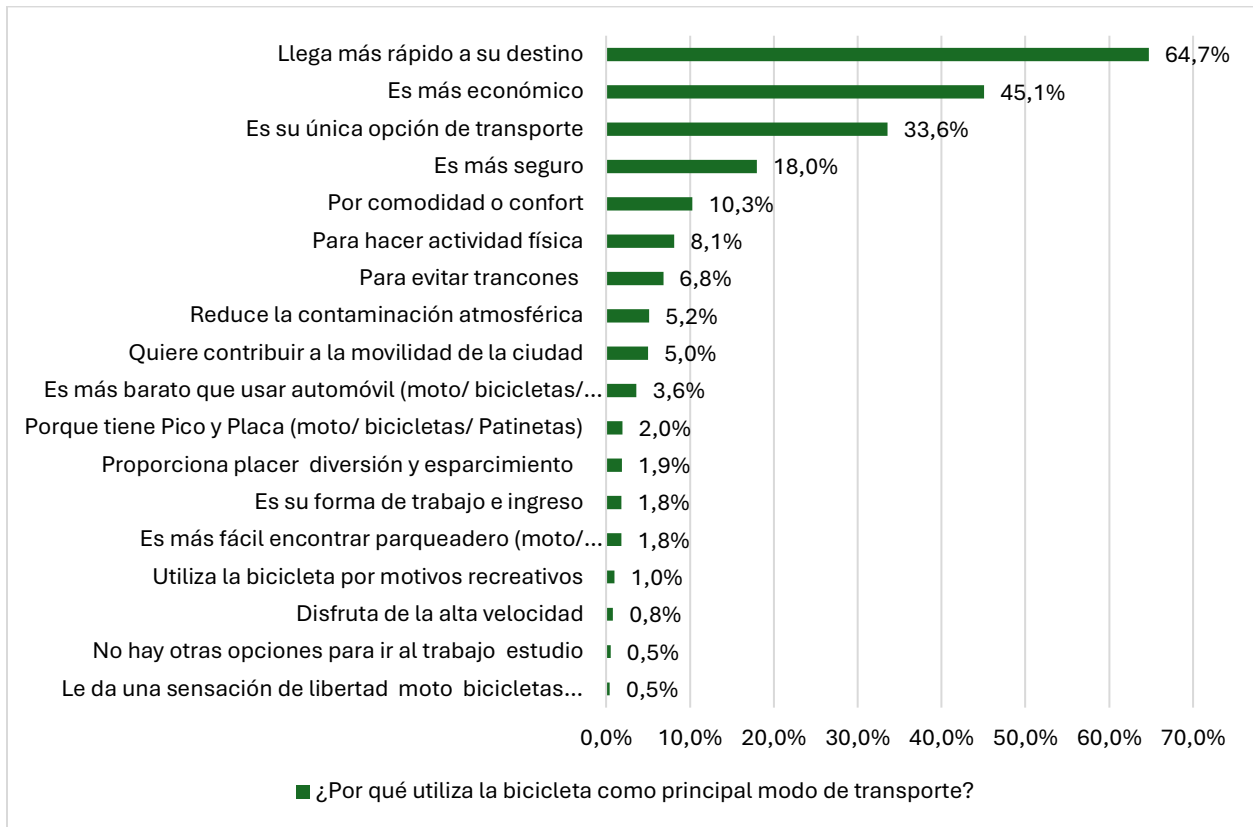
Ilustración 25. ¿Por qué utiliza la bicicleta como principal modo de transporte? - Condiciones



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Desagregando por aspectos, se observa que llegar más rápido al destino es una de las principales razones para el uso de este modo de transporte, señalada por el 64% de los biciusuarios. Le siguen la economía (45%), ser la única opción de transporte (33%), la seguridad (18%), la comodidad o el confort (10%) y la posibilidad de hacer actividad física (8%) entre las más destacadas (Ilustración 26).

Ilustración 26. ¿Por qué utiliza la bicicleta como principal modo de transporte? - Factores

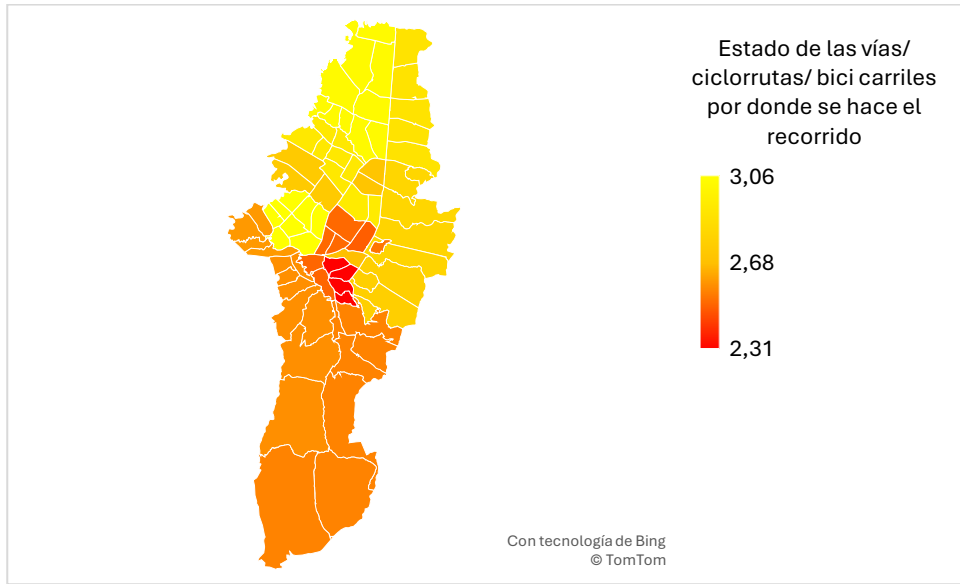


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Satisfacción en la movilidad para los usuarios de bicicleta en Bogotá

En relación con la satisfacción frente al estado de las vías, ciclorrutas y bici carriles utilizados durante los recorridos, únicamente las localidades de Kennedy y Suba registran puntajes superiores a 3. En contraste, Rafael Uribe Uribe, Los Mártires y Tunjuelito presentan las calificaciones más bajas en este aspecto (Ilustración 27).

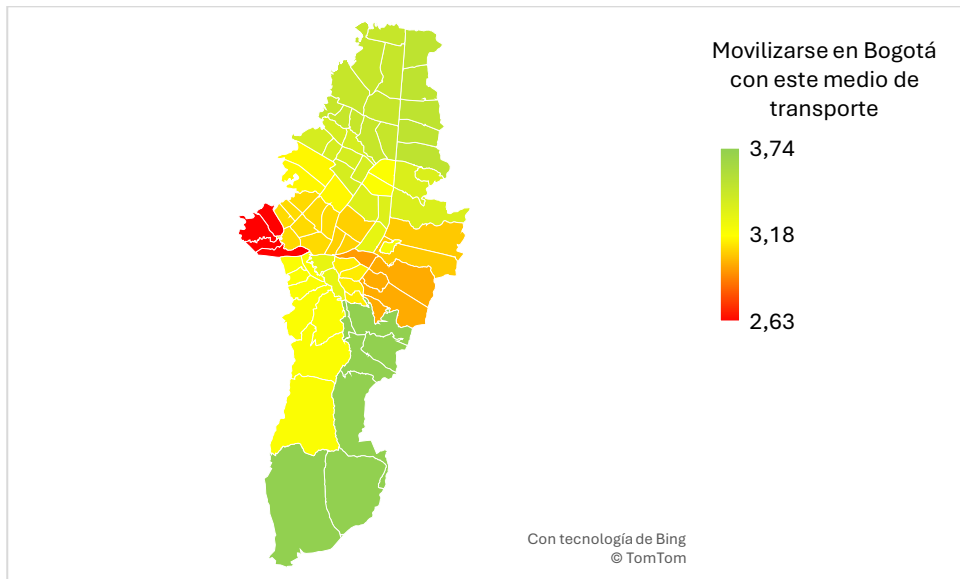
Ilustración 27. Bicicletas. Satisfacción-estado de las vías



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En cuanto a la satisfacción para movilizarse en bicicleta en Bogotá, se encuentra que la mayoría de las localidades tienen notas superiores al 3, destacan las localidades de Usme, Usaquén y Suba con puntajes por encima del 3.5. En el otro extremo Bosa (2.6) y Tunjuelito (2.9) son las dos localidades con puntajes de satisfacción inferiores a 3 (Ilustración 28).

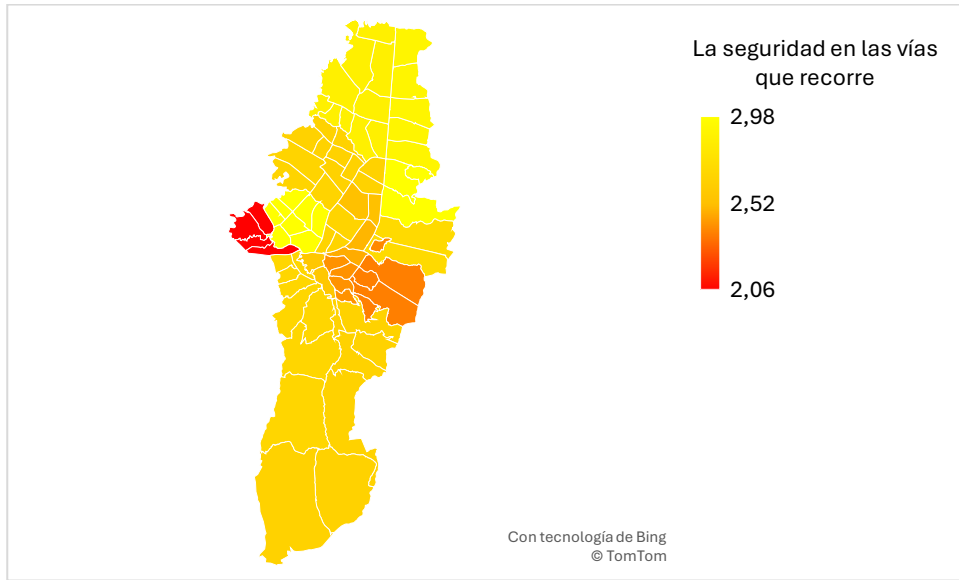
Ilustración 28. Bicicletas. Satisfacción-movilización en bicicleta



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En cuanto a la satisfacción con las vías que recorren los biciusuarios, se reporta que, en toda la ciudad, la percepción es negativa: todas las localidades obtienen puntajes inferiores a tres, y espacios como Bosa, San Cristóbal y La Candelaria registran calificaciones por debajo de 2.4 (Ilustración 29).

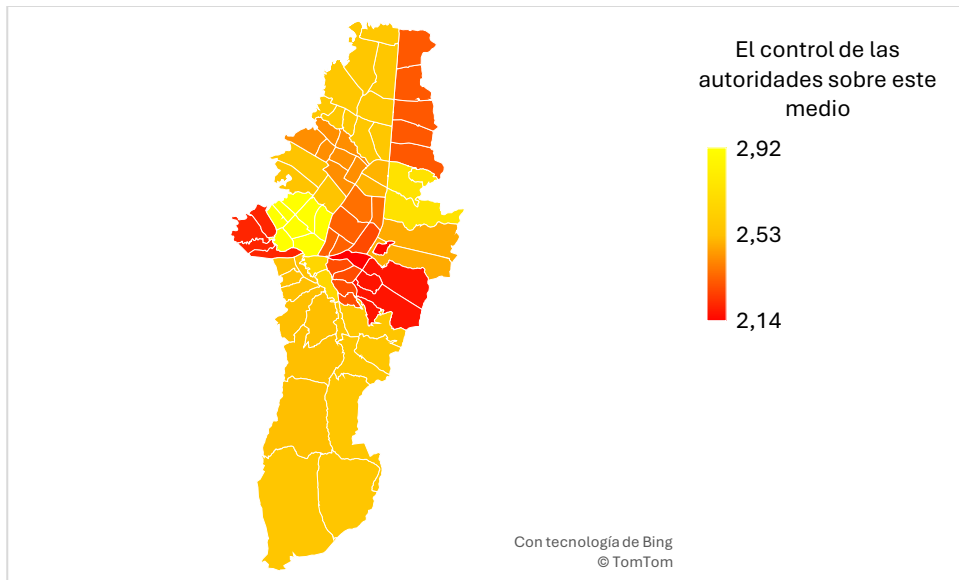
Ilustración 29. Bicicletas. Satisfacción-seguridad en las vías



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En cuanto a la satisfacción respecto al control ejercido por las autoridades sobre las bicicletas, los resultados son similares a los del punto anterior. En general, la ciudad presenta dificultades en este ámbito, siendo especialmente críticas las percepciones registradas en las localidades de Antonio Nariño, La Candelaria, Santa Fe y Bosa, donde los niveles de satisfacción son inferiores a 2.2 sobre 5 (Ilustración 30).

