



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SBP

202522314069311

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 21 de 2025

Señor(a)

ANÓNIMO

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202561203594972

Respetado(a) señor(a):

Esta Entidad recibió copia de su comunicado a través del radicado de la referencia, por medio del cual, la Alcaldía Local de Kennedy dio respuesta a solicitud radicada a través del Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas con registro No. 4662432025 con el asunto "...Obras que pueden acabar en menos de una semana las alargan hasta 20 días para poder robar más..."; y con el cual, relaciona un video publicado en la red social Instagram bajo el usuario @Fawn1992 con el mensaje "...Alguien me podría decir cuál fue el estudio de movilidad que hicieron en el sector de Kennedy, exactamente entre la estación de bomberos y el colegio inem. Reducir de 4 a 2 carriles, instalar bicarril, Innecesario. Reducción de vías. No veo la mejora solo el robo..."; al respecto, se da respuesta en los siguientes términos a partir de las competencias y funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

En primer lugar, y como complemento a la respuesta de la Alcaldía Local de Kennedy con relación a la consulta realizada en el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) al CIV 8006213 identificado con PK ID 146647 correspondiente al tramo de la Carrera 79C entre Calle 40C sur y Calle 41Sur, en donde se informó que el segmento vial "...está siendo intervenido por el Convenio SDM 3530-2024 el cual es un contrato suscrito por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)...", se informa que dicho tramo fue intervenido en el marco del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy mediante el cual se construyó por parte de la Unidad de Mantenimiento Vial una plataforma peatonal (pompeyano) y la señalización complementaria por parte de esta entidad con el objetivo de ofrecer una infraestructura más segura y funcional para peatones, permitiendo regular la velocidad de acceso y salida de la carrera 79C sobre la calle 40C sur.

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

1

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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



Imagen de la consulta realizada en SIGMA del tramo de consulta					Registro fotográfico de la intersección de la carrera 79C con calle 40c sur
CIV	PK ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA	
8006213	146647	Carrera 79 C	Calle 40 C Sur	Calle 41 Sur	
Fuente: Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA)					
					
Fuente: Imagen tomada del radicado de respuesta 20255820929321 de la A.L. de Kennedy					Fuente: SDM

Por otra parte, con respecto a las intervenciones realizadas en la carrera 79, en respuesta a “...cuál fue el estudio de movilidad que hicieron en el sector de Kennedy, exactamente entre la estación de bomberos y el colegio inem. Reducir de 4 a 2 carriles...”, se informa, que las mismas corresponden al proyecto **Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy**, el cual se encuentra realizando diferentes intervenciones en el sector, en el marco del convenio de cooperación internacional que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Iniciativa Global para el Diseño de Ciudades (GDCI) con el fin de transformar el espacio público, fomentar la movilidad activa y promover la seguridad vial en zonas estratégicas de la localidad de Kennedy. Esta iniciativa, que hace parte del programa internacional Bloomberg para la Ciclo-Infraestructura (BICI, por sus siglas en inglés), tiene como propósito ayudar a las ciudades a diseñar calles que fomenten el uso de la bicicleta, fortalezcan la vida de barrio y promuevan el bienestar de sus comunidades.

De este modo, este proyecto pretende tejer una identidad en el sector de influencia de la intervención a partir de las dinámicas del sector y los programas orientados a la movilidad sostenible con especial énfasis a las niñas, niños y adolescentes de los centros educativos que hacen parte de los programas de Al Colegio en Bici, Ciempiés, Bici Parceros, que son acompañados en sus recorridos en sus viajes desde y hacia el colegio, permitiendo desplazamientos atractivos, cómodos, coherentes, directos y seguros.

