



Bogotá D.C., abril 27 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo
No Registra

Email: anonimo@anonimo.com
Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202661201255542

Cordial saludo,

En atención al comunicado de la referencia mediante el cual se solicita: “(...) *“Queja por ocupación indebida e intervención del espacio público presentó queja por ocupación indebida del espacio público en la dirección Calle 38b sur # 72m-34, localidad de Kennedy, Bogotá. En el lugar fueron instalados bolardos metálicos anclados con concreto sobre el andén, generando intervención física del espacio peatonal sin señalización visible ni evidencia de autorización distrital. estas estructuras afectan el libre tránsito peatonal y representan riesgo especialmente en horas nocturnas solicito visita de inspección, verificación de permisos y, de no existir autorización se ordene el retiro correspondiente y la restitución del espacio público”* (...), la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) brinda respuesta en los siguientes términos:

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 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

¹ <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582&dt=S>

² <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



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 bolardo 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 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

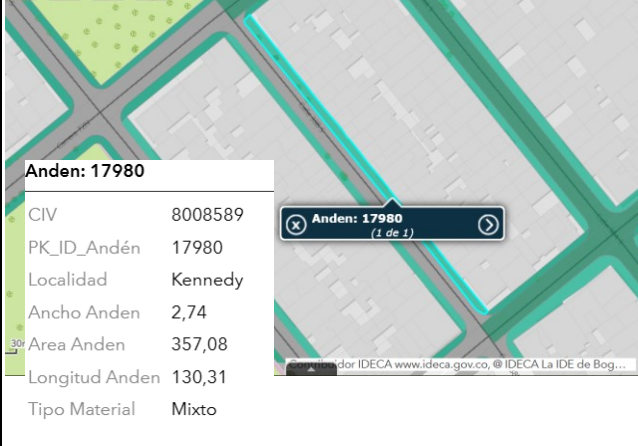
3

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



(IDU), se pudo identificar que el tramo de la Calle 38b sur 72M - 34, presenta los siguientes atributos.

Tabla 1. Información SIGIDU tramo de la Calle 38b sur 72M - 34

PK ID	17980	
Código de Identificación Vial	8008589	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Local	
Material	Mixto	
Ancho	2,74	
Localidad	Kennedy	
UPL	Kennedy (UPL18)	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Figura 1. Registro fotográfico



Foto 1. Calle 38b sur 72M - 34

Foto 2. Calle 38b sur 72M - 34

Fuente: google maps.



Tras el análisis técnico realizado, se ha encontrado elementos que no corresponden a bolardos establecidos por la normatividad vigente ni del Manual del Espacio Público, los cuales deben ser retirados del espacio público.

Desde el punto de vista normativo, es viable incorporar elementos de control físico como los bolardos para complementar la función de las calles peatonales. 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, se analizaron los elementos instalados en el lugar de la petición y estos no cumplen con los criterios normativos establecidos, por tal motivo, estos elementos deben ser retirados.

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 los Fondos de Desarrollo Local (FDL) 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.

Es oportuno precisar que, al tratarse de una vía local, es necesario que la Alcaldía Local, efectúe la evaluación del estado de los dispositivos instalados, de la funcionalidad y el estado de la infraestructura vial, a fin de que se restituya y se intervenga el espacio público, tomando como base los lineamientos y la normativa expuesta en el presente documento. Lo anterior, con el objeto de que esa Entidad brinde respuesta a su solicitud y las pretensiones manifestadas.

Bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición a la Alcaldía Local de Kennedy, 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

5

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



competencias frente a la restitución del espacio público,, considerando adicionalmente realizar una revisión general del tramo vial de la Calle 38b sur 72M - 34, evaluando posibles necesidades adicionales en términos de mejora o adecuación de la infraestructura existente.

Con lo anterior, se espera haber atendido el requerimiento, y ante cualquier información o aclaración adicional queda a su disposición.

Cordialmente,



Yeandri Natalia Moreno Lopez

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón (e)

Firma mecánica generada en 27-04-2026 10:28 AM

Cc Agencia Nacional De Seguridad Vial -- Avenida La Esperanza Calle 24 No.60-50 CP:
Correspondenciaansv@ansv.gov.co-(Bogota-D.C.)

Elaboró: Lina Fernanda Quenguan-Subdirección De La Bicicleta Y El Peatón