Ilustración 30. Bicicletas. Satisfacción-control de las autoridades

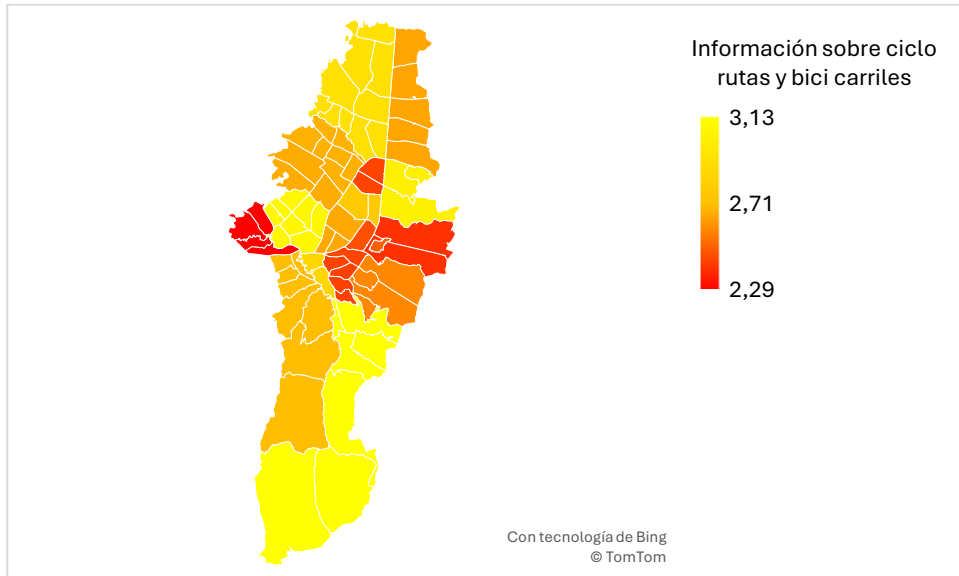


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

La satisfacción con la información disponible sobre ciclorutas y bici carriles se sitúa por encima de 3 en las localidades de Usme, Kennedy y Chapinero, mientras que en el resto de la ciudad

presenta valores negativos. En particular, Bosa, Santa Fe, Barrios Unidos y Rafael Uribe Uribe registran las calificaciones más bajas, con puntajes inferiores a 2.5 (Ilustración 31).

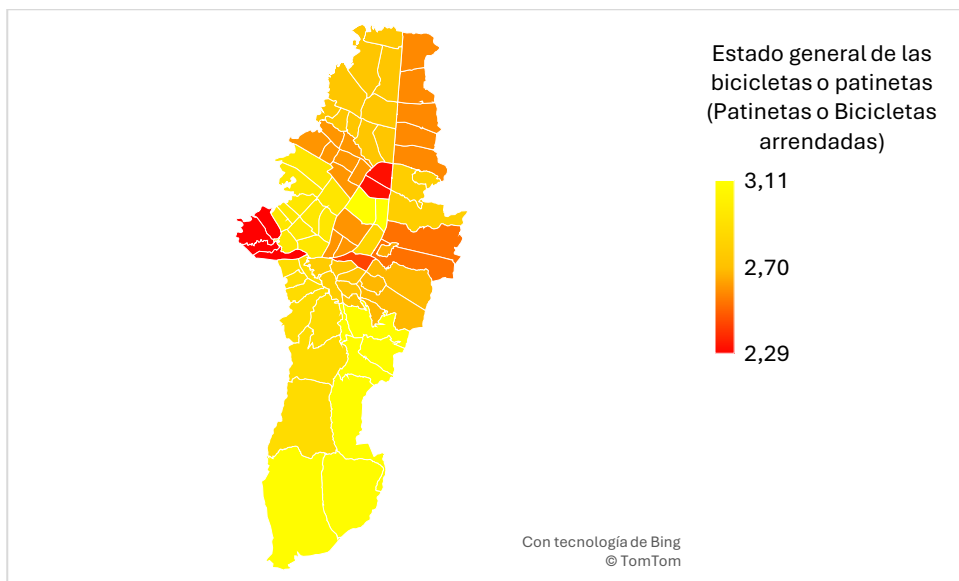
Ilustración 31. Bicicletas. Satisfacción-información sobre ciclo rutas y bici carriles



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

El estado general de las bicicletas arrendadas presenta una valoración positiva únicamente en Teusaquillo y Usme, mientras que en el resto de la ciudad los puntajes se mantienen por debajo de 3, con especial atención en Bosa (2.29), Barrios Unidos (2.33) y Antonio Nariño (2.44) (Ilustración 32).

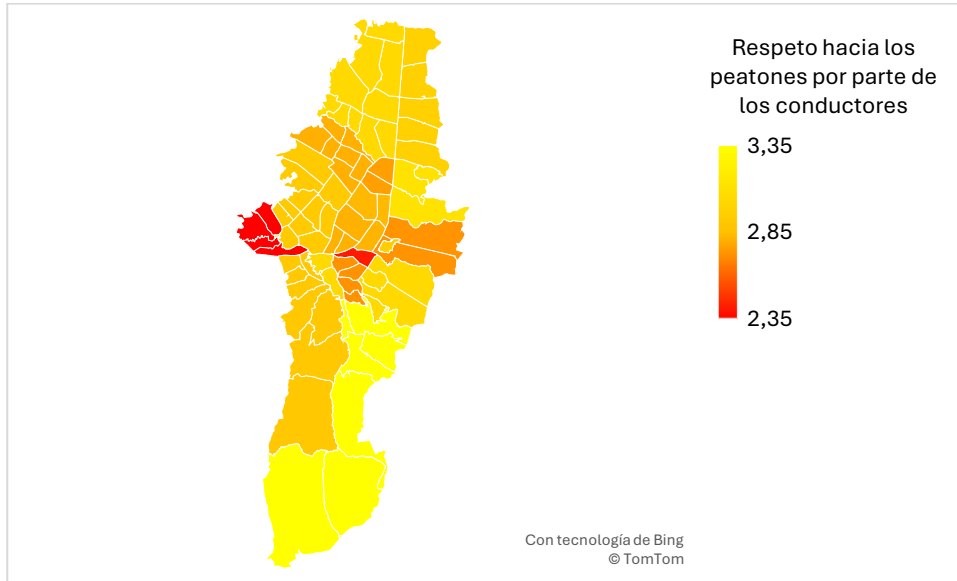
Ilustración 32. Bicicletas. Satisfacción-estado general de las bicicletas



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

La satisfacción respecto al respeto de los conductores hacia los peatones se ubica por encima de 3 en las localidades de Usme, Chapinero, Tunjuelito, San Cristóbal y Suba, mientras que en el resto de la ciudad presenta valores negativos. En este último grupo, se destacan especialmente Bosa, Antonio Nariño y Santa Fe por registrar las percepciones más desfavorables (Ilustración 33).

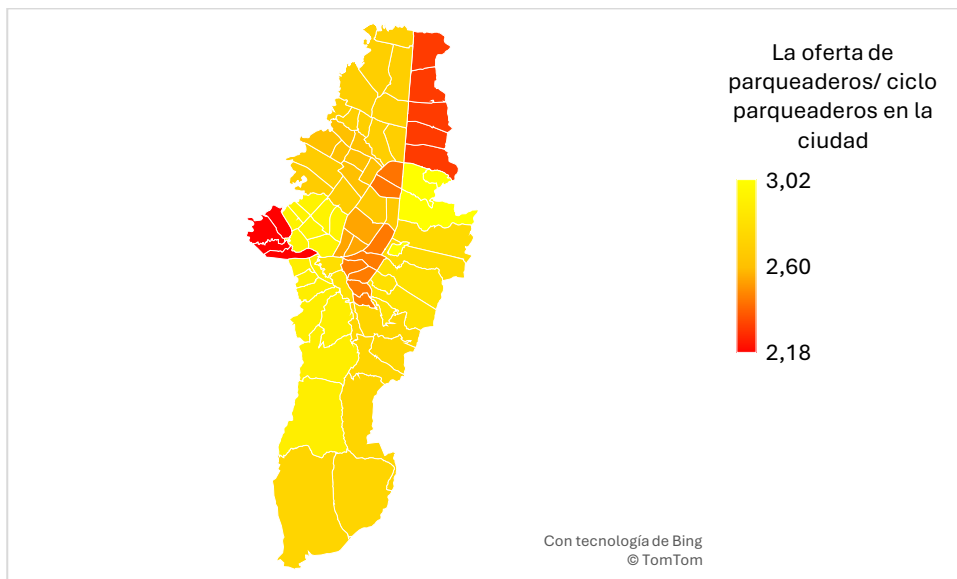
Ilustración 33. Bicicletas. Satisfacción-respeto hacia los peatones



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

La puntuación respecto de la oferta de parqueaderos / ciclo parqueaderos en la ciudad muestra a la Candelaria y Chapinero como las únicas localidades con calificación por encima del 3 mientras que el resto de la ciudad presenta satisfacción por debajo de dicha puntuación; en especial en Bosa, Usaquén y Barrios Unidos (Ilustración 34).

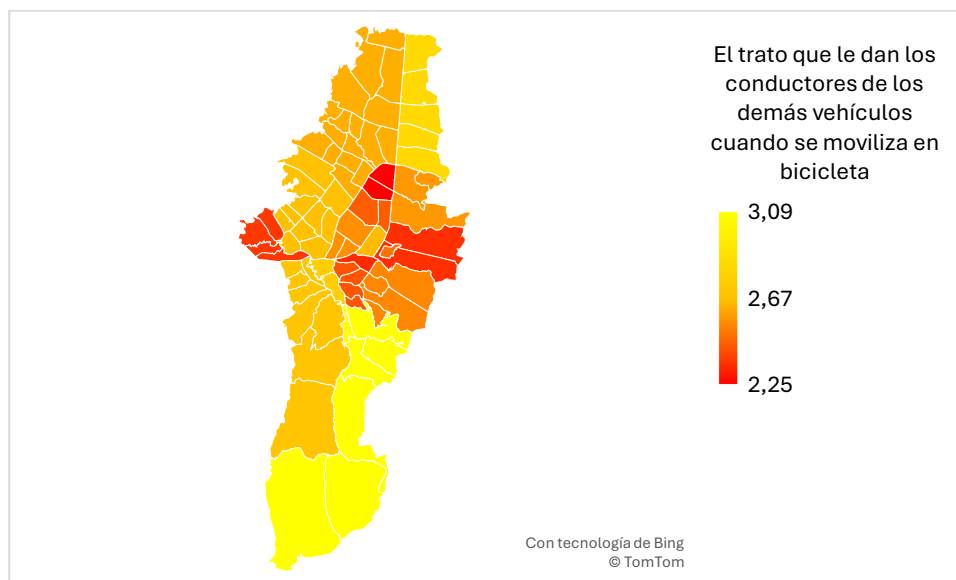
Ilustración 34. Bicicletas. Satisfacción-oferta de parqueaderos / cicloparqueaderos



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Finalmente, en cuanto al trato que los conductores de otros vehículos brindan a quienes se movilizan en bicicleta, la satisfacción es “positiva” únicamente en Usme, mientras que en el resto de la ciudad las puntuaciones se mantienen por debajo de tres, destacándose los bajos resultados en Barrios Unidos, Antonio Nariño y Santa Fe (Ilustración 35).

