



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT

202532315168171

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., noviembre 13 de 2025

**Señor(a)**  
**ANÓNIMO**

Publicar en cartelera  
Bogotá - D.C.

**REF:** Respuesta al SDQS No. 5745282025

Cordial saludo,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, donde, en su artículo 26 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: **“1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)”** es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

1



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



De acuerdo a lo anterior, de conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte determina los sectores a intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaria Distrital de Movilidad están sujetas a las solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; es así como se clasifican por enfoque, siendo este componente el que indica que tipo de actividad de control es requerida.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en la **KR 79A con CL 36 SUR** Localidad de **KENNEDY** Barrio **CIUDAD KENNEY NORTE** conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

De esta manera, se presentan los resultados de imposición de Órdenes de Comparendos Nacional realizadas:



CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO UPL KENNEDY		
CÓDIGO Y DETALLE INFRACCIÓN		2025
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	887
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	781
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	1045
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.	160
Otras Infracciones		15084
<b>TOTAL</b>		<b>17957</b>
Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero al 31 de octubre de 2025		

Respecto a la solicitud de operativos de control de velocidad en la ciudad de Bogotá, especialmente en el sector **KR 79A con CL 36 SUR**, se indica que la **Ley 2251 de 2022**, estableció el valor de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) como límite máximo de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales para el tránsito de vehículos. Adicionalmente, en zonas escolares y residenciales la velocidad máxima será de treinta kilómetros por hora (30 km/h) y para patinetas, bicicletas eléctricas y/o a gasolina no podrán exceder la velocidad permitida de cuarenta (40 km/h).

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Secretaría coordina permanentemente la ejecución de operativos de “**Control en vía apoyado en dispositivos móviles**” tendientes a identificar y sancionar a los conductores de vehículos que exceden los límites de velocidad, procurando con ello romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito por parte de estos infractores que transitan sobre la malla vial de la ciudad.

Así mismo, se han identificado diferentes sectores de la ciudad donde se llevan a cabo dichas prácticas, por lo cual la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá al ser advertida o avisada de la ocurrencia de la actividad, procede a desplegar el

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



personal asignado para el control correspondiente, a fin de implementar las acciones necesarias de verificación e identificación de los conductores de todo tipo de vehículos que infringen la normatividad vigente, imponiendo las respectivas órdenes de comparendo e inmovilizaciones según sea el caso.

Así las cosas, en relación con la ubicación, instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

En cuanto al particular de su solicitud “...REDUCTORES DE VELOCIDAD...” La SDM realizó visita técnica el 31 de octubre de 2025, a continuación, se presenta el registro fotográfico de verificación de las condiciones del sector.

**Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.**

	
<p><b>Foto 1.</b> Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Sur.</p>	<p><b>Foto 2.</b> Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Norte.</p>



**Foto 3.** Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Norte.



**Foto 4.** Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Oriente.



**Foto 5.** Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Occidente.



**Foto 6.** Panorámica KR 79A con CL 36 Sur, vista al Occidente.

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo al análisis realizado para el sector de la KR 79A con CL 36 Sur, con Códigos de Identificación Vial - CIV 8005368 y 8005287, esta Subdirección consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que



realizó la elaboración del diseño de señalización<sup>1</sup> donde se incluyó el desarrollo de medidas de gestión para el control de velocidad, incorporando señalización tanto vertical como horizontal, conforme a las características operativas del lugar, lo anterior con base en los lineamientos establecidos en la Resolución 20243040045005 de 2024 por medio de la cual se adopta el Manual de Señalización Vial y demás normatividad vigente que rige la materia.

Por lo anterior, a continuación, se enlistan los elementos y medidas de pacificación propuestos en etapa de diseño para el tramo vial de acuerdo a los análisis realizados:

- Demarcación de carriles, borde de calzada y flechas direccionales.
- Pictograma de “Zona escolar” y “Proximidad a cruce escolar”.
- Pasos peatonales.
- Tachas reflectivas.
- Bordillos traspasables.
- Hitos.
- Achurado en termoagregado.
- Reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles y bandas en agregado pétreo.
- Señalización vertical SR-01: Pare, SR-28: Prohibido parquear, SP-24/SR-30: Superficie rizada/Velocidad máxima permitida “30 Km/h” y SP-47A: Proximidad a cruce escolar.

Ahora bien, respecto a la implementación de señalización para los tramos viales de la solicitud, se comunica que se incluyó en la base para su implementación. No obstante, se precisa que su ejecución se realizará de acuerdo con el orden cronológico de los requerimientos recibidos en esta dependencia. De igual manera, estará sujeta al estado de la capa de rodadura, las reservas de malla vial que tengan

---

<sup>1</sup> Identificado con ID: EX\_08\_308\_1867\_12



otras Entidades del Distrito y a las actividades previas a la programación en obra, así como las actividades complementarias que se requieran<sup>2</sup>.

