



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT  
202532307637381

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., junio 10 de 2025

**Señor(a)**

**Anónimo**

Publicar en Cartelera

Bogotá - D.C.

**REF:** Respuesta al SDQS No.2421722025

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, donde, en su artículo 26 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: “**1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)**” es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

De acuerdo a lo anterior, de conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte determina los sectores a intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad están sujetas a las solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; es así como se clasifican por enfoque, siendo este componente el que indica que tipo de actividad de control es requerida.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en la **CL 54 B Sur No.80 - 23** barrio **Casa Blanca Sur** en la localidad de **Kennedy** conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los resultados de los operativos de control realizados durante el año 2024 y lo corrido del año 2025:

<b>CONSOLIDADO ÓRDENES DE COMPARENDO BARRIO CASA BLANCA SUR</b>		
<b>CÓDIGO Y DETALLE INFRACCIÓN</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>C02-</b> Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	20	5
<b>Otras infracciones</b>	283	52
<b>TOTAL</b>	303	57
<b>Fuente:</b> QLIK (Dispositivos de apoyo en vía). Periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024		

2

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



Periodo comprendido del 1 de enero al 30 de abril de 2025

Así las cosas, con relación a la ubicación, instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

Se reitera que la problemática generada en el espacio público por causa de las acciones desarrolladas en predios aledaños a la vía y/o que presenten cerramientos, así como el usufructo del espacio público por actividades desarrolladas en el mismo como (parqueaderos ilegales), es una actividad que debe ser controlada por la Alcaldía Local, la cual es la encargada de adoptar las medidas de restitución y conservación del espacio público en el marco del Decreto 1421 de 1993 “Por el cual se dictan el régimen especial para el Distrito Capital Santafé de Bogotá” el cual define en su Artículo 86 las atribuciones de los alcaldes locales, entre otras, la de “Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo, reforma urbana,...” y “Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público...”.

Esta Secretaría es una Entidad de carácter técnico que presta asesoría en los temas de su competencia y carece de funciones policivas que le permitan adelantar diligencias de recuperación de espacio público, pues esta función está radicada ante las Alcaldías Locales en cumplimiento del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, que establece que las atribuciones de los alcaldes locales son entre otras:

- *Velar por la tranquilidad y seguridad ciudadanas. Conforme a las disposiciones vigentes, contribuir a la conservación del orden público en su localidad y con la ayuda de las autoridades nacionales y distritales, restablecerlo cuando fuere turbado.*

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

3



- *Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo y reforma urbana. De acuerdo con esas mismas normas expedir o negar los permisos de funcionamiento que soliciten los particulares. Sus decisiones en esta materia serán apelables ante el jefe del departamento distrital de planeación, o quien haga sus veces.*
- *Ejercer las demás funciones que les asignen la Constitución, la ley, los acuerdos distritales y los decretos del alcalde mayor. Son las encargadas de iniciar acciones que conduzcan a identificar alternativas para solucionar los posibles conflictos generados por el inadecuado uso del suelo asociado al funcionamiento de talleres, locales, supermercados, entidades de salud y otros incluyendo sus actuaciones en espacio público, restaurantes, parqueaderos ilegales, vendedores ambulantes, entre otros, el cual también indica las atribuciones de los Alcaldes Locales.*

De otra parte, con relación a la solicitud relacionada con la “(...) *instalación de bolardos (...) que impida la invasión del andén por parte de vehículos motorizados (...)*”, esto para el sector de la Calle 54B Sur No. 80-23, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) y la Subdirección de Infraestructura, brindan respuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT<sup>1</sup>) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP<sup>2</sup>). Este documento establece las normativas aplicables para el diseño, intervención, construcción, modificación, recuperación y reparación de los elementos que conforman tanto el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro como el espacio público destinado a la movilidad, que hace parte del Sistema de Movilidad.

1. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582&dt=S>

2. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143258>

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

4





En ese orden, dicho manual define los lineamientos para la configuración de las diferentes tipologías de calles y las herramientas de diseño necesarias para su adecuado funcionamiento dependiendo de su vocación, de donde, entre otros, se desprenden o derivan algunas consideraciones o criterios a tener en cuenta en el proceso de viabilización e implementación de dispositivos tipo “bolardo”, a saber:

- La instalación de bolardos tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad vial para los peatones, dado que estos elementos restringen el acceso a ciertas áreas y permiten establecer espacios exclusivos para su circulación y permanencia; de esta manera se busca mitigar los riesgos asociados a la invasión y circulación de vehículos automotores sobre la infraestructura peatonal.
- Los elementos instalados en el espacio público deben cumplir con características técnicas que faciliten la movilidad, accesibilidad y seguridad vial de los peatones y en especial de las personas en condición de movilidad reducida.
- La instalación de bolardos debe procurar no convertirse en un obstáculo o una interferencia para la circulación peatonal. Se advierte que no garantiza que las maniobras y actividades indebidas, como por ejemplo la circulación o el parqueo de vehículos en el espacio público peatonal, o el mal comportamiento de los usuarios dejen de presentarse.
- La implementación de bolardos se limita a la instalación en infraestructura peatonal conformada en obra física, como andenes y plazoletas. Siendo el bolardo cúbico el único factible para implementar en espacios recuperados de calzada para uso peatonal.
- La disposición de bolardos debe ser lineal, puede diseñarse en forma conjunta con materas, alumbrado, bancas y otro mobiliario urbano, manteniendo una interdistancia efectiva de 1.20 metros, no debe afectar la

5

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



circulación, ni la seguridad peatonal, el acceso a predios y no deben interferir con el acceso, la utilización y la funcionalidad de elementos del mobiliario urbano con orientación a la prestación de servicios, como, hidrantes, canecas, cajas y tapas de redes de servicios públicos, postes, señales, etc.

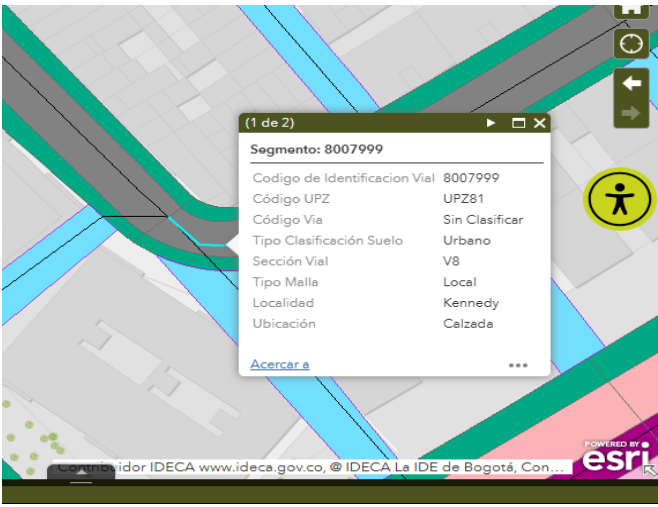
- De acuerdo con el MEP, la distancia máxima entre bolardos es de 2 metros. No obstante, se recomienda una interdistancia efectiva de bolardos no inferior a 1.20 metros para garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad y 1.50 metros máximo para evitar que vehículos de pequeñas dimensiones puedan ingresar a las áreas peatonales.
- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a paraderos de transporte público.
- Los elementos no deben afectar el acceso a predios ni a zonas habilitadas de carga y descarga.
- La viabilización de implementación de bolardos debe corresponder al ancho del andén o infraestructura peatonal donde se ubicará, toda vez que se debe tener en cuenta que los bolardos se deben implementar a un mínimo de 0.3 metros del borde de la calzada, y garantizar una distancia accesible de mínimo 1.20 metros (distancias sin tener en cuenta el ancho del bolardo).
- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a franjas de circulación de peatones en andenes, esquinas, rampas, pompeyanos, etc.
- Cuando los bolardos se ubiquen frente a accesos peatonales, se debe procurar que la circulación sea directa sin elementos al medio.
- Revisión de temas geométricos, por ejemplo, radios de giro para acceso a garajes de predios.



