



Bogotá D.C., abril 15 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Publicar en Cartelera

Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL SDQS 2121142026

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 del desarrollo de actividades de regulación y control, ejecutadas 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

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

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



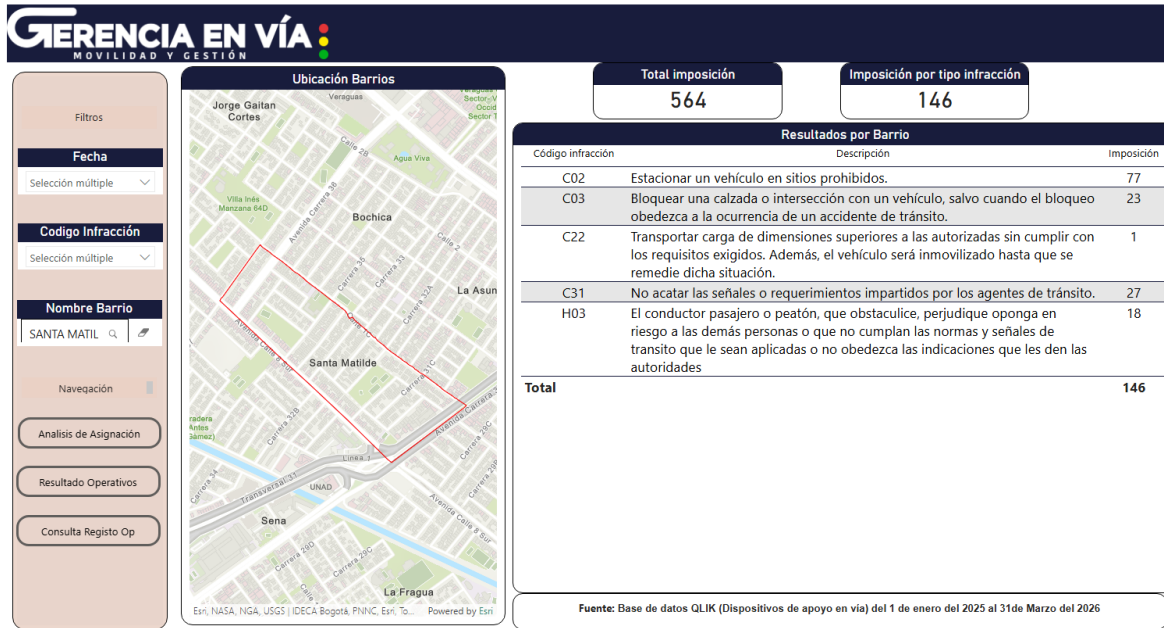
proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta 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 actividades de regulación y control implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad obedecen a un proceso de planeación técnica que integra tanto las solicitudes ciudadanas como el análisis de información operativa, orientado a la identificación de patrones de comportamiento asociados al incumplimiento de las normas de tránsito y transporte. En este contexto, las intervenciones se estructuran bajo enfoques operativos específicos, los cuales determinan el tipo de actividad de control a desplegar, de acuerdo con la naturaleza de la problemática identificada, permitiendo una actuación focalizada, proporcional y alineada con los objetivos institucionales de seguridad y gestión eficiente de la movilidad.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Seccional de Tránsito y Transporte SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes actividades de regulación y control, de manera periódica en la **CL 8 SUR KR 35 - KR 40 Barrio SANTA MATILDE** Localidad de **PUENTE ARANDA** 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 los años 2025 y 2026, dentro de los cuales se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:





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 y ejecución de las actividades de regulación y control, es pertinente precisar que estas se continuarán desarrollando de manera permanente en la malla vial de la ciudad, conforme a la identificación y atención de las problemáticas de movilidad que requieran intervención. En este sentido, la definición de los puntos priorizados responde a un proceso dinámico de planeación operativa, basado en criterios técnicos y en el análisis continuo de las condiciones de tránsito, por lo que su localización y despliegue pueden variar en función del tiempo, los horarios, la demanda del servicio y las necesidades específicas del territorio, garantizando una asignación eficiente y estratégica de los recursos disponibles.



De acuerdo con su solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad se permite indicar que, para la instalación de Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST) para la detección de presuntas infracciones de tránsito se deben seguir los lineamientos establecidos en la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 20203040011245 del 20 de agosto de 2020.

Por lo anterior, para contar con la aprobación de un punto de detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito, desde la SDM se debe dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 5 de la Resolución 20203040011245, el cual establece lo siguiente:

“Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:

a) Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.

b) Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.

c) Infracciones: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.

(...)”

Según lo mencionado anteriormente, la SDM realiza el análisis técnico para la ubicación de las cámaras basado en el criterio de siniestralidad; esto teniendo en



cuenta que el principal objetivo para la detección de presuntas infracciones de tránsito es la prevención de ocurrencia de siniestros de tránsito con víctimas.

En esa línea, Bogotá cuenta con la política distrital de seguridad vial que fue adoptada a través del Decreto 494 de 26 de octubre de 2023, que establece la hoja de ruta en materia de seguridad vial para el decenio comprendido entre los años 2023-2032. El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (PDSV 2023-2032) se alinea con las mejores prácticas internacionales contenidas en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031, integrando acciones, metas y programas orientados a prevenir muertes y los heridos graves en siniestros de tránsito.

El PDSV 2023-2032 apuesta por la adopción y puesta en práctica del enfoque de Sistema Seguro dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística, y dar mayor prioridad en la materia dentro del Sistema de movilidad de la ciudad. De acuerdo con lo anterior, el objetivo de instalación de estos dispositivos en vía, se enmarca en el PDSV 2023-2032, puesto que integra acciones y programas orientados al fortalecimiento de acciones de control y disuasión de conductas que ponen en riesgo la vida del conjunto de usuarios viales, teniendo un rol importante las cámaras de fotodetección.

Por lo expresado anteriormente, desde la SDM se adelantará la revisión correspondiente en el punto (Calle 8 sur entre Carrera 35 y 40) mencionado en su petición con el fin de verificar si cumple con los requisitos del criterio de siniestralidad, y si llega a cumplir se verificará la priorización del trámite del mismo frente a los otros puntos que ya se encuentran definidos por el área de Seguridad Vial en materia de Siniestralidad, para posteriormente adelantar el trámite correspondiente ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial y así obtener la autorización de la instalación de SAST para la detección de presuntas infracciones al tránsito, teniendo en cuenta que, desde la SDM no se puede asegurar que se implementará un SAST hasta que no se haga el trámite con la ANSV, ya que esta



es la Entidad competente para otorgar la autorización para la instalación e implementación del SAST.

En cuanto a la instalación de bolardos, 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 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.

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

6



- 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.

7

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



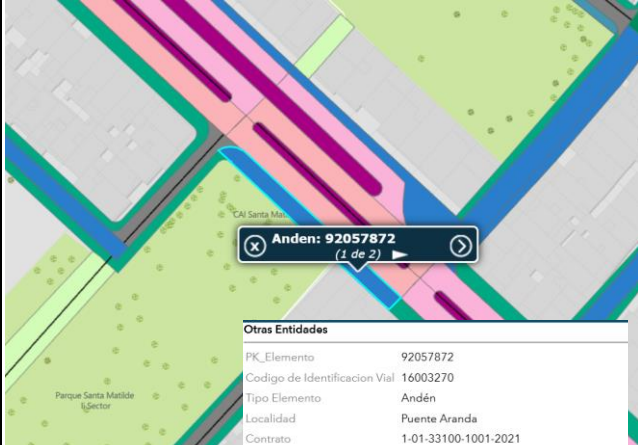
- Para los accesos vehiculares a predios que atraviesan una franja de circulación peatonal, es necesario instalar bolardos entre el sardinel del acceso y la franja peatonal; estos bolardos deben colocarse a una interdistancia efectiva no menor a 1.20 m y no mayor a 1.50 m.
- Cuando los bolardos se ubiquen 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 Calle 8 sur entre carreras 35 y 40, presenta los siguientes atributos:

Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 35 y 35B

Anden: 92057872	
CIV	16003270
PK_ID_Andén	92057872
Localidad	Puente Aranda
Ancho Anden	5,44
Area Anden	399,48
Longitud Anden	73,41
Tipo Material	Mixto

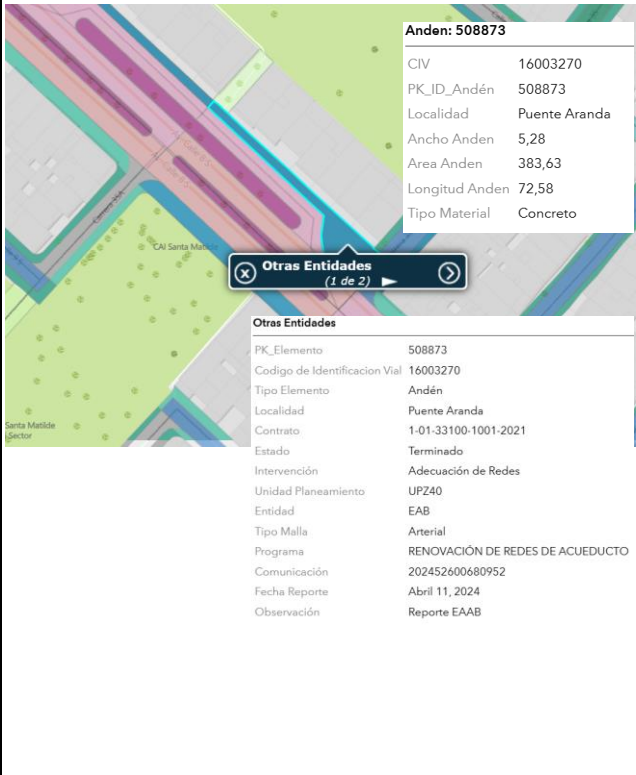


PK ID	92057872	
Código de Identificación Vial	16003270	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Ancho	5,44	
Tipo de material	Mixto	
Localidad	Puente Aranda	
Contrato	1-01-33100-1001-2021	
Estado	Terminado	
Intervención	Adecuación de redes	
Estado	Terminado	
Fecha	Abril 2024 EAAB	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU



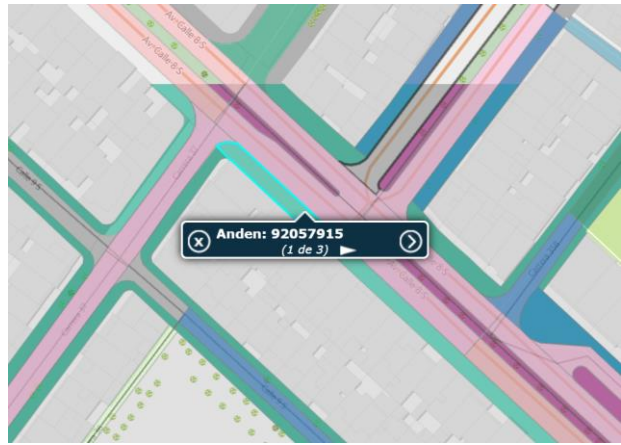
Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 35 y 35B

PK ID	508873	
Código de Identificación Vial	16003270	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	5,28	
Tipo de material	Concreto	
Contrato	1-01-33100-1001-2021	
Estado	Terminado	
Intervención	Adecuación de redes	
Estado	Terminado	
Fecha	Abril 2024 EAAB	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU



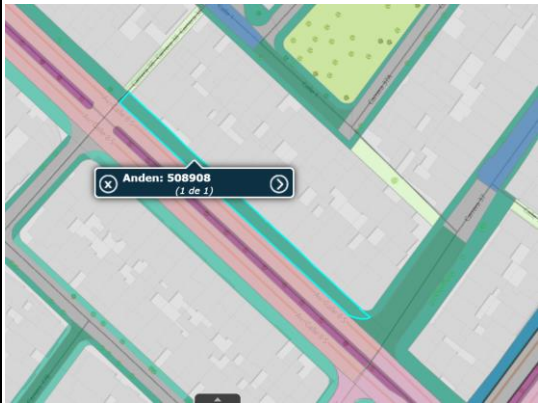
Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 35B y 36

PK ID	92057915	
Código de Identificación Vial	16003093	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	5,16	
Tipo de material	Adoquín concreto	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

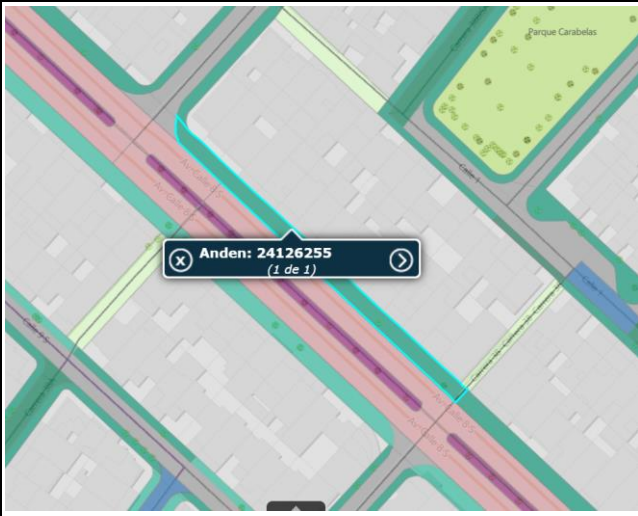


Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 36 y 37

PK ID	508908	
Código de Identificación Vial	16003058	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	5,14	
Tipo de material	Concreto	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

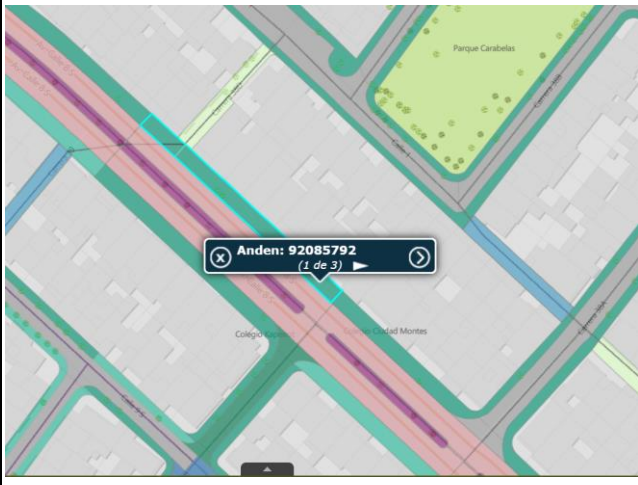
Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 37 y 38A

PK ID	24126255	
Código de Identificación Vial	16004989	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	4,96	
Tipo de material	Concreto	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

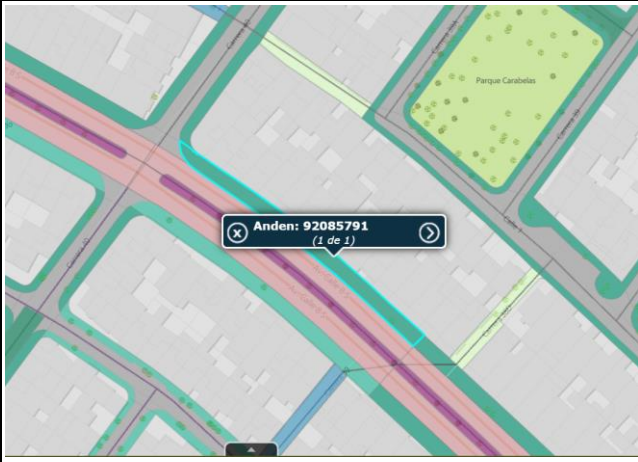


Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 38A y 38D

PK ID	92085792	
Código de Identificación Vial	16005084	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	5,41	
Tipo de material	Concreto	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

Información SIGIDU tramo de la Calle 8 sur entre carreras 38D y 40

PK ID	92085791	
Código de Identificación Vial	16005083	
Tipo Elemento	Andén	
Tipo de malla	Arterial	
Localidad	Puente Aranda	
Ancho	5,19	
Tipo de material	Concreto	

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 y 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. Adicionalmente, se aclara que, 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 para limitar la circulación de ciertos tipos de vehículos (tipo motocicletas).

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), 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. 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.



Así, se analizaron las condiciones particulares del lugar y los criterios de diseño urbano y en este caso específico, la infraestructura peatonal del segmento, cuenta con el ancho suficiente para la instalación adecuada de bolardos, dejando una franja de circulación peatonal, garantizando la circulación libre, cómoda y segura de los peatones, especialmente de las personas con movilidad reducida. En este sentido, para este caso en particular se da una **viabilidad preliminar a la implementación de estos dispositivos**, ya que aseguran el efecto restrictivo deseado sobre los vehículos que actualmente invaden el espacio público peatonal garantizando un tránsito seguro y sin obstáculos para todos los usuarios.

En este sentido, la implementación de los dispositivos tipo “bolardo” requiere de un proceso interno dentro de esta Secretaría, mediante el cual se evalúa y determina la viabilidad o no de su instalación. Por lo anterior, la SDM informa que iniciará el proceso para **evaluar la instalación de estos elementos y en caso de resultar técnicamente viable (su instalación)**. Se informa que las actividades se ejecutarán conforme al orden cronológico de solicitudes y el orden de prioridades que maneja la SDM, y su instalación estará sujeta a la disponibilidad presupuestal y a la vigencia de los contratos suscritos por esta Secretaría para tal fin.

Sumado a lo anterior, es oportuno precisar que algunos de los elementos viales, especialmente andenes, a la fecha de la consulta figuran con Estado Terminado, frente a intervenciones correspondientes al Contrato 1-01-33100-1001-2021 de la EAAB para la Adecuación de redes, con fecha de reporte abril 2024. Por lo que previo a iniciar cualquier intervención en estos elementos se deberá consultar por garantías o pólizas respecto a las obras entregadas.





Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón y la Subdirección de Infraestructura 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 15-04-2026 02:46 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Andrés Felipe Ospina Romero - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Diana Marcela Martínez Salazar - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Michael Steven Chunza Alfonso - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Yeandri Natalia Moreno López - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: John Fabio Florez Torres - Subdirección de Infraestructura
Elaboró: Juan Carlos Tovar Rincón - Subdirección de Infraestructura