



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SGV
202532114554841

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., noviembre 06 de 2025

Señor(a)

Instituto De Desarrollo Urbano
CI 22 6 27

Email: sistemagestiondocumental@idu.gov.co
Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202561203772612

Cordial saludo,

En atención al traslado realizado por el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– mediante Radicado ORFEO No. 202561203772612, y a la comunicación referenciada REF: Envío Respuesta al Radicado 202518501462452 del 07 de octubre de 2025 – Radicado Alcaldía Mayor 5346432025, relacionada con la solicitud de estudio técnico sobre el separador ubicado en la Carrera 50 No. 94C–18, barrio La Castellana, nos permitimos dar respuesta conforme a las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad –Subdirección de Gestión en Vía– y en el marco de la Ley 1755 de 2015.

Frente a lo solicitado por la veeduría sobre la verificación de cruces peatonales no autorizados y la eventual instalación de señal SR-20 y barreras disuasorias, es pertinente indicar que esta Subdirección ya tenía conocimiento previo de la problemática y ha adelantado diferentes actuaciones técnicas orientadas a su evaluación y gestión.

Entre estas se encuentran visitas de campo para caracterizar el comportamiento peatonal y vehicular, la valoración de condiciones de seguridad vial y accesibilidad, la identificación de líneas de deseo, así como la evaluación de riesgo y dinámica operacional del entorno. Motivo por el cual, actualmente se encuentra en proceso de evaluación la implementación de elementos de contención tipo malla y baranda para canalización peatonal sobre el separador central y sobre andén, a fin de desincentivar el cruce a riesgo de usuarios para mejorar la seguridad vial y accesibilidad peatonal.

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.



Cabe resaltar, que las mallas y barandas son estructuras diseñadas para dirigir y guiar el flujo de peatones hacia puntos de conexión seguros, con el propósito de evitar que crucen de manera transversal las vías vehiculares.

Por otra parte, es preciso aclarar que la implementación de elementos como mallas y barandas para canalización peatonal, obedece al debido cumplimiento de requisitos entre los cuales está, contar con los recursos materiales y económicos, en este caso por parte de esta Secretaría, así mismo, se debe contar con las aprobaciones desde el punto de vista técnico de varias dependencias de la Entidad, y si aplica, en algunos casos de entes externos. Lo anterior, a fin de garantizar, que la implementación sea idónea para los sitios estudiados comprendiendo las particularidades de cada caso. Para el caso particular de la validación para determinar la viabilidad o no de implementación de las mallas y barandas sobre separador central y sobre andén, en este momento se continúa realizando la gestión interna para su implementación.

Finalmente, es importante mencionar, que, si bien la implementación de los elementos busca mitigar el cruce a riesgo de usuarios sobre calzada vehicular, esta medida no garantiza que la problemática se elimine completamente, teniendo en cuenta que el éxito de las medidas depende del comportamiento de los usuarios en la vía.

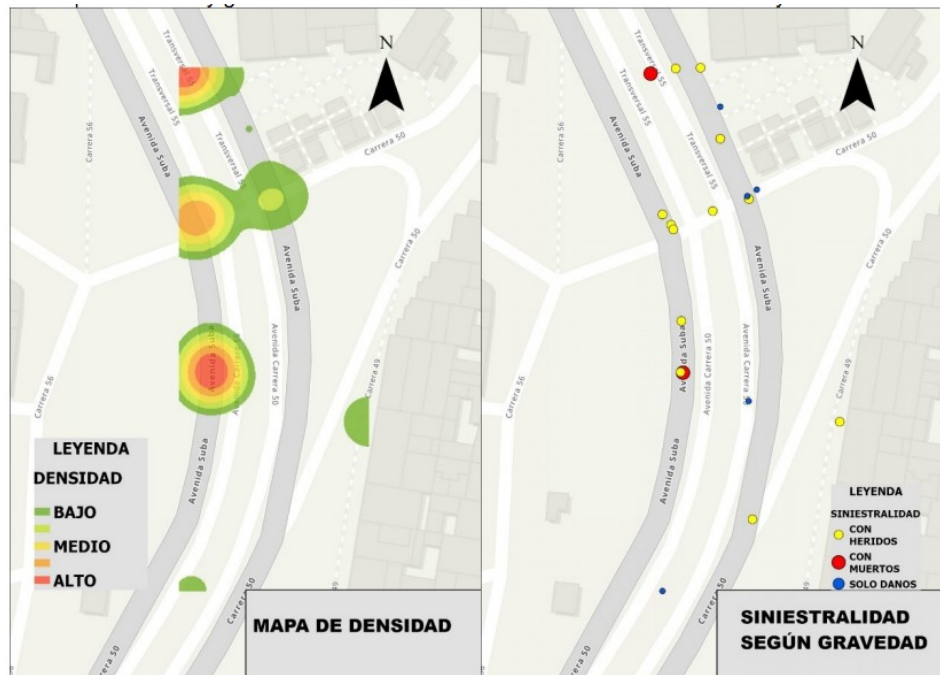
Es importante señalar que, en septiembre de 2024, la Subdirección de Gestión en Vía realizó un análisis técnico y de siniestralidad en el cruce de la Av. Suba con Carrera 50, frente a la tienda D1, como resultado de las visitas y evaluaciones efectuadas previamente por el equipo técnico de la entidad. En dicho análisis se evidenció que el tránsito peatonal sobre el separador central se presenta principalmente en sentido nortesur y no representa un riesgo significativo, dado que existe una línea de deseo natural y un cruce autorizado a la altura de la Carrera 50 con Calle 95, a una distancia aproximada de 50 metros.