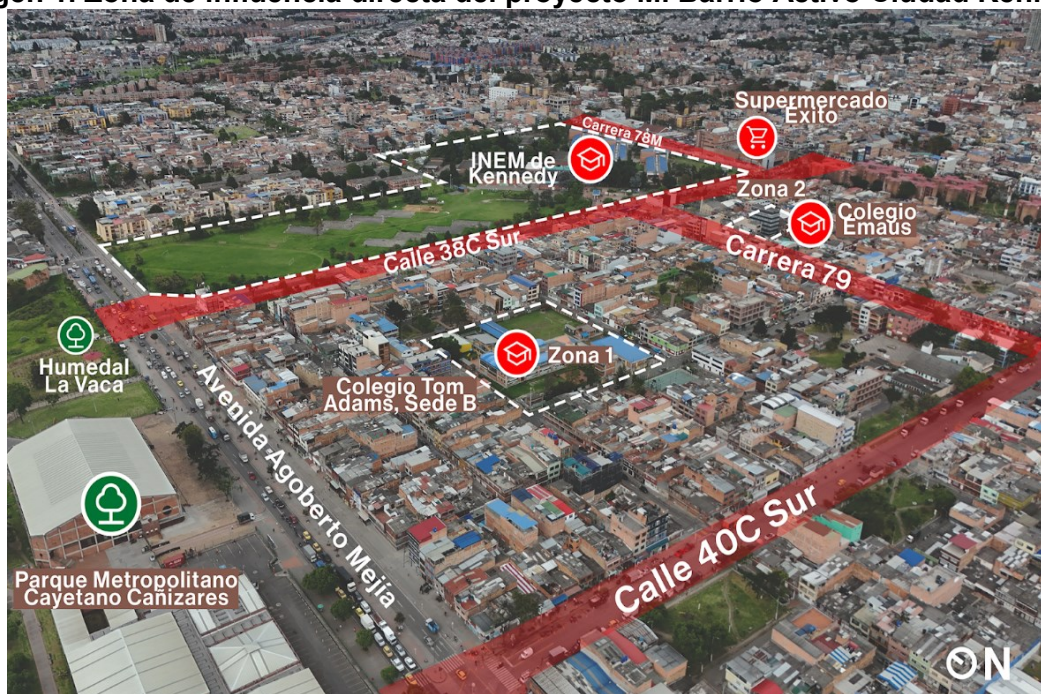
Al respecto, el área de influencia del proyecto se caracteriza por la presencia de una cantidad significativa de instituciones educativas, tanto oficiales como no oficiales. Esto evidencia su vocación estudiantil, abarcando diversos grupos etarios. Estas instituciones



disponen de infraestructuras de distintas magnitudes, adaptadas a las necesidades específicas de la población estudiantil.

De esta forma, el área de influencia del proyecto contiene más de **7 centros educativos** con más de **12.000 estudiantes**, entre ellos niñas, niños y adolescentes que se desplazan en sus bicicletas y caminando para llegar a estudiar. El proyecto planea una red de cicloinfraestructura en torno a la seguridad vial para más de **150 caminantes del programa Ciempiés y 250 ciclistas del programa Al Colegio En Bici**, en su mayoría niñas, niños y adolescentes, beneficiarios de los programas y quienes participaron en la generación de identidad para su entorno escolar a partir de la visión que tienen de una movilidad segura

Imagen 1. Zona de influencia directa del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy



Corredor 1: Calle 38C Sur, entre Carrera 78K y Carrera 80.

Corredor 2: Carrera 78M, entre Calle 38C Sur y Calle 36 Sur.

Corredor 3: La Carrera 79 entre Calle 38C sur y Calle 40C Sur.

Corredor 4: Calle 40C sur entre Carrera 79 y Carrera 80.



Zona 1: Tom Adams: Entre la calle 38C Sur entre carrera 79 y carrera 80, la carrera 79 entre calles 38C Sur y 40C Sur, la calle 40C Sur entre carreras 79 y 80, y la carrera 80 entre calles 38 C Sur y 40C Sur.

Zona 2: Colegio Emaús: Entre la calle 38C Sur entre carrera 78K y carrera 79, la carrera 79 entre calle 38C Sur y calle 40C Sur, la calle 40C Sur entre carrera 79 y carrera 78N, la carrera 78N entre calle 40C Sur y transversal 78 M Bis, la calle 41A Sur entre transversal 78 M Bis y transversal 78K, la transversal 78K entre calle 41A Sur y calle 41 Sur, y la carrera 78K entre calle 38C Sur y transversal 78K.

El objetivo de esta intervención es reconfigurar el espacio vial para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables, como peatones y ciclistas, en particular, las niñas y los niños de los colegios Tom Adams, Inem De Kennedy, Colegio Emaús, Colegio Ateniense, Colegio San Rafael, Colegio Pablo VI, así como la población que hace uso de los diferentes equipamientos de salud como la UPA Bomberos, Centro médico CAFAM y sus alrededores, así mismo ofrecer a los residentes de la zona un entorno peatonal más seguro y accesible.

El proceso de análisis que se ha venido adelantado por la entidad ha desarrollado múltiples análisis desde los componentes técnicos de tránsito, transporte y seguridad vial, con la participación de las áreas técnicas que apoyan los distintos procesos de la entidad, desplegado capacidad técnica y social de todos equipos para el acompañamiento de las actividades de planeación que ha requerido el proyecto en Kennedy.

De otra parte, estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Universidad Johns Hopkins (JHU) para la ciudad de Bogotá evidencian la incidencia de la velocidad en la siniestralidad vial. Dichos estudios demuestran que gestionar la velocidad límite de 60 km/h a 50 km/h puede reducir hasta en un 45% las víctimas fatales; mientras que disminuirla de 40 km/h a 30 km/h puede lograr una reducción de hasta el 62%. Por esta razón, se recomienda no establecer velocidades máximas reglamentarias superiores a 50 km/h en entornos urbanos, ni mayores a 30 km/h en aquellos entornos urbanos o rurales con alta interacción entre actores viales.

En lo que respecta a cifras de siniestralidad, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 2 de octubre de 2025 realizó consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, en donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves ocurridos en el polígono delimitado al norte por la calle 38C sur, al sur por la calle 40C sur, al oriente por la carrera 78K y al



occidente por la Avenida Carrera 80 correspondiente al proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 20 de agosto de 2025 junto con los actores viales asociados a dichos eventos, obteniendo los resultados que se detallan a continuación.

Tabla 1. Siniestros graves ocurridos en el polígono de intervención del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy, discriminando por gravedad y clase del siniestro.

Gravedad - Clase	2021	2022	2023	2024	2025*
Con Heridos	42	30	32	31	17
Atropello	13	6	2	5	3
Caída de ocupante	2	5	3	0	3
Choque	26	18	26	26	11
Otro	0	1	1	0	0
Volcamiento	1	0	0	0	0
Con Muertos	0	0	1	2	0
Atropello	0	0	0	1	0
Caída de ocupante	0	0	0	0	0
Choque	0	0	1	1	0
Total	42	30	33	33	17

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 2/10/2025 – Fecha de corte: 20/08/2025* Datos de fallecidos a 30 días

Tabla 2. Actores viales involucrados en siniestros graves ocurridos en el polígono de intervención del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy entre el 1 de enero de 2021 y el 20 de agosto de 2025, discriminados por estado y condición

Estado - Condición	2021	2022	2023	2024	2025*
Lesionado	60	48	56	64	27
Ciclista	10	3	10	6	4
Conductor	4	6	8	7	2
Motociclista	26	24	28	35	12
Pasajero	6	8	8	6	6
Peatón	14	7	2	10	3
Illeso	31	20	21	20	15
Ciclista	0	1	1	1	0
Conductor	29	16	18	19	15
Motociclista	2	3	2	0	0
Fallecido	0	0	1	2	0
Ciclista	0	0	1	0	0
Motociclista	0	0	0	1	0
Pasajero	0	0	0	0	0
Peatón	0	0	0	1	0
Sin identificar	4	1	0	0	0
Conductor	3	1	0	0	0
Motociclista	1	0	0	0	0
Total	95	69	78	86	42

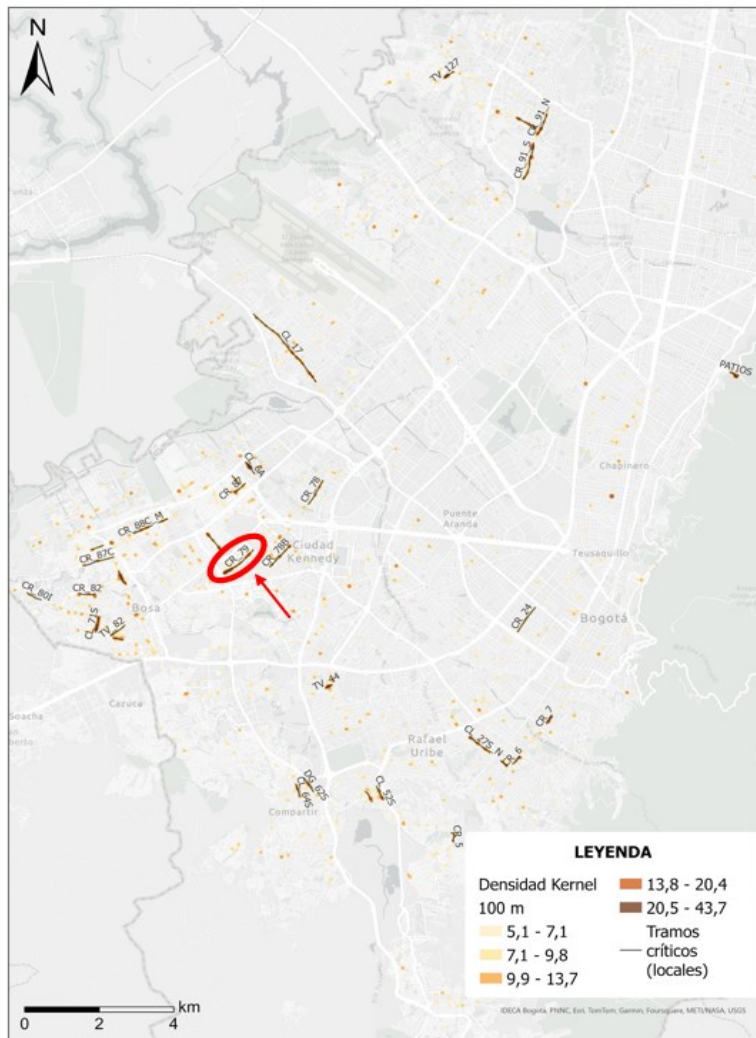
Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 2/10/2025 – Fecha de corte: 20/08/2025* Datos de fallecidos a 30 días



La Carrera 79, entre la Av. Villavicencio y la Calle 38C Sur, fue identificada como un tramo crítico a nivel ciudad por concentrar altas densidades de víctimas vulnerables peatones, ciclistas y motociclistas en los últimos cuatro años. Entre 2021 y 2024, en este tramo se registraron 3 personas fallecidas y 162 lesionadas en estos modos de transporte.

Figura 1. Identificación de ubicaciones críticas en vías no arteriales de Bogotá.



Fuente: OSV con datos de SIGAT, 2025



Este tramo de la Carrera 79 ha registrado en promedio cuatro menores de edad lesionados por siniestros viales cada año. Sin embargo, entre enero y julio de 2025 (antes de la intervención) se reportaron cinco casos, lo que evidencia un aumento en la siniestralidad de niños y adolescentes frente a los años anteriores, reforzando la necesidad de priorizar intervenciones que protejan a los usuarios más jóvenes.

La justificación técnica para la instalación de elementos de urbanismo táctico como taches, delineadores y separadores en el marco de un proyecto de señalización en Colombia se sustenta en el Manual de Señalización Vial de Colombia (MSV), el cual establece las normas para la regulación del tránsito y la seguridad vial, siendo de obligatorio cumplimiento. La implementación de estos dispositivos responde al principio de seguridad de los usuarios, priorizando la protección de los usuarios vulnerables, es decir, peatones y ciclistas. Su función primordial se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial y el Plan de Desarrollo Distrital, que buscan proteger la vida y mitigar riesgos en puntos críticos de siniestralidad.