Ilustración 35. Bicicletas. Satisfacción-trato que dan los conductores de los demás vehículos

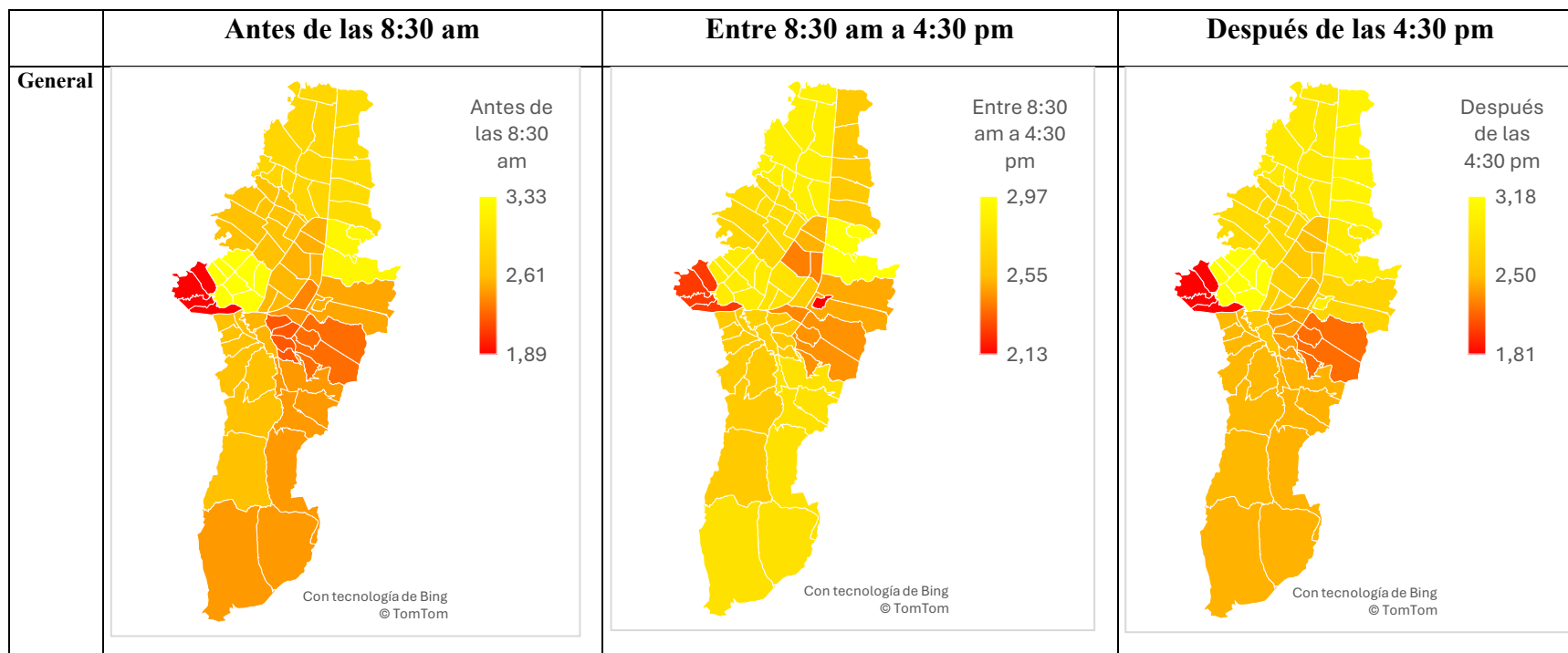


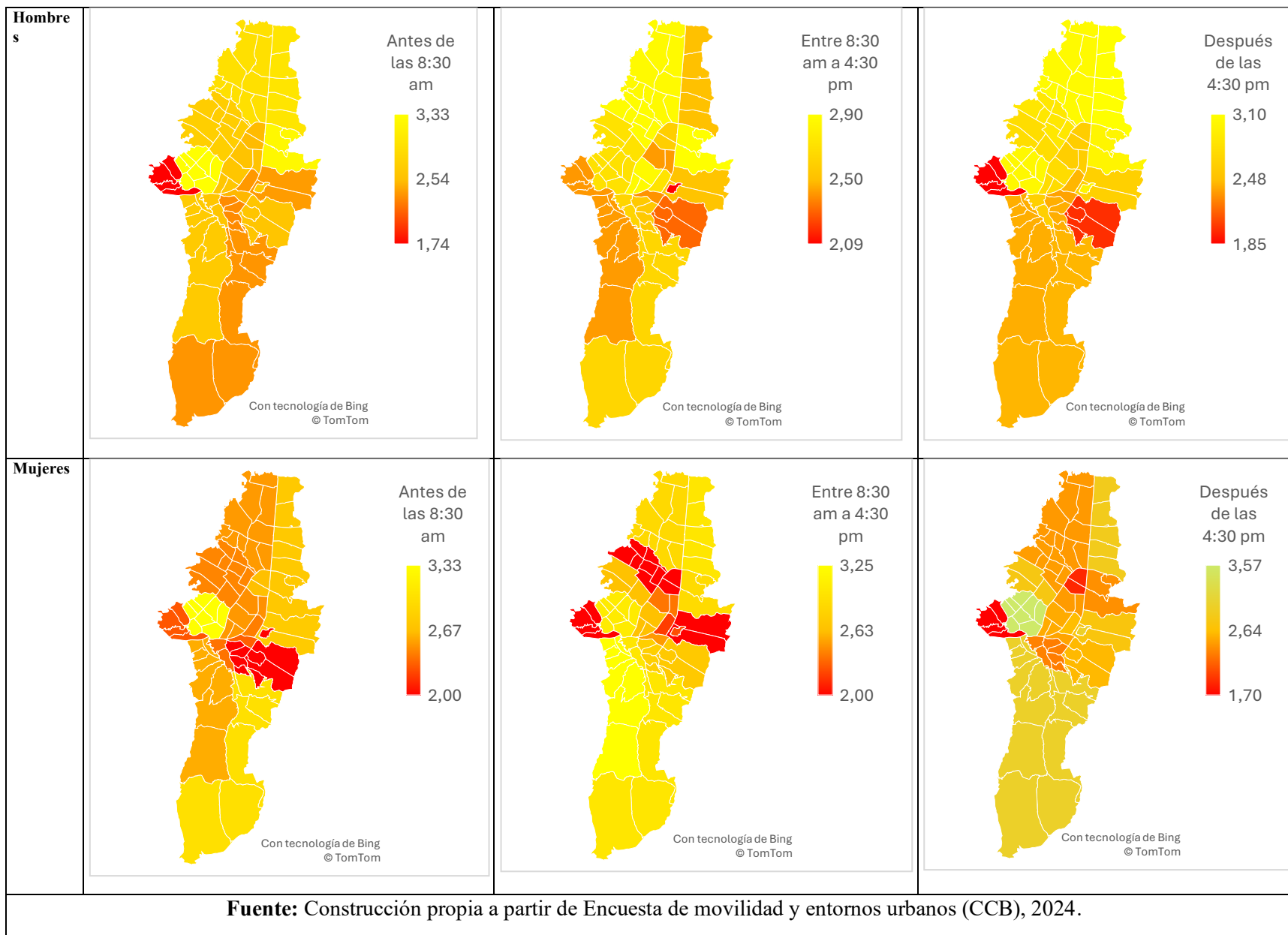
Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En ese mismo orden, la satisfacción respecto a la seguridad en los distintos horarios del día, diferenciada por sexo, presenta resultados heterogéneos en la ciudad. Para las mujeres, antes de las 8:30 a. m. los niveles más altos de satisfacción se registran en Kennedy y Usme, mientras que los más bajos se observan en San Cristóbal, La Candelaria y Rafael Uribe Uribe. En el periodo comprendido entre las 8:30 a. m. y las 4:30 p. m., los mejores resultados corresponden a Ciudad Bolívar y Kennedy, en contraste con San Cristóbal, Bosa, Engativá y Barrios Unidos, que presentan las calificaciones más desfavorables. Finalmente, después de las 4:30 p. m., las mayores percepciones de satisfacción se concentran en Kennedy, La Candelaria y Ciudad Bolívar, mientras que Bosa, Barrios Unidos y Chapinero registran los niveles más bajos (Tabla 6).

Los resultados correspondientes a los hombres son ligeramente más favorables que los registrados para las mujeres. En el periodo previo a las 8:30 a. m., los niveles más bajos de satisfacción se presentan entre los biciusuarios residentes en Bosa, Rafael Uribe Uribe y Los Mártires, mientras que los más altos se registran en Kennedy, Chapinero y Usaquén. Entre las 8:30 a. m. y las 4:30 p. m., las mayores percepciones de satisfacción no superan los tres puntos, destacándose Chapinero (2.9), Engativá y Puente Aranda, en contraste con La Candelaria, San Cristóbal y Bosa, que presentan las calificaciones más desfavorables. Finalmente, en el horario posterior a las 4:30 p. m., los mayores niveles de satisfacción en materia de seguridad se observan en Kennedy, Usme, La Candelaria y Ciudad Bolívar, mientras que las percepciones más negativas corresponden a los residentes de Bosa, Barrios Unidos y Rafael Uribe Uribe (Tabla 6).

Tabla 6. Bicicletas. Satisfacción-seguridad en las vías por sexo y horario

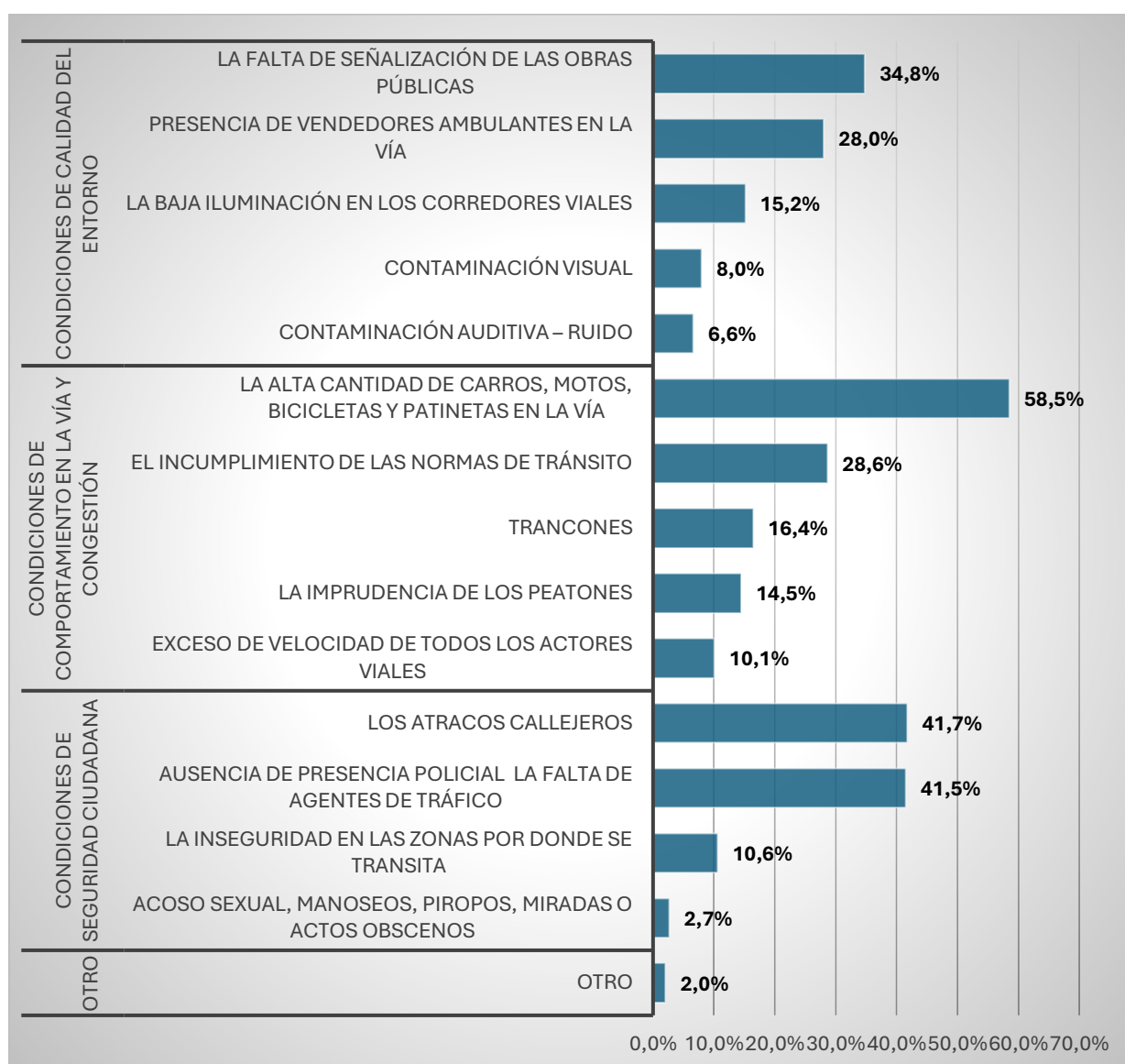




- Qué condiciones afectan la seguridad.

En relación con las condiciones que más afectan la seguridad de la bicicleta como principal modo de transporte en la ciudad, se destaca que el 58 % de los encuestados identifica la alta concurrencia de carros, motos, bicicletas y patinetas en la vía como el factor más incidente. A este le siguen la ausencia de presencia policial (41,5 %) y los atracos callejeros (41,7 %), señalados como elementos altamente determinantes. Otros factores mencionados incluyen la falta de señalización en las obras (34 %), el incumplimiento de las normas de tránsito (28 %), la presencia de vendedores ambulantes (28 %), los trancones (16 %), la baja iluminación en los corredores viales (15 %) y la imprudencia de los peatones (14 %).

Ilustración 36. Bicicletas - ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

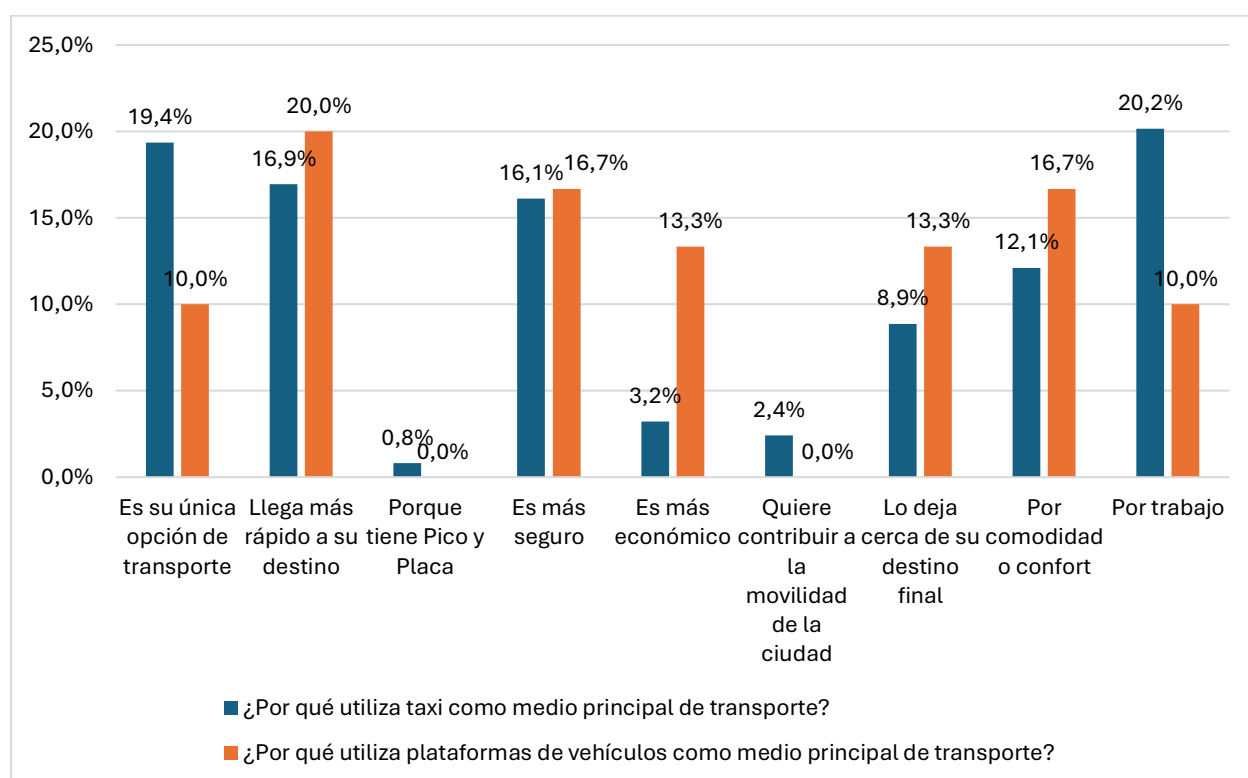
- **MÓDULO TAXIS Y PLATAFORMAS DE VEHÍCULOS**

Los taxis son el principal modo de transporte para el 2,3% de los encuestados (445 de 18.865 entrevistados) mientras que las plataformas son la forma para desplazarse por la ciudad principalmente del 1,7% de los encuestados (325 de 18.865 entrevistados).

- ¿Por qué la utiliza?

A continuación, se presenta una comparación entre el uso de plataformas de transporte vehicular y el uso del taxi en la ciudad. Por parte de los conductores, los taxis tienen prevalencia del uso debido a factores como el trabajo (20%), a que constituye su única opción de transporte (19 y a la percepción de que permite llegar más rápido al destino (17 %). En las plataformas los principales motivos del uso de este modo en conductores son llegar más rápido a su destino (20%), mayor seguridad (16%) y por comodidad y confort (16%) (Ilustración 37).

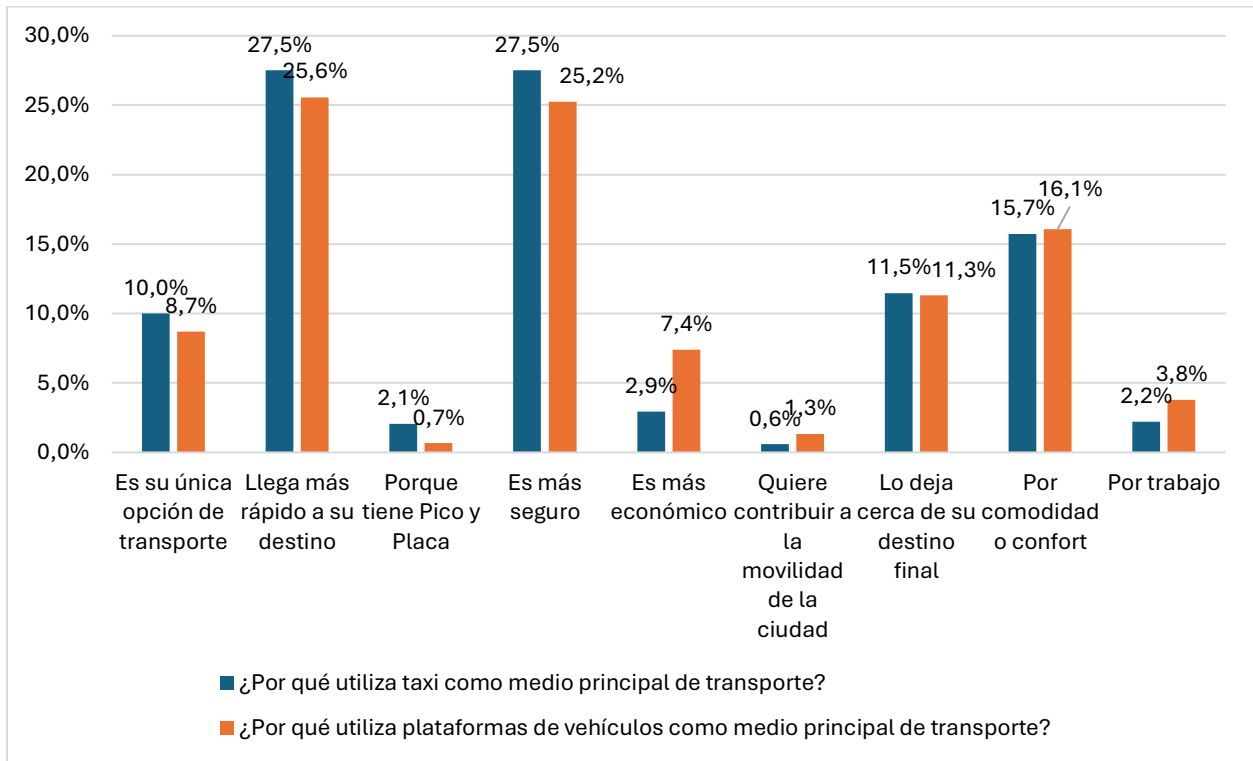
Ilustración 37. ¿Por qué la utiliza? – Conductores Plataformas vs Taxis



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Por su parte, para los pasajeros, los principales motivos para usar estos modos de transporte son similares en orden y porcentaje: llegar más rápido al destino, mayor seguridad y comodidad o confort. Las dos primeras razones (rapidez y seguridad) tienen mayor prevalencia en el uso de taxis, mientras que la tercera (comodidad) predomina en las plataformas. Se destaca, además, la diferencia en la opción “es más barato”, en la cual las plataformas superan a los taxis por más de cuatro puntos porcentuales.

Ilustración 38. ¿Por qué la utiliza? – Pasajeros Plataformas vs Taxis

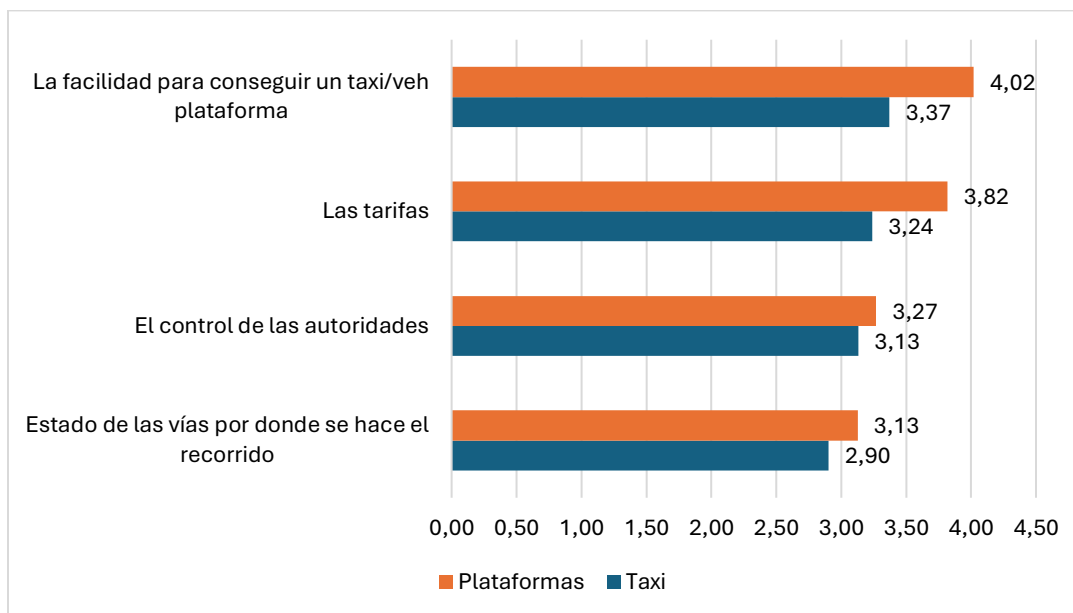


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Satisfacción: tarifa, estado de las vías, control autoridades, facilidad de conseguir el servicio

En los resultados de satisfacción se observa que, en todos los aspectos analizados, las plataformas presentan mejores valoraciones que los taxis. Las mayores diferencias se evidencian en la facilidad para conseguir un vehículo mediante plataformas y en la percepción de mejores tarifas frente a la satisfacción con las tarifas de los taxis.

Ilustración 39. ¿Qué tan satisfecho está con ...? Pasajeros Taxi vs Plataformas



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

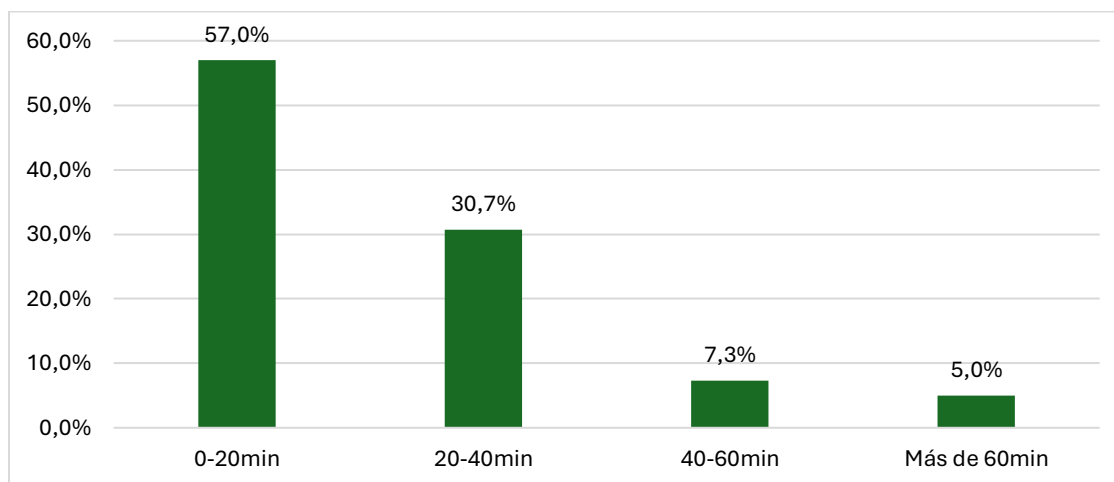
• **MÓDULO PEATONES**

En este módulo se analizan los resultados de las preguntas hechas a la totalidad del universo encuestado en su rol como peatones de la ciudad.

