



Bogotá D.C., mayo 22 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Publicar en Cartelera
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 3001162026

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 con la normatividad nacional y distrital que regula la movilidad en el Distrito Capital, la Secretaría Distrital de Movilidad se permite informar que la circulación de bicicletas sobre andenes, aceras, puentes peatonales o en general por zonas destinadas al tránsito exclusivo de peatones **no está permitida**, dado que dichos espacios han sido definidos para el desplazamiento seguro de los

1

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



peatones y su uso indebido por ciclistas puede generar conflictos viales y riesgos a la integridad de los demás actores de la vía.

En primer lugar, el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) establece en su artículo 94 que los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos:

“No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.”

En este sentido, las bicicletas deben circular únicamente por las vías públicas habilitadas o por la infraestructura ciclable disponible, respetando siempre los espacios exclusivos para peatones.

Adicionalmente, la Administración Distrital, en el marco de sus competencias de promoción de la seguridad vial y la movilidad sostenible, ha desarrollado herramientas pedagógicas como el Manual del Buen Ciclista (tercera edición, 2020), en el cual se recopilan las normas de comportamiento seguro y responsable en la vía, incluyendo las prohibiciones expresas de circulación por zonas peatonales y la obligación de respetar la jerarquía vial establecida por la normatividad vigente.

Así mismo, las infracciones derivadas del incumplimiento de estas disposiciones se encuentran tipificadas en la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, *“Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”*, las infracciones aplicables son las siguientes:

Infracciones que dan lugar a la imposición de cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes:

2

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



A.04: “Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.”

A.08: “Transitar por zonas prohibidas o por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o conducir por vías diferentes a aquellas especialmente diseñadas para ello cuando las hubiere.”

Infracciones que dan lugar a la imposición de un comparendo educativo:

G.02. Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este Código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.

Infracciones que dan lugar a amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco (5) salarios

H.03: “El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.”

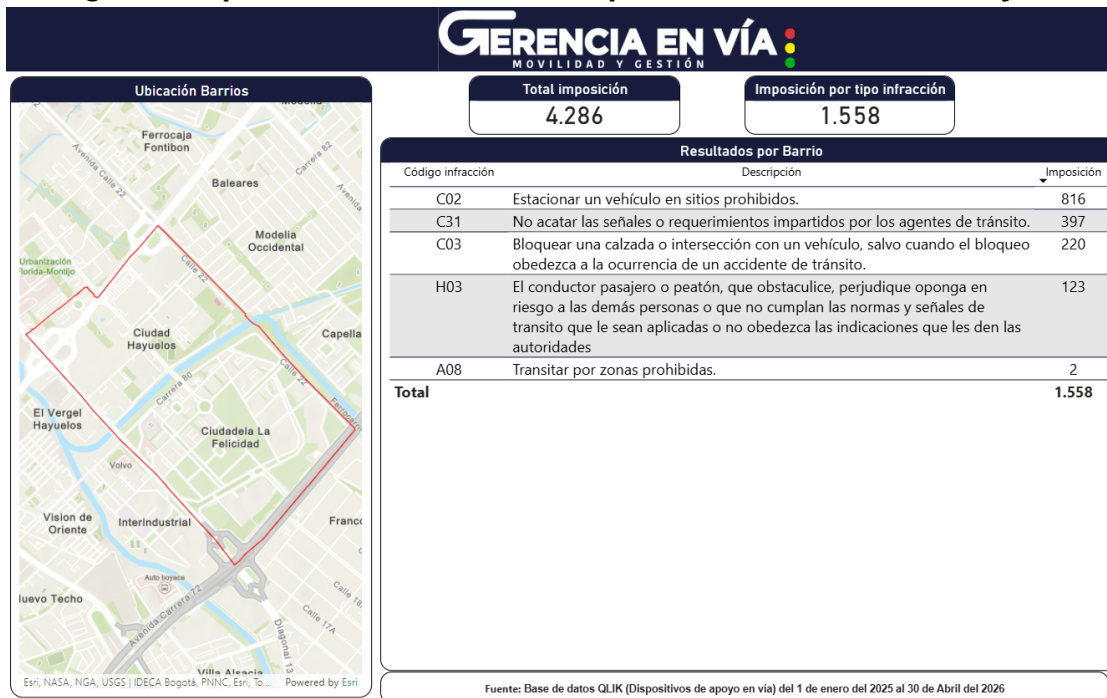
H.04: “El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.”

En atención a lo expuesto, la Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá - SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT, desarrolla de manera permanente operativos de control y seguimiento, con el propósito de mitigar las conductas descritas y garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente.

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 el sector de la KR 86 CON CL 17 en el Barrio CIUDAD HAYUELOS Localidad de FONTIBON 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:

Imagen 1. Imposición órdenes de comparendo barrio Ciudad Hayuelos



Fuente: Base de datos Qlik corte 30 de Abril 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 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.

La SDM a través de la Subdirección de Señalización, conforme a las competencias establecidas en el artículo 3 y 22 del Decreto Distrital 652 de 2025, informa que, con motivo de dar un alcance integral, se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 15 de mayo de 2026. A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica relacionada.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.



Foto 1. Panorámica AK 86 No. 17-96. vista al Norte.



Foto 2. Panorámica AK 86 No. 17-96. vista al Norte.



Foto 3. Panorámica AK 86 entre AC 17 y CL 18 (costado oriental). vista al Norte.

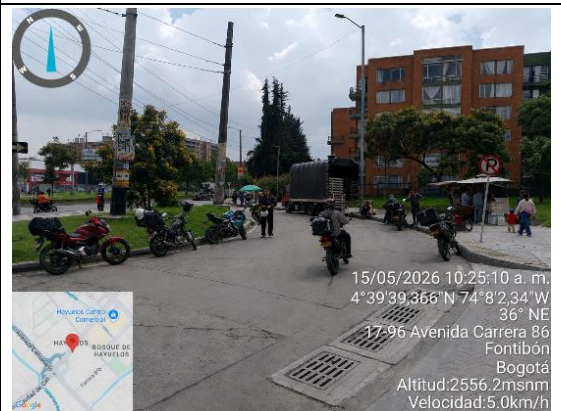


Foto 4. Panorámica AK 86 No. 17-96. vista al Norte.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el análisis realizado para el sector de la dirección AK 86 No. 17-96, (Código de Identificación Vial – CIV 9005079), se consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que realizó el diseño de señalización, donde se incluye el desarrollo de medidas de gestión para el control



de velocidad, incorporando señalización tanto vertical como horizontal conforme a las características operativas del lugar, lo anterior con base en los lineamientos establecidos en la Resolución 20243040045005 de 2024 por medio de la cual se adopta el Manual de Señalización Vial y demás normatividad vigente que rige la materia.

A continuación, se enlistan los elementos y medidas de pacificación propuestos en etapa de diseño para el sector, de acuerdo con los análisis realizados:

- **Señalización vertical:** SP-59A/SP-46A (Cruce de ciclistas/proximidad de cruce peatonal), SRC-05/Plaqueta (Circulación compartida/prioridad peatonal), SRC-03/SRC-05/plaqueta (Circulación no compartida/circulación compartida/prioridad peatón), SRB-01 (Pare), SRB-02(ceda el paso), SR-38 (sentido único de circulación), SR-28(prohibido parquear)
- **Señalización horizontal:** pictogramas de ceda al paso, líneas de borde y carril sobre la ciclorruta, achurado de ciclorruta.

Una vez realizada la visita de campo, se observó que las señales instaladas se encuentran en buen estado y son acordes con las condiciones operativas de la zona y con lo proyectado en el diseño de señalización. Adicionalmente, dichas señales cumplen adecuadamente la función de informar y reglamentar la operación vial.

1. Que, con base en dicha evaluación, se determine e implemente la instalación de elementos de control vial, tales como bolardos, señalización o cualquier otra medida idónea que permita canalizar adecuadamente el tránsito de bicicletas.

Conforme a la respuesta del numeral anterior y a la visita técnica realizada por la Subdirección de Señalización, se evidencia que en el lugar objeto de la solicitud, existen medidas de señalización de tránsito orientadas a prevenir e informar a los diferentes usuarios de la vía sobre las condiciones adecuadas para la circulación de



biciusuarios y peatones, así como sobre la prioridad peatonal en el sector. De modo que no se considera viable medidas adicionales de señalización

Ahora bien en los que respecta a la implementación de Bolardos en la zona, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) brinda respuesta en los siguientes términos:

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

8

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



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

9

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



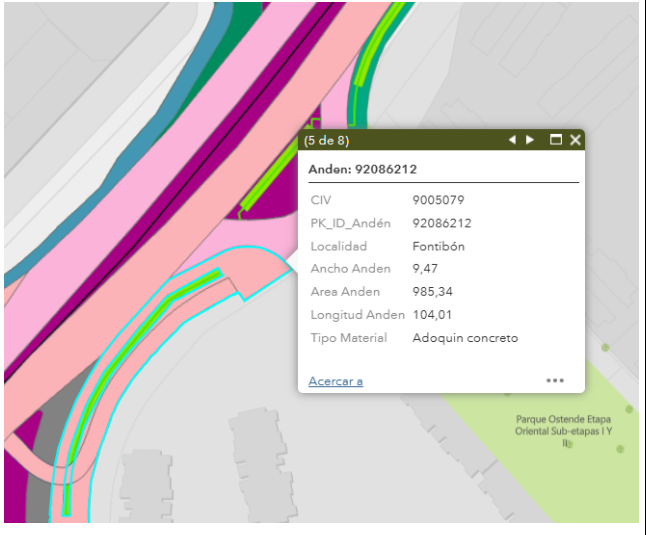
acceso y la franja peatonal; estos bolardos deben colocarse a una interdistancia efectiva no menor a 1.20 m y no mayor a 1.50 m.

- 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 a 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 AV Ciudad de Cali a la altura de la cll 17, 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 tramo de la Av Cali



CIV	9005079	
PK_ID_Andén	92086212	
Localidad	Fontibón	
Ancho Andén	9,47	
Area Andén	985,34	
Longitud Andén	104,01	
Tipo Material	Adoquín concreto	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU

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. Por tanto en este caso en particular, las intervenciones sobre la malla vial arterial de la ciudad están a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) quien es la entidad competente para su intervención.

Por otro lado, la revisión en campo permitió identificar que el estacionamiento irregular se concentra en la calzada. Dado que los accesos, las franjas de circulación y las rampas se mantienen en condiciones de transitabilidad, por tanto no existe una invasión del espacio público por vehículos. **Por tanto, la instalación de bolardos no constituye, en esta instancia, una intervención prioritaria ni necesaria para la mitigación de conflictos entre los actores viales que transitan por la zona.**



Aunado a lo anterior, esPor otro lado es importante aclarar que la instalación de dispositivos de tipo bolardo está limitada a los andenes y esta no garantiza que las maniobras y actividades indebidas, como por ejemplo la circulación de vehículos motorizados livianos y bicicletas en el andén o el mal comportamiento de los usuarios dejen de presentarse. Lo anterior teniendo en cuenta que la interdistancia mínima entre estos elementos (baldos) según el Manual del Espacio Público (MEP), debe ser de 1,20 m, espacio suficiente para el paso de una motocicleta, por tanto utilizarlos no causará el efecto restrictivo deseado y si puede generar obstáculos para la circulación de los peatones y las personas con movilidad reducida.

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,



Jack David Hurtado Casquete
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 22-05-2026 03:53 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Diana Carolina Duran Forero – Subdirección de Bicicleta y Peatón
Aprobó: Andrea Gutierrez Velandia - Subdirección de Señalización
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Nathalia Ramirez Rodriguez -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Elaboró: Francy Cruz Castro – Subdirección de Bicicleta y Peatón
Elaboró: Hannah Gabriela Cabrera Trujillo - Subdirección de Señalización