



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SGV

202632106992501

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 29 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta SDQS 3360102026

Reciba un cordial saludo de la Subdirección de Gestión en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Agradecemos su comunicación y el interés en contribuir con sus observaciones al mejoramiento de la movilidad en la ciudad.

Respecto a la situación, relacionada con movilidad y mencionada por el solicitante, citamos textualmente: **“BUEN DIA, FELIZ LUNES. QUIERO QUEJARME DE QUE USTEDES COLOCARON ESOS PANELES ELECTRONICOS INFORMATIVOS DE LAS RUTAS DEL SITP EN EL SITIO EQUIVOCADO; UNO ESTA AL PIE DE LA RAMPA DEL COSTADO SUR DEL PUENTE PEATONAL DE LA ESTACION MINUTO DE DIOS CUANDO DEBERIA ESTAR EN EL PARADERO DEL SITP A POCOS METROS DEL LUGAR AL COSTADO OCCIDENTAL, MIENTRAS QUE AL PIE DE LA RAMPA DEL COSTADO NORTE TAMBIEN HAY UN PANEL ELECTRONICO INFORMATIVO QUE DEBERIA ESTAR EN EL PARADERO DE SITP AL OCCIDENTE A POCOS METROS DE LA CARRERA 74. ¿LA GENTE COMO VA A AVERIGUAR LA RUTA Y SU HORA DE LLEGADA SI ESOS PANELES ESTAN LEJOS? FAVOR COHERENCIA AHI PORQUE SEGURAMENTE NO SON LOS UNICOS LUGARES DONDE SE COMETE TAN GARRAFAL EQUIVOCACION. TAMBIEN, SOLICITO SOLUCIONES A LOS CONSTANTES Y ABSURDOS TRANCONES EN LA AVENIDA BOYACA DESDE NORMANDIA HACIA EL SUR. SOBRE TODO EN HORAS PICO. IGUALMENTE SOLICITO UN CONTROL A LOS VEHICULOS DE CARGA PESADA EN LA CARRERA 74 AL COSTADO DEL HUMEDAL SANTA MARIA DEL LAGO YA QUE PROVOCAN LIGEROS**

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.



TEMBLORES Y HAY GENTE CON CIERTOS ATAQUES AL REMEMORAR EL TEMBLOR DEL AÑO PASADO, Y QUE HAYA FOTO-MULTAS YA QUE HAY SEÑALES DE 'NO PARQUEAR' Y HAY CONDUCTORES PARQUEANDO DONDE ESTAN ESAS SEÑALES QUE NO ESTAN DE ADORNO. Y TAMBIEN, SERIA BUENO AMPLIAR LA ZONA SUR DEL HUMEDAL LIMITANDOLO CON LA MALLA DEL PARQUE CONTIGUO YA QUE ESA ZONA SE SUELE INUNDAR CUANDO LLUEVE MUCHO CONVIRTIENDOSE EN UN PROBLEMA PARA LA MOVILIDAD NO SOLO PEATONAL SINO TAMBIEN DE BICICLETAS Y MOTOS. Y EN NOMBRE DE TODA LA CIUDADANIA, SOLICITO CELERIDAD A LAS OBRAS DEL METRO. TANTO TRANCON EN LA AVENIDA CARACAS Y TODA LA PRIMERA LINEA DEL METRO NO ES JUSTO PARA NADIE. A DONDE VEO EN LA OBRA, LOS OBREROS DESCANSAN O SIMPLEMENTE POCO O NADA HACEN. TAMBIEN SOLICITO ACCIONES PARA LA SEDE DE LA ALCALDIA DE TEUSAQUILLO, ESE EDIFICIO CONSIDERADO UNO DE LOS ELEFANTES BLANCOS MAS VERGONZOSOS DE BOGOTA UBICADO EN LA CARRERA 30 NECESITA UNA INTERVENCION EN TODO SENTIDO. EN LA AVENIDA BOYACA, EN EL PARADERO DEL SITP DESPUES DE LA CALLE 80 DONDE HAY CONCESIONARIOS DE CARROS HACIA EL SUR, USTEDES QUITARON UNA PARTE IMPORTANTE DEL PARADERO Y HABLO DE QUE TENGA BANCA, TECHO Y PUBLICIDAD COMO VARIOS, COMO SU CONTRAPARTE QUE VA AL COSTADO NORTE. TAMBIEN POR ESOS LADOS, SERIA BUENO QUE HAYA UNA CICLORRUTA QUE VAYA DESDE LA CALLE 77A HACIA LA CALLE 75 QUE COMPLETE ASI LA CICLORRUTA. POR ULTIMO SERIA BUENO CONVERTIR EN PEATONAL EL PUENTE DE SAN ANTONIO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBON COMO LO FUE EN SUS PRIMEROS AÑOS PORQUE HOY ESTA EN DECADENCIA, DESCUIDADO Y EN EL MISMO CAMINO QUE TUVO EN SU MOMENTO EL PUENTE DEL COMUN. HASTA PRONTO Y GRACIAS.” la 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 652 de 2025 nos permitimos dar respuesta de manera puntual a cada una de las preguntas planteadas, en los siguientes términos:

- 1. “...QUIERO QUEJARME DE QUE USTEDES COLOCARON ESOS PANELES ELECTRONICOS INFORMATIVOS DE LAS RUTAS DEL SITP EN EL SITIO EQUIVOCADO; UNO ESTA AL PIE DE LA RAMPA DEL**

2

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





COSTADO SUR DEL PUENTE PEATONAL DE LA ESTACION MINUTO DE DIOS CUANDO DEBERIA ESTAR EN EL PARADERO DEL SITP A POCOS METROS DEL LUGAR AL COSTADO OCCIDENTAL, MIENTRAS QUE AL PIE DE LA RAMPA DEL COSTADO NORTE TAMBIEN HAY UN PANEL ELECTRONICO INFORMATIVO QUE DEBERIA ESTAR EN EL PARADERO DE SITP AL OCCIDENTE A POCOS METROS DE LA CARRERA 74. ¿LA GENTE COMO VA A AVERIGUAR LA RUTA Y SU HORA DE LLEGADA SI ESOS PANELES ESTAN LEJOS? FAVOR COHERENCIA AHI PORQUE SEGURAMENTE NO SON LOS UNICOS LUGARES DONDE SE COMETE TAN GARRAFAL EQUIVOCACION...

Analizado el requerimiento, se evidencia que los aspectos consultados no corresponden a competencias de la SDM. En consecuencia, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se procede a dar traslado por competencia a **TRANSMILENIO S.A.**, para la atención de los asuntos de su competencia y respuesta directa a su solicitud.

2. "...TAMBIEN, SOLICITO SOLUCIONES A LOS CONSTANTES Y ABSURDOS TRANCONES EN LA AVENIDA BOYACA DESDE NORMANDIA HACIA EL SUR. SOBRE TODO EN HORAS PICO..."

Frente a la situación expuesta sobre la congestión vehicular en la Av. Boyacá, en el tramo comprendido desde el sector de Normandía hacia el sur, especialmente en periodos de alta demanda, es importante señalar que este corredor presenta una dinámica operacional compleja, asociada a altos volúmenes vehiculares, presencia significativa de transporte de carga, rutas Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), flota de transporte intermunicipal y la influencia de sectores industriales y logísticos ubicados principalmente en el entorno de la Av. Boyacá con calle 13.

Particularmente, en el periodo tarde-noche y en sentido norte-sur, se presentan incrementos relevantes en la demanda vehicular, lo cual genera disminuciones en la velocidad operacional y aumentos en los tiempos de recorrido, condiciones propias de corredores arteriales con alta concentración de actividades económicas y de transporte.





Por tal razón, la SDM ha venido implementando medidas de gestión y mitigación de congestión en el corredor, especialmente en la Av. Boyacá con calle 12B, sentido norte-sur, orientadas a mejorar las condiciones operacionales, optimizar la incorporación vehicular y reducir conflictos de tráfico sobre este punto y la calle 19.

Como resultado de las medidas implementadas, se han evidenciado mejoras en las condiciones operacionales y de seguridad del tramo intervenido. En particular, se registró un incremento del 9,1 % en la velocidad promedio de circulación durante el periodo de mayor congestión vehicular (entre las 5:15 p.m. y las 6:15 p.m.), así como una disminución de los conflictos vehiculares observados del 32,5% y del 75% en la calle 12B y calle 19A respectivamente, indicadores que contribuyen a una operación más ordenada, segura y eficiente para todos los actores viales. La SDM continuará realizando seguimiento técnico y evaluación permanente de las condiciones de movilidad, con el fin de identificar oportunidades de mejora que fortalezcan la seguridad vial y optimicen la circulación en el corredor intervenido.

Ilustración 1. Recurso humano SDM, >Av. Boyacá can calle 12B



Fuente: Elaboración SDM - SGV

4

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



3. **“...IGUALMENTE SOLICITO UN CONTROL A LOS VEHICULOS DE CARGA PESADA EN LA CARRERA 74 AL COSTADO DEL HUMEDAL SANTA MARIA DEL LAGO YA QUE PROVOCAN LIGEROS TEMBLORES Y HAY GENTE CON CIERTOS ATAQUES AL REMEMORAR EL TEMBLOR DEL AÑO PASADO, Y QUE HAYA FOTOMULTAS YA QUE HAY SEÑALES DE 'NO PARQUEAR' Y HAY CONDUCTORES PARQUEANDO DONDE ESTAN ESAS SEÑALES QUE NO ESTAN DE ADORNO...”**

La 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 652 de 2025, nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

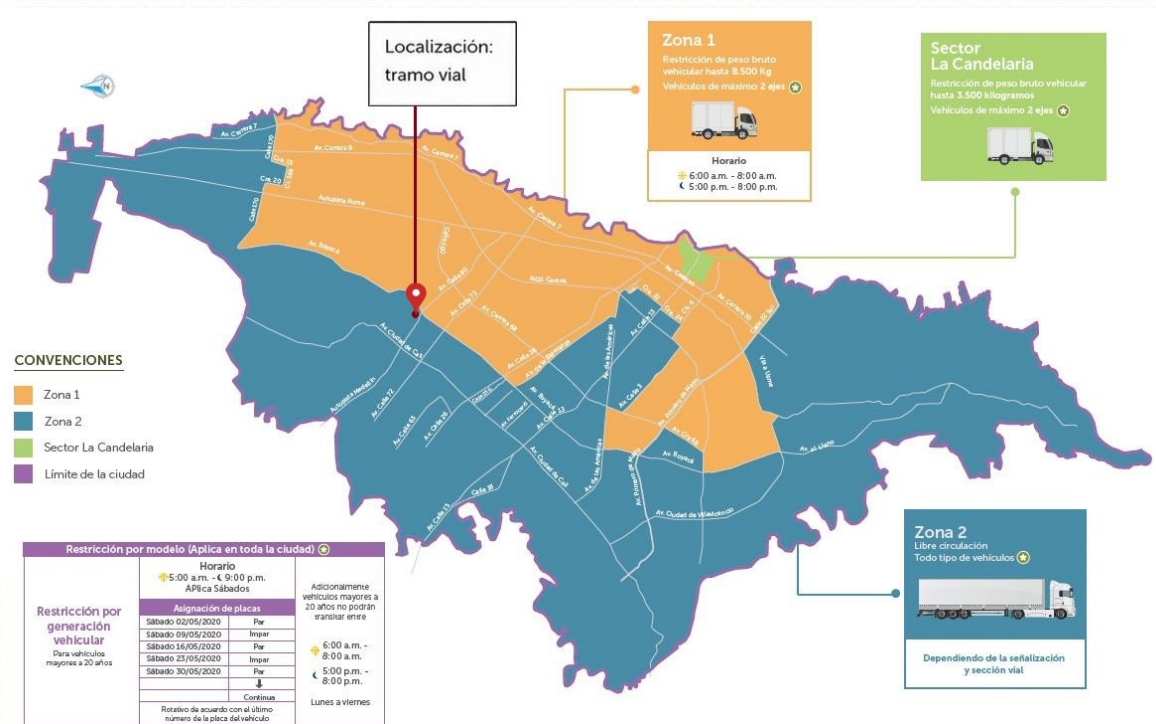
Las condiciones y restricciones de circulación y las actividades de cargue y descargue de mercancías en vehículos de carga en la ciudad de Bogotá D.C. se encuentran establecidas en el Decreto Distrital 652 de 2025[1]. De acuerdo con lo anterior para el tramo vial de la Carrera 74 al costado del Humedal Santa María del Lago aplican las siguientes condiciones en cuanto a circulación, y cargue y descargue de mercancías:

[1] <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=191884>

"(...) Artículo 488. Zona de libre circulación de vehículos de transporte de carga. En el área remanente de la descrita en el artículo anterior se permite la circulación de vehículos de transporte de carga con año modelo no superior a veinte (20) años, durante las veinticuatro (24) horas, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización que la autoridad de tránsito establezca. Dicha zona está conformada por las áreas remanentes de las previstas en el párrafo segundo del artículo 487 del presente decreto.

La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte, como Zona dos (2).

Ilustración 2. Delimitación de Zonas de Circulación y Restricción para Vehículos de Transporte de Carga en Bogotá D.C. (mapa anexo)



Fuente: SDM. Decretos Distritales 840 de 2019 y 077 de 2020.

Artículo 489°. - Restricción por generación vehicular. Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto. (Ver tabla 17)



Tabla 1. Rotación de placas para pico y placa.

<i>Primer sábado luego de la entrada en vigencia del presente decreto</i>	<i>Semana 2</i>	<i>Rotación de placas en continuación a la semana 2 de vigencia del presente decreto.</i>
<i>Placa par</i>	<i>Placa impar</i>	

Fuente: Elaboración SDM.

Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas.

Así mismo, estos decretos establecen restricciones a la circulación de vehículos de carga pesada según la jerarquía vial. En este sentido, la norma dispone lo siguiente:

“(…) Artículo 491°.- Circulación de vehículos de transporte de carga en función de la malla vial fuera del horario de restricción. En malla vial arterial con sección vial V-0, V-1, V-2, V-3 y en malla vial intermedia con sección vial V4, V4R V5 y V6 se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones. (Ver tabla 20)

Tabla 2. Restricción de Circulación según la sección vial

<i>SECCIONES VIALES POT</i>			<i>DESIGNACIÓN POR TIPO DE EJE</i>
<i>(Descripción)</i>			<i>HORAS VALLE (De las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas)</i>
<i>Vía V-0:</i>	<i>100 metros</i>	<i>Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria</i>	<i>Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones, atendiendo las previsiones del</i>
<i>Vía v-1:</i>	<i>60 metros</i>		

7

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



Vía V-2:	40 metros		<i>Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada</i>
Vía V-3:	30 metros (en sectores sin desarrollar)		
	28 metros (en sectores sin desarrollar)		
Vía V-3E:	25 metros		
Vía V-4:	22 metros	<i>Malla Vial Intermedia</i>	
Vía V4R	22 metros (en zonas rurales)		
Vía V-5:	18 metros (para zonas industriales acceso a barrios)	<i>Malla Vial Intermedia</i>	
Vía V-6:	16 metros (local principal en zonas residenciales)	<i>Malla Vial Intermedia</i>	
Vía V-7:	13 metros (local secundario en zonas residenciales)	<i>Malla Vial Local</i>	
			<i>Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta designación 2 máximo 2 ejes</i>



Vía V-8:	10 metros (pública, peatonal, vehicular restringida)	Malla Vial Local	No se permite
Vía V-9:	8 metros (peatonal)	Malla Vial Local	No se permite

Fuente: Decreto Distrital 652 de 2025

En malla vial local con sección vial V-7, con ancho mínimo de calzada de seis (6,00) metros se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de hasta dos (2) ejes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 485 al 502 del presente Decreto._

En referencia a las actividades de cargue y descargue de mercancías el decreto mencionado establece:

“(...) Artículo 496. Cargue y descargue en malla vial no arterial. En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan dos (2) ejes, de las 8:00 horas a las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito

Parágrafo 1. Para la circulación de vehículos de transporte de carga en cualquier vía, se atenderán las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada por la autoridad de tránsito(...)
Subrayado fuera de texto

En el tramo vial de la Carrera 74 al costado del Humedal Santa María del Lago, actualmente se encuentran instaladas tres (3) señales SR-28 'Prohibido Estacionar': dos de ellas ubicadas en el tramo Cra. 74 # 76-4, prohibiendo el estacionamiento en ambos costados de la vía, y una señal adicional ubicada más adelante al costado del parque, como se observa a continuación:



Ilustración 3. Ubicación señales SR-28 "Prohibido Estacionar" - Carrera 74 al costado del Humedal Santa María del Lago.

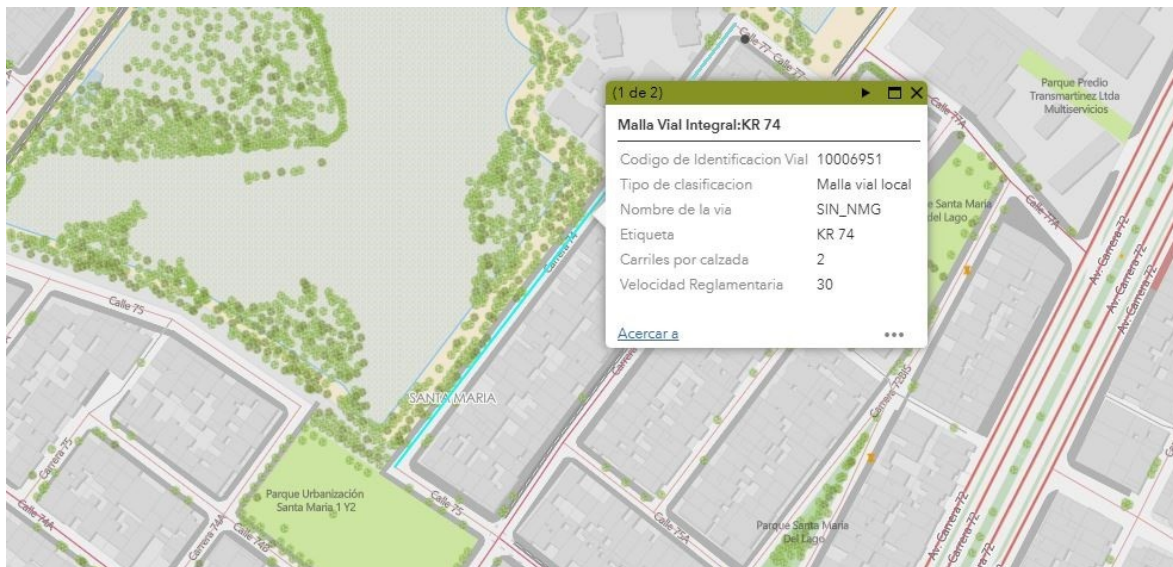


Fuente: Elaboración SDM.

Consultada la Base de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad - PMT - IDECA, se concluye que el tramo vial de la Carrera 74 al costado del Humedal Santa María del Lago, hace parte de la malla vial local de la ciudad como se observa en la siguiente figura:



Ilustración 4. Tramo de análisis - Carrera 74 al costado del Humedal Santa María del Lago



Fuente: Base de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad - PMT - IDECA

Por lo anterior se informa que, actualmente sobre el tramo analizado aplican las siguientes condiciones de circulación para vehículos de carga:

1. Por tratarse de una vía perteneciente a la malla vial local de la ciudad, no se permite circulación de vehículos de transporte de carga de más de dos ejes.
2. De lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga de año modelo superior a 20 años.
3. Los días sábados aplica restricción rotativa par e impar para los vehículos de carga de año modelo superior a 20 años, entre las 05:00 y las 21:00 horas.
4. No se permiten actividades de cargue y descargue de mercancías, dado que el tramo vial se encuentra restringido mediante tres (3) señales SR-28 'Prohibido Estacionar', instaladas en ambos costados de la vía: dos

11

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



señales en el tramo Cra. 74 # 76-4 (costado oriental y occidental) y una señal adicional al costado del parque Urbanización Santa María del Lago, lo que prohíbe el estacionamiento de vehículos en el tramo para la realización de operaciones de carga y descarga.

Así mismo, los vehículos no podrán estacionar sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación, tampoco a una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera, en doble fila de vehículos estacionados, frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad, ni en curvas o frente a la salida de garajes, de acuerdo con lo establecido por el Código Nacional de Tránsito antes mencionado.

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.

Así mismo, se aclara que sobre el efecto de las vibraciones generadas por los vehículos sobre las estructuras, hacemos referencia al *"Estudio de costos de mantenimiento de acuerdo con las configuraciones de ejes equivalentes de rutas alimentadoras del Sistema Transmilenio"*, Contrato IDU-BM-122-2006, el estudio concluyó que:

"(...) con base en las mediciones realizadas y a través de una comparación cuantitativa de las vibraciones medidas con las vibraciones establecidas en las normas internacionales se concluyó que "Las vibraciones generadas por los diferentes tipos de fuentes (vehículos alimentadores, vehículos particulares, y ruido ambiental) se encuentran por debajo del límite que establecen las normas internacionales. Lo anterior indica que aunque estas sean percibidas por los habitantes, no llegan a representar un peligro para la estructura de sus viviendas."



De acuerdo con la solicitud de la instalación de dispositivos de fotodetección, la Secretaría Distrital de Movilidad se permite indicar que, para la instalación de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST) para la detección de presuntas infracciones de tránsito se deben seguir los lineamientos establecidos en la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 20203040011245 del 20 de agosto de 2020.

Por lo anterior, para contar con la aprobación de un punto de detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito, desde la SDM se debe dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 5 de la Resolución 20203040011245, el cual se establecen los Criterios técnicos para la instalación de los SAST.

Según lo mencionado anteriormente, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza el análisis técnico para la ubicación de las cámaras basado en el criterio de siniestralidad; esto teniendo en cuenta que el principal objetivo para la detección de presuntas infracciones de tránsito es la prevención de ocurrencia de siniestros de tránsito con víctimas.

En esa línea, Bogotá cuenta con la política distrital de seguridad vial que fue adoptada a través del Decreto 494 de 26 de octubre de 2023, que establece la hoja de ruta en materia de seguridad vial para el decenio comprendido entre los años 2023-2032. El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (PDSV 2023-2032) se alinea con las mejores prácticas internacionales contenidas en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031, integrando acciones, metas y programas orientados a prevenir muertes y los heridos graves en siniestros de tránsito.

El PDSV 2023-2032 apuesta por la adopción y puesta en práctica del enfoque de Sistema Seguro dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística, y dar mayor prioridad en la materia dentro del Sistema de movilidad de la ciudad. De acuerdo con lo anterior, el objetivo de instalación de estos dispositivos en vía, se enmarca en el PDSV 2023-2032, puesto que integra acciones y programas orientados al

13

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





fortalecimiento de acciones de control y disuasión de conductas que ponen el riesgo la vida del conjunto de usuarios viales, teniendo un rol importante las cámaras de fotodetección.

Por lo expresado anteriormente, desde la SDM se adelantará la revisión correspondiente a la zona mencionada en su petición, con el fin de verificar si cumple con los requisitos del criterio de siniestralidad, llegado a cumplir, se verificará la priorización del trámite del mismo frente a los otros puntos que ya se encuentran definidos por el área de Seguridad Vial en materia de Siniestralidad, para posteriormente adelantar el trámite correspondiente ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial y así obtener la autorización de la instalación de SAST para la detección de presuntas infracciones al tránsito, teniendo en cuenta que, desde la SDM no se puede asegurar que se implementará un SAST hasta que no se haga el trámite con la ANSV, ya que esta es la Entidad competente para otorgar la autorización para la instalación e implementación del SAST.

4. ***“...TAMBIEN, SERIA BUENO AMPLIAR LA ZONA SUR DEL HUMEDAL LIMITANDOLO CON LA MALLA DEL PARQUE CONTIGUO YA QUE ESA ZONA SE SUELE INUNDAR CUANDO LLUEVE MUCHO CONVIRTIENDOSE EN UN PROBLEMA PARA LA MOVILIDAD NO SOLO PEATONAL SINO TAMBIEN DE BICICLETAS Y MOTOS...”***

Analizado el requerimiento, se evidencia que los aspectos consultados no corresponden a competencias de la SDM. En consecuencia, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se procede a dar traslado por competencia a la **Secretaría Distrital de Ambiente**, para la atención de los asuntos de su competencia y respuesta directa a su solicitud.

5. ***“...Y EN NOMBRE DE TODA LA CIUDADANIA, SOLICITO CELERIDAD A LAS OBRAS DEL METRO. TANTO TRANCON EN LA AVENIDA CARACAS Y TODA LA PRIMERA LINEA DEL METRO NO ES JUSTO PARA NADIE. A DONDE VEO EN LA OBRA, LOS OBREROS DESCANSAN O SIMPLEMENTE POCO O NADA HACEN...”***



Analizado el requerimiento, se evidencia que los aspectos consultados no corresponden a competencias de la SDM. En consecuencia, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se procede a dar traslado por competencia a empresa **METRO BOGOTÁ**, para la atención de los asuntos de su competencia y respuesta directa a su solicitud.

6. ***“...TAMBIEN SOLICITO ACCIONES PARA LA SEDE DE LA ALCALDIA DE TEUSAQUILLO, ESE EDIFICIO CONSIDERADO UNO DE LOS ELEFANTES BLANCOS MAS VERGONZOSOS DE BOGOTA UBICADO EN LA CARRERA 30 NECESITA UNA INTERVENCION EN TODO SENTIDO...”***

Analizado el requerimiento, se evidencia que los aspectos consultados no corresponden a competencias de la SDM. En consecuencia, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se procede a dar traslado por competencia a la **Alcaldía Local de Teusaquillo**, para la atención de los asuntos de su competencia y respuesta directa a su solicitud.

7. ***“...EN LA AVENIDA BOYACA, EN EL PARADERO DEL SITP DESPUES DE LA CALLE 80 DONDE HAY CONCESIONARIOS DE CARROS HACIA EL SUR, USTEDES QUITARON UNA PARTE IMPORTANTE DEL PARADERO Y HABLO DE QUE TENGA BANCA, TECHO Y PUBLICIDAD COMO VARIOS, COMO SU CONTRAPARTE QUE VA AL COSTADO NORTE...”***

Analizado el requerimiento, se evidencia que los aspectos consultados no corresponden a competencias de la SDM. En consecuencia, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se procede a dar traslado por competencia a **TRANSMILENIO S.A.**, para la atención de los asuntos de su competencia y respuesta directa a su solicitud.

8. ***“...TAMBIEN POR ESOS LADOS, SERIA BUENO QUE HAYA UNA CICLORRUTA QUE VAYA DESDE LA CALLE 77A HACIA LA CALLE 75 QUE COMPLETE ASI LA CICLORRUTA...”***





En atención a la solicitud de implementar una ciclorruta que conecte la infraestructura que presenta una discontinuidad sobre el costado occidental de la Avenida Boyacá, al norte de la calle 75, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de Bicicleta y el Peatón (SBP), brinda respuesta en los siguientes términos conforme a sus competencias:

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) establece entre sus objetivos la consolidación de un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, como el transporte público y el no motorizado. Para ello, la Administración Distrital desarrolla una serie de proyectos enfocados a mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores, como la generación de sistema de transporte basados en la bicicleta.

Adicionalmente, entre los principales instrumentos de planeación utilizados, se encuentra el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para el período 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”, adoptado recientemente mediante Acuerdo Distrital 927 del 7 de junio de 2024 el cual constituye el marco de acción de las políticas, programas, estrategias y proyectos de la administración distrital, incluye a su vez, dentro de la Meta de Producto “4.26. Movilidad Sostenible” del Objetivo Estratégico “4. Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática” como meta de producto, la conservación de 142 kilómetros lineales de la red de cicloinfraestructura.

Actualmente, el tramo mencionado en la solicitud no se encuentra proyectado dentro de los instrumentos de planeación para la expansión de la red de cicloinfraestructura de la ciudad, razón por la cual no se contempla su intervención dentro de las priorizaciones definidas por esta Entidad.

Adicionalmente, se informa que el corredor mencionado se encuentra clasificado como una vía arterial de la malla vial de la ciudad, cuya incorporación de infraestructura ciclista requiere la adecuación integral de su sección transversal, con el fin de garantizar su implementación sin afectar la capacidad operacional y de circulación vehicular del corredor.



En concordancia con lo anterior, se indica que desde la Secretaría Distrital de Movilidad no es posible adelantar la adecuación de infraestructura para la circulación de los ciclistas sobre el corredor referido. En ese sentido, y de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, se traslada copia de la comunicación de la referencia al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), como entidad adscrita al sector movilidad, para que, en el marco de sus competencias, brinde respuesta respecto de las acciones ejecutadas, programadas o previstas en el área objeto de la solicitud.

De manera complementaria, se muestra la red de cicloinfraestructura existente en el entorno del corredor objeto de la solicitud, evidenciando que actualmente se cuenta con continuidad y conectividad a través de la ciclorruta en calzada dispuesta sobre el costado occidental de la carrera 73A, entre la calle 75 y la Avenida Calle 80. Esta infraestructura constituye una alternativa de conectividad paralela al corredor de la Avenida Boyacá, ofreciendo condiciones de circulación más seguras para los ciclistas mientras se proyectan y ejecutan intervenciones orientadas a fortalecer la conectividad sobre la vía arterial, como se muestra a continuación:





Ilustración 5. Localización red de cicloinfraestructura existente y proyectada



Fuente: SDM/SBP

9. **“...SERIA BUENO CONVERTIR EN PEATONAL EL PUENTE DE SAN ANTONIO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBON COMO LO FUE EN SUS PRIMEROS AÑOS PORQUE HOY ESTA EN DECADENCIA, DESCUIDADO Y EN EL MISMO CAMINO QUE TUVO EN SU MOMENTO EL PUENTE DEL COMUN...”**

