



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



OSV

202513008414381

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., julio 22 de 2025

Señor(a)

**ANÓNIMO**

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

**REF: RESPUESTA A LA PETICIÓN No. 3188802025 REGISTRADA EN EL SISTEMA DISTRITAL PARA LA GESTIÓN DE PETICIONES CIUDADANAS**

Cordial saludo,

En atención al radicado de la referencia, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en calidad de cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 672 de 2018, se permite dar respuesta a sus peticiones en los siguientes términos:

**Pregunta 1: Nombre de la Entidad Responsable de dicha acción.**

**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de tránsito en la ciudad de Bogotá y en aplicación de la Ley 2251 del 2022 "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES -LEY JULIÁN ESTEBAN" y el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, viene implementando acciones enfocadas a mejorar la seguridad vial con el fin de prevenir los siniestros viales y mitigar las lesiones graves cuando estos ocurren. Dentro de estas acciones, se encuentra la gestión de la velocidad a través de resaltos parabólicos.

**Pregunta 2: Nombre de la dependencia y responsables (estructuradores, aprobadores) encargados de la iniciativa.**

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

PA01-PR15-MD03 V 4.0  
Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

1



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**Respuesta:** La gestión de la velocidad a través de resaltos parabólicos hace parte de uno de los programas implementados por la SDM a través de sus áreas técnicas misionales:

- Oficina de Seguridad Vial (OSV)
- Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT)
- Subdirección de Gestión en Vía (SGV)

**Pregunta 3: Motivo por el cual se realizó viendo que para eso son las cámaras que ponen comparendos.**

**Respuesta:** Dentro de las acciones enmarcadas en el numeral 1 “Ley 2251 del 2022 y Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032” una de las estrategias más relevantes dentro de este enfoque es la gestión de la velocidad, ya que está comprobado que reducir la velocidad máxima permitida tiene un impacto directo en la disminución de víctimas. Por ejemplo, pasar de 60 km/h a 50 km/h puede reducir hasta en un 45% las muertes por siniestros viales; y pasar de 40 km/h a 30 km/h puede generar una reducción del 62%. En ese sentido, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda límites máximos de 50 km/h para entornos urbanos y de 30 km/h en áreas donde haya interacción entre diferentes actores viales, como peatones, ciclistas y motociclistas.

Para lograr una reducción efectiva de la velocidad, es necesario implementar una estrategia integral que involucre **infraestructura segura**, así como **mecanismos de control** que garanticen el cumplimiento de los límites establecidos e impacten positivamente en el comportamiento de los conductores. En este marco, la ciudad ha adoptado resaltos parabólicos como una medida de alta efectividad para reducir la velocidad operativa de los vehículos de acuerdo con la velocidad reglamentaria, en corredores que se han identificado como críticos para todos los usuarios vulnerables: motociclistas, peatones y ciclistas, de acuerdo con el Lineamiento PE03-L03 Ubicaciones Críticas por Siniestralidad Vial.

Ahora bien, en relación con la inquietud de por qué se emplean resaltos y no cámaras de fotodetección, es importante aclarar que ambas medidas son



funcionales, pero cumplen roles diferentes y se consideran herramientas complementarias dentro del sistema seguro.

- Los resaltos parabólicos actúan como un control físico que obliga a la reducción de velocidad de manera inmediata.
- Las cámaras de velocidad, por su parte, funcionan como un control sancionatorio que disuade a los conductores del exceso de velocidad pero su efectividad depende del respeto del conductor por la norma.

Por lo anterior, la utilización de resaltos parabólicos y cámaras de fotodetección, hace parte de las estrategias y medidas integrales del **Sistema Seguro**, orientadas a generar entornos viales más seguros y a reducir la siniestralidad vial mediante la gestión efectiva de la velocidad. La integración estratégica de estas medidas no es simplemente una suma de intervenciones, sino una sinergia que potencia la seguridad vial en la ciudad.

