



Bogotá D.C., abril 21 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Publicar en Cartelera
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 2257322026

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

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.



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, dado que 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	a o	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





	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.
--	---

Vía bidireccional 1 carril por sentido	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, las dimensiones de la sección transversal de la calzada impiden 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.
---	--



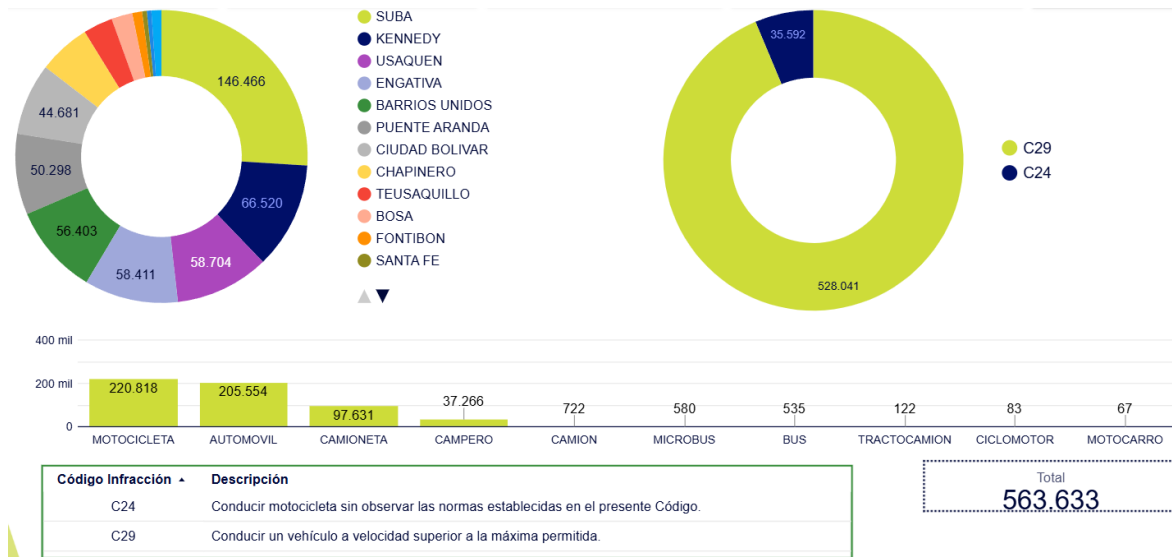
Vía local	El tramo evaluado corresponde a una vía local con único sentido de circulación, cuya función principal es la conectividad interna entre sectores residenciales. Debido a su configuración geométrica y a las condiciones de operación propias de este tipo de vías -bajo volumen vehicular, reducida longitud y limitada continuidad del flujo-, no se alcanzan velocidades que justifiquen la instalación de un puesto de control. Por otro lado, 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 cada localidad de Bogotá, 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 lo corrido del 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:

Imagen 1. Imposición órdenes de comparendo por localidad y código de infracción



Fuente: Base de datos Qlik corte 31 de marzo 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.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT

202632304824591

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,

Martha Liliana Sánchez Aparicio

Subdirectora de Control de Transito y Transporte (e)

Firma mecánica generada en 21-04-2026 09:41 AM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Transito y Transporte
Revisó: Andrés Felipe Ospina Romero – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Nathalia Ramirez Rodriguez -Subdirección De Control De Transito Y Transporte

