



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301805431

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 06 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Publicar en Cartelera
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 1083402026

Cordial saludo,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 652 de 2025, Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad, donde, en su artículo 27 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 Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte, en la ciudad de Bogotá.

En concordancia con lo dispuesto en la **Ley 2251 de 2022**, nos permitimos informarle que dicha norma establece el límite máximo de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para el tránsito de vehículos en vías urbanas y carreteras municipales. Adicionalmente, fija una velocidad máxima de treinta kilómetros por

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
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



hora (30 km/h) en zonas escolares y residenciales, y de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h) para patinetas, bicicletas eléctricas y/o a gasolina.

En atención a lo expuesto, esta Secretaría coordina de manera permanente la ejecución de operativos de control en vía apoyados en dispositivos móviles, orientados a identificar y sancionar a los conductores que exceden los límites de velocidad, con el propósito de desincentivar conductas de desacato a las normas de tránsito. Para la realización de este tipo de controles con personal en vía, resulta indispensable el uso de dispositivos electrónicos como los cinemómetros o radares de velocidad, en tanto garantizan mediciones objetivas, inmediatas y verificables. Estos equipos, basados en principios físicos conocidos, registran de manera electrónica la información capturada, lo que proporciona evidencia técnica confiable y aceptada como prueba en los procedimientos administrativos y judiciales correspondientes. Su calibración y certificación periódica asegura la precisión de las mediciones, otorgando plena validez a los resultados obtenidos.

La operación de estos dispositivos requiere un montaje seguro que incluya material y señalización preventiva, así como la disponibilidad del carril lateral de la calzada a intervenir, destinado tanto al despliegue del puesto de control como a la detención temporal de los vehículos para las inspecciones correspondientes. Adicionalmente, se establece la necesidad de contar con una longitud mínima de 200 metros en el tramo, que permita a los vehículos desarrollar velocidades superiores a los límites establecidos, condición esencial para la detección efectiva de infracciones.

Condiciones de seguridad	El tramo presenta limitaciones geométricas tales como curvas cerradas, pendientes pronunciadas, separadores angostos o ausencia de bermas, que restringen la instalación segura del dispositivo y la visibilidad necesaria para la medición. Estas condiciones podrían comprometer la seguridad tanto de los agentes de
---------------------------------	---



	tránsito como de los usuarios de la vía durante la operación del control.
Falta de visibilidad o condiciones ambientales adversas	El sector presenta obstrucciones visuales ocasionadas por la vegetación, mobiliario urbano, postes o señalización vertical que interfieren con la línea de visión del radar y dificultan la captura adecuada de las mediciones. Adicionalmente, condiciones ambientales como lluvia o baja iluminación reducen la confiabilidad de los registros y aumentan el riesgo operativo durante la intervención.
Deficiencias en la señalización	En el tramo se evidencia ausencia, deterioro o mala ubicación de la señalización reglamentaria de límite de velocidad, lo que impide garantizar la validez jurídica de las mediciones y sanciones derivadas. Para la implementación de controles de velocidad, la existencia y adecuada visibilidad de dicha señalización es requisito indispensable conforme a la normatividad vigente.
Vías en obra o mantenimiento	El sector presenta intervenciones viales, obras de mantenimiento o adecuaciones en la infraestructura que alteran la velocidad operativa y las condiciones normales de tránsito. Bajo estas circunstancias, la instalación de dispositivos de control resulta improcedente, dado que podría generar riesgos adicionales o mediciones no representativas del comportamiento habitual del flujo vehicular.
Zonas con alto flujo peatonal o de transporte público	El tramo se encuentra en un entorno con presencia significativa de peatones, paraderos o maniobras frecuentes de ascenso y descenso de pasajeros, lo que



