



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202632306908671

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 26 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO
Publicar en Cartelera
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS No 3243512026

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 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

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.

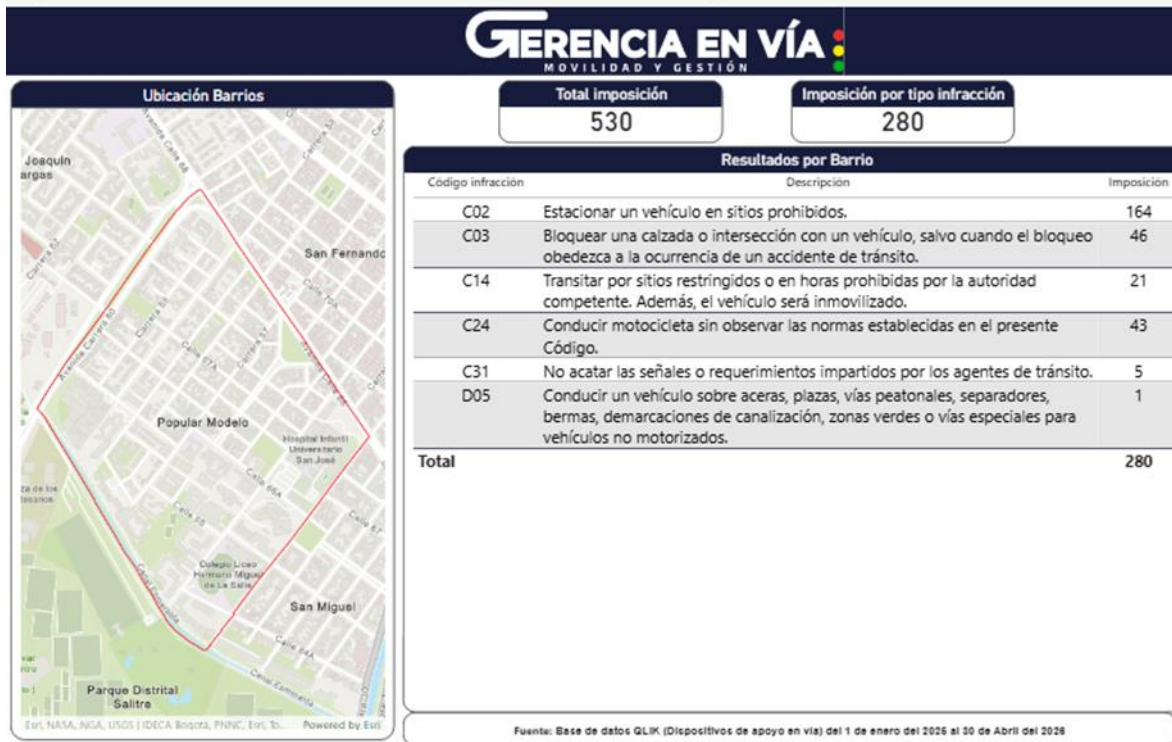


operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

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 CARRERA 54 y 57 con CALLE 64 A y 65 Barrio POPULAR MODELO Localidad de BARRIOS UNIDOS 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:



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.

3

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



Así las cosas, en lo concerniente a la problemática mencionada “MOTOS SOBRE ZONA PEATONAL” se informa que:

La Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) precisa las condiciones y limitaciones para el tránsito de motocicletas, los cuales se citan a continuación:

ARTÍCULO 68. Utilización de los carriles. *Los vehículos transitarán de la siguiente forma:*

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. *“Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas..”:*

(...)”

“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”.

(...).

Así mismo, según 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 a este comportamiento son:



Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes:

C.14: *“Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente”*

Literales:

- b) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones.
- c) Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorrutas o ciclovías.
- d) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento.

C.24: *“conducir en motocicleta sin observar las siguientes normas (...)”.*

Literales:

- a) Transitar en motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías.
- i) 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.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

Adicionalmente la **Ley 2435 del 12 de noviembre del 2024** la cual tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas y otros actores del tráfico vial, establecidas en el Código Nacional de Tránsito dispone:

Artículo 2. “Modifíquese los literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

(...)



Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de multa de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes:

D.05. “Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados”.

De igual forma, vale la pena recordar que todos los actores viales deben acatar las normas consignadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre -Ley 769 de 2002 según lo expuesto en su artículo 55.

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.”

Ahora bien, en lo que respecta a la solicitud de implementar medidas de prevención, barreras físicas que impidan el ingreso de vehículos motorizados a las zonas internas del parque ubicado en la Carrera 57c # 64-29, 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.

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>





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.

Tras la revisión de la zona se observó que los accesos a las zonas verdes y las franjas de circulación peatonal se encuentran en condiciones óptimas de transitabilidad, al no evidenciarse ocupación indebida del espacio público por **estacionamiento de vehículos**, por lo cual para este caso la implementación de



bolardos no constituye, en esta instancia, una medida de intervención prioritaria ni necesaria para la mitigación de conflictos de uso en el área.

Por otro lado, es importante mencionar que la instalación de dispositivos de tipo bolardo **no garantiza que las maniobras y actividades indebidas, como por ejemplo la circulación de vehículos motorizados livianos, como motocicletas** en el espacio público peatonal y el mal comportamiento de los usuarios dejen de presentarse. Lo anterior teniendo en cuenta que la interdistancia mínima entre estos elementos (bolardos) 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 otro lado, de acuerdo con los datos de la solicitud, se realizó la consulta en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el Sistema de Información de la Defensoría del Espacio público y el visor de parques del IDRD y se encontró que el elemento del requerimiento no se encuentra entre la información de los inventarios de dichas entidades.

Por lo tanto, para poder establecer la intervención en la zona, resulta imperativo el pronunciamiento de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) respecto a la clasificación de estas zonas con el fin de establecer las competencias de intervención y el estado jurídico.

En virtud de lo anterior, y con el fin de brindar una respuesta integral, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición a las Secretaría Distrital de Planeación (SDP), 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, haga las aclaraciones respectivas y se pronuncie respecto a las zonas verdes objeto de solicitud.

En atención a la solicitud la Oficina de Gestión Social, se permite informar que se programó una jornada de información para el día 22 de Mayo de la presente anualidad, donde el Equipo de Gestión Social Local de Barrios Unidos, brindará información a las y los conductores y la ciudadanía en el perímetro solicitado sobre el Código Nacional de Tránsito artículos 75, 76 y 78 y 127, Ley 769 de 2002 y Ley



1811 de 2016, referentes a los lugares donde está prohibido estacionarse, el retiro de vehículos mal estacionados y las zonas y horarios de estacionamiento especial. Igualmente se brindará información sobre la importancia que tiene el cumplimiento de las normas para evitar accidentes, congestión vehicular e invasión de espacio público.

Finalmente, desde la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad se establecerá en próximos días contacto con las directivas del Centro de Servicios Financieros del SENA, con el objetivo de dar a conocer la oferta de acciones pedagógicas que desarrolla el equipo de cultura en las Instituciones Educativas. Estas acciones tienen como propósito la promoción de prácticas seguras y la concientización sobre la seguridad vial, las cuales comprenden intervenciones de corte pedagógico que contribuyen al fomento y promoción de la seguridad vial, en el marco de una educación para la movilidad segura y la construcción de cultura ciudadana.

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 26-05-2026 05:15 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Diana Carolina Duran Forero - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Iván Ricardo Sánchez Quintero - Oficina Gestión Social
Elaboró: Luz Ayda Martínez Acevedo-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Elaboró: Juan Sebastián Moreno Galindo - Oficina Gestión Social