



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301695861

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 02 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 853672026

Cordial saludo,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 652 de 2025, Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad, donde, en su artículo 27 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras, las funciones de: **“1) Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte, 2) Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales, 3) Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)”**, es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales, a través de operativos de control desarrollados con la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte, en la ciudad de Bogotá.

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

1

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301695861

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

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 **Carrera 5 # 72 A – 76, Barrio Bellavista, Localidad Chapinero**, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

De esta manera, se presentan los resultados de imposición de Órdenes de Comparendos Nacional realizadas:

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

2

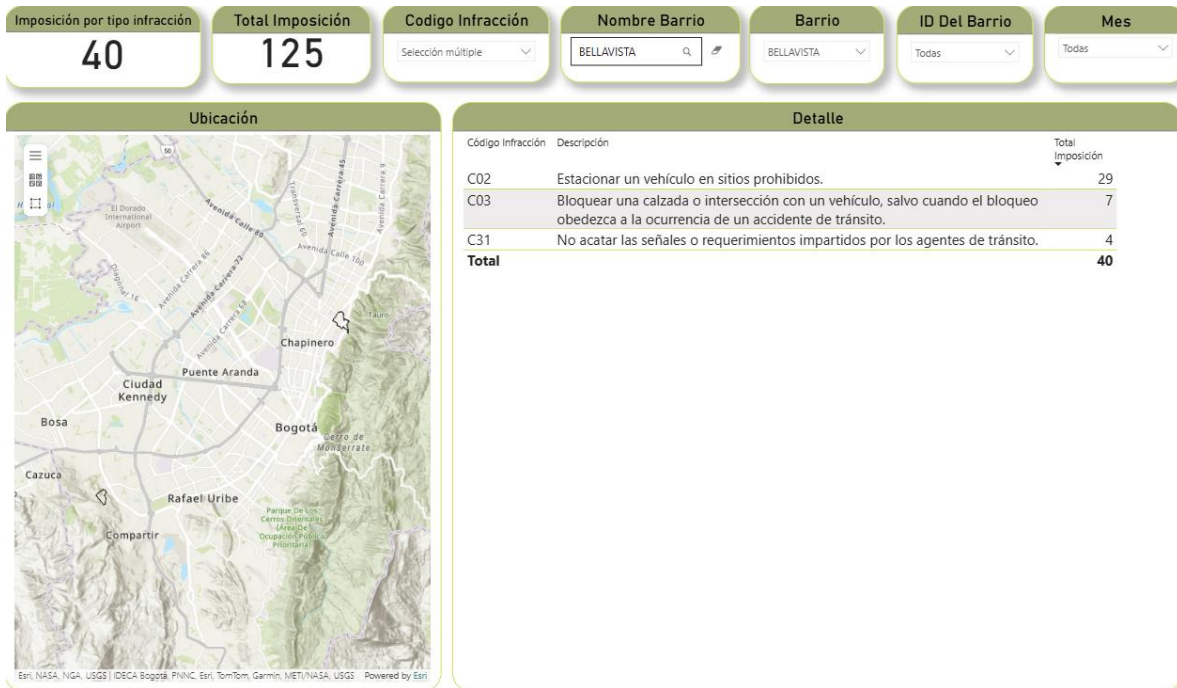
PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Imposición Comparendos de orden Nacional



Fuente: Base de datos Qlik corte 31 Diciembre 2025

Nota: En consideración, en el análisis se utilizan dos variables para presentar los resultados de forma clara y diferenciada: la primera variable se denomina "Imposición por tipo de infracción", y corresponde a la cantidad de sanciones filtradas, según cada código de infracción. La segunda variable, denominada "Total imposición", agrupa el resto de los códigos de infracción no filtradas individualmente.

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



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

En atención al derecho de petición de la referencia "(...) **en la bahía ubicada en la Carrera Quinta no. 72a-76, de manera reiterada, vehículos particulares se estacionan de forma indebida, obstruyendo la visibilidad de los peatones que intentan cruzar la vía y generando un riesgo permanente para la seguridad peatonal. El espacio está siendo utilizado como parqueadero informal, afectando el uso adecuado del espacio público y la movilidad de los peatones. respetuosamente solicito a las entidades competentes: realizar una visita técnica de verificación en el lugar. evaluar e implementar la instalación de bolardos plásticos u otros elementos físicos que impidan el estacionamiento indebido. adoptar las medidas necesarias de control y señalización para proteger el espacio público y la seguridad peatonal (...)**"

En cuanto a la instalación de los elementos tipo bolardo, es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT¹) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de

¹ <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=119582&dt=S>



Espacio Público de Bogotá (MEP²). 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.

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.

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



- La implementación de bolardos se limita a la instalación en infraestructura peatonal conformada en obra física, como andenes y plazoletas. Siendo el bolaro 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 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 como lo estipula la Resolución 313780 de 2023 “*Lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad*”, en donde se define que no se debe instalar mobiliario urbano que pueda obstruir la circulación peatonal, la zona de espera ni de aproximación al paradero.
- 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



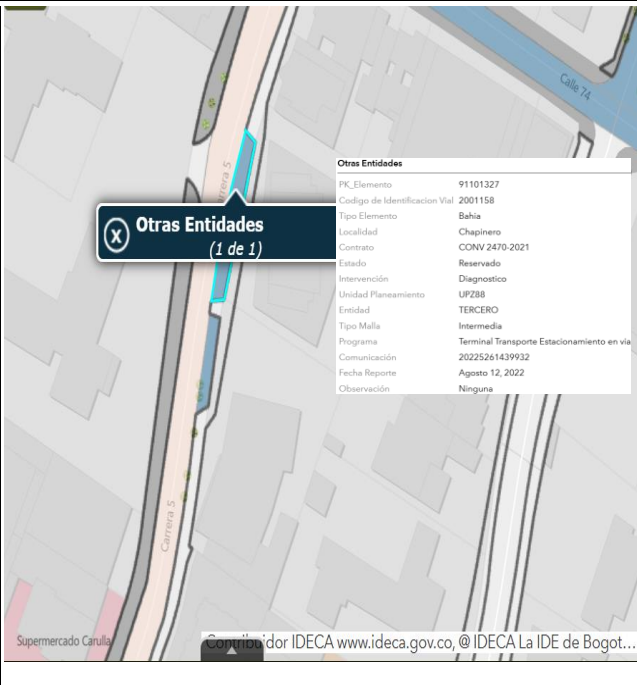
metros del borde de la calzada, y garantizar una distancia accesible de mínimo 1.20 metros (distancias sin tener en cuenta el ancho del bolardo).

- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a franjas de circulación de peatones en andenes, esquinas, rampas, pompeyanos, etc.
- Para los accesos vehiculares a predios que atraviesan una franja de circulación peatonal, es necesario instalar bolardos entre el sardinel del acceso y la franja peatonal; estos bolardos deben colocarse a una interdistancia efectiva no menor a 1.20 m y no mayor a 1.50 m.
- 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 y/o salida de 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 tramo de la Carrera 5 no. 72A–76, presenta los siguientes atributos.

Información SIGIDU tramo de la Carrera 5 no. 72A–76

PK ID	91101327	
Código de Identificación Vial	2001158	
Tipo Elemento	Bahía	
Tipo de malla	Intermedia	
Localidad	Chapinero	
Estado	Reservado	
Contrato	CONV 2470-2021	
Intervención	Diagnóstico	
Programa	Terminal Transporte Estacionamiento en vía	
Fecha reporte	agosto 12, 2022	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Ahora bien, las bahías están diseñadas específicamente para permitir el retiro temporal de vehículos de la calzada principal, facilitando el cargue y descargue o el ascenso y descenso de pasajeros. La instalación de elementos fijos como bolardos restringe el radio de giro, la apertura de puertas y la maniobrabilidad de los vehículos, inhabilitando la operatividad de la infraestructura. Los bolardos en zonas de maniobra vehicular se convierten en obstáculos rígidos que aumentan el riesgo



de colisiones menores y daños a la propiedad. Siguiendo el MEP la implementación de bolardos se limita a la instalación en infraestructura peatonal conformada en obra física, como andenes y plazoletas. Dadas estas condiciones, no es viable la instalación de elementos tipo bolardo en la bahía objeto de solicitud.