En línea con lo anterior, se precisa que la instalación de elementos de señalización o dispositivos adicionales contribuye a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad y corresponde a una serie de acciones conjuntas que buscan evitar las malas prácticas que realizan los usuarios viales, en contravía de la normatividad vigente, en especial lo establecido en la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT en sus artículos 55, 57, 58, 63, 74, 76 y 106<sup>3</sup> (modificado por la Ley 2251 de 2022). Por lo tanto, es importante seguir culturizando a la ciudadanía sobre la importancia del respeto a las normas de tránsito, siempre en búsqueda de la protección de todos los actores viales, en especial los más vulnerables.

Adicionalmente, en atención a la solicitud de implementación de controles semaforicos, es importante mencionar que la Subdirección de Semaforización es consciente de las problemáticas que en materia de seguridad vial se viene presentando en varios sectores de la ciudad y es por ello que adelanta las estrategias necesarias para mitigar el factor de riesgo en las intersecciones de la ciudad de Bogotá, implementando intersecciones semaforizadas en el casco urbano de la ciudad, ya sea implementadas directamente por la Entidad o como parte integral de proyectos de ciudad desarrollados por externos, respondiendo así a los compromisos que tiene la SDM para dar cumplimiento a las metas y estrategias

---

<sup>2</sup> En caso de determinar la viabilidad de implementar elementos reductores de velocidad, estas actividades complementarias, pueden contemplar: programar la socialización de los dispositivos a implementar con la comunidad receptora, con el fin de obtener la aprobación o no; Para la instalación, se debe obtener la aceptación de las medidas propuestas por parte de la SDM, lo anterior, entendiendo que algunos dispositivos pueden incrementar los niveles de ruido y/o vibración en el tramo.

<sup>3</sup> **Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.**

**Artículo 57. Circulación peatonal.**

**Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.**

**Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones.**

**Artículo 74. Reducción de velocidad.**

**Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar.**

**Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.**

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial, buscando garantizar la seguridad vial en los corredores de la ciudad, optimizando la movilidad y ofreciendo una estructura organizada para el cruce seguro de todos los actores viales.

Por lo anterior y considerando que la Entidad dentro de sus funciones tiene a cargo la expansión e implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad de Bogotá, la Entidad da un estricto cumplimiento a los requerimientos establecidos en la normatividad vigente, la cual propende por generar ese marco de referencia para estandarizar los procesos y procedimientos en el territorio nacional, en cuya formulación se presentan consideraciones técnicas en su *capítulo 4 “Semáforos”* y su *subnumeral 4.4.3. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos”*, donde se establece una serie de condiciones o criterios técnicos de evaluación que justifican y soportan la instalación de un control semafórico, garantizando las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

Así las cosas y con el fin de focalizar las acciones hacia la implementación de infraestructura segura para organizar y regular los pasos vehiculares y peatonales en la ciudad, la Subdirección de Semaforización realiza un proceso de evaluación para justificar técnicamente la implementación de controles semafóricos en las intersecciones de la ciudad donde se han recibido solicitudes para su implementación. Para iniciar este proceso, se parte por establecer la necesidad de semaforización, la cual inicia por medio de solicitudes realizadas por la ciudadanía, Entidades externas, Direcciones de la misma SDM y/o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización.

Es importante mencionar que la Entidad actualmente consolida en una base de datos, las intersecciones de la ciudad de Bogotá que han sido solicitadas principalmente por la comunidad para implementar dispositivos semafóricos, ya sea para atender necesidades peatonales y/o vehiculares, por presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad.



Para atender este tipo de solicitudes, la SDM desarrolla una metodología de evaluación estructurada en cuatro niveles siguiendo los parámetros definidos por la *Resolución 45005 de 2024*. Esta metodología establece las bases técnicas para evaluar y viabilizar las intersecciones donde se ha solicitado la implementación de controles semafóricos, el cual se describe a continuación:

- **Primer nivel:** Se realiza la confirmación o depuración del requerimiento, mediante el uso de información secundaria y con la información de campo levantada en las visitas a cada intersección. La visita de campo permite verificar casos donde se registren inconsistencias en la información del requerimiento, identificar condiciones de operación en el sector y complementar la información secundaria que no se encuentre detallada. De ser necesario y de acuerdo con las condiciones encontradas en campo se plantean medidas de solución a corto plazo las cuales una vez implementadas son objeto de seguimiento.
- **Segundo nivel:** Se realiza la toma y procesamiento de la información de aforos peatonales y vehiculares en la intersección, se desarrolla un proceso de calificación de características: geométricas (tipo y sección de vía, número de calzadas, número de carriles), operacionales (rutas de transporte público-alimentadores-SITP, accidentalidad, tipo y cantidad de conflictos), de volúmenes (demanda vehicular, demanda peatonal y distribución horaria) y se evalúan las condiciones mínimas de acuerdo con la norma (*Resolución 45005 de 2024 por medio del cual se adopta el “Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial”*). Con lo anterior se obtiene un listado en orden jerárquico que representa condiciones críticas de operación.