- Implementar bolardos en los vados con ancho superior a 2,50 m. Estos se deben ubicar en la parte baja o alta del vado, garantizando el ancho mínimo accesible libre de 1.20 metros a ambos costados.
- Se pueden implementar en calles compartidas para demarcar la circulación y redireccionamiento de vehículos de la franja de circulación mixta con uso compartido o vehicular restringido.
- No está permitido el uso de cualquier tipo de cadenas entre los bolardos.
- Cuando los bolardos se ubiquen frente a accesos peatonales, se debe procurar que la circulación sea directa sin elementos al medio.

Ahora bien, conforme con las indicaciones de la petición, en consulta realizada en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se pudo identificar que el sector de la calle 54B Sur No. 80-23, presenta los siguientes atributos.

#### Información SIGIDU en el sector de la Calle 54B Sur No. 80 – 23

Código de identificación Vial	8007999	
Código UPZ	UPZ81	
Código Vía	Sin Clasificar	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	
Sección Vial	V8	
Tipo Malla	Local	
Localidad	Kennedy	
Ubicación	Calzada	

7

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



Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Información SIGIDU en el sector de la Calle 54B Sur No. 80 - 23

Código de identificación Vial	8008114	
Código UPZ	UPZ81	
Código Vía	Sin Clasificar	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	
Sección Vial	V9	
Tipo Malla	Local	
Localidad	Kennedy	
Ubicación	Vía peatonal	



Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

En este contexto, la SDM realizó visita técnica al sector de la Calle 54B Sur No. 80-23, el 09 de junio de 2025, cómo se evidencia a continuación:

REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA VISITA DE CAMPO





Foto 1. Calle 54B Sur No. 80 - 23	Foto 2. Calle 54B Sur No. 80 - 23
	
Foto 3. Calle 54B Sur entre Carrera 80 Bis y Carrera 80B	Foto 4. Calle 54B Sur entre Carrera 80 Bis y Carrera 80B

De acuerdo con la visita realizada, y como ya se mencionó en algunos apartes de los criterios técnicos presentados, los elementos instalados en el espacio público deben cumplir con características técnicas que faciliten la movilidad y accesibilidad universal, y no deben afectar la circulación ni la seguridad peatonal, el acceso a predios, ni interferir con el acceso, la utilización y la funcionalidad de elementos del mobiliario urbano destinados a la prestación de servicios, tales como hidrantes, canecas, cajas y tapas de redes de servicios públicos, postes, etc.

- Es así como, la instalación de bolardos tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad vial para los peatones, dado que estos elementos restringen el acceso a ciertas áreas y permiten establecer espacios exclusivos para su circulación y permanencia; de esta manera se busca mitigar los riesgos asociados a la invasión y circulación de vehículos automotores sobre la infraestructura peatonal. Por tanto estos elementos deben cumplir con características técnicas que garanticen la circulación, accesibilidad y seguridad vial de los peatones y en especial de las personas

9

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



en condición de movilidad reducida, la cual debe darse de manera libre, accesible y evitando en lo posible que su instalación se convierta en un obstáculo o una interferencia en la circulación peatonal lo que no garantiza que las maniobras y actividades indebidas, como por ejemplo la circulación o el parqueo de motocicletas en el espacio público peatonal, o el mal comportamiento de los usuarios dejen de presentarse.

- Durante la visita se evidenció que la instalación de bolardos no resultaría funcional ni efectiva, teniendo en cuenta la existencia de algunas adecuaciones similares a “rampas” en inmediaciones del tramo vial de la Calle 54B Sur entre Carrera 80 Bis y Carrera 80B y de la Carrera 80 Bis entre Calle 54 Sur y Calle 54B Sur, que indirectamente facilitan las maniobras mencionadas en su requerimiento sobre el espacio peatonal, incluso se podría presumir que aun cuando no existieran dichas “rampas”, los conductores de estas motocicletas intentarán acceder de algún modo al andén para continuar circulando sobre él y lograr estacionar donde lo están haciendo actualmente. Es así que para este caso, la instalación de bolardos en lugar de ser efectiva para restringir las maniobras de circulación y estacionamiento indebido de motociclistas, podría configurarse en una limitante para la circulación peatonal y aún más, para la de las personas con movilidad reducida.
- Conforme con lo anterior, respecto a la intervención de esta infraestructura, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C. adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, en su artículo 156 (Cualificación del Sistema Vial) establece que las vías del sistema vial que lo requieran, deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad. Para ello, las intervenciones están a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), los Fondos de Desarrollo Local (FDL) y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV). Para este caso particular y por tratarse de vías que hacen parte de la malla vial local de la