Es oportuno precisar que algunos de los elementos viales, a la fecha de la consulta, figuran con estado Reservado para el programa de estacionamiento en vía.

A lo anterior se informa que los espacios con morfología de bahía ubicados en el costado oriental de la carrera 5 entre calles 72A sur y 74, en la actualidad están reservados por la Terminal de Transporte para el proyecto de Zonas de Parqueo Pago. Sin embargo, a la fecha, los mismos no han sido evaluados para su habilitación técnica dentro del marco de dicho proyecto.

Por otra parte, al consultarla base de datos del inventario de bahías con que cuenta esta entidad, se identificó que dichos espacios no se encuentran incorporados en el mismo. Razón por la cual, en la actualidad no se ha establecido si los espacios objeto de consulta hacen referencia a bahías de estacionamiento o andenes modificados y por ende si se encuentra permitido o no el estacionamiento de vehículos.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, esta Secretaría ve necesario elevar la consulta a la **Secretaría Distrital de Planeación – SDP**, para que proporcione información acerca de las características del perfil vial aprobado en el tramo vial comprendido por la **carrera 5 entre calle 72A y calle 74**, indicando si en este tramo se aprobó la disposición de bahías de estacionamiento. Así mismo, al **Departamento Administrativo de la Defensoría del espacio Público – DADEP**, para que informen si dichos espacios **pertenecen** a bienes de uso público de cesión o si por el contrario son espacios de uso privado.

Así las cosas, una vez se cuente con concepto por parte de SDP y DADEP, se procederá a emitir un pronunciamiento definitivo sobre si los espacios corresponden

9

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



a bahías de estacionamiento o si, por el contrario, son andenes modificados, en cuyo caso sería procedente evaluar la instalación de mobiliario para la recuperación del espacio peatonal.

Siendo así, se remite copia de esta comunicación a SDP y DADEP para que en el marco de sus competencias proporcionen la información ya mencionada.

Con motivo de dar un alcance integral, se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 13 de febrero de 2026. A continuación, se presenta el registro fotográfico donde se identifican las condiciones del lugar objeto de análisis.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.

	
<p>Foto 1. Panorámica KR 5 entre CL 72A y CL 74. Vista al Sur.</p>	<p>Foto 2. Panorámica KR 5 entre CL 72A y CL 74. Vista al Sur.</p>

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el análisis realizado para el sector de la KR 5 entre CL 72A y CL 74 con Código de Identificación Vial – CIV 2001629, se consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que cuenta con el diseño de



señalización vial³ donde se incorpora 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.

Ahora bien, frente a lo solicitado específicamente en cuanto a “realizar una visita técnica de verificación en el lugar y evaluar e implementar la instalación de bolardos plásticos u otros elementos físicos que impidan el estacionamiento indebido”, desde la Subdirección de Señalización se precisa que la adopción de este tipo de medidas está condicionada por la configuración y destinación funcional del área. En ese sentido, y en concordancia con lo señalado por la Subdirección de Infraestructura, se requiere contar previamente con el pronunciamiento técnico de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP), que permita definir la destinación del espacio y, a partir de ello, establecer la pertinencia de implementar elementos de control o señalización complementaria.

Una vez se cuente con dicho concepto, esta Subdirección evaluará las acciones a que haya lugar dentro del ámbito de sus competencias.

³ Diseño de señalización identificado para el sector como EX_02_180_1881_12





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301695861

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Por lo demás, la SDM, 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 02-03-2026 02:16 PM

Cc Dadep -- Carrera 30 # 25-90 Piso 15 CP: Dadepbogota@dadep.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc N/a Sdp Secretar?a Distrital De Planeacion-- Kra 30 # 25 - 90 CP: Radicacionplaneacionbogota@sdp.gov.co-111311(BOGOTA-D.C.)
cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Andrea Gutiérrez Velandia - Subdirectora de Señalización
Revisó: Judy Alexandra Uribe Malavera- Subdirección de Señalización
Elaboró: Yessica Daniela Manzano Picon - Subdirección de Señalización
Aprobó: Diana Carolina Durán Forero -Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Andrés Felipe Ospina Romero – Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Elaboró: Camila Alejandra Calvo Moncada-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte

12

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co