Los aforos son tomados mediante contratos de monitoreo y toma de información para la ciudad de Bogotá, realizados durante 16 horas en día típico y para especiales en día atípico. Luego el tiempo para la obtención de los mismos depende de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin, así como periodos del año aptos para la toma de información y la programación.

9

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



El listado de intersecciones es generado mediante una herramienta objetiva utilizada por la Entidad, para priorizar los recursos disponibles para la implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad. Esta herramienta es un modelo de priorización que considera ponderaciones y estrategias de calificación a criterios o parámetros que se articulan con el Manual de señalización vial, garantizando la transparencia y equidad.

- **Tercer nivel:** Teniendo en cuenta la lista jerarquizada se realizan los análisis de tránsito comparativos para diferentes escenarios determinando indicadores de capacidad, demoras y nivel de servicio. La metodología de análisis se desarrolla de acuerdo al HCM en su versión 2000 y de acuerdo con los parámetros ajustados para la ciudad de Bogotá en el Manual de Planeación y Diseño. De ser necesario se elaboran modelos con herramientas de simulación para determinar la necesidad de medidas complementarias o suplementarias.

De acuerdo con la disponibilidad presupuestal se genera el listado de intersecciones con PREFACTIBILIDAD, de no resultar viable se plantean otras medidas de regulación del tráfico que atiendan la necesidad.

Es importante aclarar que, en cada vigencia presupuestal, se define un número de intersecciones a semaforizar según los recursos asignados para tal fin, ya que se presentan un gran número de intersecciones evaluadas en RANKING, que, por sus condiciones operacionales y comportamiento de volúmenes vehiculares y peatonales, se encuentran en cola y están a la espera de ser implementadas.

- **Cuarto nivel:** Con el listado de PREFACTIBILIDAD se realiza la investigación y/o armonización de la medida con proyectos existentes en el entorno y viabilizados por la SDM. Es así como se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la etapa de diseño y construcción de obras civiles de acuerdo al orden de prioridad, la disponibilidad presupuestal y de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.



El cumplimiento de los cuatro niveles de evaluación mencionados, determinan la viabilidad de implementar controles semafóricos en las intersecciones de la ciudad de Bogotá D.C. Posteriormente, de acuerdo a la disponibilidad presupuestal, las intersecciones seleccionadas para la implementación de controles semafóricos continúan con la construcción de obras civiles y puesta en servicio, precisando que en el proceso podrían evidenciarse obras civiles, adecuaciones geométricas y operacionales fuera del alcance de la Secretaría Distrital de Movilidad, que podrían condicionar la implementación de los controles semafóricos.

En este sentido, se informa que la intersección de la **Carrera 79A con Calle 36 Sur** fue incorporada con el identificador **P2210** a la base de datos de intersecciones solicitadas para desarrollar al proceso de evaluación de viabilidad semafórica, dadas las posibles situaciones de riesgo para los actores más vulnerables y la presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad en la zona. El proceso de evaluación de viabilidad semafórica, contempla entre otros aspectos el análisis de las variables del flujo vehicular, características operativas de la intersección, características geométricas y el comportamiento de volúmenes vehiculares y peatonales, así como modelos de ingeniería de tránsito e identificación de situaciones de riesgo para los actores más vulnerables y de esta manera poder determinar si la medida a implementar corresponde a la implementación de un paso peatonal semaforizado.

Ahora bien, dadas las condiciones actuales de operación en el sector de la referencia y considerando los aspectos dinámicos de la zona, el continuo crecimiento poblacional, las dinámicas de movilidad emergentes y demás factores influyentes en el entorno urbano en el sector, la Entidad realizará un análisis de necesidad para verificar la pertinencia de realizar una toma de información de volúmenes vehiculares y peatonales en la intersección (*insumo técnico para verificar la necesidad de implementación de controles semafóricos en las intersecciones*), en cumplimiento del segundo nivel de evaluación y de esta manera determinar con los análisis de la información si la medida a implementar corresponde a paso peatonal semaforizado u otra alternativa de infraestructura que

11

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



garanticen las condiciones de seguridad de los usuarios principalmente de los peatones y ciclistas.

Por último, conforme al artículo 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) en el cual se establece que “...*Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código...*”, se infiere que si bien la SDM adopta todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las disposiciones contempladas en el CNTT.

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



**Jack David Hurtado Casquete**  
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 13-11-2025 04:00 PM

Anexos: Hoja de ruta N. 5745282025 (2) folios

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Francy Andrea Gutiérrez Velandia - Subdirectora de Señalización  
Aprobó Lizeth Yessenia Diaz Diaz – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Diego Andrés Suarez Gómez - Subdirección de Semaforización  
Revisó: Gladys Clemencia Herrera Acosta - Subdirección de Semaforización.  
Revisó: John Jairo Suarez Gonzalez - Subdirección de Señalización  
Elaboró: Carlos Ivan Gonzalez Rueda - Subdirección de Señalización  
Elaboró: Genesis Saray Alvarez Anaya-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte