



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632302941881

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 - 1556262026

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

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.



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 **Cai Tunal / Hospital Tunal / Parque Tunal, Localidad Tunjuelito** 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:

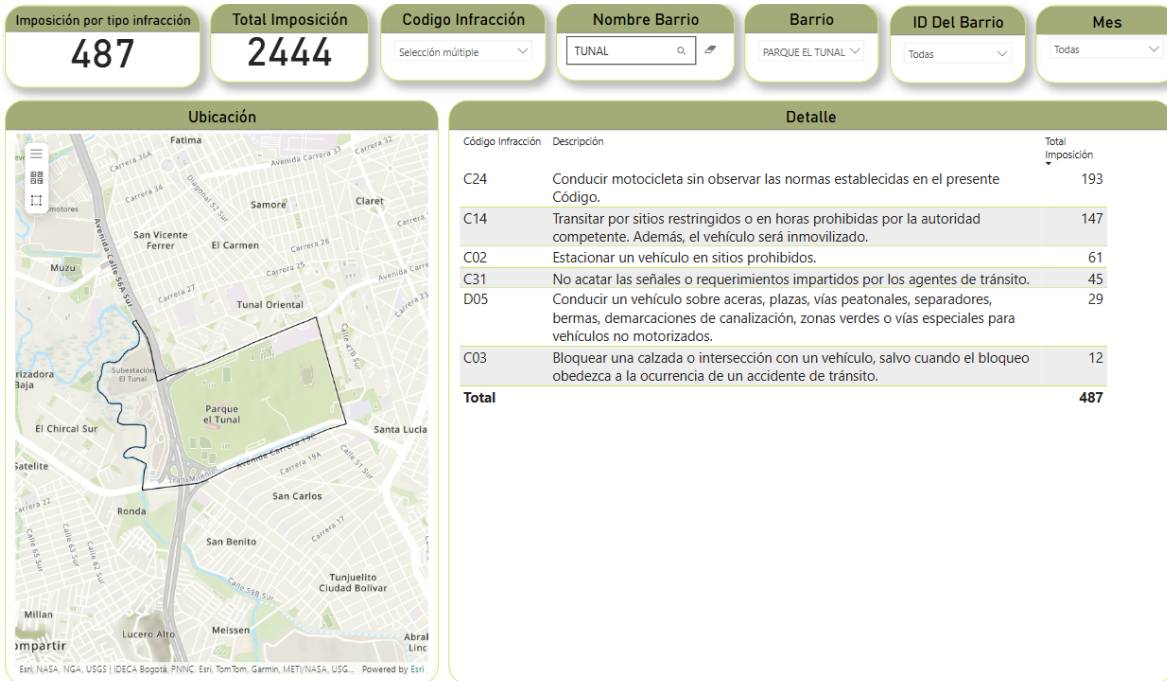
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

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.



La Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) brindan respuesta frente a la instalación de bolardos en los siguientes términos:

Se presentan las definiciones y usos de los elementos para mejorar la seguridad vial y accesibilidad peatonal, de acuerdo con la clasificación del Manual de Espacio Público (MEP):

Elementos de las herramientas de seguridad

Los elementos de seguridad buscan proveer condiciones básicas de seguridad vial para el uso del espacio público, mejorar la percepción de seguridad ciudadana, fomentar el uso continuo, la circulación y la permanencia de las personas en entornos que permitan un control visual y social.

Dentro de estas herramientas de seguridad se encuentran los elementos de delimitación y demarcación: Este grupo de herramientas define los elementos que se deben considerar para segregar actividades, su uso y la circulación de diferentes personas usuarias del espacio público para la movilidad, de tal manera que se mejoren las condiciones físicas para el desplazamiento de modo seguro, dentro de los cuales se encuentran:

- Barreras de protección
- Materas
- Segregación con elemento arquitectónico
- Mallas para canalización peatonal

Herramientas de accesibilidad

De igual manera, en el MEP, se describen dentro de la caja de herramientas elementos que propenden por la seguridad vial peatonal y que brindan mejores condiciones de accesibilidad al medio físico, los cuales han sido implementados como estrategias peatonales desde la SDM, dentro de los cuales se encuentran:

- Bolardos
- Barandas

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

4



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.

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 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 la urbanización El Tunal de la localidad de Tunjuelito, presenta las siguientes características:

Figura XX. Mapa general de la Urbanización El Tunal

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

7





Código de Identificación Vial	6001220	
PK_ID_	323610	
Tipo de elemento	Andén	
Malla vial	Arterial	
Localidad	Tunjuelito	
Tipo material	Concreto	
Ancho	4,47	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Información SIGIDU tramo de la **Calle 48 b sur**

Código de Identificación Vial	6001254	
PK_ID_	702745	
Tipo de elemento	Andén	
Malla vial	Arterial	
Localidad	Tunjuelito	
Tipo material	Mixto	
Ancho	4,32	
Reserva	EAAB	
Intervención	Adecuación de redes	
Fecha de reporte	Mayo 2023	

Andén: 702745	
CIV	6001254
PK_ID_Andén	702745
Localidad	Tunjuelito
Ancho Andén	4,32
Area Andén	848,68
Longitud Andén	196,52
Tipo Material	Mixto

PK_Elemento	702745
Código de Identificación Vial	6001254
Tipo Elemento	Andén
Localidad	Tunjuelito
Contrato	Sin Datos
Estado	Reservado
Intervención	Adecuación de Redes
Unidad Planeamiento	UPZ42
Entidad	EAB
Tipo Malla	Arterial
Programa	Renovación de redes de acueducto
Comunicación	20235260681512
Fecha Reporte	Mayo 2, 2023
Observación	Reporte EAAB


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 tramo de la **Calle 48 b sur**

Código de Identificación Vial	6001278	 <p>Otros Entidades</p> <table border="1"> <tr><td>PK_Elemento</td><td>702748</td></tr> <tr><td>Código de Identificación Vial</td><td>6001278</td></tr> <tr><td>Tipo Elemento</td><td>Andén</td></tr> <tr><td>Localidad</td><td>Tunjuelito</td></tr> <tr><td>Contrato</td><td>Sin Dato</td></tr> <tr><td>Estado</td><td>Reservado</td></tr> <tr><td>Intervención</td><td>Adecuación de Redes</td></tr> <tr><td>Unidad Planeamiento</td><td>UPZ42</td></tr> <tr><td>Entidad</td><td>EAB</td></tr> <tr><td>Tipo Malla</td><td>Arterial</td></tr> <tr><td>Programa</td><td>Renovación de redes de acueducto</td></tr> <tr><td>Comunicación</td><td>20235260681512</td></tr> <tr><td>Fecha Reporte</td><td>Mayo 2, 2023</td></tr> <tr><td>Observación</td><td>Reporte EAAB</td></tr> </table>	PK_Elemento	702748	Código de Identificación Vial	6001278	Tipo Elemento	Andén	Localidad	Tunjuelito	Contrato	Sin Dato	Estado	Reservado	Intervención	Adecuación de Redes	Unidad Planeamiento	UPZ42	Entidad	EAB	Tipo Malla	Arterial	Programa	Renovación de redes de acueducto	Comunicación	20235260681512	Fecha Reporte	Mayo 2, 2023	Observación	Reporte EAAB
PK_Elemento	702748																													
Código de Identificación Vial	6001278																													
Tipo Elemento	Andén																													
Localidad	Tunjuelito																													
Contrato	Sin Dato																													
Estado	Reservado																													
Intervención	Adecuación de Redes																													
Unidad Planeamiento	UPZ42																													
Entidad	EAB																													
Tipo Malla	Arterial																													
Programa	Renovación de redes de acueducto																													
Comunicación	20235260681512																													
Fecha Reporte	Mayo 2, 2023																													
Observación	Reporte EAAB																													
PK_ID_	702748																													
Tipo de elemento	Andén																													
Malla vial	Arterial																													
Localidad	Tunjuelito																													
Tipo material	Concreto																													
Ancho	5,77																													
Reserva	EAAB																													
Intervención	Adecuación de redes																													
Fecha de reporte	Mayo 2023																													

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Información SIGIDU tramo de la **Calle 48 b sur**



Código de Identificación Vial	6001284	 <p>Andén: 702750</p> <p>CIV 6001284 PK_ID_Andén 702750 Localidad Tunjuelito Ancho Andén 4,70 Area Andén 389,04 Longitud Andén 82,70 Tipo Material Loseta de concreto</p>
PK_ID_	702750	
Tipo de elemento	Andén	
Malla vial	Arterial	
Localidad	Tunjuelito	
Tipo material	Loseta de concreto	
Ancho	4,70	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Adicionalmente, la SDM realizó revisión de los accesos a los espacios peatonales

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Foto 1.



Foto 2.



Foto 3.



Foto 4.



Con respecto a la implementación de bolardos, y teniendo en cuenta la información de la observación realizada de la urbanización, en el cual se destaca que el lugar objeto de solicitud es un espacio público destinado al tránsito peatonal, a partir del MEP se tiene la siguiente condición:

- La calle peatonal se conforma cuando el espacio es de uso exclusivo peatonal, excluyendo a los otros modos.
- Son calles a nivel de la circulación peatonal donde se pueden configurar espacios de permanencia para complementar los recorridos peatonales, sin necesidad de incluir elementos de segregación entre ellos.
- Pueden estar demarcadas con pintura en su superficie horizontal sin estar restringida a lo determinado por el “Manual de Señalización Vial” vigente o la norma que lo sustituya, dado que es un espacio donde no hay conflicto o riesgos de siniestros con otras personas usuarias.



De acuerdo con esta clasificación de calle, las herramientas de diseño del MEP bajo el criterio de accesibilidad, buscan favorecer el acceso al espacio público de manera autónoma, a través de tres funciones básicas: desplazamiento, transporte y pacificación de calles. Es así como los bolardos, la señalética y los sistemas de información, apoyan la función de desplazamiento, y hacen parte de las herramientas que propenden por generar recorridos autónomos y cómodos, que aporten a la circulación peatonal, y a los recorridos de las personas usuarias de la micromovilidad para que sean intuitivos, accesibles, seguros y directos.

Por otro lado, 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 y estacionamiento de ciertos tipos de vehículos.

En este sentido, y teniendo en cuenta que el estacionamiento sobre las calles peatonales es en su mayoría por parte de motocicletas y vehículos livianos, la implementación de dispositivos tipo bolardo 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.

Por tanto y teniendo en cuenta los lineamientos mencionados no se considera procedente la instalación de Bolardos sobre estos espacios peatonales ya que representaría una reducción del área de circulación peatonal, afectando la circulación libre, cómoda y segura para los peatones y las personas con movilidad reducida, adicionalmente su instalación no sería funcional o no tendría efecto alguno en la restricción de motocicletas sobre las zonas peatonales del sector.

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 concedores

14

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



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.

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 08:03 AM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
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 Duran Forero - Subdirección de Bicicleta y Peatón.
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan – Subdirección de Bicicleta y Peatón.