



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510006104621

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 07 de 2025

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZÓN FANDIÑO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email:

correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

comisiondegobierno@concejobogota.gov.co-

CONCEJO DE BOGOTÁ 07-05-2025 07:29:40
2025ER12087 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ /
DESTINO: COMISION 2ª PERM. GOBIERNO/GARZON FANDIÑO DAVID A
ASUNTO: RTA PP-565 DE 2025
OBS: AYDR.

REF: Respuesta Proposición 565 2025

Respetada Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

Secretaría Distrital de Movilidad:

1. ¿Cuál es la longitud del carril exclusivo para rutas escolares del borde norte?

El carril exclusivo para rutas escolares sobre el corredor de la autopista norte, tiene una longitud de 7,5 km, inicia en la calle 167 y finaliza en la calle 235 sentido sur - norte.

2. ¿Cuáles eran los objetivos y/o metas que se trazaron cuando se estableció el carril exclusivo para rutas escolares en el borde?

En el marco del Decreto Distrital 594 de 2015, mediante el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar (PME) para Bogotá, el cual está orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas, se resaltan los siguientes objetivos:

"1). Reducir los índices de accidentalidad estudiantil. 2). Fortalecer las medidas de regulación y/o control del tránsito en las vías adyacentes a las instituciones educativas. 6). Fortalecer al interior de las entidades distritales competentes el diseño, construcción y uso del espacio público en las zonas de influencia de los establecimientos educativos. 9). Diseñar proyectos y ejecutar acciones para atender los horarios de mayor concurrencia de estudiantes en el uso del espacio público.

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.



12). Ampliar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad la cobertura en materia de señalización vial de los entornos de las instituciones educativas con el fin de aportar con la protección de derechos fundamentales de la población estudiantil relacionada con su desplazamiento”.

En atención a lo anterior, la SDM emitió la Resolución 012 de 2017 *“por medio del cual adoptó el Carril Preferencial para vehículos de transporte escolar en la Autopista Norte entre Calle 167 hasta la 235, como parte del Plan de Movilidad Escolar de la ciudad”*, en cumplimiento de los objetivos planteados.

3. En términos de minutos ¿Cuánto se pensaba que podría reducir el carril exclusivo de rutas el trayecto para los estudiantes al momento de implementarse?

Para el carril izquierdo (carril exclusivo de rutas escolares), de acuerdo con el análisis técnico realizado en el año 2016 por la Secretaría Distrital de Movilidad, se estimó una reducción esperada del 18% en los tiempos de viaje desde la calle 170 a la calle 198 sentido sur - norte, equivalente a 7 minutos aproximadamente.

4. En términos de minutos ¿Cuánto reduce el carril exclusivo de rutas el trayecto para los estudiantes?

Dentro de un análisis realizado con relación a los tiempos de desplazamiento por medio de la metodología de vehículo flotante en el mes de noviembre del 2022, se registra una mejora de 8 minutos aproximadamente, con respecto al escenario antes de la implementación. Para los años 2023 de 4 minutos y para 2024 de 8 minutos.

5. ¿Cuánto es el tiempo aproximado que se toma una ruta que utiliza dicho carril cuando entra por el acceso sentido sur - norte de la autopista y tiene que dejar a los niños en el otro norte - sur? tome como referencia 3 colegios que queden separados por 2 km.

El tiempo de viaje estimado para los colegios que toman el carril escolar e ingresan por la zona de Guaymaral es de 40 minutos aproximadamente. Para los colegios que ingresan por la calle 222 el tiempo de viaje es de 45 minutos aproximadamente. Información suministrada por Colegios Borde Norte

6. ¿Cuántos agentes civiles de tránsito se tienen dispuestos para atender los problemas de movilidad en el borde norte?



El borde norte de Bogotá representa uno de los principales puntos de ingreso y salida vehicular de la ciudad, con alta demanda de gestión en sectores como Usaquén, Suba y Engativá, así como en las salidas hacia municipios como Chía y Cajicá. Actualmente, se cuenta con aproximadamente 20 unidades operativas de agentes civiles de tránsito asignadas a esta zona, quienes realizan labores de regulación, control y apoyo a la movilidad. Estos agentes trabajan en turnos y de manera coordinada con la Policía de Tránsito, priorizando puntos críticos identificados mediante el análisis de datos de tráfico y reportes ciudadanos.

7. ¿Cuántos agentes civiles de tránsito se tiene dispuestos para garantizar el carril exclusivo de las rutas escolares del borde norte?

El control del carril exclusivo para rutas escolares en el borde norte de Bogotá es fundamental para garantizar la seguridad vial de los estudiantes y mejorar la eficiencia en sus desplazamientos diarios. En zonas de alta congestión como esta, donde convergen miles de vehículos particulares, transporte público e intermunicipal, disponer de un carril exclusivo permite que los buses escolares circulen sin interrupciones, reduciendo los tiempos de espera, evitando maniobras riesgosas y facilitando el acceso seguro a los centros educativos.

Por ello actualmente se cuenta con 8 unidades de agentes civiles de tránsito asignadas específicamente para garantizar el cumplimiento del carril exclusivo para rutas escolares en el borde norte de Bogotá. Estas unidades están distribuidas estratégicamente en puntos críticos identificados a lo largo de los corredores principales, como la Autopista Norte, la Avenida Boyacá, la Calle 170 y otras vías de alto flujo vehicular donde circulan vehículos escolares durante los horarios de entrada y salida de los colegios.

8. ¿Cuántos comparendos se han impuestos a vehículos, motos, vehículos de servicio público, entre otros que no han respetado el carril exclusivo de las rutas escolares del borde norte desde la creación de este mecanismo a la fecha?

En materia de tránsito la norma que contempla lo pertinente es la Ley 769 del 6 de agosto de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, que en el Título IV – SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS – Capítulo II – Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito, establece:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.



Por lo tanto, la invasión a carril preferencial dará lugar a la imposición de una multa por la comisión de la infracción C.14, tal como lo establece la norma.

Así las cosas, la Secretaría Distrital de Movilidad desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito, han venido trabajando permanentemente en el cumplimiento de la norma mediante la realización de operativos de control de tránsito en el Carril escolar de la Autopista Norte entre la Calle 170 y Calle 235. A continuación, se presenta por año la cantidad de órdenes de comparendos impuestos en el periodo 2022-2025, para la infracción C.14 “Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente”

Tabla 1 Aplicación de la norma – C.14 “Invasión a carril preferencial”

CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO					
CÓDIGO Y DETALLE INFRACCIÓN		AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024	AÑO 2025
C14	*Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.	2799	3882	2231	548
Otras Infracciones		1484	1603	779	199
TOTAL		4283	5485	3010	747

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 03 de marzo de 2022 al 31 de marzo de 2025.

Es de aclarar que el incumplimiento a la infracción C.14, incluye diferentes comportamientos entre los que se encuentra: incumplimiento a la restricción por pico y placa, invasión de carril preferencial, invasión de carril escolar, invasión a calzada exclusiva entre otras. Sin embargo, es necesario precisar que, dentro del procedimiento en la imposición de comparendos en vía, no existe el campo que clasifique cada uno de los comportamientos mencionados anteriormente. Actualmente esta discriminación se realiza de forma manual mediante el campo “observaciones”, el cual es diligenciado directamente por el funcionario que está realizando la imposición

9. ¿Cuántas multas de tránsito se han cobrado a vehículos, motos, vehículos de servicio público, entre otros que no respetan el carril exclusivo de las rutas escolares del borde norte desde la creación de este mecanismo a la fecha?



De conformidad a lo solicitado, se presenta en la siguiente tabla la cantidad de multas cobradas en el periodo 2022-2025:

Tabla 2 Multas que se han cobrado

Tipo vehículo	2022	2023	2024	2025
Automóvil	1.431	1.574	751	13
Motocicleta	467	717	461	7
Otros	1.418	1.574	777	15

Fuente: SICON-FÉNIX (fecha de corte 15 de abril para la vigencia 2025).

10. ¿Cuántas personas se tienen vinculadas actualmente para adelantar el respectivo cobro persuasivo y coactivo de estas infracciones?

Teniendo en cuenta la cantidad de obligaciones generadas por la imposición de comparendos de tránsito objeto de cobro persuasivo y coactivo, la SDM realiza gestiones masivas, bajo la supervisión de la Dirección de Gestión de Cobro, y para las cuales se cuenta con un equipo de minería de datos, constituido por 5 personas, quienes además tienen a su cargo el cumplimiento de otras obligaciones y actividades adicionales.

11. ¿Cuántos operativos se han realizado para garantizar el carril exclusivo de las rutas escolares del borde norte desde la creación de este mecanismo a la fecha? Discrimine la información por año, mes, número de agentes desplegados y los resultados obtenidos de estos operativos.

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 relacionados con la medida adoptada en el Carril Escolar de Autonorte, 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 periodo 2022-2025, dentro de los cuales se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:



Tabla 03 Cantidad de agentes y comparendos impuestos año 2022

AÑO 2022		
MES	CANTIDAD DE AGENTES	CANTIDAD DE COMPARENDOS
MARZO	64	963
ABRIL	49	373
MAYO	54	496
JUNIO	47	306
JULIO	17	55
AGOSTO	71	689
SEPTIEMBRE	58	661
OCTUBRE	56	329
NOVIEMBRE	50	352
DICIEMBRE	15	59
TOTAL	202	4283

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 03 de marzo al 31 de diciembre de 2022.

Tabla 04 Cantidad de agentes y comparendos impuestos año 2023

AÑO 2023		
MES	CANTIDAD DE AGENTES	CANTIDAD DE COMPARENDOS
ENERO	86	426
FEBRERO	114	681
MARZO	122	662
ABRIL	112	500
MAYO	130	736
JUNIO	61	350
JULIO	21	49
AGOSTO	114	612
SEPTIEMBRE	130	569
OCTUBRE	109	440



NOVIEMBRE	89	460
TOTAL	402	5485

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023

Tabla 05 Cantidad de agentes y comparendos impuestos año 2024

AÑO 2024		
MES	CANTIDAD DE AGENTES	CANTIDAD DE COMPARENDOS
ENERO	81	417
FEBRERO	127	528
MARZO	64	295
ABRIL	85	398
MAYO	85	332
JUNIO	48	141
JULIO	12	31
AGOSTO	78	263
SEPTIEMBRE	80	317
OCTUBRE	73	288
TOTAL	361	3010

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2024

Tabla 06 Cantidad de agentes y comparendos impuestos año 2025

AÑO 2025		
MES	CANTIDAD DE AGENTES	CANTIDAD DE COMPARENDOS
FEBRERO	96	373
MARZO	94	374
TOTAL	154	747



Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de febrero al 31 de marzo de 2025

12. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos que ha identificado la Secretaría de Movilidad para garantizar el respeto por el carril exclusivo de las rutas escolares del norte por parte de los demás vehículos que se movilizan por esta zona?

Asociado al carril exclusivo de las rutas escolares se han identificado las siguientes situaciones:

- Debido a la reducción de carriles a la altura de la calle 191 (de 5 a 3 carriles) se dificulta la operación del carril escolar. No obstante, por medio de la presencia de la seccional de tránsito y transporte (SETRA) de la Policía Nacional, se reduce el riesgo de invasión del mismo.
- Debido al comportamiento de entrecruzamiento de algunas de las rutas de transporte intermunicipal, sobre el tramo desde el portal norte hasta la calle 183, se presenta invasión temporal del carril.

15. ¿Cuántas emergencias por siniestros viales, han sido atendidas por parte de la entidad en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba - Cota? Discrimine su respuesta desde 2022 hasta la fecha, mes a mes, indique número de personas fallecidas, número de personas heridas, trasladadas a centros de salud, género, edad, tipo de siniestro y tipo de vehículo.

Respecto de los siniestros viales ocurridos en los corredores de la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota, el día 30 de abril de 2025 se realiza consulta al Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito - SIGAT de Bogotá, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, con el fin de identificar los siniestros graves (con lesionados o con fallecidos) ocurridos en los corredores indicados en el periodo comprendido entre 1 de enero de 2022 al 15 de abril de 2025.

En las siguientes tablas se presentan los siniestros y actores viales identificados en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 al 15 de abril de 2025.



Tabla 07. Siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por corredor, gravedad y clase de siniestro.

Corredor	Gravedad - clase	2022	2023	2024	2025
Carrera 116	Con lesionados	0	1	1	0
	Choque	0	1	1	0
Suba-Cota	Con lesionados	7	13	12	3
	Atropello	1	2	1	0
	Choque	6	11	11	2
	Volcamiento	0	0	0	1
	Con fallecidos	1	2	2	1
	Atropello	1	0	0	0
	Choque	0	1	2	1
	Volcamiento	0	1	0	0
Autopista Norte	Con lesionados	182	221	241	62
	Atropello	24	26	26	5
	Caída de ocupante	18	11	12	3
	Choque	118	163	183	51
	Otro	4	9	6	1
	Volcamiento	18	12	14	2
	Con fallecidos	12	15	11	8
	Atropello	4	5	1	3
	Caída de ocupante	0	1	0	0
	Choque	7	4	10	5
	Otro	0	1	0	0
	Volcamiento	1	4	0	0
Av. Carrera 7	Con lesionados	171	220	244	68
	Atropello	49	46	67	21
	Caída de ocupante	21	22	19	7
	Choque	94	140	150	38
	Otro	1	1	5	0



Corredor	Gravedad - clase	2022	2023	2024	2025
	Volcamiento	6	11	3	2
	Con fallecidos	8	9	7	4
	Atropello	3	4	4	3
	Choque	5	5	3	1
	Total	381	481	518	146

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 08 . Actores viales involucrados en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminados por estado y año.

Corredor - Estado	2022	2023	2024	2025
Carrera 116	0	2	2	0
Lesionado	0	1	1	0
Ileso	0	1	1	0
Suba-Cota	19	37	42	10
Lesionado	10	25	31	5
Ileso	8	10	9	4
Fallecido	1	2	2	1
Autopista norte	451	569	604	166
Lesionado	297	403	422	98
Ileso	137	151	169	59
Fallecido	12	15	11	9
Sin información	5	0	2	0
Av. Carrera 7	417	556	598	176
Lesionado	277	409	423	129
Ileso	128	138	164	43
Fallecido	8	9	8	4
Sin información	4	0	3	0



Total	887	1.164	1.246	352
-------	-----	-------	-------	-----

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial.

No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 09 Víctimas lesionadas involucradas en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y sexo.

Condición - género	2022	2023	2024	2025
Ciclista	41	73	64	17
Femenino	11	23	19	5
Masculino	30	50	44	12
Sin información	0	0	1	0
Conductor	99	193	159	49
Femenino	16	41	33	8
Masculino	83	152	126	41
Motociclista	234	324	415	93
Femenino	63	81	98	22
Masculino	171	243	317	71
Pasajero	127	166	129	43
Femenino	89	112	93	27
Masculino	36	54	35	16
Sin información	2	0	1	0
Peatón	83	82	110	30
Femenino	38	27	61	12
Masculino	44	55	48	17
Sin información	1	0	1	1
Total	584	838	877	232

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025



Tabla 10. Víctimas lesionadas involucradas en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y rango etario.

Condición - Rango etario	2022	2023	2024	2025
Ciclista	41	73	64	17
Infancia (0-13 años)	1	0	1	0
Juventud (14-28 años)	15	37	16	3
Adulthood (29-59 años)	24	32	38	12
Mayores (60 años en adelante)	1	4	8	2
Sin información	0	0	1	0
Conductor	99	193	159	49
Juventud (14-28 años)	31	54	43	14
Adulthood (29-59 años)	63	109	97	31
Mayores (60 años en adelante)	5	30	19	4
Motociclista	234	324	415	93
Infancia (0-13 años)	2	1	1	0
Juventud (14-28 años)	117	182	214	49
Adulthood (29-59 años)	110	135	198	44
Mayores (60 años en adelante)	5	6	2	0
Pasajero	127	166	129	43
Infancia (0-13 años)	13	23	18	3
Juventud (14-28 años)	32	54	32	13
Adulthood (29-59 años)	63	65	56	14
Mayores (60 años en adelante)	17	24	22	13
Sin información	2	0	1	0
Peatón	83	82	110	30
Infancia (0-13 años)	4	4	1	1
Juventud (14-28 años)	29	22	36	6
Adulthood (29-59 años)	30	42	50	16
Mayores (60 años en adelante)	18	13	22	6
Sin información	2	1	1	1
Total	584	838	877	232



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

Tabla 11. Víctimas fallecidas involucradas en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y sexo.

Condición - género	2022	2023	2024	2025
Ciclista	3	4	1	1
Femenino	0	1	0	0
Masculino	3	3	1	1
Conductor	0	0	3	0
Masculino	0	0	3	0
Motociclista	11	12	12	7
Femenino	0	1	7	2
Masculino	11	11	5	5
Pasajero	0	1	0	0
Femenino	0	1	0	0
Peatón	7	9	5	6
Femenino	2	3	0	0
Masculino	4	6	5	4
Sin información	1	0	0	2
Total	21	26	21	14

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 12 Víctimas fallecidas involucradas en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y rango etario.

Condición - Rango etario	2022	2023	2024	2025
Ciclista	3	4	1	1
Juventud (14-28 años)	1	1	1	0



Condición - Rango etario	2022	2023	2024	2025
Adultez (29-59 años)	2	1	0	1
Mayores (60 años en adelante)	0	1	0	0
Sin información	0	1	0	0
Conductor	0	0	3	0
Juventud (14-28 años)	0	0	2	0
Adultez (29-59 años)	0	0	1	0
Motociclista	11	12	12	7
Juventud (14-28 años)	2	7	7	5
Adultez (29-59 años)	8	5	2	2
Mayores (60 años en adelante)	1	0	2	0
Sin información	0	0	1	0
Pasajero	0	1	0	0
Adultez (29-59 años)	0	1	0	0
Peatón	7	9	5	6
Infancia (0-13 años)	0	0	1	1
Juventud (14-28 años)	2	1	0	2
Adultez (29-59 años)	1	3	2	1
Mayores (60 años en adelante)	2	4	2	0
Sin información	2	1	0	2
Total	21	26	21	14

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 13. Actores viales valorados en centros de salud involucrados en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por corredor y estado.

Corredor - Estado	2022	2023	2024	2025
Carrera 116	0	1	1	0
Lesionado	0	1	1	0



Corredor - Estado	2022	2023	2024	2025
Suba-Cota	8	25	31	7
Lesionado	8	24	31	5
Ileso	0	0	0	1
Fallecido	0	1	0	1
Autonorte	252	409	421	102
Lesionado	246	398	417	96
Ileso	2	4	1	1
Fallecido	4	7	3	5
Av. Carrera 7	232	411	418	128
Lesionado	227	405	413	125
Ileso	1	3	1	0
Fallecido	4	3	4	3
Total	492	846	871	237

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 14. Vehículos involucrados en siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025, discriminado por corredor y clase de vehículo.

Corredor	Clase vehículo	2022	2023	2024	2025
Carrera 116	Automóvil	0	1	0	0
	Bicicleta	0	0	1	0
	Camión, Furgón	0	1	1	0
Suba-Cota	Automóvil	2	3	7	2
	Bicicleta	3	8	4	2
	Bus	1	1	3	0
	Camión, Furgón	3	2	3	2
	Camioneta	2	0	4	0
	Campero	0	1	0	0
	Microbús	1	1	0	0



Corredor	Clase vehículo	2022	2023	2024	2025
	Motocicleta	1	8	9	1
	Mototriciclo	0	0	2	0
	Tractocamión	1	2	1	0
	Volqueta	0	2	0	0
Autopista Norte	Automóvil	90	117	108	36
	Bicicleta	21	35	20	7
	Bus	35	42	35	9
	Buseta	1	2	3	0
	Camión, Furgón	16	9	25	7
	Camioneta	42	45	54	19
	Campero	6	18	16	4
	Cuatrimoto	0	1	0	0
	Microbús	3	4	3	1
	Motocicleta	107	129	174	43
	Motociclo	0	0	1	0
	Mototriciclo	1	2	0	0
	No identificado	1	1	0	0
	Tractocamión	7	7	8	3
	Volqueta	1	1	2	2
	Sin información	3	0	0	0
Av. Carrera 7	Automóvil	56	101	86	22
	Bicicleta	18	34	43	12
	Bus	43	54	48	17
	Buseta	2	3	1	1
	Camión, Furgón	2	6	3	2
	Camioneta	27	38	41	8
	Campero	8	11	11	1
	Microbús	0	0	3	2
	Motocicleta	118	140	180	46
	Motociclo	0	0	1	0
	Mototriciclo	0	0	0	1

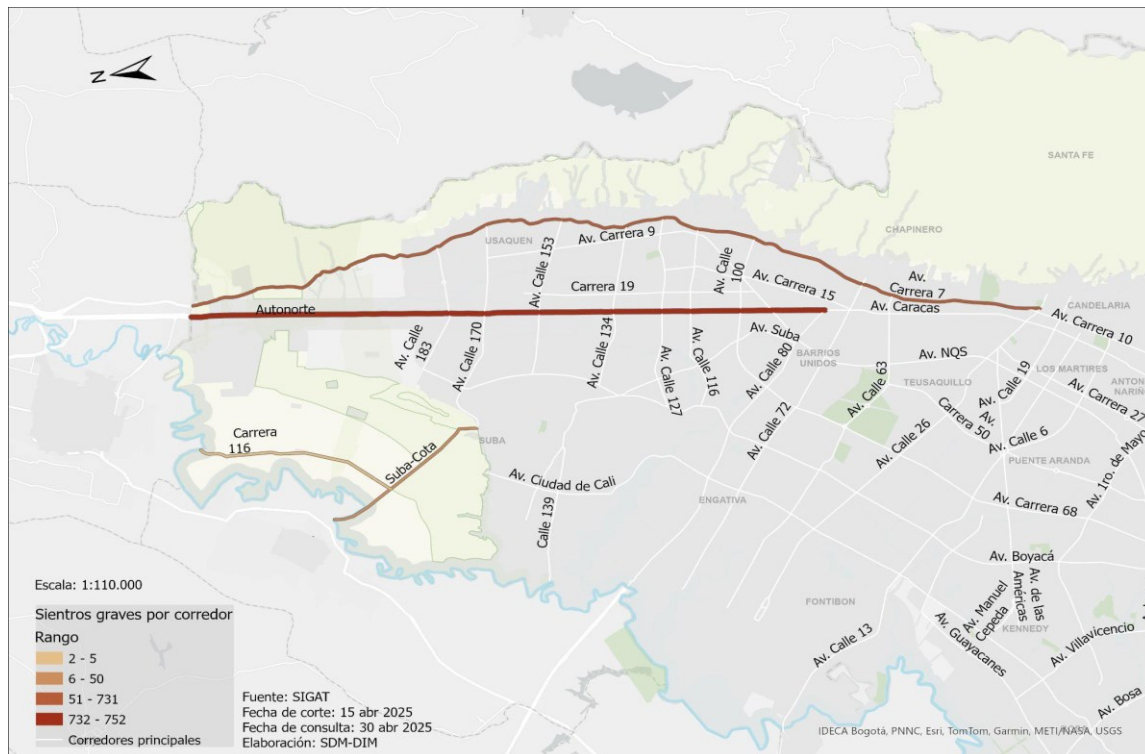


Corredor	Clase vehículo	2022	2023	2024	2025
	Tractocamión	1	2	1	0
	Volqueta	1	2	0	0
	Sin información	5	0	0	0
Total		629	834	902	250

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

Figura 02 Concentración de siniestros graves ocurridos en la Autopista Norte, Carrera 116, Carrera Séptima y Avenida Suba – Cota entre el 1 de enero de 2022 y el 15 de abril de 2025.



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En la carpeta de anexos se puede consultar en detalle los registros de siniestros, actores viales y vehículos involucrados, así mismo se puede consultar las tablas de siniestros y actores viales discriminado por mes y corredor de acuerdo con el requerimiento.

16. ¿Cuántas peticiones, quejas, reclamos y/o solicitudes, han sido recibidas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, manifestando afectaciones de malla vial en la Calle 222 por la presencia de rutas de SITP?

Consultada la información en el Sistema para la Gestión de Peticiones Ciudadanas (Bogotá Te Escucha) y en el Sistema de Gestión Documental (Orfeo) de la SDM, y aplicando los criterios de búsqueda correspondientes para filtrar la información solicitada, no se encontraron registros relacionados.

En respuesta a este numeral, como cabeza de sector, adjuntamos los insumos emitidos por las entidades que hacen parte del sector Movilidad del Distrito y no están citados en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

17. ¿En cuántas mesas de trabajo y recorridos de territorial convocados por parte del Concejo de Bogotá, Junta Administradora Local de Usaquén y Suba, juntas de acción comunal, asociaciones comunitarias, colegios, universidades y la sociedad civil, ha participado la Secretaría Distrital de Movilidad, con referencia a la Calle 222? Discrimine su respuesta desde el año 2020 hasta la fecha e indique cuáles fueron los compromisos adquiridos en cada uno de estos espacios y cómo avanza el cumplimiento de cada uno de estos.

De acuerdo a la pregunta señalada a continuación se relacionan las reuniones de conocimiento de la Secretaría Distrital de Movilidad :

Tabla 15. Reuniones Oficina de Gestión Social - Rectores de Colegios Borde Norte

Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
9-03-2022	Suba	Rectores de Colegio Ciudadanía	Suba	1. Rehabilitar el retorno de la calle 224.	Seguimiento 30-03-2022 1.Dado que la obra ya fue licitada, no

18

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



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				<p>2. Señalizar los lugares de incorporación a retornos.</p> <p>3. Habilitar carril escolar de norte a sur con horario en la tarde.</p>	<p>es posible realizar intervenciones que cambien el objeto del contrato, de tal manera que la realización de un nuevo retorno no es viable en esta etapa.</p> <p>2. Programado para ejecución de obra en el tramo vial de la Autopista Norte entre Calles 170 y 245. La terminación de las actividades totales en el tramo del corredor fueron programadas para el segundo trimestre del año 2022</p> <p>3. Los resultados de la evaluación del carril escolar en horario P.M. para el sentido norte sur se dieron a conocer en la primera semana de mayo del 2022</p>



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				4. Control y restricción de tránsito de vehículos de carga.	4. Dado la complejidad del tema, se trabajó con el área de gestión en vía realizando operativos en puntos estratégicos de la zona 1 (restricciones de peso), para mitigar la circulación de tracto camiones sobre la autopista. De acuerdo a las restricciones para vehículos de carga establecidas en el decreto se ha tenido control sostenido en la Autopista Norte entre CI 170 a CI 245 de lunes a viernes entre las 06:00 a.m. a 09:00 a.m., en promedio se se contó con 6 agentes de SETRA promedio por día y 19 Agentes Civiles por día, y se han impusieron en su



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				<p>5. Campañas pedagógicas itinerantes con todos los actores viales.</p> <p>.Generar escenarios de capacitación a conductores y monitores de rutas escolares.</p>	<p>momento 14 órdenes de comparendo a vehículos de carga por no cumplir la normatividad vigente.</p> <p>5. Se presentó propuesta pedagógica dirigida a conductores de rutas escolares, padres de familia de los colegios, promotores escolares seguridad, y conductores de vehículos intermunicipales. para concertar el día 30-03-2022. El día 30 se brindó la información acerca de la oferta de capacitaciones en educación vial y cultura para la movilidad que tiene la Oficina Asesora de Comunicaciones de la SDM dispuesta para la</p>



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				6. Tener en la zona un punto de reacción inmediata (Grúa y Ambulancia) esto facilita que la vía no colapse en las horas de mayor tráfico	<p>ciudadanía; se mencionaron los avances en temas de capacitaciones realizadas con la Asociación borde norte y el cronograma establecido para el año 2021. Se presentó el bosquejo de la propuesta pedagógica y comunicacional para la comunidad educativa del sector y conductores de transporte intermunicipal y se consolidó una propuesta ajustada a los requerimientos y necesidades presentados por la comunidad.</p> <p>6. Dados los controles operativos realizados diariamente, se dispusieron en el tramo del carril escolar Autopista</p>



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				7.Revisión del pico y placa. En términos de que el pico y placa solidario no es sostenible	<p>Norte alrededor de 10 grúas para la atención no solo de las inmovilizaciones de vehículos infractores, sino que apoyaron el traslado de vehículos que estaban obstruyendo la vía y requirieron dicha asistencia.</p> <p>7.Se revisaron los datos de los permisos activos a la fecha, encontrando que tenemos cerca de 22.000, es decir 22.000 vehículos tienen diariamente la excepción para toda la ciudad, encontrando que la mayoría de permisos tiene como destino la zona de calle 100 a calle 67 entre circunvalar y carrera 15. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que esta estrategia ayuda a</p>



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
				8. Cómo generar espacio para ciclistas sin afectar la Autonorte	financiar el déficit de IFET presente para el transporte público, colocando de primera el bienestar general y de las personas que no tienen posibilidad de movilizarse en vehículo particular. 8.En el seguimiento se estableció que para la fecha la Auto Norte contará con intervención por parte de la ANI e IDU a través de la APP accesos norte entre la calle 245 y 193. Esta intervención incluye la implementación de cicloinfraestructura
27-11-2024	TV 80 213-20	Rectores Colegios	Suba	Sin Compromisos	N/A
26/09/2024	Calle 215 # 50-60	HC Andres Barrios	Suba	Solicitud añadir más agentes de tránsito sobre la calle 215 hacia la autopista Norte	Se está manejando acompañamiento diario, se programan unidades de



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
					tránsito de agentes civiles en horario AM (Calle 184-187) y PM (Calle 215).
24/10/2024	Autopista Norte con calle 245	HC Andres Barrios	Suba	No se adquiere ningún compromiso, solo quedó como solicitud informar el diseño de señalización correspondiente para el sector de la calle 209 y 215, así como el estado en que se encuentra.	Se envió radicado SS2024311150485 71 del 01 de noviembre de 2024, al honorable concejal, informando sobre el diseño de señalización de la calle 215 y 209.
2-04-2025	Club Los Búhos Calle 200	Rectores de Colegios	Suba	- La SGV genera el compromiso de evaluar o hacer seguimiento de apoyo en el horario de 4:30 a 6:00 am así y de 2:00 a 3:00 pm que son horarios de ingreso y salida de los colegios.	Avance 2025 Gestión Movilidad Borde Norte presentado en reunión con Rectores 2-04-2025 Se tienen guías de tránsito diariamente generando o moderando la movilidad haciendo respetar el carril preferencial, se evidencia que las rutas escolares toman los 3 carriles y generan tráfico en la autonorte hasta la



Fecha de la mesa de trabajo	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
					calle 150 por lo que se le solicita apoyo a los rectores de los colegios.

Fuente Elaboración Propia Oficina de Gestión Social - 30 de abril de 2025

En respuesta a este numeral y como cabeza de sector adjuntamos los insumos emitidos por la entidad que hace parte del sector Movilidad del Distrito y no está citada en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

18. ¿Cuántas empresas han sido sancionadas por incumplir la normatividad relacionada con recoger y dejar pasajeros en el borde norte?

De acuerdo con el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, son sujetos de sanción en materia del derecho administrativo sancionatorio especial de transporte, los siguientes:

“ARTÍCULO 9.- Sujetos de las sanciones. Modificado por el Artículo 318 del Decreto 1122 de 1999. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Ver el art 44, Ley 336 de 1996

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*



6. Las empresas de servicio público.

(...)"

Dentro del ámbito del Distrito Capital, la Secretaría Distrital de Movilidad, rige como autoridad de tránsito y transporte, y dentro de las funciones otorgadas por el Decreto Distrital 672 de 2018, en específico en el artículo 31, le corresponde a la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, entre otras, la de *"Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente."*

Visto lo anterior, es necesario aclarar que las investigaciones administrativas que esta entidad realiza en contra de las **empresas de transporte**, bajo la égida del numeral 6 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, se adelantan por la presunta violación de las normas de transporte vigentes, y con observancia del procedimiento especial que regula la Ley 336 de 1996, en sus artículos 50 y 51, y de forma subsidiaria las contenidas en la parte primera del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011. Por lo anterior, debe existir una armonía entre la tipicidad de la conducta como aquella violatoria de las normas de transporte y los sujetos de sanción a imputar.

Por tanto, frente a lo que atañe directamente con su pregunta, se debe indicar que el hecho de *"recoger y dejar pasajeros"* en lugares específicos, aparentemente no autorizados, no constituye violación a alguna norma de transporte que pueda acarrear investigación o sanción en contra de alguna empresa.

Es decir, que no existe dentro del ordenamiento jurídico, alguna norma que indique que esa conducta resulta violatoria de alguna norma de transporte, por lo cual, no se han generado sanciones a empresas por esa razón.

Lo anterior sin perjuicio de indicar que la conducta citada si corresponde a una infracción a la normatividad de tránsito que puede dar lugar a la imposición de sanciones a los conductores que infringen la norma de forma individual, en el marco de lo previsto en la Ley 769 de 2002 modificada por la ley 1883 de 2010 el cual establece en su artículo 131 numeral *"C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades"* previamente citada. Para estos efectos, pueden consultarse las respuestas a las preguntas 23 y 26 del presente cuestionario.

19. Indique, ¿Se tiene contemplada la señalización y demarcación vial en los corredores del borde norte de Bogotá? Indique su respuesta para los siguientes tramos. Avenida Bordenorte Carrera 116, Avenida Suba - Cota,

27

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





Avenida Guaymaral Calle 235, Calle 223, Avenida Calle 222, Calle 221, Calle Calle 209, Calle 194. De ser afirmativo, indique los contratos de ejecución; de ser negativo, indique si se tienen peticiones, quejas, reclamos y/o solicitudes, por parte de comunidad o en mesas de trabajo, recorridos de gestión territorial y otros espacios.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es una Entidad comprometida con la Política Distrital de Servicio a la Ciudadanía y con los lineamientos de eficiencia, eficacia, transparencia, rendición de cuentas y prácticas del buen gobierno. Para nuestro equipo, es fundamental la satisfacción de los ciudadanos y las sugerencias que realicen, con miras al mejoramiento de la atención prestada.

En atención a su pregunta acerca de si “...Se tiene contemplada la señalización y demarcación vial en los corredores borde norte de Bogotá...”, la SDM a través de la Subdirección de Señalización, conforme a las competencias establecidas en el artículo 21 del Decreto Distrital 672 de 2018, da respuesta en los siguientes términos:

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. En este sentido, respecto a las zonas sobre las que se requiere información, se precisa lo siguiente:

- **Avenida Suba - Cota**

En cuanto a la **Avenida Suba - Cota**, teniendo en cuenta la información relacionada con el comportamiento de los usuarios de las vías, especialmente de los vehículos automotores, se enlista en la base de requerimientos de señalización, la actualización de diseño¹ con el fin de determinar la viabilidad de implementar elementos de pacificación en el tramo de la dirección (Vía Guaymaral/Chía – CL 116), que se ajusten a las condiciones de operación del tramo, aclarando que el

¹ Diseño de señalización MV_11_194_1703_10



desarrollo de esta actividad estará sujeta al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la implementación, la disponibilidad presupuestal de la entidad, la vigencia de los contratos que suscriba esta Secretaría para tal fin, así como las actividades complementarias que se requieran.

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica realizada el 30 de abril de 2025.

Registro fotográfico visita técnica.



	
<p>Foto 1. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente</p>	<p>Foto 2. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente</p>



Foto 3. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente



Foto 4. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente



Foto 5. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente



Foto 6. Panorámica Vía Guaymaral – Chía (CL 116). Vista occidente

Fuente: Elaboración propia.



En la visita técnica se evidenció el mal estado del pavimento en la Vía Guaymaral-Chía (CL 116), no obstante, es importante destacar que la Secretaría Distrital de Movilidad no realiza actividades de mantenimiento, rehabilitación o construcción de la carpeta asfáltica.

Al hacer parte este segmento de la malla vial rural del Distrito, las intervenciones de conservación o mantenimiento que se requieran para atender daños estructurales o funcionales que pueda presentar la estructura de pavimento, según el Decreto Distrital 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial), estarán a cargo de la **Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV**, quien deberá coordinar la planeación, programación, seguimiento e información de las acciones correspondientes para la ejecución de las actividades, siendo relevante destacar que la SDM no implementa demarcación y dispositivos de señalización si el pavimento se encuentra en mal estado; esto teniendo en cuenta que se afectan las garantías y durabilidad de los elementos de señalización con una posible futura intervención en la capa de rodadura.

En este sentido se comunica que dentro de las obligaciones de los contratos de obra de pavimentación o rehabilitación vial que se adelanten en el Distrito, el contratista que ejecute la obra debe implementar la señalización de acuerdo con lo instaurado en el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, el cual establece en su parágrafo 2: “En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”. (Subrayado fuera de texto)

- **Autopista Norte entre CL 235 y CL 194**

Para el punto de la **Autopista Norte entre CL 235 y CL 194**, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) realizó una visita técnica al sitio indicado el día 30 de abril de 2025. A continuación, se presenta el registro fotográfico correspondiente, en el cual se evidencia la señalización vertical y horizontal implementada y en buen estado.

Registro fotográfico visita técnica.



Foto 1. Panorámica Autopista Norte entre CL 235 y CL 194. Sur.



Foto 2. Panorámica Autopista Norte entre CL 235 y CL 194. Sur.



Foto 3. Panorámica Autopista Norte entre CL 235 y CL 194. Sur.



Foto 4. Panorámica Autopista Norte entre CL 235 y CL 194. Sur.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a su solicitud y la dirección de los hechos nos permitimos dar respuesta para el sector de la Autopista Norte entre CL 235 y CL 194 identificado con Código de Identificación Vial – CIV 1006420, 1006267, 11012141, 11012142, 1006271, 11012147, 1004914, la Subdirección de Señalización de la SDM, considero

32

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



procedente reforzar de manera preventiva la operación vial, por lo que realizó el diseño de señalización² donde se incluyó 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 que se encuentran implementados en buen estado sobre el tramo de solicitud:

- Complemento de las intersecciones por medio de la generación de pasos peatonales exclusivos, cebras peatonales y accesos en los costados de la intersección.
- Demarcación de carriles con pictogramas y límites de velocidad.
- Segregación de flujos de tránsito para evitar invasiones del carril contrario, adelantamientos en zona prohibida y estacionamiento indebido en la calzada (también reglamentado e indicado con señales verticales).

Ahora bien, respecto al complemento de señalización en estos tramos, se informa que el diseño de señalización perteneciente a la zona, actualmente se encuentra programado para actualización.

Por lo tanto, una vez terminada la fase de actualización se programara su implementación de acuerdo con el orden cronológico de los requerimientos recibidos en esta dependencia. Es de aclarar que la implementación del diseño está sujeta a las reservas de malla vial por parte de otras Entidades del distrito, al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la demarcación y las condiciones climáticas que puedan afectar las actividades de implementación de la señalización horizontal.

Para los tramos objeto de la solicitud, 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

² Diseño de señalización identificado para el sector como ID: MV_01_033_1560_10



de Tránsito Terrestre – CNTT en sus artículos 55, 57, 58, 59, 74 y 106 (modificado por la Ley 2251 de 2022).

Es pertinente indicar que la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) tiene una alta demanda de solicitudes relacionadas con señalización vial, mediante las cuales se atienden diferentes aspectos como son: instalación de señales nuevas, reposición y reemplazo por vandalismo, hurto, efectos generados por accidentes, mantenimiento y reposición de señalización tanto vertical como horizontal por finalización de su vida útil y desgaste normal por las acciones del tránsito, medidas de gestión a nivel de diseño para su posterior desarrollo e implementación.

Desde la SDM se está trabajando activamente para priorizar y ejecutar las necesidades de señalización vial de Bogotá.

20. Indique, ¿Cuántos operativos de control de tránsito se han adelantado en los corredores del borde norte, para evitar el paso de vehículos de carga y alto tonelaje en las vías intermedias y locales?

La Secretaría Distrital de Movilidad aunando esfuerzos con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT, ha ejecutado 93 operativos de control a vehículos de carga en los corredores norte de la ciudad, ubicados dentro de las localidades de Suba y Usaquén en lo corrido del año 2025.

21. ¿Cuántas personas se tienen dispuestas para hacer control de las rutas de transporte intermunicipal en la Autopista Norte?

En la Autopista Norte se cuenta con un equipo compuesto por agentes civiles de tránsito y Policía de Tránsito para realizar el control del transporte intermunicipal. Este equipo, de aproximadamente 6 personas, se encarga de regular el tránsito, verificar la documentación de los vehículos, controlar las paradas no autorizadas y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito en puntos clave como el Portal del Norte y la Calle 170. La colaboración entre agentes civiles y la Policía de Tránsito permite una supervisión integral, contribuyendo a la seguridad vial, reduciendo la congestión y garantizando un servicio de transporte intermunicipal más ordenado y seguro.

22. ¿Cuáles son los lugares determinados para recoger y dejar pasajeros en el borde norte?

La SDM ha establecido los trazados de las diferentes rutas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (servicio intermunicipal), de acuerdo con el

34

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



corredor de ingreso y salida en la ciudad, y ha emitido los lineamientos para la operación de estas rutas **dentro del perímetro distrital**, los cuales están reglamentados por medio de la Resolución 540 de 2009 y las demás normas que la modifican o complementan.

Recorrido de Media y larga distancia: Mediante la Resolución 540 de 2009 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en el artículo primero, se tiene establecido un recorrido dentro del Distrito para las rutas de media y larga distancia que ingresan por el corredor de la Autopista Norte, el cual se integra con la Terminal Salitre. Para estas, se tiene autorizado un paradero ubicado en la Carrera 45 con calle 174 frente al Portal del Norte, con el fin de que se efectúe la integración de los pasajeros con esta infraestructura, o que los usuarios que viven en el sector puedan realizar el descenso sin tener que desplazarse hasta la terminal Salitre

Parada	Ruta	Ubicación Definitiva	Sentido	Ascensos	Descensos	Zona dura (Sí/No)
8	Norte	Kr 45 - Cl 174	N-S		X	Sí

Recorrido de corta distancia o rutas con recorrido circular: Sobre el recorrido circular que realiza el servicio intermunicipal en Bogotá, se tienen autorizados paraderos para facilitar la accesibilidad al servicio a los usuarios de esta modalidad y la integración con el sistema de transporte masivo; se definieron 4 paraderos en sentido sur-norte para el uso exclusivo del servicio intermunicipal sabanero y en sentido norte-sur se definieron 4 paraderos. El promedio de distancia entre paraderos está entre “1.000 y 1.500 metros”.

Mapa 1. Paraderos autorizados corredor autopista norte



Fuente: STPU

Tabla 16. Paraderos autorizados corredor autopista norte

Parada	Ruta	Ubicación	Sentido	Ascensos	Descensos
1	Norte	Kr 45 - CI 176	S-N	X	
2	Norte	Kr 45 - CI 184	S-N	X	
3	Norte	Kr 45 - CI 195	S-N	X	
4	Norte	Kr 45 - CI 207	S-N	X	
5	Norte	Kr 45 - CI 207	N-S		X



Parada	Ruta	Ubicación	Sentido	Ascensos	Descensos
6	Norte	Kr 45 - Cl 191	N-S		X
7	Norte	Kr 45 - Cl 185	N-S		X
8	Norte	Kr 45 - Cl 174	N-S		X

Fuente: STPU

23. De acuerdo con la respuesta anterior ¿Cuál es la consecuencia jurídica y de carácter administrativo de incumplir dicha disposición?

De conformidad a lo establecido en el artículo 131, literal C numeral 19 de la Ley 769 de 2002 (C.N.T.), dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades constituye una infracción de tránsito. Esta conducta genera la imposición de una multa al infractor, consistente en una sanción económica determinada por la normatividad vigente.

Para el año 2025, la multa por incurrir en la infracción codificada como C.19 corresponde a 52,29 UVB, es decir, seiscientos cuatro mil cien pesos (\$604.100).

24. ¿Cuántas empresas han sido sancionadas por incumplir la normatividad relacionada con recoger y dejar pasajeros en el borde norte?

La respuesta se indicó en el numeral 18, donde se formuló idéntica pregunta.

25. ¿Cuántos accidentes de tránsito se han presentado debido a estas malas prácticas desde el año 2020 a la fecha? Indique si hubo personas fallecidas y heridas, género y edad, hora del accidente.

Para este punto se da respuesta desde las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, respecto de los siniestros viales que se encuentran relacionados con la mala práctica de “recoger o dejar pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades” en el borde norte, nos permitimos informar que el día 30 de abril de 2025 se realiza consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, con el fin de identificar los registros de siniestros viales graves que se encuentran relacionados con las hipótesis de “recoger o

37

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





dejar pasajeros sobre la calzada” o “dejar o recoger pasajeros en sitios no demarcados” (hipótesis definidas en la Resolución N° 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte por la cual se adopta el IPAT), y que hayan ocurrido en el borde norte de la ciudad durante el período comprendido entre el 2020 y el 2025 (con fecha de corte a 15 de abril), en los cuales se han presentado víctimas fatales o lesionados, obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

Es preciso indicar que para determinar los siniestros viales ocurridos en el borde norte de la ciudad, se tomó en cuenta el polígono delimitado por el sur con la Calle 170 y la vía Suba – Cota y por el norte, occidente y oriente el límite de Bogotá.

Respecto de las causas o hipótesis de los siniestros identificados, es importante aclarar que no es posible asociar una causa específica a un siniestro vial, dado que son el producto de una conjunción de múltiples factores, en consecuencia, la causalidad de los siniestros viales es hipotética y se basa en los registros recolectados a través de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito - IPAT, considerando que en éstos se recopila información primaria del siniestro vial, en el cual las hipótesis registradas expresan posibles acciones generadoras o intervinientes en la ocurrencia del siniestro, analizando los elementos materiales de prueba y evidencia física encontrada en el lugar de los hechos.

Igualmente se debe tener en cuenta lo siguiente:

- i) Un siniestro puede tener más de una hipótesis.
- ii) Las hipótesis que se reportan en los IPAT por parte de los Agentes de Tránsito y que posteriormente se registran en el SIGAT, se determinan en función de la información que se puede recopilar durante el levantamiento del siniestro, sin embargo, es posible que en los siniestros donde la Fiscalía General de la Nación realiza investigaciones posteriores, esas hipótesis cambien, pero esas modificaciones no se retroalimentan en el SIGAT.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, a continuación se presentan los siniestros y actores viales involucrados en siniestros relacionados con las hipótesis *“recoger o dejar pasajeros sobre la calzada”* o *“dejar o recoger pasajeros en sitios no demarcados”*.

Tabla 17. Siniestros graves ocurridos en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025, discriminados por gravedad y clase

Gravedad - Clase	2022	2024
Con lesionados	1	1



Choque	1	1
Total	1	1

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

Tabla 18 Actores viales implicados en siniestros graves ocurridos en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025, discriminados por estado y condición.

Estado - condición	2022	2024
Lesionado	2	1
Motociclista	0	1
Pasajero	2	0
Ileso	2	1
Conductor	2	1
Total	4	2

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

Tabla 19 Víctimas lesionadas involucradas en siniestros graves ocurridos en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y sexo.

Estado - género	2022	2024
Conductor	2	1
Masculino	2	1
Motociclista	0	1
Masculino	0	1
Pasajero	2	0
Femenino	2	0
Total	4	2

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025



Tabla 20: Víctimas lesionadas involucradas en siniestros graves ocurridos en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y rango etario.

Estado - Rango etario	2022	2024
Conductor	2	1
Adulthood (29-59 años)	2	1
Motociclista	0	1
Juventud (14-28 años)	0	1
Pasajero	2	0
Adulthood (29-59 años)	2	0
Total	4	2

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

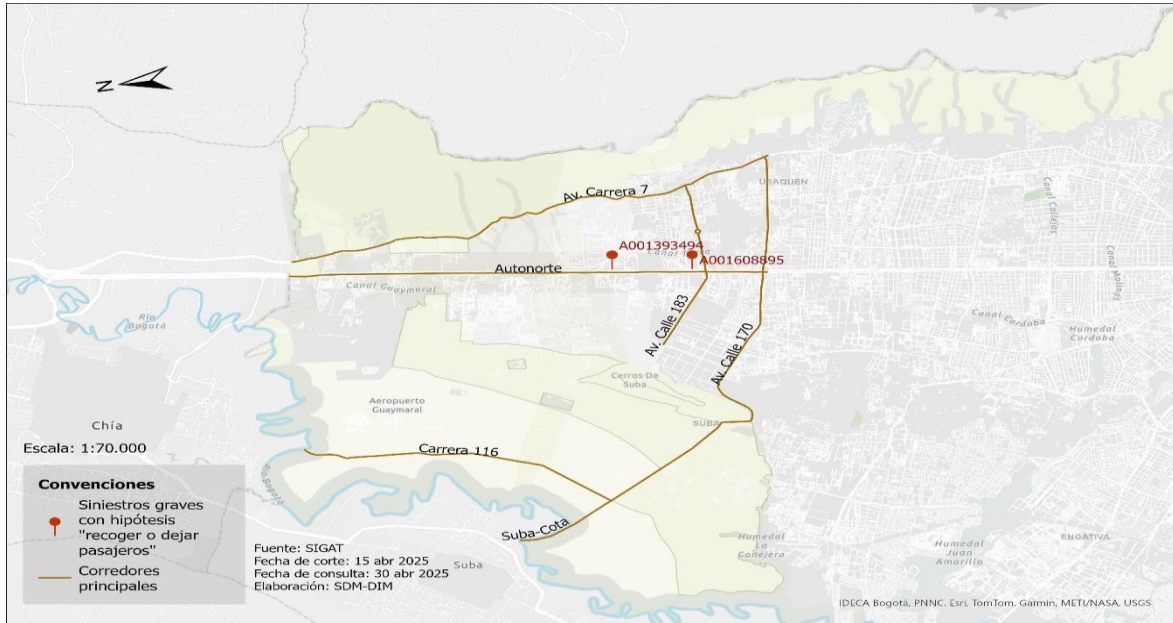
Tabla 21 Vehículos involucrados en siniestros graves en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025, discriminado por condición y rango etario.

Siniestro - clase - modalidad	Cantidad
A001393494	2
Bus	2
Pasajeros - colectivo	1
Sin modalidad	1
A001608895	2
Automóvil	1
Pasajeros - individual	1
Motocicleta	1
Sin modalidad	1
Total	4

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

Figura 2. Ubicación de siniestros graves ocurridos en el borde norte con hipótesis relacionadas con “recoger o dejar pasajeros” durante el 1 de enero de 2020 y el 15 de abril de 2025.



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En la carpeta de anexos se puede consultar en detalle los registros de siniestros, actores viales, hipótesis y vehículos resultado de la consulta.

26. ¿Cuántos operativos se han realizado para garantizar que los pasajeros sean recogidos y dejados donde corresponde desde 2020 a la fecha? Discrimine la información por año, mes, funcionarios desplegados y los resultados obtenidos del operativo.

Con el objetivo de verificar las condiciones de seguridad vial y el cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla actividades de control y operativos aunando esfuerzos con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte.

Es importante establecer que estas actividades de control se programan atendiendo las diversas solicitudes presentadas por la ciudadanía, buscando identificar patrones de

41

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



conducta que fomentan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la totalidad de actores viales.

En concordancia con lo anterior, los operativos de control programados adoptan un enfoque integral, esto implica que no se limitan a una problemática de movilidad específica, en cambio abordan la totalidad de las problemáticas identificadas, que inciden negativamente en las condiciones de seguridad vial de la ciudad.

Ahora bien, en atención a su requerimiento, se presentan las órdenes de comparendo realizadas entre 2020 y marzo de 2025 por la infracción C.19, que establece: *“Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo”*.

Tabla 22.. Órdenes de comparendo por la Infracción C.19 2020 - 2025

Año	Mes	N° Comparendos
2020	Enero	401
	Febrero	265
	Marzo	151
	Abril	6
	Mayo	3
	Junio	36
	Julio	66
	Agosto	50



	Septiembre	82
	Octubre	132
	Noviembre	162
	Diciembre	175
	TOTAL	1529
2021	Enero	232
	Febrero	218
	Marzo	184
	Abril	108
	Mayo	39
	Junio	41
	Julio	67
	Agosto	98
	Septiembre	100
	Octubre	75



	Noviembre	91
	Diciembre	119
	TOTAL	1372
2022	Enero	256
	Febrero	140
	Marzo	209
	Abril	94
	Mayo	96
	Junio	125
	Julio	83
	Agosto	91
	Septiembre	73
	Octubre	132
	Noviembre	79
	Diciembre	89



	TOTAL	1258
2023	Enero	184
	Febrero	133
	Marzo	107
	Abril	148
	Mayo	167
	Junio	74
	Julio	67
	Agosto	77
	Septiembre	69
	Octubre	72
	Noviembre	50
	Diciembre	80
	TOTAL	1228
2024	Enero	91



	Febrero	60
	Marzo	26
	Abril	28
	Mayo	79
	Junio	119
	Julio	157
	Agosto	107
	Septiembre	65
	Octubre	88
	Noviembre	48
	Diciembre	93
	TOTAL	961
2025	Enero	178
	Febrero	176
	Marzo	98



	TOTAL	452
--	-------	-----

Fuente Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

27. Indique, ¿Cuántas reuniones se han adelantando por parte de la Secretaría de Movilidad de la actual administración con los rectores de los colegios (públicos y privados) ubicados en el borde norte de la ciudad para abordar la problemática de movilidad de las rutas escolares por la Autopista Norte? Junto con la respuesta anexe las actas de las reuniones que se han llevado a cabo e indicando los compromisos adquiridos en cada una de ellas, así como los avances de los mismos a la fecha.

En atención a la pregunta formulada y de conformidad con el seguimiento realizado, se informa que el Equipo de Gestión Social Local Suba ha llevado a cabo dos reuniones con rectores de los colegios del Borde Norte. La primera se realizó en noviembre de 2024 y la segunda en abril de 2025.

A continuación, en la tabla adjunta se presentan los compromisos adquiridos y el avance en su cumplimiento. Las evidencias que respaldan dichas actuaciones se encuentran disponibles en los anexos de la proposición .

Tabla 23 Reuniones Oficina de Gestión Social - Rectores de Colegios Borde Norte 2024 - 2025

Fecha Reunión	Lugar	Citante	Localidad	Compromiso	Avance
27-11-2024	TV 80 213-20	Rectores Colegios	Suba	Sin Compromisos	N/A
2-04-2025	Club Los Búhos Calle 200	Rectores de Colegios	Suba	- La SGV genera el compromiso de evaluar o hacer seguimiento de apoyo en el horario de	Avance 2025 Gestión Movilidad Borde Norte presentado en reunión con Rectores 2-04-2025



				4:30 a 6:00 am así y de 2:00 a 3:00 pm que son horarios de ingreso y salida de los colegios.	Se tienen guías de tránsito diariamente generando o moderando la movilidad haciendo respetar el carril preferencial, se evidencia que las rutas escolares toman los 3 carriles y generan tráfico en la autonorte hasta la calle 150 por lo que se le solicita apoyo a los rectores de los colegios.
--	--	--	--	--	---

Fuente: Elaboración Propia - Oficina de Gestión Social 2024 - 2025

28. ¿Cuántos accidentes de tránsito en el carril exclusivo de la Autopista Norte ha habido entre los cuales se encuentren menores de edad quienes son estudiantes de colegios (públicos y privados) ubicados en el borde norte en los últimos 4 años? Discrimine la información por año, mes, tipo de accidente, número de heridos, números de menores presentes, tipo de lesiones y número de muertes.

Para este punto es pertinente señalar que con la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) no es posible determinar con precisión si el siniestro vial ocurrió dentro del carril preferencial para vehículos de transporte escolar, tampoco es

48

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

posible determinar el sentido vial de ocurrencia, dado que la georreferenciación de los siniestros en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT) presenta un margen de error, producto de las limitaciones en el levantamiento y captura de información por medio del IPAT, lo que dificulta la ubicación exacta de los siniestros; por lo tanto, los registros de siniestros viales que se presentan a continuación corresponden a siniestros identificados en todos los carriles de la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235.

Por otro lado, por medio de la información recopilada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT, no es posible determinar si los siniestros involucraron o no a estudiantes de instituciones educativas. Por esta razón, para atender el presente requerimiento se tiene en cuenta la edad promedio de los estudiantes que cursan desde educación preescolar hasta básica secundaria, por lo que se consideraron aquellos siniestros en los que estuvieron involucrados actores viales en edad escolar de 3 a 17 años. Cabe aclarar que, lo anterior no necesariamente implica que los siniestros estén directamente relacionados con estudiantes de instituciones educativas.

Teniendo en cuenta las consideraciones mencionadas anteriormente, con el fin de dar respuesta a su requerimiento la Secretaría Distrital de Movilidad, el día 30 de abril de 2025 realizó consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) levantado durante los siniestros viales, con el fin de identificar los registros de siniestros viales graves ocurridos en el corredor de la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235 durante los años 2021 a 2025 (con fecha de corte a 15 de abril), en los cuales se han presentado víctimas fatales o lesionados, obteniendo los resultados que se detallan a continuación.

Tabla 24 Siniestros graves que involucraron menores en edad escolar, ocurridos en la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235 durante el 1 de enero de 2021 y el 15 de abril de 2025, discriminados por gravedad y clase.

Gravedad - clase	2021	2022	2023	2024	2025
Con lesionados	3	4	7	5	4
Caída de ocupante	0	2	1	0	1
Choque	3	2	5	5	3
Otro	0	0	1	0	0
Con fallecidos	1	1	0	0	0
Choque	1	1	0	0	0



Gravedad - clase	2021	2022	2023	2024	2025
Total	4	5	7	5	4

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Así mismo, en las siguientes tablas se presentan los actores viales involucrados en los siniestros graves identificados.

Tabla 25. Actores viales implicados en siniestros graves que involucraron menores en edad escolar, ocurridos en la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235 durante el 1 de enero de 2021 y el 15 de abril de 2025, discriminados por estado y condición.

Estado - condición	2021	2022	2023	2024	2025
Lesionado	9	7	18	21	12
Ciclista	0	2	1	2	0
Conductor	2	2	3	5	5
Motociclista	3	0	0	2	0
Pasajero	2	3	14	12	7
Peatón	2	0	0	0	0
Ileso	4	2	11	4	2
Conductor	4	2	11	4	2
Fallecido	1	1	0	0	0
Ciclista	0	1	0	0	0
Motociclista	1	0	0	0	0
Sin información	0	1	0	0	0
Conductor	0	1	0	0	0
Total	14	11	29	25	14

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 26. Actores viales implicados en siniestros graves que involucraron menores en edad escolar, ocurridos en la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235 durante el 1 de enero de 2021 y el 15 de abril de 2025, discriminados por condición y rango etario.

Estado - Rango etario	2021	2022	2023	2024	2025
Ciclista	0	3	1	2	0
En edad escolar de 3 - 17 años	0	2	0	2	0
Mayores de 17 años	0	1	1	0	0
Conductor	6	5	14	9	7
En edad escolar de 3 - 17 años	0	0	1	0	1
Mayores de 17 años	6	4	12	9	6
Sin información	0	1	1	0	0
Motociclista	4	0	0	2	0
En edad escolar de 3 - 17 años	2	0	0	2	0
Mayores de 17 años	2	0	0	0	0
Pasajero	2	3	14	12	7
Menores de 3 años	0	0	1	0	0
En edad escolar de 3 - 17 años	1	3	12	3	4
Mayores de 17 años	1	0	1	9	3
Peatón	2	0	0	0	0
En edad escolar de 3 - 17 años	1	0	0	0	0
Mayores de 17 años	1	0	0	0	0
Total	14	11	29	25	14

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de abril por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Figura 03 Ubicación de siniestros graves que involucraron menores en edad escolar, ocurridos en la Autopista Norte en el tramo comprendido entre la Calle 167 y la Calle 235 durante el 1 de enero de 2021 y el 15 de abril de 2025.



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 30/04/2025 – Fecha de corte 15/04/2025

En la carpeta de anexos se puede consultar la información detallada de la base de datos de siniestros y actores viales resultado de la consulta.

29. ¿Cuál es la articulación entre la Secretaría de Educación y la Secretaría de Movilidad con los rectores de los colegios ubicados en el borde norte para garantizar tiempos de desplazamientos óptimos para los estudiantes que se deben movilizar por la Autopista Norte?



La articulación que se realiza con la Secretaría Distrital de Educación, se efectúa a través de la Asociación Red de Apoyo Bordo Norte y la Oficina de Gestión Social (OGS) de la SDM, por medio de las reuniones con los colegios programadas.

30. ¿Qué medidas de seguridad específicas se han implementado para proteger a los estudiantes que se transportan por la Autopista Norte en caso de emergencias viales o climáticas?

La implementación de un puesto de mando unificado (PMU) con las diferentes entidades distritales para tomar acciones efectivas y oportunas en el marco de las emergencias viales y/o climáticas.

31. ¿Cuántos vehículos de transporte escolar cuentan con autorización para utilizar el carril exclusivo de la Autopista Norte?

La Resolución 012 de 2017 *"Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial para vehículos de transporte escolar en la Autopista Norte entre Calle 167 hasta la 235, como parte del Plan de Movilidad Escolar de la ciudad"* no establece una autorización específica pero sí adopta *"el Carril Preferencial para vehículos de transporte escolar en la Autopista Norte entre Calle 167 hasta la 235, estableciendo un carril preferencial para el uso exclusivo de vehículos de transporte escolar, al costado izquierdo de la calzada en sentido sur - norte de la Autopista Norte entre las Calles 167 y 235 de esta ciudad"*, es decir, que solo basta con que el vehículo se encuentre autorizado por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio especial de transporte escolar para que de esta forma pueda hacer uso del carril preferencial demarcado en la Autopista Norte. Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad adelanta las acciones de control en vía a los vehículos que transitan en la Autopista Norte entre las calles Calle 167 hasta la 235, evitando que vehículos que no cuenten con la condición de prestar el servicio especial de transporte escolar, hagan uso inadecuado del carril preferencial para vehículos de transporte escolar.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 07-05-2025 06:58 PM





Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Dirección de Atención al Ciudadano
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Subdirección de Señalización
Aprobó: María Isabel Hernández Pabón-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
Aprobó: Hernán Sebastián Cortes Osorio-Dirección de Gestión de Cobro
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alejandro Contreras Torres-Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público
Aprobó: Jhon Alexander González Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Domínguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Juan David Villamarín García-Oficina de Gestión Social
Aprobó: Juan Manuel Garzón Monroy-Subdirección de Contravenciones
Aprobó: Nathaly Patiño González-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Nicolás Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó: Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 06-05-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 06-05-2025
Sandra Patricia Giraldo Clavijo - Subdirección de Gestión en Vía 02-05-2025
Judy Alexandra Uribe Malavera – Subdirección de Señalización 02-05-2025
Juliana Inés Parra Aldana - Subsecretaría de Gestión Jurídica 02-05-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 06-05-2025
Jorge Alberto Urrego García Dirección de Inteligencia para la Movilidad 05-05-2025
Cristian Quintero Pérez-Asesor del Despacho 06-05-2025
Elaboró: Diego Alberto Silva Jiménez - Abogado Subdirección de Contravenciones 05-05-2025
Sergio Eliécer Niño Medina - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 05-05-2025
Diego Alejandro Ariza Arevalo - Subdirección de Gestión en Vía 05-05-2025
Sergio Alejandro Marín Dieb - Subdirección de Gestión en Vía 05-05-2025
Diana Sofía Peña Huertas - Subdirección de Señalización 02-05-2025
Laura Cristina Meléndez- Subdirección de Señalización 02-05-2025
Andrés Alfonso Rincón Guerrero- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 02-05-2025
Jessica Yulieth Rojas Montilla- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 05-05-2025
Luxhelena Suárez - Subdirección de Transporte Público 05-05-2025
Diana Marcela Barón Parra - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 02-05-2025
Juan Felipe Otálora Tobar - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 02-05-2025
Fanny Medina - Dirección de Gestión de Cobro 02-05-2025
Sergio González Rodríguez Dirección de Inteligencia para la Movilidad 05-05-2025
Angela María Garay Castro - Profesional Universitaria -SCITP 05-05-2025
Compiló: Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos - https://drive.google.com/drive/folders/1Qv7CHeCOrleBLJ4MzPpXsgDAbmQzaM0I?usp=drive_link