En el punto frente a la tienda D1 se observó que algunos peatones cruzan de manera insegura y que los vehículos que giran a la derecha lo hacen a alta velocidad, lo que genera un potencial riesgo; sin embargo, este punto no corresponde a la mayor concentración de siniestros del sector. El análisis de siniestralidad realizado para el periodo 2019–2023 reportó un total de 28 siniestros viales, de los cuales 15 fueron con

2

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

heridos, 2 con víctimas fatales y 11 con sólo daños. De acuerdo con los mapas de calor elaborados, la mayor concentración de siniestros se presenta sobre la calzada de la Av. Suba y no en el cruce frente al establecimiento D1.



Mapas de calor y gravedad de siniestros en la Av. Suba con Carrera 50 y alrededores.
Fuente: Subdirección de Gestión en vía

Con base en estos hallazgos, la Subdirección de Gestión en Vía determinó que no resulta conveniente la instalación de mallas, barreras u otros elementos sobre la isleta, ya que esto podría incentivar el tránsito peatonal por la calzada vehicular y aumentar el riesgo de siniestros. Asimismo, se descartó el uso de elementos temporales como conos o maletines debido a las condiciones del terreno, que no garantizan estabilidad. En consecuencia, se solicitó el apoyo de la Dirección de Ingeniería de Tránsito para evaluar la viabilidad de intervenciones complementarias sobre la Troncal Suba, y se recomendó a las áreas de Comunicaciones y Gestión Social desarrollar campañas de sensibilización para promover comportamientos seguros y el uso adecuado de los cruces autorizados.



Por otra parte, y dando respuesta al requerimiento sobre la adopción de medidas provisionales de mitigación del riesgo, se precisa que la instalación de cinta de peligro no constituye una medida efectiva ni segura para el control ni para la protección de los usuarios, debido a su baja durabilidad, limitada visibilidad y la posibilidad de generar condiciones inseguras al desprenderse o invadir las áreas de circulación. Por tal razón, su implementación no es recomendable como medida transitoria.

De igual manera, se informa que, conforme a lo indicado, la solicitud fue remitida a la Dirección de Ingeniería de Tránsito para el análisis y definición de las acciones técnicas correspondientes frente a la instalación de señalización tipo SR-20 y elementos de contención peatonal en el punto, en caso de considerarse pertinente.

De igual manera, se informa que la instalación de este tipo de señal hace parte del diseño integral de la intersección; en ese sentido, la sugerencia será trasladada a la Subdirección de Señalización para que sea evaluada durante la elaboración de los diseños, con el fin de determinar la viabilidad técnica de incluir señalización tipo SR-20 y elementos de contención peatonal en el punto, en caso de considerarse pertinente.

Mediante oficio SDM-DSVCT-61865-18 del 6 de abril de 2018 esta Entidad emitió concepto de aprobación al Estudio de Demanda y Atención de Usuarios para el Edificio de Parquaderos de la Iglesia El Lugar de Su Presencia que contaba con Licencia de Construcción expedida bajo las disposiciones del Decreto 190 de 2004 -Plan de Ordenamiento Territorial vigente al momento de su radicación.

Entre las acciones de mitigación sobre la movilidad en términos de infraestructura a cargo de la Iglesia El Lugar de Su Presencia, se relacionan las siguientes:

“1.1 Adecuación e intervención del andén frente del predio de acuerdo con los requerimientos normativos e integrados a la propuesta de tratamiento de espacio público y de accesibilidad vehicular, peatonal proyectada, acogiendo las especificaciones técnicas establecidas en la Actualización de la Cartilla de Andenes, adoptada mediante el Decreto 219 de 2016, incluye estudios técnicos, diseño, construcción e interventoría de cada uno de los andenes a intervenir.

