



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT

202632307059601

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., junio 03 de 2026

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

REF: RESPUESTA SDQS No 3521412026

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

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.



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 CARRERA 81 A No 16 C - 46 Barrio EL VERGEL 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:



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.



Con respecto a la implementación de medidas físicas de protección del andén y de las rampas de accesibilidad con la instalación de materas, bolardos u otros elementos permitidos, solicitado en el punto 3, con el fin de evitar que los vehículos continúen invadiendo estas zonas peatonales y especialmente las destinadas a personas con movilidad reducida, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón brinda respuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, se presentan a continuación las definiciones y usos de los elementos para mejorar la seguridad vial y accesibilidad peatonal, de acuerdo con la clasificación del Manual de Espacio Público (MEP).

Elementos de las herramientas de seguridad

Los elementos de seguridad buscan proveer condiciones básicas de seguridad vial para el uso del espacio público, mejorar la percepción de seguridad ciudadana, fomentar el uso continuo, la circulación y la permanencia de las personas en entornos que permitan un control visual y social.

Dentro de estas herramientas de seguridad se encuentran los elementos de delimitación y demarcación: Este grupo de herramientas define los elementos que se deben considerar para segregar actividades, su uso y la circulación de diferentes personas usuarias del espacio público para la movilidad, de tal manera que se mejoren las condiciones físicas para el desplazamiento de modo seguro, dentro de los cuales se encuentran:

- Barreras de protección
- Materas
- Segregación con elemento arquitectónico
- Mallas para canalización peatonal

Herramientas de accesibilidad

De igual manera, en el MEP, se describen dentro de la caja de herramientas elementos que propenden por la seguridad vial peatonal y que brindan mejores



condiciones de accesibilidad al medio físico, los cuales han sido implementados como estrategias peatonales desde la SDM, dentro de los cuales se encuentran:

- Bolardos
- Barandas

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 bolaro).**
- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a franjas de circulación de peatones en andenes, esquinas, rampas, pomezanos, 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.

En segundo lugar, 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 Cra. 81a #16c-46, presenta los siguientes atributos.



Información SIGIDU tramo de la Cra. 81a #16c-46

PK ID	92.063.519
Código de Identificación Vial	9.003.759
Tipo Elemento	Andén
Tipo de malla	Local
Localidad	Fontibón
Intervención	Intervención por parte de urbanizadores
Urbanizador responsable	Alcalá FiduBogotá
Estado	En ejecución
Licencia intervención	Ocupación de espacio público
Estado	Vigente
Entidad	IDU
Fecha de vencimiento	10/11/2025



Licencia Intervención Ocupación Espacio Público

Código de Identificación Vial: 9003759.00

No Resolución: 004579 del 2023

No Licencia: 133-2023

Vía: KR 81 A

Desde: CL 16 A

Hasta: AC 17

Costado: Occidente

Servicio: Energía Eléctrica

Estado: Vigente

Dirección: AC 17 81A 07

Entidad: IDU

Fecha Resolución: 9/27/2023 12:00 a. m.

Fecha Notificación: 10/11/2025 12:00 a. m.

Fecha Vencimiento: 10/11/2025 12:00 a. m.

Titular: MENDEBAL S.A

Zona Intervención: Andén

INTERVENCIÓN URBANIZADORA: UNIGAS 2 Y 3 (Punto 13)	
PK	2112
PK LLEGA	92.063.519
CW	9.003.759
TIPOELEMENTO	Andén
LOCALIDAD	Fontibón
TIPOMALLA	Local
AREA RESOLUCION	353.06
NOMBRE	UNIGAS 2 Y 3 (Punto 13)
URBANIZADOR RESPONSABLE	ALCALÁ FIDUBOGOTÁ S.A
RESOLUCION URBANISMO	RES 11001-3-21-0797
NUMERO PLANO URBANISMO	CU2P-329 / 4-02 (Unigás 2) y CU2P-329 / 4-03 (Unigás 3)
URL PLANO URBANISMO	Más información
URL ESTADO ACTUAL PROYECTO	Más información
ESTADO	En Ejecución
PROCESO DE AVANCE	10.76
ORIGEN PROCESO	Urbanizador
IPIC INAMITE	Normal
TIENE INSTRUMENTO	No
ACTO ADMINISTRATIVO NUMERO	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU consultada el 29/05/2026