#### **Pregunta 4: Indicar cuántos accidentes se han reportado por dichos elementos**

**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Movilidad el día 15 de julio realiza una consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, en donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves ocurridos en la Avenida Boyacá entre la Autopista Sur y la Avenida de las Américas durante el periodo comprendido entre el 30 de mayo y el 30 de junio de 2025, en los que se haya reportado que una posible hipótesis de causa esté asociada a la instalación de los reductores de velocidad o resaltos.

En relación con lo anterior, no existe ninguna hipótesis asociada específicamente a los reductores de velocidad, puesto que no se encuentra especificado en el formato IPAT. Por lo tanto, para identificar las cifras de siniestralidad del presente requerimiento, se tienen en cuenta aquellos siniestros que, en el IPAT, en el campo de “observaciones”, incluyan información adicional relacionada con la participación de resaltos en el siniestro. No obstante, tras revisar dichos registros, no se

3

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



encontraron referencias explícitas a la presencia de resaltos. Es importante aclarar que esta información corresponde a un subregistro, puesto que no en todos los casos el agente de tránsito consigna este tipo de detalles en el campo de observaciones del IPAT.

Adicionalmente, se consultan los siniestros cuya hipótesis de causa sea nombrada como “Otra” dentro del IPAT. Este campo se diligencia *in situ* por el agente de tránsito cuando considera que la hipótesis no corresponde a ninguna de las categorías contempladas en el formulario. En este caso, el agente debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores. Con el fin de identificar posibles menciones a los resaltos como hipótesis alternativa, se revisó el campo de observaciones correspondiente a la categoría “Otra”; sin embargo, no se encontró ninguna referencia que los vinculara directamente como factor contribuyente.

En conclusión, no se registraron siniestros asociados a resaltos en la Avenida Boyacá entre la Autopista Sur y la Avenida de las Américas desde el 30 de mayo de 2025, fecha en que se inició la implementación de los resaltos parabólicos.

### **Pregunta 5: Tiempo de duración**

**Respuesta:** La estrategia de gestión de velocidad hace parte de los objetivos trazados dentro del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032, adoptado mediante el Decreto 494 de 2023, por lo tanto, las medidas que se consideren necesarias para lograr este objetivo, serán implementadas dentro de la vigencia de este Plan.

### **Pregunta 6: Valor del contrato de esos reductores**

**Respuesta:** En el curso de la gestión de estrategias de medidas integrales para lograr un sistema seguro, la SDM suscribió el Convenio Interadministrativo Derivado No. 2024-3530 que tiene por objeto “*Planear, diseñar y ejecutar intervenciones de infraestructura del espacio público para la movilidad, señalización vial y el tratamiento integral de ubicaciones críticas ocasionadas por siniestralidad vial en aras de mejorar las condiciones de infraestructura vial en la ciudad de Bogotá*” en el cual entre otras intervenciones al espacio público, se incluyeron los resaltos parabólicos que corresponde a intervenciones de infraestructura que gestiona la

4

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





velocidad, con el objetivo de reducir la siniestralidad en tramos críticos de la ciudad. Este Convenio se suscribió por un valor de \$6.820.000.000.

### **Pregunta 7: Contratista**

**Respuesta:** A la fecha no se ha firmado ningún contrato cuyo objeto específico sea la instalación de resaltos parabólicos. No obstante, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en el marco de sus competencias y en cumplimiento de los compromisos adquiridos en el **Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 2024-2741** suscrito con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) cuyo objeto es *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, sociales, financieros, jurídicos, logísticos, para la gestión e intervención del Espacio Público para la Movilidad y el Tratamiento Integral de Ubicaciones Críticas por Siniestralidad Vial, que priorice la Secretaría Distrital de Movilidad”*, ha gestionado la infraestructura de los elementos tipo resalto parabólico ejecutados por la UAERMV con base en lo dispuesto en el convenio descrito, se firmó el **Convenio interadministrativo Derivado No. 2024-3530** del convenio marco interadministrativo de cooperación 2024-2741 cuyo objeto es *“Planear, diseñar y ejecutar intervenciones de infraestructura del espacio público para la movilidad, señalización vial y el tratamiento integral de ubicaciones críticas ocasionadas por siniestralidad vial en aras de mejorar las condiciones de infraestructura vial en la ciudad de Bogotá”*