- ¿Durante un día típico que tipo de recorridos hace usted a pie?

Se observa que más de la mitad de los encuestados realiza recorridos de corta duración, entre 0 y 20 minutos, mientras que un 30 % efectúa trayectos de 20 a 40 minutos. El porcentaje restante corresponde a recorridos de mayor duración: un 7 % realiza trayectos superiores a 40 minutos y un 5 % supera una hora de desplazamiento en la ciudad (Ilustración 40).

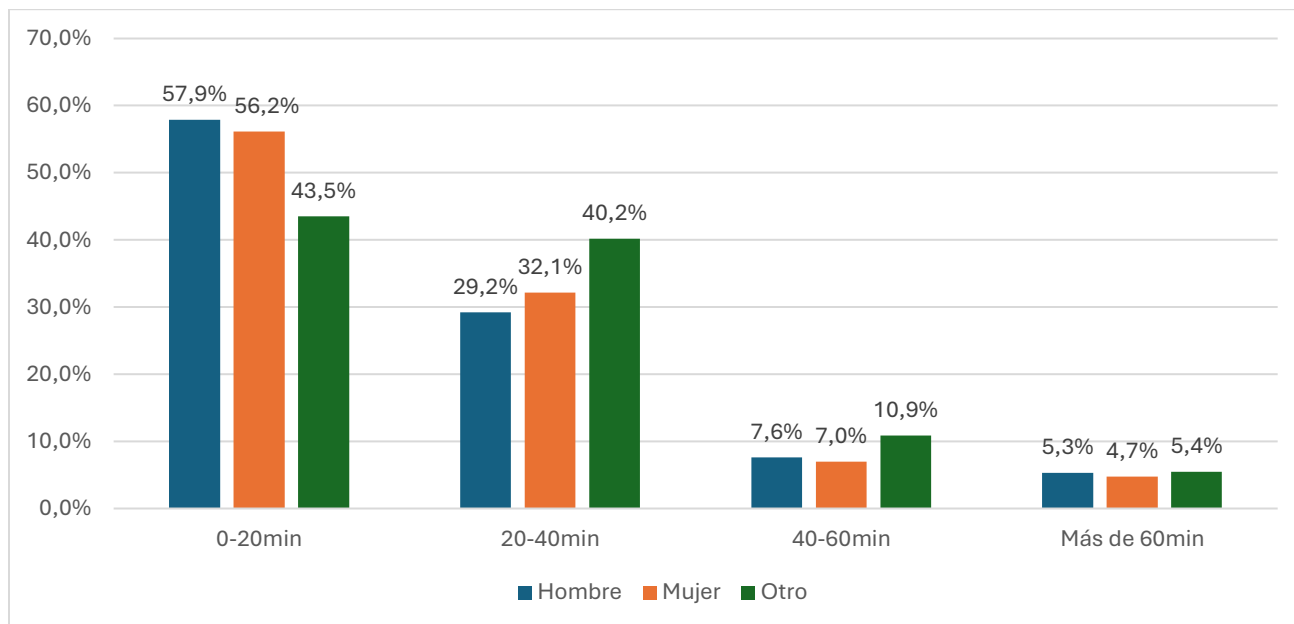
Ilustración 40. ¿Durante un día típico de la semana que tipo de recorridos usted hace a pie?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

En términos generales, los hombres concentran una mayor participación en los recorridos a pie de corta duración (0–20 minutos), mientras que las mujeres y otros participantes registran una mayor proporción de trayectos de entre 20 y 40 minutos. Asimismo, se observan resultados similares entre hombres, mujeres y otros encuestados en los recorridos a pie de mayor duración, tanto en aquellos superiores a 40 minutos como en los que exceden una hora (Ilustración 41).

Ilustración 41. ¿Durante un día típico de la semana que tipo de recorridos usted hace a pie? Agrupado por Sexos

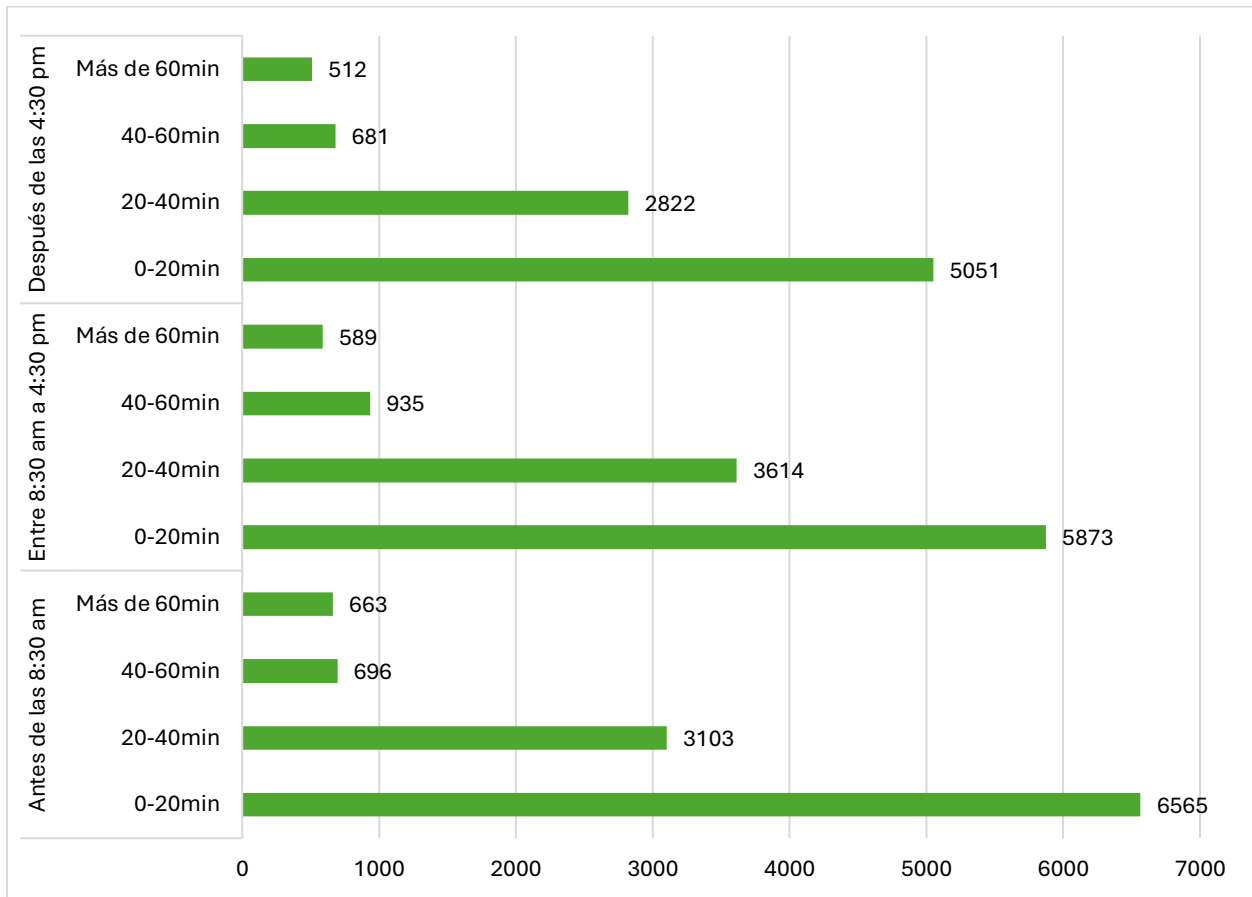


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

¿En qué horarios hace sus recorridos?

Al agrupar los desplazamientos por franjas horarias, se observa que el horario matutino presenta una mayor incidencia que el horario nocturno y el horario intermedio en todos los tipos de desplazamiento. La única excepción se registra en los recorridos de 20 a 40 minutos, los cuales presentan una mayor frecuencia en el periodo comprendido entre las 8:30 a. m. y las 4:30 p. m., en comparación con las demás franjas horarias (Ilustración 42).

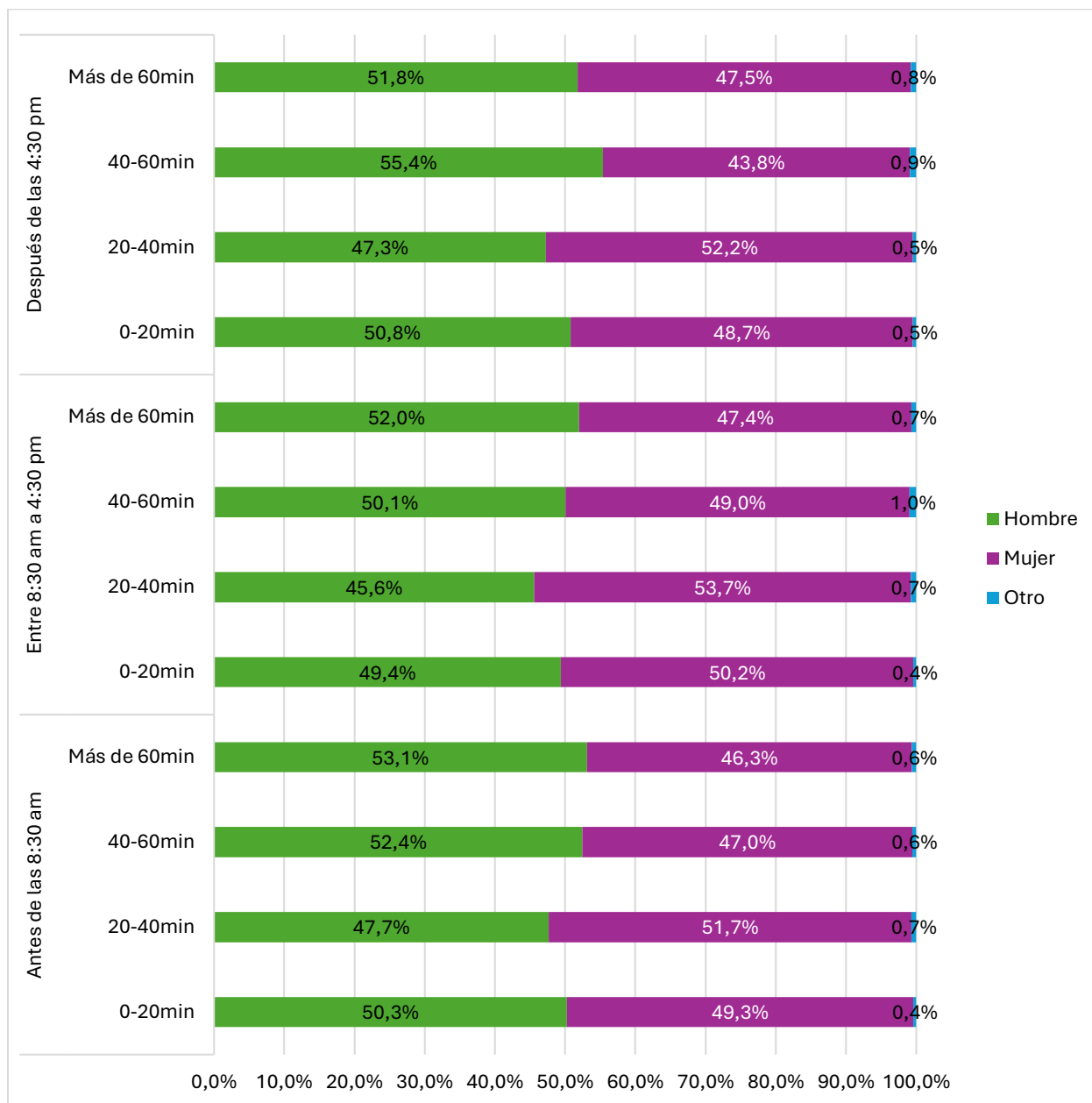
Ilustración 42. Peatones – Horarios Desplazamientos en la ciudad



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

Al discriminar los resultados por sexo, se observa que las mujeres predominan en los desplazamientos de 20 a 40 minutos antes de las 8:30 a. m., en los recorridos de 0 a 4 minutos entre las 8:30 a. m. y las 4:30 p. m., así como en los trayectos de 20 a 40 minutos posteriores a las 4:30 p. m. En los demás horarios y rangos de duración, los hombres presentan una participación ligeramente mayor en los desplazamientos realizados. Asimismo, se destaca la participación de otras identidades sexuales en los recorridos de 40 a 60 minutos durante el periodo comprendido entre las 8:30 a. m. y las 4:30 p. m.