La intervención de andenes y pasos

Esquema construcción Andén

4

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

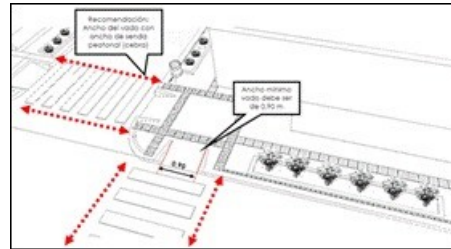




continuos deberá incluir los estudios técnicos, el diseño, la construcción y la interventoría.

El andén deberá garantizar la accesibilidad y la continuidad de andenes para peatones y personas con movilidad reducida, frente al proyecto.

con vados peatonales



Fuente: Actualización Cartilla de Andenes. SDP 2016

1.2 Adecuación e intervención de la continuidad de la infraestructura (rampas) para los usuarios no motorizados en la intersección de la Calle 97 con Carrera 57 y Calle 94C con Carrera 57.



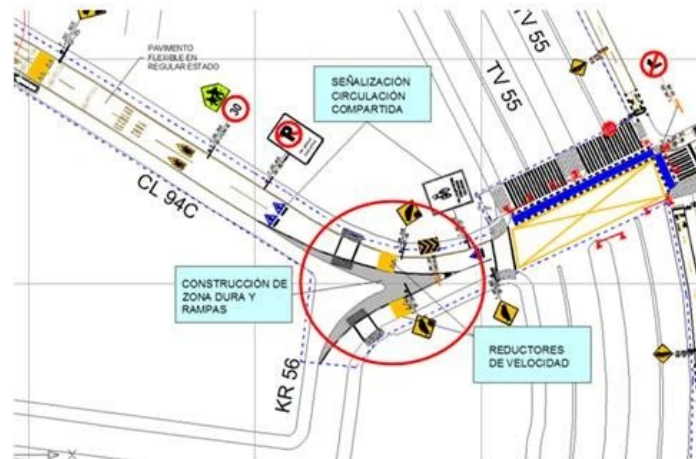
Fuente: Estudio de Demanda y Atención de Usuarios Edificio de Parqueaderos.

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





1.3 Adecuación e intervención de la continuidad de la infraestructura en la construcción de una zona dura que canaliza los flujos al occidente por la Calle 94C y al sur por la Carrera 56. Así mismo, se construirá la continuidad de la infraestructura (rampas) para los usuarios no motorizados y dos resaltos parabólicos.



Fuente: Estudio de Demanda y Atención de Usuarios Edificio de Parquaderos.

1.3 Implementar el diseño de cuatro resaltos parabólicos sobre los accesos a la intersección Calle 97 con Carrera 57 y Calle 94C con Carrera 57.



Fuente: Estudio de Demanda y Atención de Usuarios Edificio de Parqueaderos.

Adicionalmente, en el mencionado oficio de aprobación del Estudio de Demanda y Atención de Usuarios, se establece que:

“Esta Entidad como autoridad de tránsito y transporte, una vez esté funcionando el proyecto, podrá realizar medidas de seguimiento tendientes a garantizar el cumplimiento de las condiciones operativas del proyecto sobre las vías adyacentes según lo consignado en el EDAU y en caso que el proyecto genere afectaciones sobre la movilidad vehicular, peatonal y de ciclistas del sector, requerirá al propietario para que tome las medidas correctivas del caso y/o adoptará las medidas de restricción del tránsito generado por el desarrollo, que a su juicio considere pertinentes, de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.”

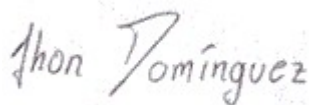
En tal sentido es procedente realizar el requerimiento respectivo al representante legal de la Iglesia El Lugar de Su Presencia, para que adopte las acciones operativas que permitan canalizar a sus usuarios y visitantes hacia los pasos seguros, sin generar afectaciones sobre la movilidad ni situaciones de riesgo de siniestralidad vial para los usuarios más vulnerables durante el período de máxima demanda de la Iglesia.



Finalmente, resulta pertinente recordar que conforme al Art. 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT), en el cual se establece: “*Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código*” se infiere que, aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas.

Con lo anterior damos respuesta a la solicitud trasladada y reiteramos nuestro compromiso con la gestión segura y eficiente del espacio público y la movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



Jhon Freddy Dominguez Fuentes

Subdirector de Gestión en Vía

Firma mecánica generada en 06-11-2025 12:20 PM

Anexos: Antecedentes

Cc Anonimo Anonimo-- No Registra CP: Revisionesurbanas@hotmail.com-(Bogota-D.C.)

Elaboró: Jose Luis Montes Torres-Subdirección De Gestión En Vía
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincon - Subdirector de infraestructura
Reviso: Brayam Steve Nuñez Romero – Subdirección de Gestión en Vía
Proyecto: Daniela Clares Mendoza – Subdirección de Gestión en Vía
Proyecto: Daniela Clares Mendoza - Subdirección de Infraestructura.
Proyecto: Ana Patricia Herrera Medina - Subdirección de Infraestructura.