### **Pregunta 8: Tiempo de Ejecución**

**Respuesta:** La estrategia de gestión de velocidad hace parte de los objetivos trazados dentro del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032, adoptado mediante el Decreto 494 de 2023, por lo tanto, las medidas que se consideren necesarias para lograr este objetivo, serán implementadas dentro de la vigencia de este Plan.

### **Pregunta 9: Indicar si se hizo proceso de socialización**

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

5



**Respuesta:** La Secretaría Distrital de Movilidad, en cumplimiento del procedimiento interno PM06-PR05-PT01 “Socialización de reductores de velocidad y otros dispositivos en el Distrito Capital”, avalado por el Modelo Integrado de Planeación y Gestión –MIPG–, llevó a cabo jornadas informativas dirigidas a un público específico, conformado por actores viales, residentes, habitantes, visitantes y transeúntes de la zona de influencia directa.

Durante estas jornadas, que lograron impactar a más de 8.000 ciudadanos, se desarrollaron acciones orientadas a:

- Brindar respuesta oportuna frente a la implementación de medidas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Informar sobre las características y dinámicas propias del proyecto ejecutado por la Secretaría y el sector Movilidad.
- Sensibilizar a la ciudadanía sobre el uso adecuado de los nuevos dispositivos y los cambios en las dinámicas de movilidad derivados de su implementación.
- Socializar los ajustes y alternativas relacionadas con la movilidad en el segmento intervenido, a raíz de la adopción de estas medidas específicas.

#### Archivo Fotográfico. Jornadas Informativas Av. Boyacá



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



Fuente: Archivo Oficina de Gestión social

Las jornadas informativas se desarrollaron mediante una estrategia puerta a puerta en viviendas unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares y establecimientos de comercio, dentro del área de influencia definida para el proyecto. En el marco de esta actividad, se entregaron 10.000 volantes informativos a la comunidad.

Cabe destacar que estas jornadas contaron con el apoyo del equipo de gestión social de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, dado que los dispositivos implementados no son instalados directamente por la Secretaría Distrital de Movilidad, sino en articulación con otras entidades del sector.

**Pregunta 10: Mencionar que otros corredores viales van a tener esa misma situación y si lo piensan discutir con la ciudadanía.**

**Respuesta:** La decisión de instalar reductores de velocidad se basa en estudios técnicos que identifican puntos críticos donde es necesario disminuir los excesos de velocidad para reducir y prevenir siniestros viales. Estos dispositivos están diseñados para gestionar la velocidad dentro de los límites reglamentarios y mejorar la seguridad vial, especialmente en corredores con alta incidencia de víctimas por siniestros viales

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



En consecuencia, la implementación de resaltos parabólicos en la Av. Boyacá responde a esta necesidad, ya que algunos de sus tramos registran, entre 2.8 y 2.9 muertes por kilómetro por año, según el análisis de siniestralidad vial

La ubicación de los resaltos parabólicos se sustenta en dos lineamientos técnicos:

- **PE03-L02 LINEAMIENTO TÉCNICO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL TEMA: UBICACIONES CRÍTICAS POR SINIESTRALIDAD VIAL**, donde a partir de la definición y desarrollo de una metodología de análisis de datos de siniestralidad se genera un listado y mapas de puntos/corredores de alta siniestralidad en la ciudad. Enlace para consulta de documento Plataforma DARUMA:  
<https://daruma.movilidadbogota.gov.co/app.php/staff/document/tree/viewPublic?id=1544>
- **PE03-L01 -LINEAMIENTOS TÉCNICOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. TEMA: RESALTOS PARABÓLICOS O CIRCULARES Y TRAPEZOIDALES O POMPEYANOS**, el cual define aplicabilidad de estos dispositivos, criterios de dimensionamiento e Interdistancia entre dispositivos para la adecuada gestión de velocidad; también incluye consideraciones de diseño, construcción y operación. Enlace para consulta de documento Plataforma DARUMA:  
<https://daruma.movilidadbogota.gov.co/app.php/staff/document/tree/viewPublic?id=1757>

En este sentido, los próximos corredores que se espera intervenir por medio de la instalación de medidas de gestión de la velocidad para reducir los siniestros son aquellos que fueron identificados como tramos críticos al tener las mayores concentraciones de fallecidos por kilómetro por año de la ciudad. Esta información está disponible para su consulta detallada en el Lineamiento de Ubicaciones Críticas por Siniestralidad Vial Numeral 6.3.1. en el Mapa 1. “Resultados metodología priorización para tramos Arteriales”

Ahora bien en relación con “...si lo piensan discutir con la ciudadanía.” se informa que, sí, tal como se ha hecho en tramos ya intervenidos, se continuará desarrollando las jornadas informativas de acuerdo con el procedimiento interno **PM06-PR05-**

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

8

**PT01 “Socialización de reductores de velocidad y otros dispositivos en el Distrito Capital”.**

Finalmente, en atención a su solicitud, se remite copia del presente documento a los Honorables Concejales Julián Forero, Ángel Schiavenato, María Victoria Vargas y Julián Baena.

Cordialmente,



**Jose Segundo Lopez Valderrama**  
Jefe de Oficina de Seguridad Vial

Firma mecánica generada en 22-07-2025 05:41 PM



**Juan Camilo Rodríguez Cárdenas**  
Director Técnico de Ingeniería de Tránsito

Firma mecánica generada en 22-07-2025 05:41 PM

Anexos: Petición\_3188802025 - Plataforma Solicitud Bogotá te Escucha

Cc Angelo Schiavenato Rivadeneira-- Carrera 54 106- 18 CP: Aschiavenator@concejobogota.gov.co-111111(Bogota-D.C.)

cc Edison Julian Forero Castelblanco-- Calle 36 # 28a-41 Oficina 352 Piso 3 CP: Ejforero@concejobogota.gov.co-(BOGOTA-D.C.)

cc Maria Victoria Vargas Silva -- Calle 36 No. 28 A - 41 CP: Mvvargas@concejobogota.gov.co-(BOGOTA-D.C.)

cc Juan Javier Baena Merlano-- Calle 36 28a 41 CP: Jjbaena@concejobogota.gov.co-(BOGOTA-D.C.)

cc Correspondencia Concejo De Bogotá -- Calle 36 28a 41 CP: Correspondencia@concejobogota.gov.co-(BOGOTA-D.C.)

Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía

Aprobó: Juan David Villamarin García-Oficina de Gestión Social

**Revisó**

Ana María Peroza Daza – Asesora de Despacho

**Elaboró**

Hugo Armando Rueda- Oficina de Gestión Social

Oscar Fernando Olivera Meneses- Subdirección de Gestión en Vía

Sergio Steven Rairan Vega- Dirección de Ingeniería del Tránsito

María Camila Manjarrés Cipagauta - Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Carlos Ernesto Laverde López- Oficina de Seguridad Vial

Omar Yesid Adame Cruz- Oficina de Seguridad Vial

Luz Mariela Cañón Alfaro- Oficina de Seguridad Vial

Paula Valentina Perdomo Botello- Oficina de Seguridad Vial

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

**PA01-PR15-MD03 V 4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





SECRETARÍA DE  
**MOVILIDAD**



OSV

**202513008414381**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

10

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

**PA01-PR15-MD03 V 4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*