



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA

202532213202431

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 01 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERIA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS-5042372025

Respetada ciudadanía

Reciba un cordial saludo de la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM). En atención a su comunicado de radicado de referencia, por medio del cual se solicita: "(...) **NUEVOS SEMAFOROS Y OBRAS REALIZADAS EN LA CALLE 3 CON CARRERA 50. ES NECESARIO QUE ANALICEN LAS OBRAS REALIZADAS EN LA GLORIETA DE LA CARRERA 50 CON CALLE 3, YA QUE CON LO IMPLEMENTADO EN ESTA ZONA HAN CREADO UN GRAN CAOS, CON TRANCONES QUE ANTES NO SE VEIAN. CON ESTA IMPLEMENTACION EL PASO POR LA GLORIETA SE INCREMENTO EN UNA HORA, LO CUAL NO SUCEDIA ANTES. POR FAVOS SU AYUDA EN ESTE TEMA, YA QUE LAS PERSONAS QUE VIVIMOS CERCA A LA GLORIETA NOS ESTAMOS VIENDO MUY AFECTADOS. POR FAVOR CON LA MANO EN EL CORAZON LES PIDO QUE ENCARECIDAMENTE DEJEN EL PASO COMO LO TENIAMOS ANTES ESTO ESTA GENERANDO CAIS Y GRANDES ENFRENTAMIENTOS ENTRE TODOS LOS TRANSEUNTES, DEBIDO AL ESTRES QUE ESTO ESTA GENERANDO. HAN REDUCIDO LOS CARRILES, PORQUE NO REDUJERON LA GLORIETA EN VEZ DE REDUCIR CARRILES DE MOVILIDAD. AGRADEZCO QUE POR FAVOR REVISEN ESTE TEMA, EN VEZ DE SOLUCIONAR NOS DIERON UN GRAN LIO. GRACIAS. (...)**", de manera atenta se informa:

Para poder dar claridad a la razón por la cual se proyecta la necesidad de implementar regulación semafórica, y la de reducir la capacidad de la intersección de la Glorieta AK 50 X AC 3, se presenta el siguiente análisis que hizo parte de la auditoría vial de la intersección en el año 2022.

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.



De acuerdo a la siniestralidad de la intersección que se presenta a continuación, donde se evidencia el mapa de la zona de análisis de siniestralidad en el cual se muestra la densidad de siniestros ocurridos tanto en el anillo vial de la glorieta como en un perímetro cercano de los ramales de ingreso y salida a la misma.

Para la generación de mapas de densidad, se aplica la metodología de “*siniestros equivalentes*”, donde compara distintas severidades de siniestros viales, y se pondera en función de su gravedad. Choque simples o solo daños con un factor equivalente de 1, siniestros con lesionados se les asigna una equivalencia de 2 y los siniestros con víctimas fatales víctimas fatales con un factor de equivalencia de 3.