	incrementa la interacción entre modos de transporte. En estos casos, se recomienda priorizar estrategias de calmado de tráfico e intervenciones de infraestructura sobre la aplicación de controles sancionatorios con dispositivos móviles.
Proximidad intersecciones semaforizadas giros frecuentes	El sector analizado se ubica próximo a intersecciones controladas por semáforo o zonas con alto número de giros, lo que genera variaciones constantes de velocidad debido a maniobras de frenado y arranque. Estas condiciones dificultan la obtención de mediciones válidas y reducen la distancia de visibilidad necesaria para la correcta operación del radar.
Falta de priorización	El análisis de siniestralidad y flujo vehicular evidencia una baja ocurrencia de eventos de tránsito o una intensidad vehicular limitada en el tramo. En consecuencia, la instalación de un puesto de control en este punto no representa una prioridad operativa, dado que los recursos se orientan hacia sectores con mayores niveles de riesgo vial o reincidencia en conductas infractoras.
Zona escolar	En el punto objeto de evaluación se verificó la adecuada instalación y conservación de la señalización reglamentaria que informa a los conductores sobre la presencia de un entorno escolar y establece claramente la velocidad máxima permitida. Se evidenció, además, que las condiciones del sector presentan velocidades moderadas y un flujo vehicular regulado, por lo cual no se identifican factores de riesgo que justifiquen la instalación de un puesto de control con personal en vía.

4

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





	<p>Es importante señalar que, debido a la cantidad de instituciones educativas en la ciudad, no resulta viable mantener presencia operativa permanente en todos los entornos escolares; por ello, la medida más efectiva y sostenible corresponde a la implementación y mantenimiento de los elementos fijos de gestión del tránsito, como la señalización y demarcación vial, que cumplen la función de advertir y orientar el comportamiento de los actores viales. Así mismo, la seguridad en estos entornos requiere del compromiso de los transeúntes, quienes deben cumplir las normas de tránsito y utilizar los pasos peatonales dispuestos para su protección.</p>
--	---

<p>Vía bidireccional 1 carril por sentido</p>	<p>El tramo evaluado corresponde a una vía bidireccional con un solo carril por sentido, condición que limita de manera significativa la posibilidad de implementar un puesto de control de velocidad con personal en vía. Este tipo de configuración no permite disponer de un espacio lateral o zona de detención segura para los vehículos objeto de control, lo que podría generar obstrucción del flujo vehicular, maniobras de invasión de carril contrario o situaciones de riesgo para los agentes y los demás usuarios de la vía. Adicionalmente, la estrechez de la calzada impide el montaje adecuado del dispositivo y de la señalización preventiva requerida, condiciones indispensables para garantizar la seguridad y validez del procedimiento. Por lo anterior, la realización de controles en estas características viales resulta técnicamente inviable desde el punto de vista operativo y de seguridad vial.</p>
---	--



Vía local	El tramo evaluado corresponde a una vía local con único sentido de circulación, cuya función principal es la conectividad interna entre sectores residenciales. Debido a su configuración geométrica y a las condiciones de operación propias de este tipo de vías —bajo volumen vehicular, reducida longitud y limitada continuidad del flujo—, no se alcanzan velocidades que justifiquen la instalación de un punto de control. En consecuencia, la implementación de este tipo de medidas se orienta a corredores de mayor jerarquía y flujo vehicular, donde los registros de siniestralidad y los niveles de velocidad permiten obtener resultados más representativos para la gestión de la movilidad.
-----------	---

En consecuencia, dadas estas limitaciones físicas, técnicas y operativas, la ubicación solicitada no resulta viable para la instalación de un puesto de control de velocidad.

Al mismo tiempo, 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 relacionados con la recuperación del espacio público de manera periódica en el sector de la **KR 89 BIS A CON CL 61 A SUR** en el barrio **LAS MARGARITAS** de la localidad de **BOSA**, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los resultados de los operativos realizados durante el 2025 y el 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:

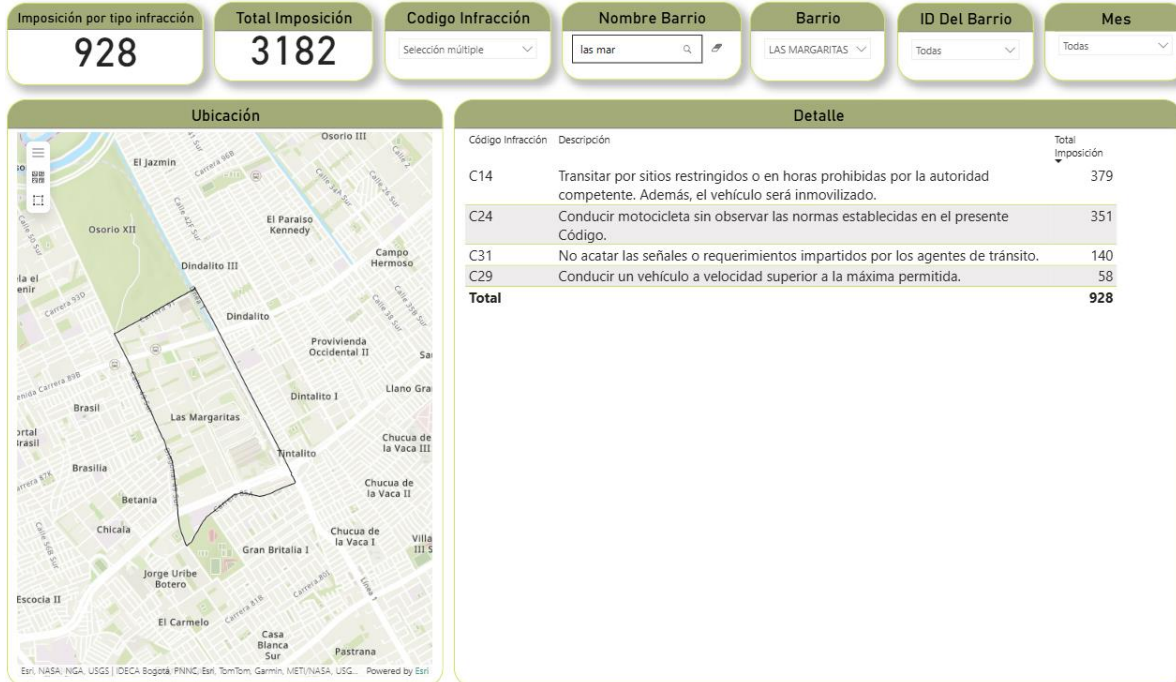
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

6





Imagen 1. Imposición órdenes de comparendo barrio Las Margaritas



Fuente: Base de datos Qlik corte 28 de febrero 2026

Nota: En consideración, en el análisis se utilizan dos variables para presentar los resultados de forma clara y diferenciada: la primera variable se denomina “Imposición por tipo de infracción”, y corresponde a la cantidad de sanciones filtradas, según cada código de infracción. La segunda variable, denominada “Total imposición”, agrupa el resto de los códigos de infracción no filtradas individualmente.

Así las cosas, con relación a la ubicación de instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en la zona del requerimiento 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 atención a la situación identificada en el entorno del Colegio Distrital Santiago de las Atalayas y el Jardín Santiago de las Atalayas Compensar, la Secretaría Distrital de Movilidad reconoce la importancia de garantizar entornos escolares seguros y proteger la integridad de los niños y niñas que diariamente transitan por la zona.

Con este propósito, se viene implementando el proyecto **Guardacaminos**, una estrategia que busca promover la seguridad vial en las entradas y salidas de las instituciones educativas mediante intervenciones temporales e intermitentes en las vías principales de acceso. Estas acciones son lideradas por gestores de la Secretaría Distrital de Movilidad y ejecutadas con el apoyo de voluntarios de la comunidad educativa, quienes previamente son sensibilizados y capacitados para desempeñar este rol de manera efectiva.

Actualmente, nos encontramos en proceso de articulación con el Colegio Santiago de las Atalayas para iniciar la implementación del proyecto el próximo **19 de marzo**, con puntos de intervención previamente definidos. En cuanto al Jardín Santiago de las Atalayas, el año pasado se socializó la iniciativa, pero no se logró conformar el grupo de voluntarios requerido para su puesta en marcha.

Como parte del proceso de gestión, este año se realizará nuevamente una visita por parte de la gestora de Guardacaminos de la localidad, con el objetivo de socializar el proyecto con la institución educativa, motivar la participación de la comunidad y revisar la posibilidad de conformar el grupo de voluntarios. De esta manera, se busca facilitar la implementación del proyecto de forma articulada y efectiva, reforzando el compromiso institucional con la seguridad vial de los menores de edad. La Secretaría Distrital de Movilidad reitera su disposición para continuar trabajando en conjunto con las instituciones educativas y la comunidad, con el fin de avanzar en la construcción de entornos escolares más seguros y proteger el derecho fundamental de los niños y niñas a transitar sin riesgos en su camino hacia la educación.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301805431

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

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 06-03-2026 05:13 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Madiyerleing Suatema Aragon – Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Monica Maria Guarin Jimenez – Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Nathalia Ramirez Rodriguez -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte

9

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
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