REGISTRO FOTOGRÁFICO



Foto 1. Cra. 81a #16c-46

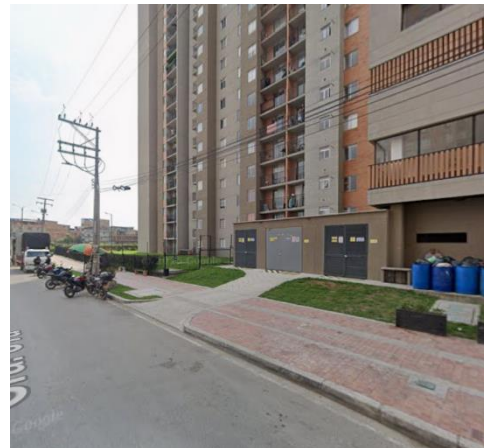


Foto 2. Cra. 81a #16c-46



Fuente: google maps

Con respecto a la implementación de bolardos, y teniendo en cuenta la información de la observación realizada de la urbanización, a partir del MEP se tiene la siguiente condición:

- La Franja de circulación peatonal corresponde a áreas continuas que permiten exclusivamente el desplazamiento peatonal e incorporan elementos para la circulación segura de todas las personas sin excepción.
- Tiene un trazado continuo, sin cambios de nivel o escalones.

Así, 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

10

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



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.

Desde el punto de vista normativo, es viable incorporar elementos de control físico como los bolardos incluidos en el MEP, para complementar la función de los espacios públicos 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.

Para este caso en particular se observa que los bolardos pueden ser una medida efectiva para evitar la ocupación indebida de **automóviles y motorizados no livianos** en las zonas de rampas y vados, que afectan a la movilidad peatonal, especialmente a las personas con discapacidad y a personas cuidadoras.

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 los elementos viales, a la fecha de la consulta, en el SIGIDU se encuentran con una intervención por parte del Urbanizador, la cual a la fecha se reporta con estado en ejecución; así mismo se encuentra una licencia de intervención de ocupación de espacio público sobre el andén, Entidad: IDU y con Fecha de Vencimiento: 10/11/2025. Así las cosas, es necesario que el Instituto de Desarrollo Urbano se pronuncie frente al proceso de entrega de las zonas de cesión, si estas ya





fueron entregadas al Distrito y si cuentan adicionalmente con alguna póliza de calidad vigente y/o licencias de intervención vigentes.

Bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición a la Alcaldía Local de Fontibón y a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), y al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) 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, se evalúe y coordine, según las competencias de cada entidad, la información requerida para la intervención del tramo descrito en la Cra. 81a #16c-46. Asimismo, se determinen posibles necesidades de adecuación o mejora en la infraestructura existente que optimicen la seguridad vial, garantizando siempre el cumplimiento de la normativa vigente.

Al respecto de los puntos señalados desde la OGS, brindamos respuesta en el punto 5

5. Que se articulen acciones con las entidades competentes, incluyendo autoridades de movilidad y seguridad, para evitar la continuidad de estas conductas.

Al respecto, la Oficina de Gestión Social, se permite informar que, se han acompañado seis (6) acciones entre las que se encuentran una (1) jornada de registro de bicicletas y cinco (5) Mesas de Seguimiento, donde se ha contado con la participación de La Secretaría de Movilidad, Alcaldía Local y entidades Distritales.

En estos espacios se han realizados los balances pertinentes frente a las acciones interinstitucionales en el sector y los logros de las mismas los cuales se detallan en la tabla No. 1. Evidencias Sector Porto 13

Así mismo desde la Oficina de Gestión Social a través del Equipo de Gestión Social Local de Fontibón se realizará el día 4 de junio a partir de las 4:00 pm. con el apoyo de Policía Nacional y Alcaldía Local una jornada de registro de bicicletas y una jornada de información por Invasión del espacio público y de cargue y descargue.

Durante el desarrollo de esta jornada se brindará información a la ciudadanía y conductores sobre el Código Nacional de Tránsito artículos 75, 76 y 78 y 127, Ley

12

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



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. En adición se informará sobre la importancia que tiene el cumplimiento de las normas para evitar accidentes, congestión vehicular e invasión de espacio público, así como las buenas prácticas para el cargue y descargue en el sector.

tabla 1. Evidencias Sector Porto 13

Fecha	Evento / Ubicación	Logros	Articulación	Alertas / Limitaciones Técnicas	Compromisos Futuros	Link
10-abr-25	Jornada Registro Bici(AC 17 con KR 81A)	• 14 biciusuarios sensibilizados. • 7 registros exitosos en plataforma.	PONAL - Comunidad	Ninguna.	Continuar con jornadas informativas en el sector.	https://drive.google.com/file/d/1Tt669uLntY_F6Xn53eb7PKxQzPo2j760/view?usp=drive_link
29-jul-25	Mesa de Seguimiento(Porto 13 - CL 17 # 80A-83)	• Rendición de cuentas de operativos. • Control a lavadero por invasión del espacio público.	Sec. Gobierno, Policía, UAESP, Salud.	Restricción: No es viable semáforo ni puente en CL 13 por reserva vial de ampliación.	Programar capacitaciones sobre mal parqueo si los conjuntos coordinan el espacio.	https://drive.google.com/file/d/1Mi3eGb-BnbBtIUa_zNkKjocZWdK3NfMd/view?usp=drive_link
30-ago-25	Acción Inspiradora(Porto 13 - KR 81A # 16C-46)	• Oferta institucional socializada. • Orientación en trámites y entrega de material POP.	Habitat, SDIS, UAESP, Salud, Compensar.	(Jornada de embellecimiento del Río Fucha).	Mantener el canal de radicación virtual activo para solicitudes del sector.	https://drive.google.com/file/d/16R4UuSp1ZlOC71oU3QIz1FR1uPsKegx/view?usp=drive_link



10-sep-25	Mesa de Diálogo(KR 81A # 16C-46)	- Balance de operativos contra el mal parqueo. - Reporte de acciones de control en la CL 17.	Sec. Gobierno, Sec. Seguridad, UAESP, Acueducto.	Restricción: Inviabilidad de intervenir puente peatonal del canal por ser tema exclusivo de infraestructura.	Continuar con las jornadas de sensibilización y control en vía. https://drive.google.com/file/d/1EY-tdwBILAVcAu7cUWRYi4dcv0vWxpcX/view?usp=drive_link
21-nov-25	Mesa Sector Porto 13(Reunión Virtual)	Atención conjunta a quejas de rutas SITP y paraderos.	Alcaldía Local, Transmilenio.	Restricción: No se asume compromiso de señalización en la CL 13 por reserva vial del IDU.	Oficiar formalmente la solicitud de operativos de control en la CL 17 # 80A-11 y CL 17 # 80-03. https://drive.google.com/file/d/1r6D-GRMieyPNM4MiU0RKEooSzA5kO8Mg/view?usp=drive_link
12-feb-26	Encuentro CAI Hayuelos(Urbana Park - KR 81A # 16C-71)	Socialización de operativos previos (con comparendos e inmovilizaciones).	Líderes de Urbana Park y Porto 13.	Problemática persistente de parqueo indebido diurno y nocturno.	Capacitar a los líderes y entregar el link oficial para radicar solicitudes prioritarias de control en vía. https://drive.google.com/file/d/1cfvRediFA-5qG2T0ZpwIY6vpZxEHf14x/view?usp=drive_link



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT

202632307059601

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,

Jack David Hurtado Casquete
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 03-06-2026 10:14 AM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - 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
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Luz Ayda Martínez Acevedo - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Lina Fernanda Quenguan - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Elaboró: Carmen Alicia Arzuza Sayas - Oficina Gestión Social

15

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.