



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632302972141

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

Bogotá D.C., marzo 25 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Publicar en Cartelera
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 1517812026

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

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.



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.

Al mismo tiempo, 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 relacionados con la recuperación del espacio público de manera periódica en el sector de la **KR 96 BIS CON CL 130 C** en la UPL **RINCON DE SUBA** de la localidad de **SUBA**, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

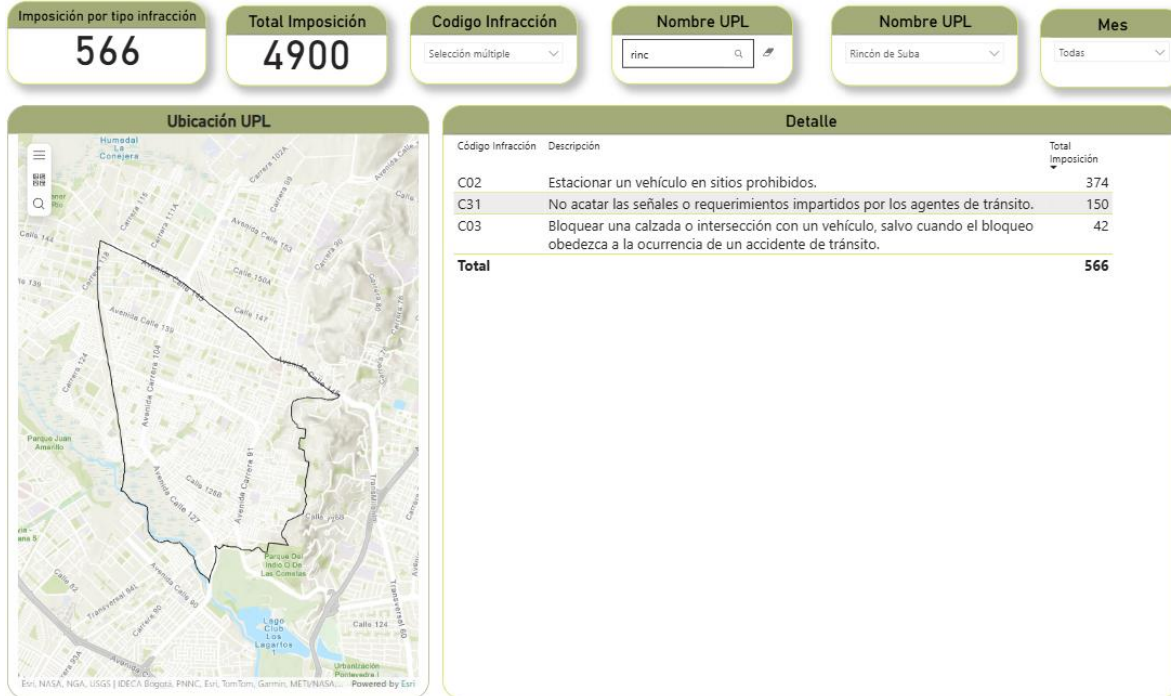
A continuación, se presentan los resultados de los operativos realizados durante el 2025 y el 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:

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

2



Imagen 1. Imposición órdenes de comparendo UPL Rincón de Suba



Fuente: Base de datos Qlik corte 28 de 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.

Sin embargo, en lo concerniente al estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos (segmento con restricción - zona verde – andén) en la **KR 96 BIS CON CL 130 C** aunando esfuerzos con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT, se informa que la solicitud será vinculada a las actividades de control operativas mediante **OP-283926** y su ejecución estará sujeta a la disponibilidad de recursos humanos y





técnicos, buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito.

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a www.movilidadbogota.gov.co por Atención al Ciudadano, sección Consulta en Línea, luego en el aplicativo de “Consulta Operativos de Tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo link es:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/resultados-operativos-de-transito>

Así las cosas, con relación a la ubicación de instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en la zona del requerimiento 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.

Ahora bien, 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 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 bolarado).
- 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.