La instalación de los elementos de segregación y de urbanismos táctico en el sector, responden a la propuesta de diseño orientada de las necesidades de proteger la circulación de los modos no motorizados en su nueva infraestructura, para lo cual se implementó, para el caso de la carrera 79 entre calles 38C sur y 40C sur, una franja central de segregación a manera de chicana que permite garantizar el sobrepaso de vehículos motorizados en las zonas de paraderos de transporte público, instalación de bandas en agregado pétreo, hitos, bordillos, tachones, entre otros, ubicados según diseño con el objetivo de permitir la permeabilidad peatonal (cruces transversales) y facilitar cruces controlados, de acuerdo con las dinámicas de movilidad peatonal previamente identificadas en la zona. La función principal de esta segregación es delimitar y pacificar el flujo vehicular con el fin de restringir la circulación longitudinal por estas zonas y reducir el riesgo de invasión del carril contrario, en especial durante maniobras como giros o adelantamientos no permitidos. Adicionalmente, estos dispositivos contribuyen a la pacificación del tránsito, al inducir una conducción más cuidadosa y con menor velocidad.

A continuación, se muestran las principales transformaciones que ha tenido este corredor de la carrera 79 entre las calles 38C sur y 40 C sur:



Tabla 3. Registro fotográfico KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur.

 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>	 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>
<p>Foto 1. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>	<p>Foto 2. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>
 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>	 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>
<p>Foto 3. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>	<p>Foto 4. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>



Foto 5. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 6. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.



Foto 7. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 8. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 9. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 10. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte



Foto 11. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.



Foto 12. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.

Fuente: Elaboración propia.

Entre la señalización implementada en el corredor de la carrera 79, se tiene la siguiente:

- Demarcación de resaltos parabólicos, carriles y flechas direccionales.
- Reductores de velocidad tipo resalto parabólico.
- Tachas reflectivas, Pasos peatonales, Hitos, Achurado en agregado pétreo.
- Bordillo traspasable y bordillo no traspasable.
- Pictogramas de “Solo bicicletas”.



- Señalización vertical SP-25A: Ubicación de resalto, SRB-02: Ceda el paso, SP-46A/SR-28: Proximidad de cruce peatonal/Prohibido parquear, SI-08: Paradero de buses, SR-08: Prohibido girar a la derecha, SR-06: Prohibido girar a la izquierda, SP-47A/SP-25: Proximidad a cruce escolar/Proximidad de resalto, SRC-05/Plaqueta: Prioridad peatón/Prioridad peatón, SP-47A/SR-28: Proximidad a cruce escolar/Prohibido parquear, SP-25/SR-30: Proximidad de resalto/Velocidad máxima permitida (30 Km/h).

De igual manera, se indica que la señalización previamente mencionada se encuentra en condiciones adecuadas y cumple la función de informar, prevenir y reglamentar la operación vial, tal como se evidencia en el registro fotográfico.

Finalmente, es importante mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de sus funciones de formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte, así como las demás contenidas en el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 "*Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones*", implementa este tipo de proyectos de movilidad como resultado de los distintos instrumentos de planificación que dispone la ciudad, la reglamentación adoptada y múltiples análisis técnicos con el propósito de ofrecer una mejor calidad de los viajes a pie y en bicicleta, consolidándose así, como un referente internacional en la implementación de políticas públicas orientadas a la promoción del uso y disfrute de la bicicleta.

Cordialmente,



Diana Carolina Duran Forero

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Firma mecánica generada en 21-10-2025 02:46 PM

Cc Karla Tathyanna Marin Ospina-- Transversal 78k 41 A 04 Sur CP: Alcalde.kennedy@gobiernobogota.gov.co-110831(Bogota-D.C.)

cc Francy Andrea Gutierrez Velandia - Subdirección de Señalización

cc Jose Segundo Lopez Valderrama - Oficina de Seguridad Vial

cc Juan David Villamarin García - Oficina de Gestión Social

Elaboró: Víctor Alonso Guerrero Rincon-Subdirección De La Bicicleta Y El Peatón