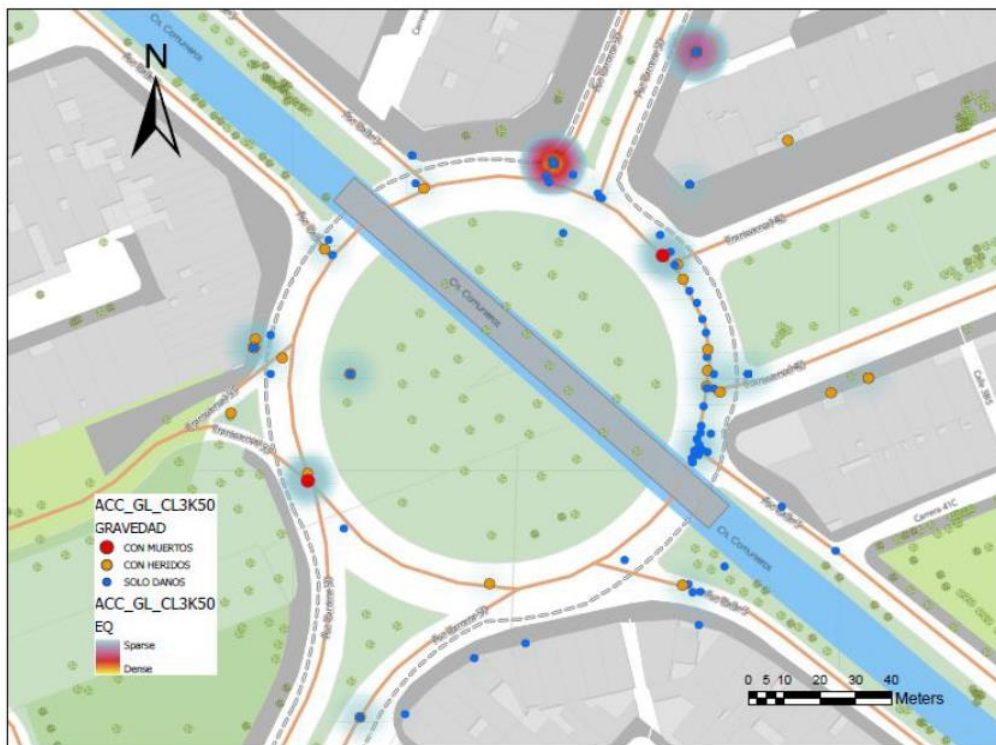
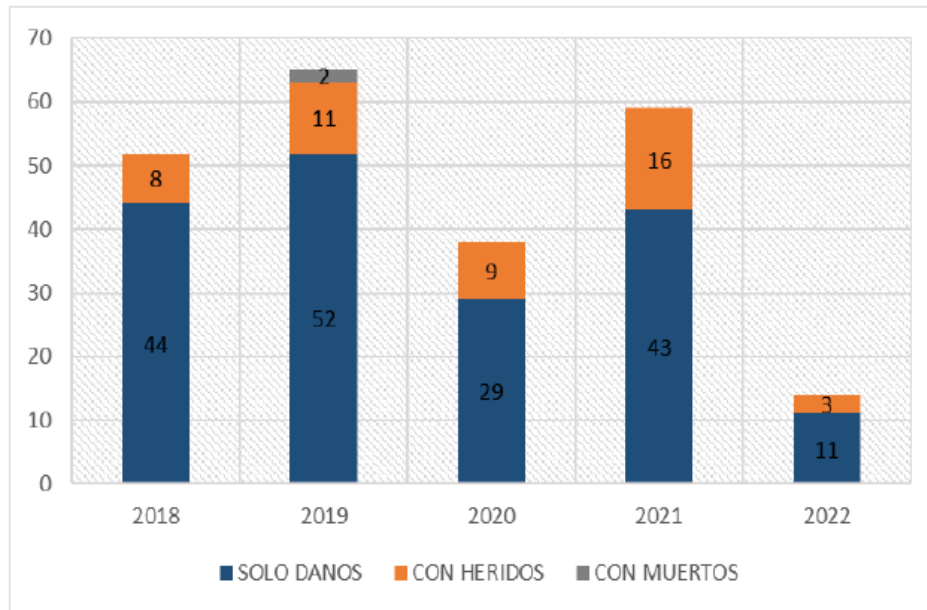


Ilustración 14 Mapa de siniestralidad por gravedad
Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de datos SIGAT



En cuanto a la gravedad de los siniestros que se presentaron en la glorieta en el periodo del 01 de enero de 2018 al 31 de mayo de 2022, el 79% corresponden a siniestros con solo daños, el 21% siniestros con heridos y el 1% a siniestros con víctimas fatales.



Gráfica 9 Siniestralidad por gravedad

Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de datos SIGAT

Se observa que en el 2019 se presentaron mayor número de eventos, sin embargo, de acuerdo a su gravedad son en su mayoría eventos con sólo daños. En cuanto a incidentes con víctimas cabe resaltar que en el 2018 y 2021 se presentaron más eventos con víctimas heridas 44 y 43 respectivamente, y los 2 sucesos con fatalidades se presentaron en el 2019.

De acuerdo con lo definido en el formulario IPAT, los siniestros son clasificados en choque, atropello, caída de ocupante y volcamiento, en el mapa a continuación se evidencian los siniestros de acuerdo a esta clasificación, en su mayoría corresponden a choques 95.2% y atropellos 3.5%.

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

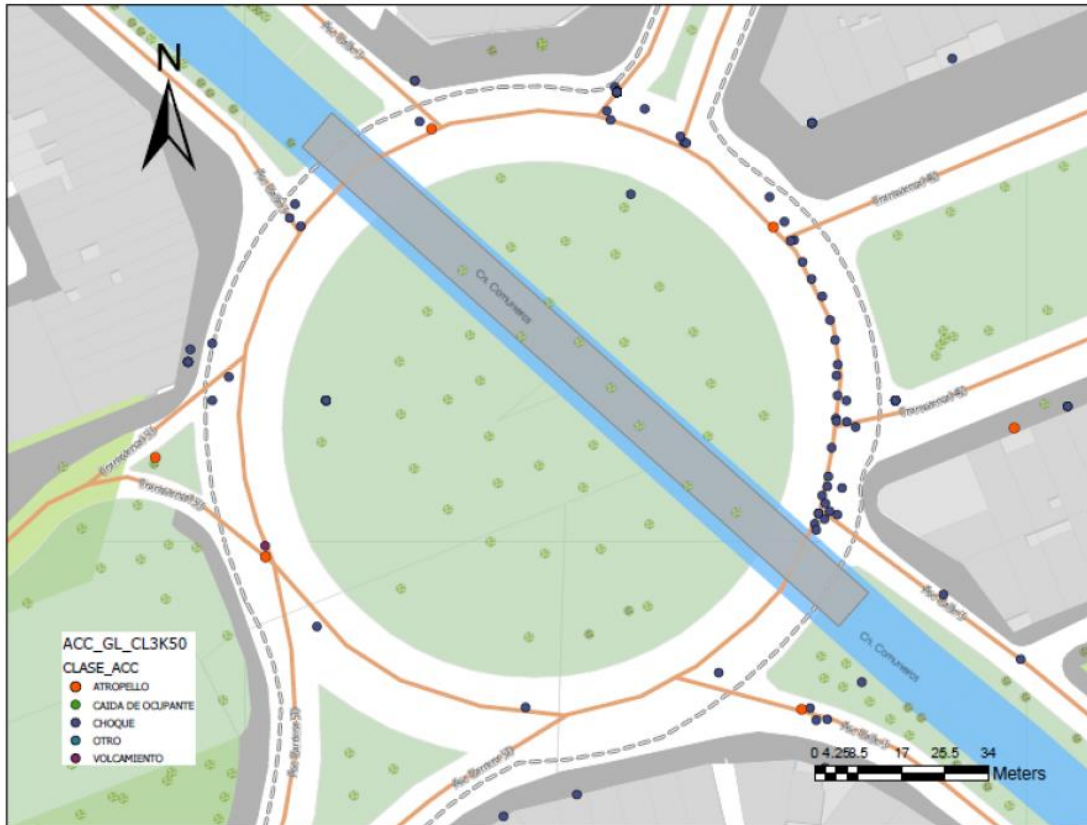


Ilustración 15 Mapa de siniestralidad por clase de siniestro
Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de datos SIGAT

AÑO	ATROPELLO	CAIDA DE OCUPANTE	CHOQUE	VOLCAMIENTO	OTRO	TOTAL
2018			52			52
2019	3		61	1		65
2020	3		34		1	38
2021	2	1	56			59
2022			14			14
TOTAL	8	1	217	1	1	228
%	3.5%	0.4%	95.2%	0.4%	0.4%	

Tabla 10 Siniestros por clase SIGAT
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada de SIGAT – SDM

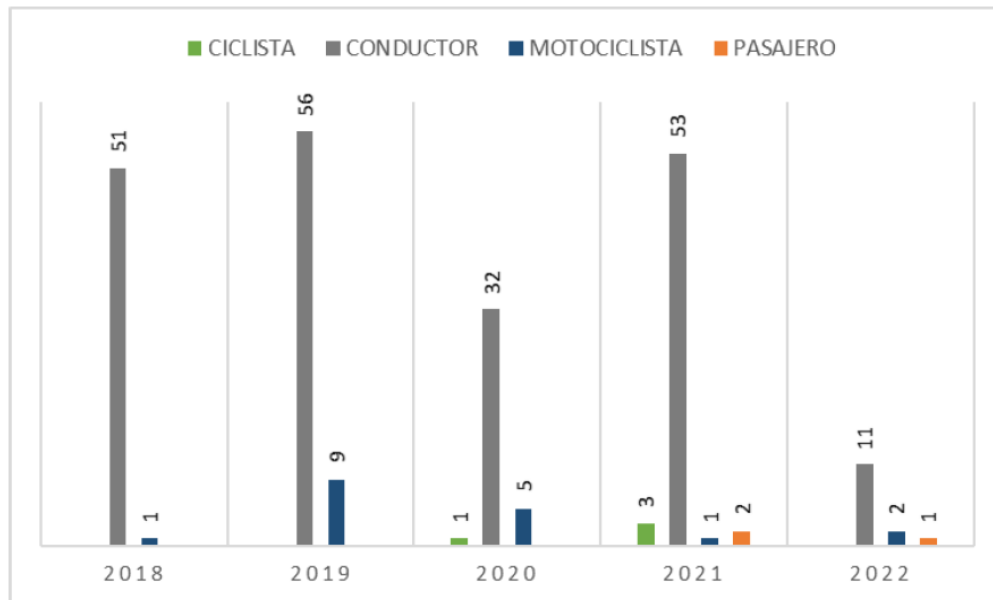
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020





Cabe resaltar que los atropellos, son los siniestros en los cuales se ven afectados los actores más vulnerables de la vía, como lo son los peatones y ciclistas, en este caso se presentaron en las entradas y salidas de la glorieta.

El análisis de siniestralidad por actor vial permite identificar los actores viales implicados en los siniestros viales en la glorieta de la Calle 3 con Carrera 50, como se muestra a continuación:

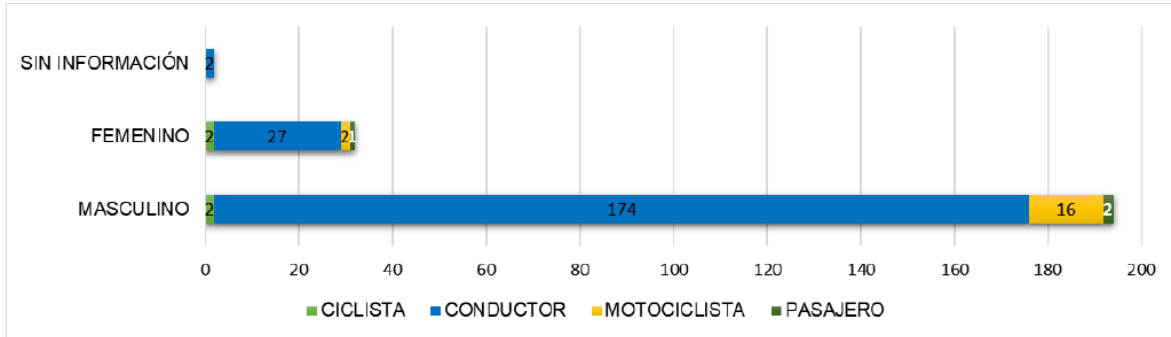


Gráfica 10 Siniestralidad anual por actor vial

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada de SIGAT – SDM

En la siniestralidad por actor vial se destaca el número de eventos por conductor, que corresponde al 89%. El segundo actor vial con más siniestralidad corresponde al motociclista con el 7.9% de los eventos, con el 1.8 % ciclistas, con el 1.3% pasajeros. El año con más eventos por actor vial (conductor) fue el 2019 con 56 siniestros.

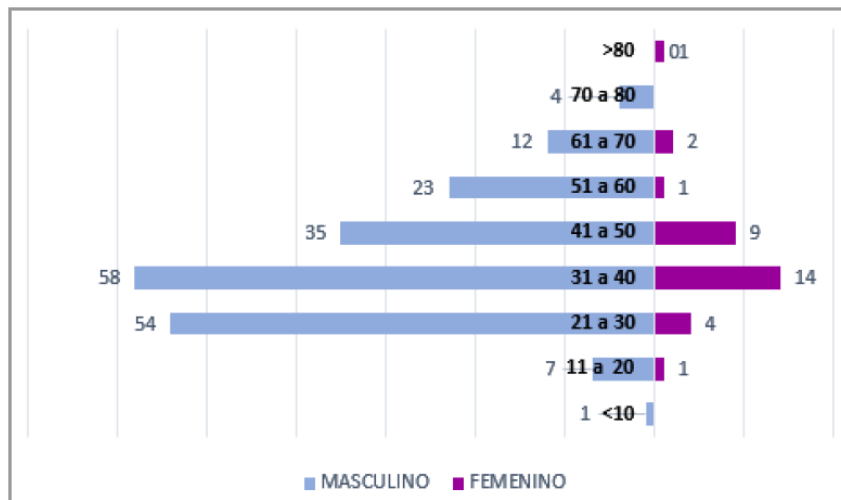
El análisis de siniestralidad por género permite cuantificar la cantidad de hombres y mujeres que están implicados en siniestros viales, de los datos para el periodo de estudio se muestra la gráfica a continuación:



Gráfica 11 Siniestralidad anual por actor vial y sexo
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada de SIGAT – SDM

De los siniestros presentados en la zona de análisis para los años de estudio, el 14% corresponden al género femenino con 32 eventos y el 85.1% al género masculino con 194 incidentes. Existe un 0.9% de sucesos en los que no se cuenta con información de género.

La edad del conductor y/o del actor vial influye de manera decisiva en la seguridad vial, por tanto, es una de las variables a tener en cuenta para el análisis de siniestralidad por edad para la Glorieta en estudio se puede evidenciar lo siguiente:



Gráfica 12 Siniestralidad anual por edad y sexo
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada de SIGAT – SDM



En cuanto a la siniestralidad por edad, se presenta el siguiente comportamiento: El rango etario más crítico es el de 31 a 40 años 31.9% (72 eventos) destacando una proporción más alta del género masculino; en segundo lugar, con personas entre los 21 y los 30 años con el 25.7% (58 eventos) y en tercer lugar con el 19.5% (44 eventos) el rango etario entre 41 y 50 años. Es de resaltar que la siniestralidad con personas 0 a 10 y mayores de 70, presentaron menor número de siniestros en el área de estudio.

Para el análisis de los incidentes viales, se realiza la consulta en las bases de datos del Centro de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad, para el periodo de enero de 2018 a diciembre de 2021, de la cual se obtiene los siguientes mapas donde se representa la ubicación de los incidentes viales y su concentración en el área de influencia de la presente auditoría.

