



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301845341

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 10 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Publicar en cartelera

Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS - 1392682026

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.

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

1

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.



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 Secretaría 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 **CR 91 CL 69 A SUR, Barrio las Margaritas, Localidad 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 año 2025 y el 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conductas de desacato a las normas de tránsito:

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

2



Imposición Comparendos de orden Nacional



Fuente: Base de datos Qlik corte 28 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, 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.





No obstante, en un amplio porcentaje los problemas de movilidad que se presentan en la ciudad corresponden a la falta de corresponsabilidad y cultura ciudadana de los actores viales como conductores pasajeros y peatones, quienes conoedores de los problemas de seguridad vial, de movilidad e invasión del espacio público generados por el irrespeto a las normas de tránsito, continúan con conductas de desacato reiteradas, desbordando la capacidad operativa de la Policía Metropolitana de Tránsito de la ciudad, a pesar de las diferentes campañas desarrolladas por la administración Distrital en torno a este tema; infiriéndose con esto que, aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas como lo consagra el artículo 109 de la Ley 769 de 2002.

Respecto a su comunicación, mediante la cual indica: **“LA MAYORIA DE LAS VECES MOTOCICLETAS QUE VAN A ALTAS VELOCIDADES Y ARROLLAN A LOS PEATONES Y CICILITAS”**

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 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.

4

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



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. No obstante, tras la revisión técnica del punto/tramo/sector señalado, se determinaron las siguientes condiciones que limitan o restringen la viabilidad para la implementación de controles de velocidad con personal en vía:

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 a intersecciones semaforizadas o 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. 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>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>
<p>Vía local</p>	<p>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.</p>

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.



Es importante recordar que todos los actores viales deben acatar las normas consignadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre -Ley 769 de 2002-, específicamente:

“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como debe obedecer las indicaciones que le den las autoridades de tránsito...”

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.

Respecto a la solicitud de **“...SOLICITO QUE SE TOMEN MEDIDAS COMO REDUCTORES DE VELOCIDAD...”**, se informa que:

En el marco del artículo 20 del Decreto Distrital 497 de 2023 *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS – para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”* se busca reducir las fatalidades y lesiones graves producto de siniestros viales a través del fortalecimiento de los principios del enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial en el Distrito mediante la Estrategia *“Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.”*. Asimismo, según el Plan Distrital de Seguridad Vial para la vigencia 2023 - 2032, adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023, se busca priorizar la protección de la vida y la integridad de todos los actores viales mediante un enfoque integral de seguridad vial.



Se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 22 de febrero de 2025. A continuación, se presenta el registro fotográfico, donde se identifican las condiciones en el lugar objeto de análisis.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.

	
<p>Foto 1. Panorámica KR 91 con CL 69A Sur. Vista al norte.</p>	<p>Foto 2. Panorámica KR 91 con CL 69A Sur. Vista al sur.</p>

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el análisis realizado para el sector de la KR 91, se consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que cuenta con el diseño de señalización, donde se incluye 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.

A continuación, se enlistan los elementos y medidas de pacificación propuestos en etapa de diseño para el sector, de acuerdo con los análisis realizados:

**Señalización Vertical:**

- SR-01 “Pare”.
- SP-46 “Paso de peatones”.
- SP-46A “Proximidad de cruce peatonal”.
- SP-46B “Ubicación de cruce peatonal”.
- SP-47A “Proximidad a cruce escolar”.
- SP-47A/SP-24 “Proximidad a cruce escolar/Superficie rizada”.
- SP-47B “Ubicación de cruce escolar”.
- SP-24/SR-30 “Superficie rizada/Velocidad máxima permitida "30Km/h "".

Señalización Horizontal:

- Pasos peatonales.
- Línea de pare.
- Demarcación de carriles.
- Líneas de borde.
- Tachas reflectivas.
- Pictogramas de zona escolar.
- Flechas direccionales.
- Pictograma de velocidad máxima permitida “30Km/h”.
- Pictogramas de cruce peatonal.
- Reductores de velocidad de tipo estoperol y bandas en agregado.

Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta el comportamiento de los usuarios viales en la zona y con el objetivo de mitigar el riesgo de siniestralidad, así como de mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad, se informa que, esta Entidad tiene programada la instalación de la señalización para los tramos de la KR 91 comprendidos entre la CL 66 Sur y la CL 71 Sur.

Se indica que dicho compromiso se encuentra ingresado en la base de la Entidad y su implementación depende del orden cronológico de solicitudes en materia de señalización, al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la implementación de la señalización horizontal, a las reservas de malla vial por parte

11

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



de otras Entidades del Distrito, así como las actividades complementarias que se requieran.

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 (Modificado por el art 8 de la Ley 1811 de 2016), 59, 74 y 106 (modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022).

Se recuerda que 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.





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301845341

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 10-03-2026 01:01 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Sandy Tatiana Rico – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Luisa Fernanda Buitrago Parra -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Aprobó: Andrea Gutierrez Velandia-Subdirectora De Señalización
Revisó: John Jairo Suarez González-Subdirección De Señalización
Elaboró: Dania Lorena Soba Moreno-Subdirección De Señalización

13

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