Según la revisión del visor del Sistema de Información del Patrimonio de Bogotá - SISBIC se identificó que el elemento Puente San Antonio aparece incluido como Bien de Interés Cultural - BIC de carácter nacional desde 1975. Actualmente el puente funciona como componente de la malla vial de la localidad de Fontibón con circulación de vehículos mixtos y del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Considerando que la infraestructura actualmente corresponde a un puente vehicular se informa que el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU es la entidad



encargada de la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de la ciudad de acuerdo con la siguiente normativa:

- Decreto 555 de 2021 Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., en su artículo 156. Cualificación del Sistema Vial, el IDU tiene las siguientes funciones:

Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.

- Acuerdo 004 de 2025, por el cual se adopta la estructura organizacional del IDU, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones, en su Artículo 22. Dirección Técnica de Construcciones, numeral a. "Coordinar y controlar la debida ejecución de los proyectos de construcción de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público Construido, incluidos los de las localidades

- "Decreto 652 de 2025 por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad, en su artículo 49. Asuntos asignados, en su numeral 2, el IDU debe: "Realizar, directamente o por contrato, los proyectos, diseños y la construcción de las obras, en concordancia con el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital" y en su artículo 50: Otros asuntos a cargo del IDU. "En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2 del Acuerdo 19 de 1972, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, separadores viales..."



Por lo expresado anteriormente y que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015:

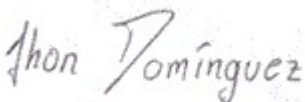
“...Funcionario sin competencia. Si la autoridad a quien se dirige la petición no es la competente, se informará de inmediato al interesado si este actúa verbalmente, o dentro de los cinco (5) días siguientes al de la recepción, si obró por escrito. Dentro del término señalado remitirá la petición al competente y enviará copia del oficio remisorio al peticionario (...)”,

se da traslado al IDU para que en el marco de sus competencias atienda y dé respuesta al requerimiento. Teniendo en cuenta que el puente corresponde a un BIC cualquier tipo de intervención o modificación en su estructura o en la zona de influencia deberá ser articulada entre el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC y quienes esas entidades consideren pertinente.

Finalmente, para el seguimiento a todas las novedades en tiempo real en cuanto a temas de movilidad que se presenten en la ciudad, los invitamos a seguir a la Secretaría de Movilidad en X anteriormente llamado Twitter, en la cuenta @Bogotatransito donde se reportan siniestros en vía, corredores con afectaciones, desvíos y mucho más.

Esperamos que las respuestas generadas permitan dar claridad a su solicitud y se recuerda que el personal de la Secretaría se encuentra a su disposición para resolver cualquier tipo de requerimiento.

Cordialmente,



20

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



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SGV

202632106992501

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Jhon Freddy Dominguez Fuentes

Subdirector de Gestión en Vía

Firma mecánica generada en 29-05-2026 03:36 PM

Anexos: Requerimiento peticionario

Cc Metro Bogota S.a. -- - Carrera 9 76 49 Edificio Nogal Tc. Piso 4 CP: Radicacion@metrodebogota.gov.co-(Bogota-D.C.)cc Transmilenio Sa -- - Avenida Calle 26 69 76 Edificio Elemento Torre 1 Piso 5 CP: Radicacion@transmilenio.gov.co-(BOGOTA-D.C.)cc Secretaria Distrital De Ambiente -- - Avenida Caracas 54 38 CP: Correspondencia@ambientebogota.gov.co-110231(BOGOTA-D.C.)cc Alcaldia Local De Teusaquillo -- - Transversal 18 Bis 38 41 CP: Cdi.teusaquillo@gobiernobogota.gov.co-111311(BOGOTA-D.C.)

Elaboró: Sebastian Sanchez Rondon-Subdirección De Gestión En Vía

Elaboró: William José Donado Gutiérrez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

Elaboró: Jhonatan Mauricio Perez Pinto-Subdirección de Infraestructura

Elaboró: Juan Sebastián Balcarcel Berdugo-Subdirección de transporte privado

Elaboró: Daniel Felipe Ascencio Garcia-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Reviso: Oscar Fernando Olivera Meneses-Subdirección De Gestión En Vía

Reviso: Ronal Florez Perez-Subdirección De Gestión En Vía

Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado

Aprobó: Hugo Velandia-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Diana Carolina Duran Forero-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincon- Subdirección de Infraestructura

21

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.