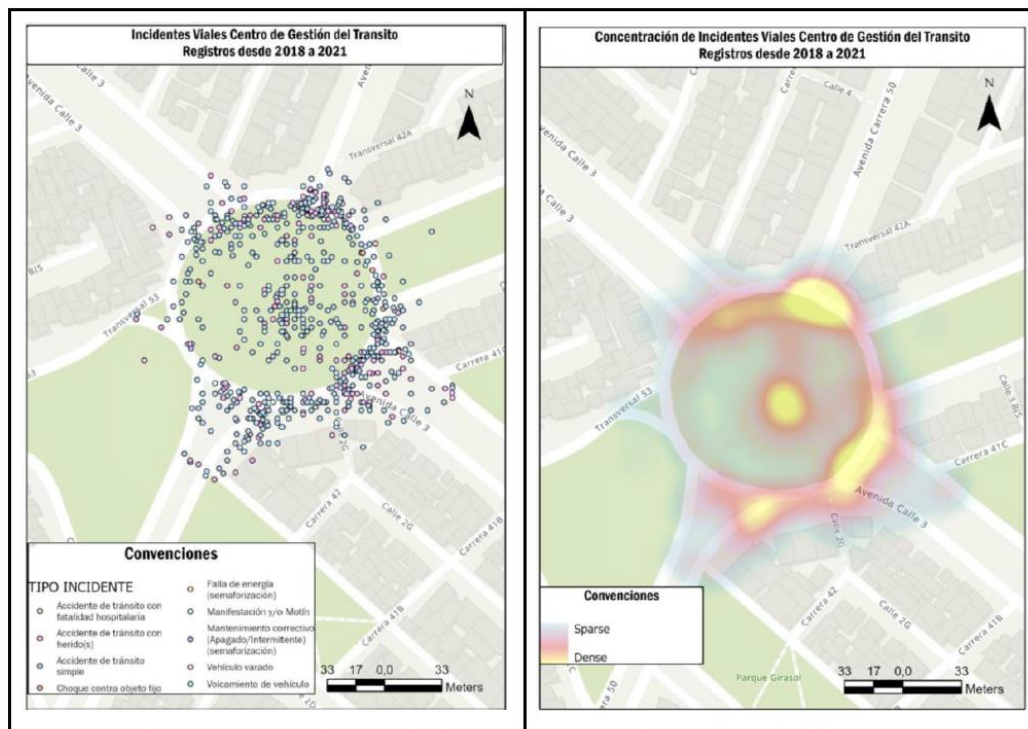


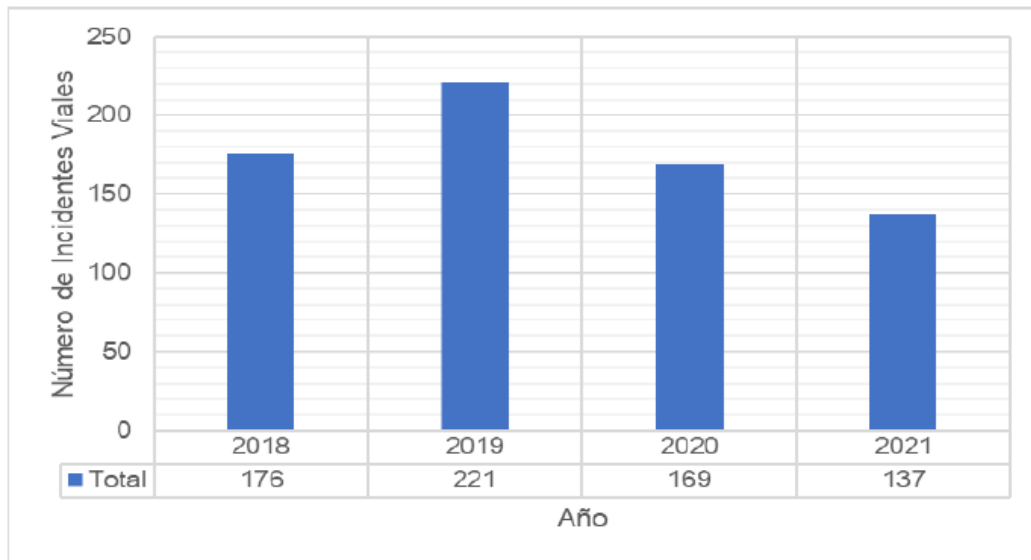
Ilustración 16 Mapa de Incidentes Viales, Bases de Datos Centro de Gestión de Tránsito
Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de datos SDM

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



De acuerdo con la concentración de Incidentes Viales, se logra identificar en el costado Nororiental (acceso Carrera 50) y suroriental (acceso Calle 3), se encuentra la mayor concentración de los Incidentes viales registrados en el periodo de enero de 2018 a corte de diciembre de 2021.