Así las cosas, conforme con las indicaciones de la petición, en consulta realizada en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo


6

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



Urbano (IDU), se pudo identificar que el tramo de la Carrera 96 Bis #130 c, presenta los siguientes atributos.

Información SIGIDU tramo de la Carrera 96 Bis #130 c

PK ID	20.012.048	 <p>Paso Peatonal</p> <p>Código de Identificación Vial 11.007.254 PK_ID_Paso Peatonal 20.012.048 Localidad Suba Tipo material Adoquín arcilla</p>
Código de Identificación Vial	11.007.254	
Tipo Elemento	Paso peatonal	
Tipo de malla	Vía peatonal	
Localidad	Suba	
Tipo de material	Adoquín arcilla	

Fuente: elaboración a partir de información de SIGIDU


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

7






Información SIGIDU tramo de la Carrera 96 Bis #130 c

PK ID	92075116	
Código de Identificación Vial	11007254	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Local	
Localidad	Suba	
Tipo de material	Concreto	<p>Andén: 92075116</p> <p>CIV 11007254</p> <p>PK_ID_Andén 92075116</p> <p>Localidad Suba</p> <p>Ancho Andén 2,00</p> <p>Area Andén 86,03</p> <p>Longitud Andén 42,98</p> <p>Tipo Material Concreto</p>

Fuente: elaboración a partir de información de SIGIDU



Información SIGIDU tramo de la Carrera 96 Bis #130 c

PK ID	92075112	
Código de Identificación Vial	11007254	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Local	
Localidad	Suba	
Tipo de material	Concreto	

Andén: 92075112

CIV	11007254
PK_ID_Andén	92075112
Localidad	Suba
Ancho Andén	2,01
Area Andén	87,67
Longitud Andén	43,66
Tipo Material	Concreto

Fuente: elaboración a partir de información de SIGIDU

Respecto a la implementación de bolardos, y teniendo en cuenta la información dispuesta por el SIGIDU, 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

9

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



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.

Así las cosas, se observa que la calle cuenta con varios accesos vehiculares a predios, sin embargo así las cosas la instalación de bolardos no puede impedir de forma permanente el acceso vehicular a un predio que tenga accesos. En este sentido para la Ssecretaría de Mmovilidad la instalación de bolardos es técnicamente inviable para este tramo específico, dado que compromete la accesibilidad a los predios y la seguridad operativa de la vía.

- Se identifica que el 30% de los inmuebles colindantes cuentan con licencias de garaje vigentes y accesos vehiculares activos.
- La normativa local protege el derecho de acceso a la propiedad privada, el cual se vería vulnerado por la instalación de elementos fijos que impidan la maniobra de ingreso/salida.
- La ubicación de bolardos fijos en áreas de giro o acceso a garajes incrementa el riesgo de colisiones menores y daños al mobiliario urbano por maniobras forzadas de los residentes.

Cualquier intervención en el perfil vial debe garantizar la armonía entre el uso del espacio público y los derechos de servidumbre de los predios colindantes. Impedir el acceso vehicular a un garaje legalmente constituido mediante mobiliario fijo constituye una restricción indebida que podría derivar en reclamaciones administrativas por limitación al ejercicio de la propiedad.

10

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



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 local de la ciudad, es competencia de la Alcaldía Local de Suba, y en ese sentido, si el segmento vial requiere intervención estará a cargo de la citada entidad.

Se precisa además que la Secretaría Distrital de Movilidad realiza la implementación de dispositivos tipo bolardo, únicamente 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.





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632302972141

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 Transito y Transporte (e)

Firma mecánica generada en 25-03-2026 08:35 AM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Transito y Transporte
Aprobó: Diana Carolina Duran Forero – Subdirección de Bicicleta y Peatón
Revisó: Andrés Felipe Ospina Romero – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan – Subdirección de Bicicleta y Peatón
Elaboró: Nathalia Ramirez Rodriguez -Subdirección De Control De Transito 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