10

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



ciudad, es competencia del Fondo de Desarrollo Local (FDL) de la Alcaldía Local de Kennedy y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), y en ese sentido, si el segmento vial requiere intervención estará a cargo de las citada(s) entidad(es).

Bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición al Fondo de Desarrollo Local (FDL) de la Alcaldía Local de Kennedy y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), para que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, evalúen la solicitud en el marco de sus competencias, haciendo extensiva la revisión de la pertinencia de la continuidad de las adecuaciones tipo “rampas” existentes en el sector que permiten acceder al andén.

Finalmente, con relación a la “*instalación de señalización clara que impida la invasión del andén*”, nos permitimos informar que se precisa que de acuerdo con las competencias establecidas en los Artículos 12 y 17 del *Decreto 315 de 2024*, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es la Entidad administradora del área de espacio público denominada “Malla vial”, así como la encargada de gestionar las actividades de estacionamiento en vía pública, que se desarrollen en la misma.

En este sentido, y teniendo en cuenta la petición relacionada con la instalación de señalización que restringe el estacionamiento en andén, se informa que el estacionamiento en este tipo de elementos está expresamente prohibido, de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte (Ley 769 de 2002), en el cual se estipula lo siguiente:

***ARTÍCULO 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la LEY 1383 DE 2010, en su ARTÍCULO 15: LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: “(...) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o***



conservación... En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes (...) (Subrayado fuera de texto)

Ahora bien, sobre la necesidad de señalar en los andenes, el *Artículo 2° de la Ley 2252 de 2022 "por la cual se modifica el artículo 112 de la ley 769 de 2002 - Código nacional de tránsito terrestre"* especifica lo siguiente:

**"Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición. (...).** Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo." (subrayado fuera de texto)

Por lo anterior, no existe obligación de señalar la prohibición de estacionamiento en andenes, conforme a lo estipulado en los artículos 76 y 112 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT).

En cuanto a las problemáticas expuestas por uso indebido del espacio público, se informa que estas deben ser controladas por la Alcaldía Local, la cual es la encargada de adoptar las medidas de restitución y conservación del espacio público en el marco del Decreto 1421 de 1993 *"Por el cual se dictan el régimen especial para el Distrito Capital Santafé de Bogotá"* el cual define en su Artículo 86 las atribuciones de los alcaldes locales, entre otras, la de: *"Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo, reforma urbana..."* y *"Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público..."*.

Es preciso informar que esta Secretaría al ser una Entidad de carácter técnico que presta asesoría en los temas de su competencia, carece de funciones policivas que le permitan adelantar diligencias de recuperación de espacio público, pues esta

12

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



función está radicada ante las Alcaldías Locales en cumplimiento del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, por lo tanto, se remite a la Alcaldía Local de Kennedy para sus fines pertinentes.

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



**Jack David Hurtado Casquete**  
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 10-06-2025 04:34 PM

Anexos: Hoja de ruta 2421722025 un (1) folio  
Cc Alcaldía Local De Kennedy -- Transversal 78k # 41a-04 Sur CP: Cdi.kennedy@gobiernobogota.gov.co-(Bogota-D.C.)  
cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón - Subdirección de Infraestructura  
Revisó: Carlos Andrés Garzón Castañeda – Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte  
Revisó: Iván Alejandro García Grajales – Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: Oscar Darío Segura Castro - Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: Felipe Andrés Bejarano González - Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: John Fabio Flórez Torres - Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: Alejandro Manuel González Campo - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Elaboró: José David Bossa - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Elaboró: Erika Viviana Garzon Zamora -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte