



SECRETARÍA DE  
**MOVILIDAD**



SCTT  
**202632302941821**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 24 de 2026

**Señor(a)**

**ANÓNIMO**

Publicar en cartelera

Bogotá - D.C.

**REF: RESPUESTA SDQS - 1517932026**

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 proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un

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.



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 **CR 95 A 62 B – 11 / 39 SUR, Barrio las Margaritas, Localidad Bosa** 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 año 2025 y el 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conductas de desacato a las normas de tránsito:

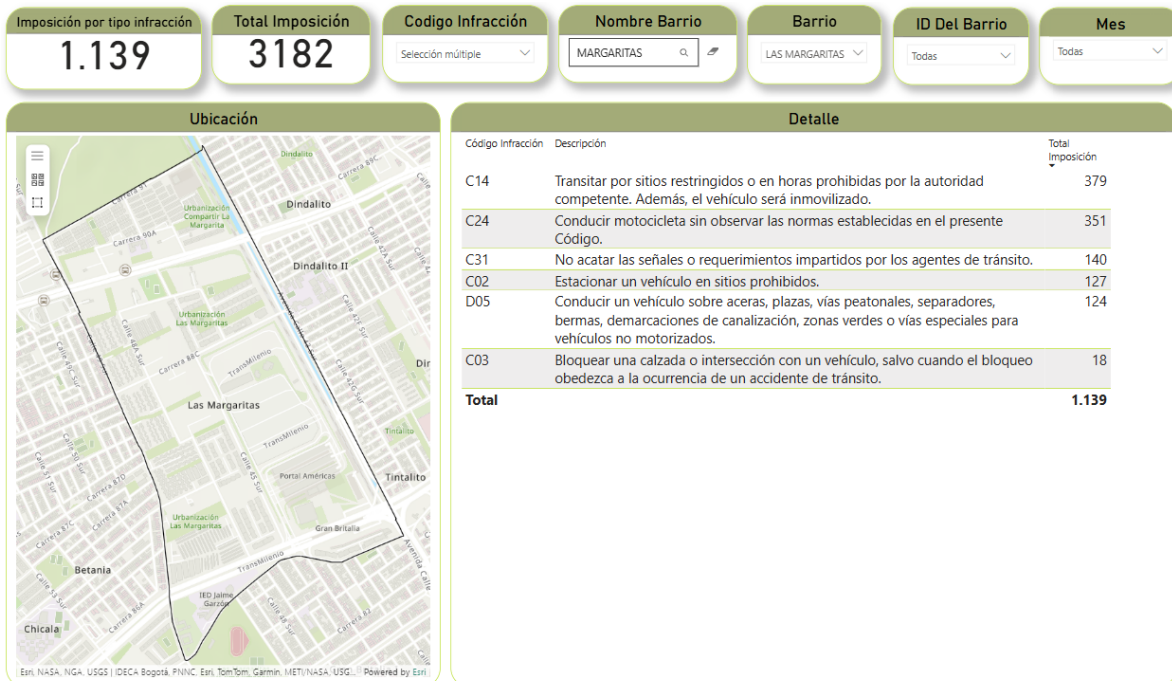
*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

2





## Imposición Comparendos de orden Nacional



Fuente: Base de datos Qlik corte 28 Febrero 2026

*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 requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.



Con el fin de atender al requerimiento presentado con respecto a la instalación de Bolardos sobre la calle peatonal, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP), brinda respuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP). 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

4

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



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 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.

Ahora bien, de acuerdo con los datos de la solicitud, se ha realizado la consulta en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) del tramo correspondiente a la carrera 95A entre calles 62 sur y 62B sur con el fin de establecer el tipo de clasificación del perfil vial y las posibles intervenciones programadas en los elementos de la zona, dónde se identificaron los siguientes atributos:

Información SIGIDU Carrera 95A

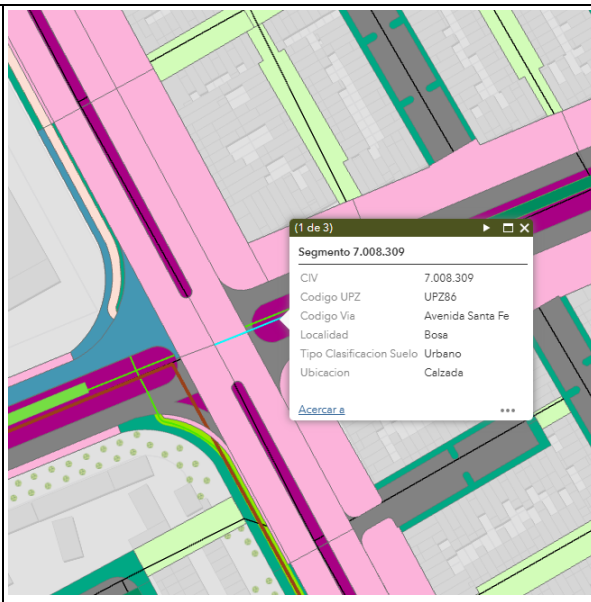
CIV	7.008.309	
Codigo UPZ	UPZ86	
Codigo Via	Avenida Santa Fe	
Localidad	Bosa	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	

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

6

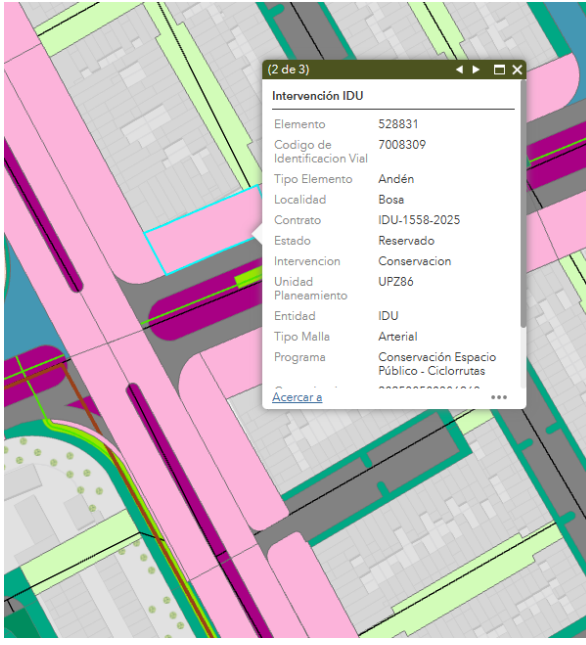




Ubicación	Calzada	
-----------	---------	---

Elemento	528831
Código de Identificación Vial	7008309
Tipo Elemento	Andén
Localidad	Bosa
Contrato	IDU-1558-2025
Estado	Reservado
Intervención	Conservación
Unidad Planeamiento	UPZ 86
Entidad	IDU
Tipo Malla	Arterial
Programa	Conservación Espacio Público - Ciclorrutas
Comunicación	202538500386963



Fecha Reporte	diciembre 26, 2025	
Observación	Reporte DTCl	

Fuente: SIGIDU consulta realizada 18/03/2026

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), 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 arterial de la ciudad, es competencia del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) el cual mediante el contrato IDU-1558-2025 ha realizado la reserva de los andenes de la zona para actividades de conservación.



Por otro lado al realizar la revisión de la zona se puede evidenciar que el área del requerimiento es espacio público de zona verde por lo cual se realizó la consulta en el Visor de la Defensoría del Espacio Público, con respecto a los parques contiguos a los andenes de los segmentos en cuestión, donde se encontró la siguiente información:

**información Visor del espacio público andén Carrera 95A**

RUPI	3516-48	
NOMBRE_URB	SANTIAGO DE LAS ATALAYAS ETAPA II URBANIZACION	
USO_NIVEL_	ZONAS VIALES	
USO_NIVEL1	AREA DE CONTROL AMBIENTAL O AISLAMIENTO	
CATEGORIA	PATRIMONIO	

**Fuente: Visor Geográfico del Espacio Público consulta realizada 18/03/2026**

De la consultas anteriores, se evidencia que el espacio público peatonal objeto del requerimiento, hace parte de infraestructura peatonal de la zona (Andén y zona verde), no obstante durante la revisión se identificaron varios accesos vehiculares en viviendas los cuales de acuerdo a la normativa mencionada anteriormente no



deben ser obstaculizados por esta medida. Sin embargo, el tránsito vehicular constante sobre esta infraestructura genera deterioro de la zona verde y facilita el parqueo indebido de vehículos en este espacio público.

REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA VISITA DE CAMPO





Foto 3. Revisión de la zona Google Maps



Foto 4. Accesos Vehiculares



Foto 5. Entrada carrera 95A por calle 63



Foto 6. Entrada Carrera 95A por la calle 62A

Ahora bien después de revisar el alcance de la solicitud y a pesar de la problemática que se ve en el registro Fotográfico, restringir del todo la circulación vehicular con

11

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



Bolardos puede impedir también el acceso a los garajes de las casas del segmento, por lo cual la instalación de bolardos no sería funcional ni efectiva. Por lo que, en este caso, en lugar de que la medida sea efectiva, podría configurarse en una limitante para la circulación de los vehículos que entran a las casas de la zona.

Por lo anterior, bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público y al Instituto de Desarrollo Urbano, 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 y coordinen la solicitud en el marco de sus competencias, considerando adicionalmente realizar una revisión general de las posibles alternativas a realizar con el fin de dar solución a la problemática sin causar afectaciones a los habitantes de la zona.

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 conocedores 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.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT  
202632302941821

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

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,

**Martha Liliana Sánchez Aparicio**

Subdirectora de Control de Tránsito y Transporte (e)

Firma mecánica generada en 24-03-2026 08:02 AM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Revisó: John Jairo Suarez González-Subdirección De Señalización  
Revisó: Andrés Felipe Ospina Romero – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Elaboró: Luisa Fernanda Buitrago Parra -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte  
Aprobó: Diana Carolina Durán Forero - Subdirección de Bicicleta y Peatón  
Elaboró: Francy Cruz Castro – Subdirección de Bicicleta y Peatón

13

*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.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*