



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301775031

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 05 de 2026

Señor(a)

Anónimo

Publicar en Cartelera
Bogota - D.C.

REF: Respuesta a los SDQS No.1095242026 y 1095012026

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad,

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

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
202632301775031

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

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 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 **KR 21 No.33A - 58** barrio **Teusaquillo** en la localidad de **Teusaquillo** 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:

2

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.



Fuente: QLIK (Dispositivos de apoyo en vía).
Periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025¹

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.

Finalmente, con relación a la solicitud “(...) evaluar la instalación de bolardos u otros elementos físicos que impidan la ocupación indebida (...)”, es importante precisar

¹ 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.

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



que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT²) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP³). 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=119582&dt=S>

³ <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






- 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.
- 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 bolaro).
- 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.

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 KR 21 No.33A - 58, presenta los siguientes atributos.

Información SIGIDU tramo de la KR 21 No.33A - 58

PK ID	66342	
Código de Identificación Vial	13002390	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Local	
Localidad	Teusaquillo	
Ancho	3,93 m	
Tipo de material	Concreto	
UPL	Teusaquillo (UPL32)	

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

6



Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Desde el punto de vista normativo, es viable incorporar elementos de control físico como los bolardos para complementar la función de los andenes. Estos dispositivos son herramientas efectivas para restringir el ingreso y la circulación de automóviles y motorizados no livianos en dichos espacios, contribuyendo así a la seguridad y prioridad del peatón. Sin embargo, para cumplir con la normativa de accesibilidad, los bolardos deberían mantener una distancia mínima de 1.20 metros entre sí. Esta separación mínima no garantiza el efecto de restricción deseado, ya que permitiría la circulación de ciertos tipos de vehículos como las motocicletas. **En este sentido, para este caso en particular no se considera viable la implementación de estos dispositivos ya que además de no asegurar el efecto restrictivo deseado, podría generar interferencias y afectaciones negativas a la accesibilidad universal, contraviniendo el principio de garantizar un tránsito seguro y sin obstáculos para todos los usuarios.**

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), según el tipo de vía y los requerimientos de adecuaciones de infraestructura. Para este caso particular y por tratarse de una vía que hace parte de la malla vial local de la ciudad, es competencia de la Alcaldía Local y 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 citadas entidades.

7

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





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632301775031

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Se precisa además que la Secretaría Distrital de Movilidad realiza la implementación de dispositivos tipo bolardo, en el marco de los proyectos estratégicos que viabiliza, prioriza y ejecuta esta Entidad, por lo que los requerimientos en torno a este tipo de elementos, que no se encuentren enmarcados en dichos proyectos, o que en caso de coincidir con la zona del proyecto, este no los tenga contemplados, deberán ser atendidos y gestionados por la entidad que de acuerdo con el mencionado artículo 156 (Cualificación del Sistema Vial), tiene la competencia de intervención de la infraestructura.

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 05-03-2026 03:34 PM

Cc Alcaldía Local De Teusaquillo -- Transversal 18 Bis 38 41 CP: Cdi.teusaquillo@gobiernobogota.gov.co
Alcalde.teusaquillo@gobiernobogota.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial - Uaermv -- Av. Calle 26 No. 57-41, Torre 8,
Pisos 7 Y 8 CP: Atencionalciudadano@umv.gov.co-111321(BOGOTA-D.C.)
cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincon - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Elaboró: Erika Viviana Garzon Zamora -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte

8

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