Ilustración 43. Peatones – Horarios Desplazamientos en la ciudad por sexos

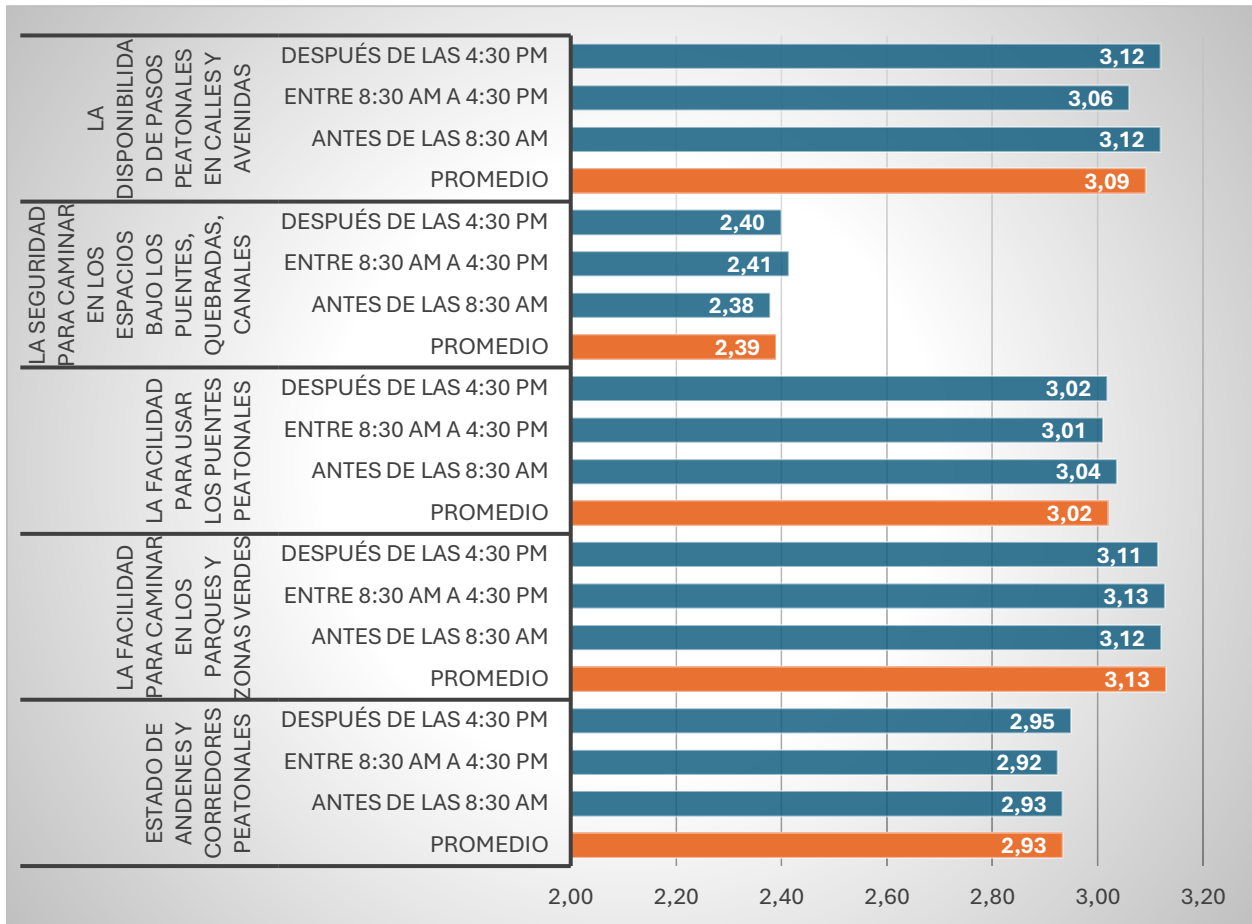


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Escala de satisfacción.

Los resultados de satisfacción muestran que la mayor satisfacción se encuentra en la facilidad para caminar en los parques y zonas públicas (3.13), seguido por la disponibilidad de pasos peatonales en las calles y avenidas (3.09); los peores resultados se observan en la seguridad para caminar en los espacios bajo los puentes, quebradas y canales (2.39), en especial antes de las 8:30am.

Ilustración 44. Peatones - En una escala de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿Qué tan satisfecho está con ...?

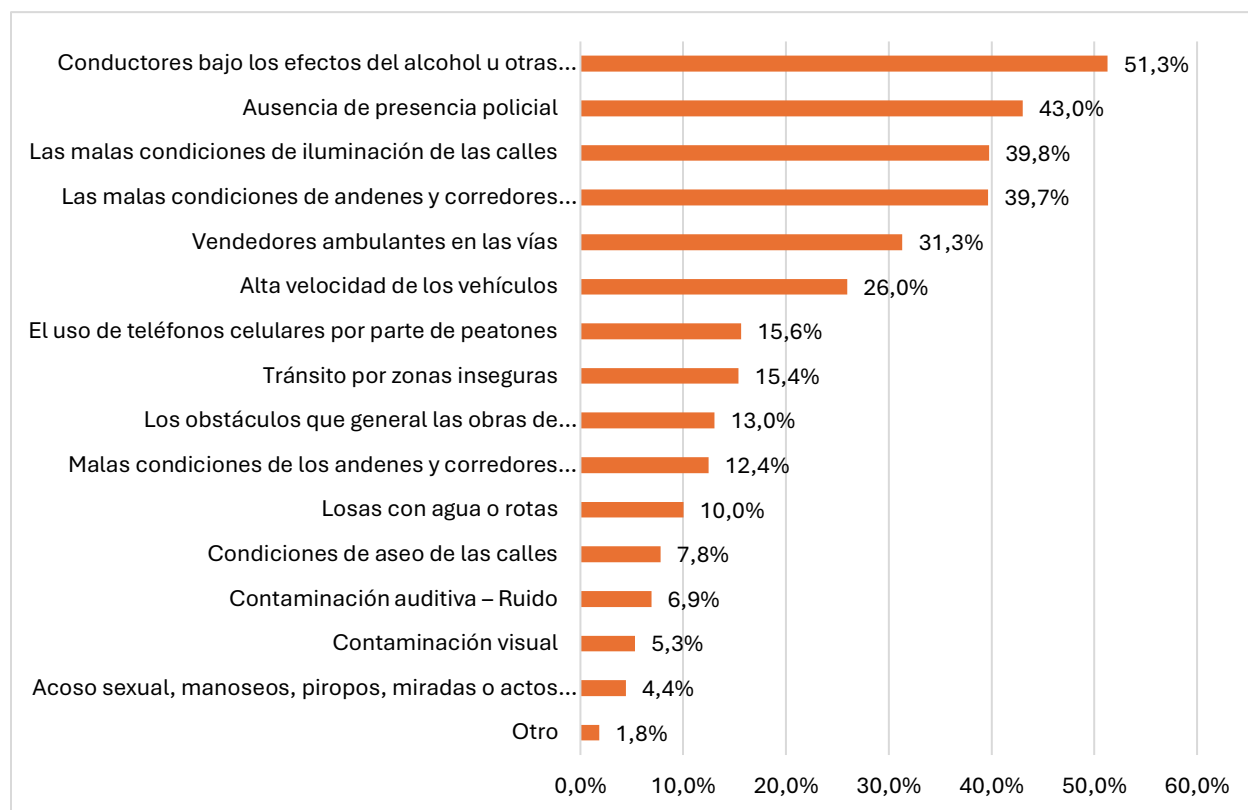


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- ¿Cuáles condiciones de seguridad afectan la movilidad de los peatones?

En cuanto a las condiciones que más afectan la seguridad en la movilidad peatonal, más de la mitad de los encuestados atribuye como principal factor la presencia de conductores bajo los efectos del alcohol u otras sustancias. El 43% señala la ausencia de presencia policial, el 39% las malas condiciones de iluminación en andenes y corredores peatonales, el 31% la presencia de vendedores ambulantes en las vías y el 26% la alta velocidad de los vehículos, entre los aspectos más destacados que afectan la seguridad de los peatones en la ciudad.

Ilustración 45. ¿Cuáles condiciones cree usted que afecta más la seguridad en la movilidad de los peatones?



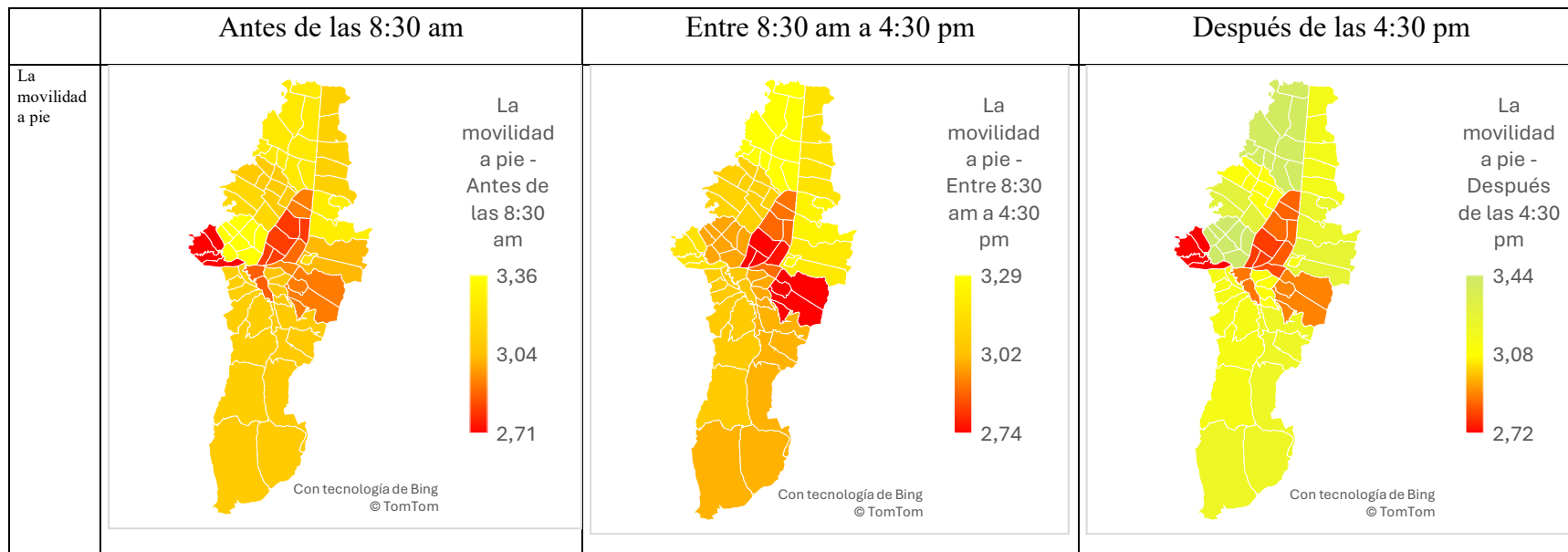
Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

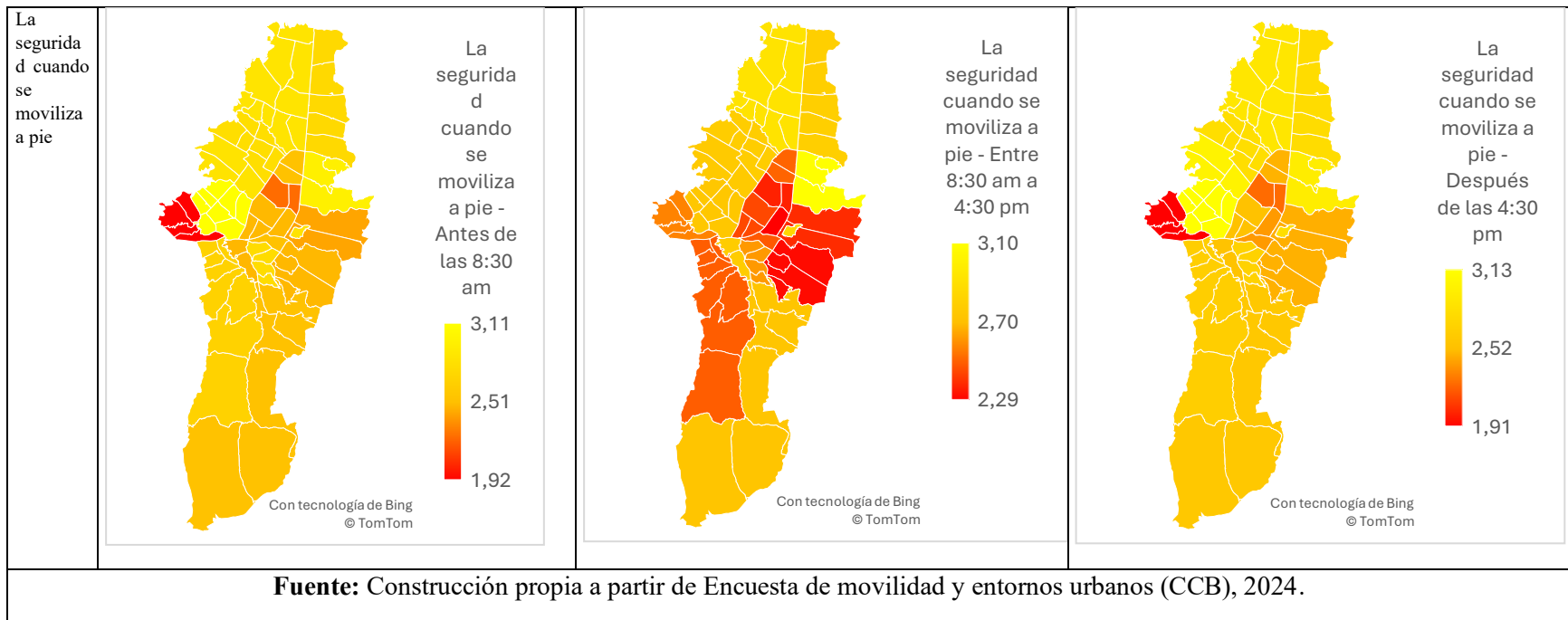
- ¿Durante el último año considera que mejoró, empeoró, siguió igual?

Al segmentar los resultados de satisfacción en la movilidad por localidades y por horarios se encuentra que antes de las 8:30am los mejores resultados se observan en Kennedy, Chapinero y Suba mientras que los peores en Bosa, Teusaquillo y Puente Aranda. De 8:30am a 4:30pm los mejores resultados se observan en Suba, La Candelaria y Chapinero mientras que los peores en San Cristóbal, Puente Aranda y Los Mártires. De 4:30pm en adelante la mejor percepción de movilidad peatonal ocurre en Kennedy, Suba y Fontibón mientras que la peor percepción se recoge en Puente Aranda, Antonio Nariño y Los Mártires.

Por su parte los resultados de satisfacción en la seguridad por localidades y por horarios muestran que antes de las 8:30am los mejores resultados se observan en Kennedy, Chapinero y Suba mientras que los peores en Bosa, Teusaquillo y Santa Fe. De 8:30am a 4:30pm los mejores resultados se observan en Chapinero, Suba y La Candelaria mientras que los peores en San Cristóbal, Teusaquillo y Los Mártires. De 4:30pm en adelante la mejor percepción de seguridad peatonal ocurre en Kennedy, Fontibón y Chapinero mientras que la peor percepción se recoge en los habitantes de Bosa, Teusaquillo, Los Mártires y Antonio Nariño.

Tabla 7. Satisfacción peatones en la movilidad y la seguridad por localidades y horarios, Bogotá 2024



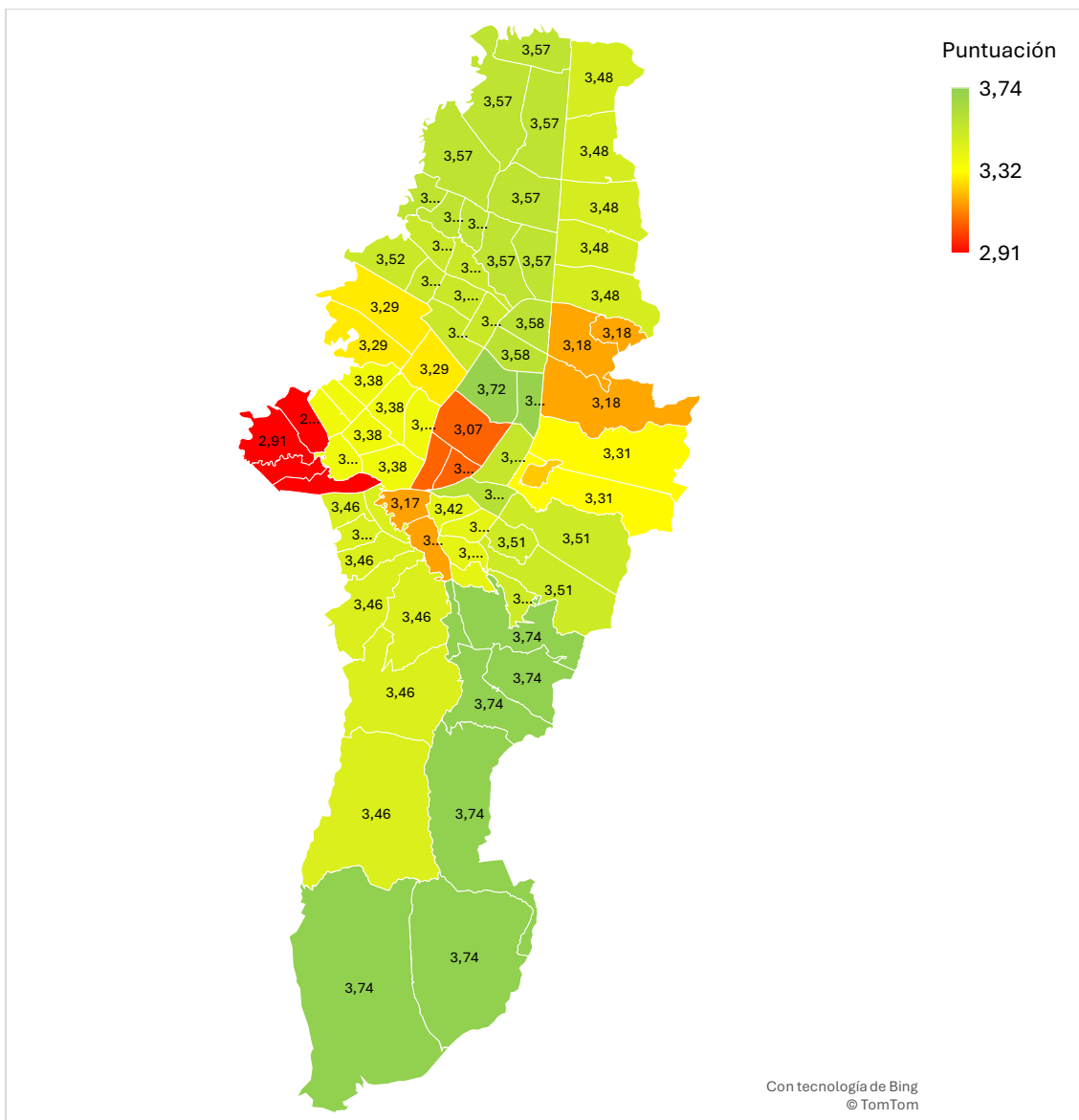


- **MÓDULO ENTORNO URBANO**

- Satisfacción de la ciudad como lugar para vivir por localidades

Al indagar sobre el entorno urbano se observa que las mejores localidades para vivir en Bogotá según los encuestados son Usme (3.73), Teusaquillo (3.71) y Antonio Nariño (3.59) mientras que los peores son Bosa (2.90), Puente Aranda (3,06), Tunjuelito (3.16) y Chapinero (3.17). Los hombres presentan una mejor percepción para vivir en la mayoría de las localidades con la excepción de Bosa, Barrios Unidos, Antonio Nariño, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar.

Ilustración 46. Entorno Urbano ¿Qué tan satisfecho se siente con la ciudad como un lugar para vivir?

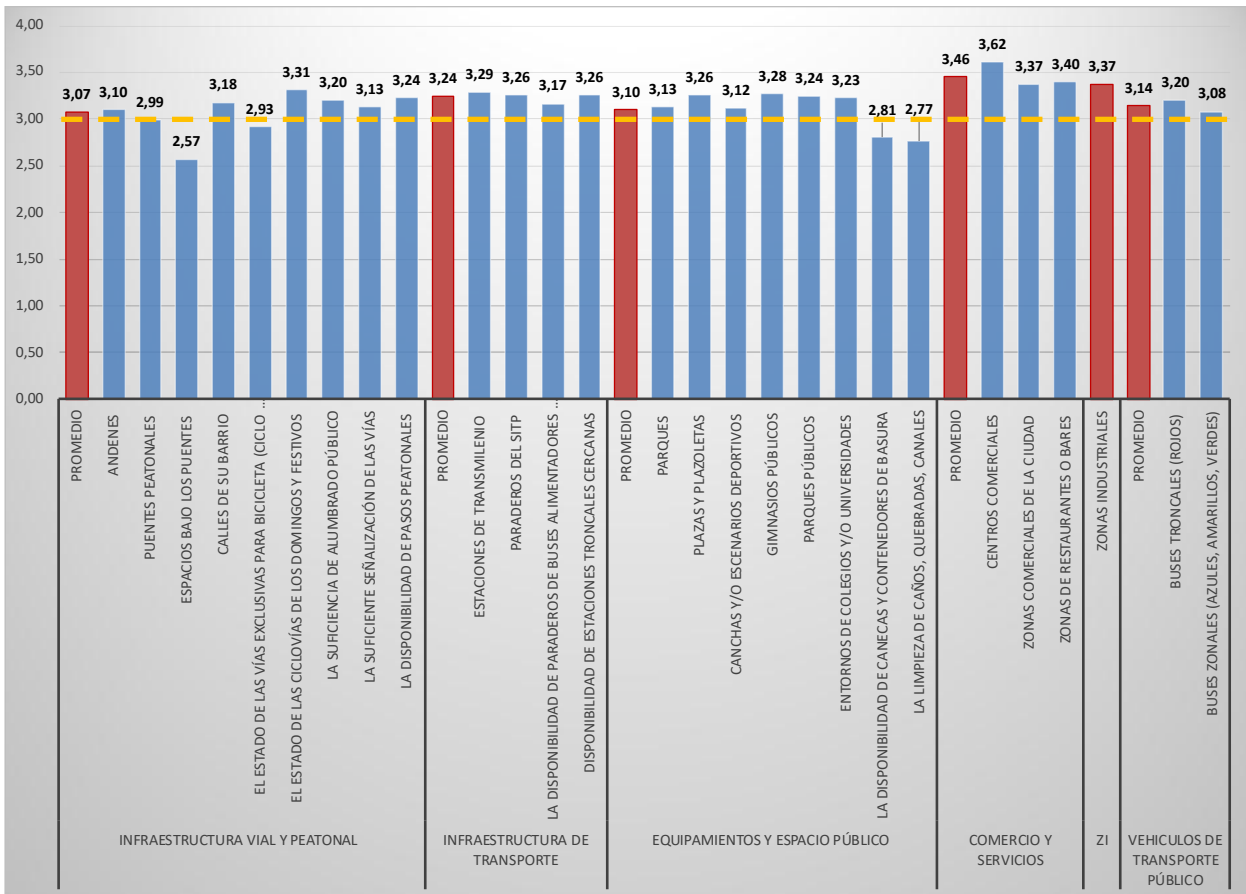


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Satisfacción-elementos del entorno urbano

La satisfacción con el entorno urbano muestra que los mejores resultados se encuentran en los elementos de comercio y servicios, zonas industriales e infraestructura de transporte. Por su parte, los peores resultados ocurren en los equipamientos y espacio público y la infraestructura vial y peatonal. Individualmente, los elementos mejor valorados por los encuestados son los centros comerciales, las zonas de restaurantes y bares y las zonas comerciales de la ciudad, mientras que las peor valoradas son los espacios bajo los puentes, la disponibilidad de canecas y contenedores y la limpieza de caños, quebradas y canales de la ciudad.

Ilustración 47. En una escala de 1 a 5 donde 1 es muy insatisfecho y 5 muy satisfecho, ¿en general qué tan satisfecho(a) está usted con cada uno de los siguientes elementos del entorno urbano en su barrio?



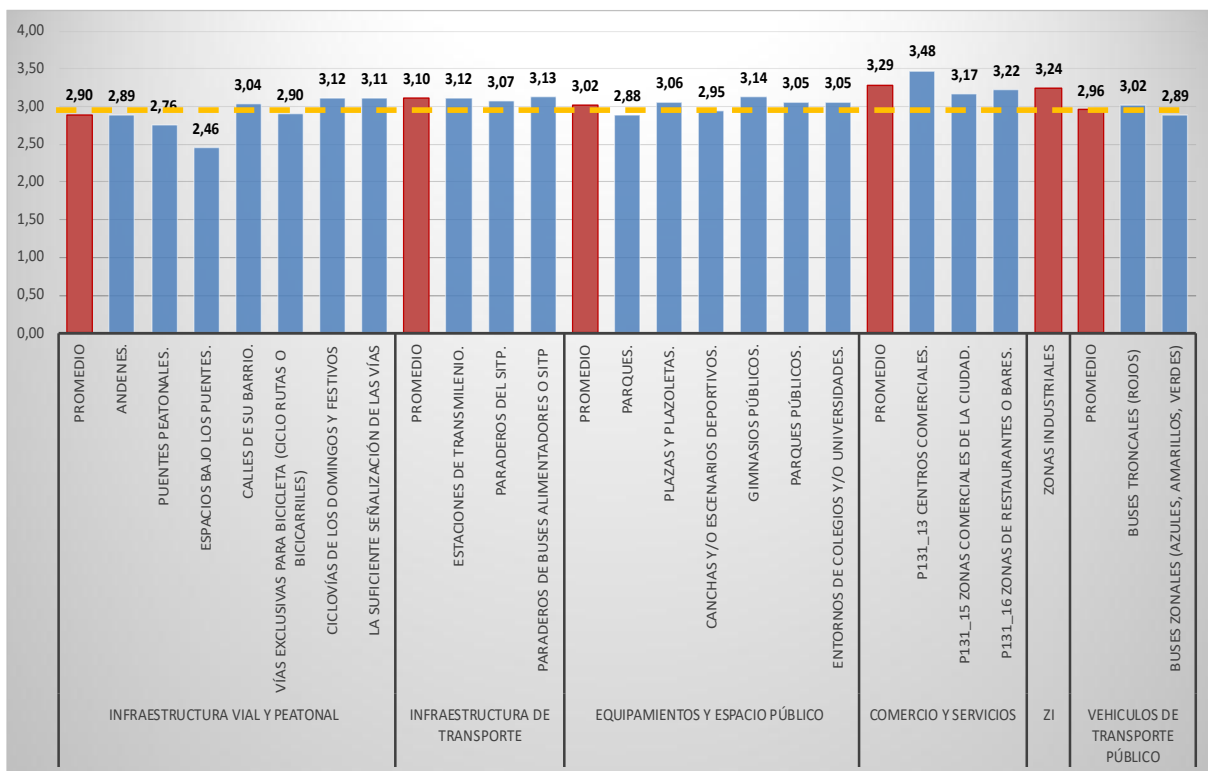
Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Percepción de seguridad-elementos del entorno urbano.

La percepción de seguridad reportada por los encuestados no resulta favorable en la mayoría de los aspectos analizados de la ciudad y, en aquellos casos que alcanzan puntuaciones superiores a 3, los valores no se distancian significativamente de dicho umbral. En este contexto, los elementos mejor valorados en términos de seguridad del entorno urbano corresponden a los comercios y servicios, las zonas industriales y la infraestructura de

transporte, mientras que los peor valorados son la infraestructura peatonal, la seguridad en los vehículos de transporte público y los equipamientos y el espacio público.

Ilustración 48. En una escala del 1 al 5, donde 1 es muy inseguro y 5 muy seguro, ¿cómo calificaría la percepción de seguridad al utilizar cada uno de los siguientes elementos del entorno urbano en su barrio?

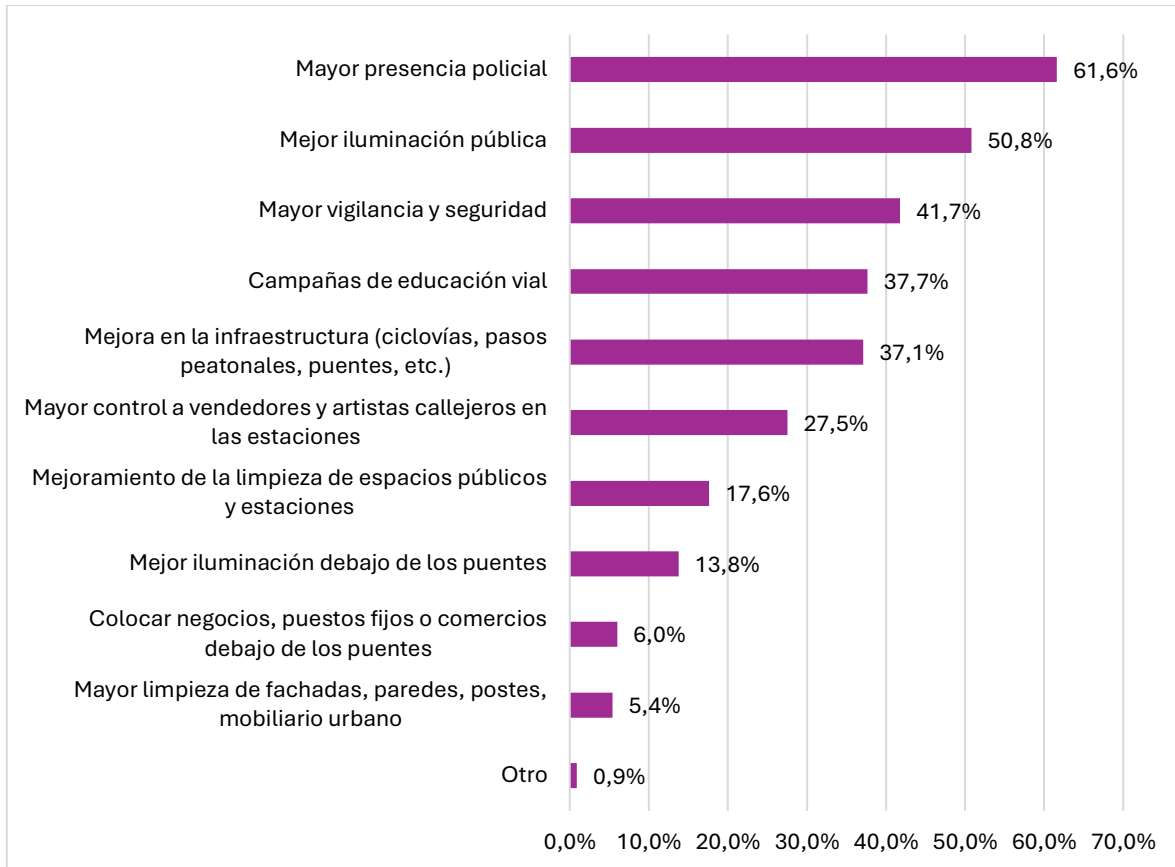


Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

- Medidas más importantes para mejorar la seguridad en los entornos de movilidad

Finalmente, en relación con las medidas orientadas a mejorar la seguridad en los entornos de movilidad de la ciudad, el 61 % de los encuestados considera fundamental una mayor presencia policial. Asimismo, un 50 % señala la necesidad de mejorar la iluminación pública, un 41 % destaca la importancia de fortalecer la vigilancia y la seguridad, y un 37 % identifica como prioritarias tanto la implementación de campañas de educación vial como la mejora de la infraestructura. Por su parte, un 27 % resalta la necesidad de un mayor control sobre vendedores y artistas callejeros en las estaciones, como uno de los aspectos relevantes para fortalecer la seguridad urbana.

Ilustración 49. ¿De las siguientes medidas, ¿cuáles cree usted que serían las más importantes para mejorar la seguridad en los entornos de movilidad de la ciudad?



Fuente: Construcción propia a partir de Encuesta de movilidad y entornos urbanos (CCB), 2024.

• **CONCLUSIONES**

La encuesta de movilidad y entornos urbanos 2024 de la Cámara de Comercio de Bogotá es un instrumento técnico importante para tener en cuenta en los análisis para el diseño y desarrollo de políticas públicas y para la gestión del sector movilidad en la ciudad. Este estudio se basa en una muestra representativa de 18.865 personas. El análisis de la distribución modal revela que el transporte público lidera los desplazamientos con un 53%, dato que confirma que este modo es el eje central para evaluar la sostenibilidad urbana en el Distrito Capital.

Desde la perspectiva de la planificación urbana, es imperativo que la política urbana siga apostando a que el transporte público sea una opción de movilidad efectiva y no una imposición derivada de la ausencia de alternativas para las personas. Los datos demuestran una preocupante cautividad de la demanda, puesto que para más del 60% de los usuarios el transporte público representa su única opción de desplazamiento. Este fenómeno se refuerza al observar que apenas el 19% de los ciudadanos elige este modo por su cercanía al lugar de destino, evidenciando aún una desconexión entre la infraestructura de transporte y la ubicación de las actividades urbanas.

La transición hacia modos de transporte de bajo impacto ambiental puede encontrarse condicionada por la búsqueda de eficiencia en el uso del tiempo que se gasta en el viaje más que por una conciencia ecológica consolidada en la ciudad. El tiempo de desplazamiento es un factor importante para el 64.7% de los ciclistas y para el 76.6% de los motociclistas. Resulta revelador que solo el 5.2% de los usuarios de bicicleta eligen este modo con el propósito primordial de reducir la contaminación atmosférica (ver Ilustración 26), lo que indica que los beneficios de sostenibilidad son una consecuencia indirecta de la búsqueda de eficiencia individual. Este comportamiento puede ser una respuesta adaptativa de la ciudadanía frente a la congestión y la percepción de falta de capacidad de la malla vial.

La motorización de los viajes en la ciudad y su la consecuente congestión vehicular impacta negativamente en la calidad de vida y degrada la percepción de seguridad en el entorno físico. La elevada cantidad de vehículos, que integra automóviles, motocicletas y bicicletas, es identificada como el principal factor que afecta la seguridad para el 62.8% de los conductores particulares y el 58.5% de los ciclistas (ver Ilustraciones 17 y 36). El fenómeno de los trancones se consolida como una condición estructural que sigue deteriorando la experiencia de viaje en todos los modos motorizados. Esta saturación del espacio público genera un entorno de conflicto físico donde la congestión influye directamente en la vulnerabilidad de los actores viales y en la percepción de seguridad ciudadana y vial.

Según los datos de la encuesta, la seguridad sigue siendo un eje transversal que define la elección del modo de transporte y la satisfacción con el entorno urbano. El vehículo particular es valorado principalmente por la protección que ofrece, siendo la seguridad el motivo de su elección para el 55% de sus usuarios (ver Ilustración 13). En contraste, el sistema de transporte público enfrenta una crisis de percepción, con valoraciones de seguridad inferiores a 2.8 en paraderos, estaciones y zonas de acceso en la totalidad de las localidades analizadas (páginas 14, 15). Entre los factores críticos que alimentan esta desconfianza destacan la excesiva cantidad de pasajeros, señalada por el 64.5% de los usuarios, y la ausencia de presencia policial en los paraderos y en los buses (50.2%). Para los peatones, el riesgo se asocia predominantemente a la presencia de conductores bajo efectos del alcohol u otras sustancias en un 51.3% (ver Ilustración 45). El análisis de género revela que las mujeres reportan una percepción de seguridad sistemáticamente más desfavorable que los hombres, especialmente después de las 4:30 pm (páginas 15, 17, 39), lo cual se vincula directamente con el número de personas y la falta de vigilancia efectiva en los entornos de acceso al sistema.

A partir de lo que se puede observar en los datos, las prioridades para la gestión urbana deberían tener consideración acciones para mejorar la percepción ciudadana del entorno físico y la efectividad que tienen las medidas de control y la presencia institucional en el entorno urbano. Las personas identifican la necesidad de tener mayor presencia policial, solicitada por el 62% de los encuestados, así como mejoras sustanciales en la iluminación pública, requeridas por el 51% (ver Ilustración 49) y en general en la calidad del espacio público y la experiencia en el entorno urbano de la ciudad. Si bien localidades como Usme y Teusaquillo mantienen las mejores valoraciones como lugares para residir, con puntajes de 3.73 y 3.71 respectivamente, áreas como Bosa y Puente Aranda al parecer requieren una atención mayor

y acciones públicas que mejoren sus niveles críticos de insatisfacción con el entorno (ver Ilustración 46). el fortalecimiento del sistema de movilidad en la ciudad, depende de la capacidad de transformar los entornos de movilidad en espacios seguros y accesibles donde la sostenibilidad sea el resultado de un sistema confiable para el ciudadano.