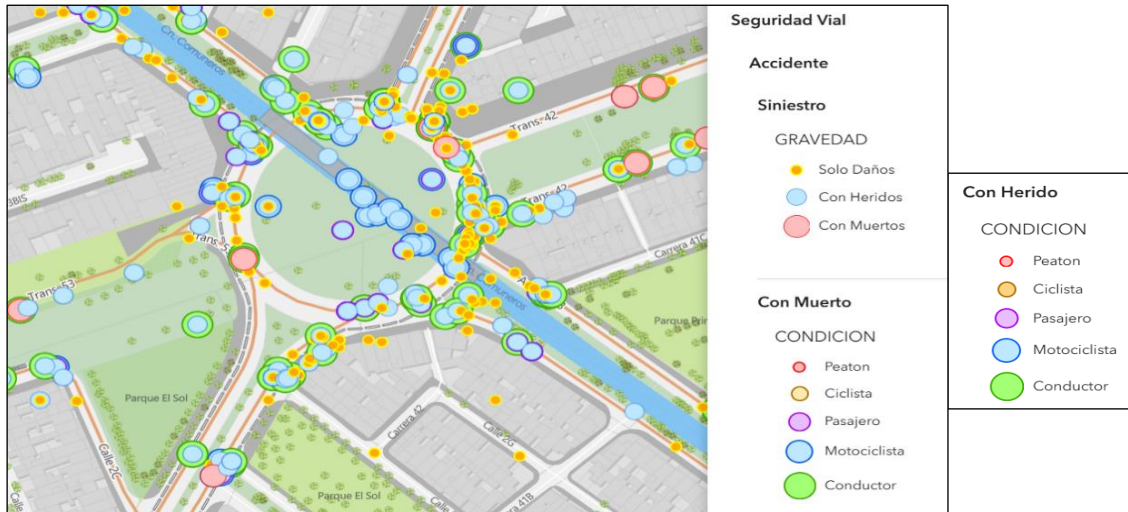
Del registro de incidentes viales por año se obtiene lo siguiente:



*Gráfica 14 Número de Incidentes Viales por año
Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de datos SDM*

El número de Incidentes Viales registrados para la intersección tipo Glorieta de la Carrera 50 con Calle 3 es de 173 incidentes, siendo el 2019 el año donde se registraron el mayor número incidentes viales, y para los años 2020 y 2021 toma un comportamiento descendente presentándose 137 Incidentes en el 2021, siendo el valor más bajo de la serie de datos analizados.

Adicionalmente se presentan los puntos con los mayores siniestros y el tipo de accidente en la intersección, y en los ramales de acceso y salida de la glorieta, en este se puede ver el tipo de siniestro: Solo Daños, Heridos y Muertos, y los actores viales que sufrieron esos accidentes para las condiciones de muerto o herido.



Fuente: https://sig.simur.gov.co/Visor_DCV/

A continuación, se presenta el resumen y/o conclusiones del análisis de la siniestralidad en la zona de influencia del proyecto de la ASVU:

- Se destaca que, en los periodos analizados (2018 a 2022), el actor vial más involucrado, fue el conductor con un 89% en el total de los eventos.
- En consecuencia, con lo anterior, el choque fue la clase de siniestralidad que más se presentó, con un 95.2% de los siniestros en comparación con las otras clases.
- El año con más eventos fue el 2019 se presentaron 65 eventos equivalente al 29% de los siniestros en el periodo analizado. El año en el cual se presentaron menos siniestros fue el 2020, lo cual puede estar asociado a la cuarentena ocasionada por la pandemia del COVID.
- La siniestralidad por solo daños presenta la mayor cantidad de eventos con 78.5%, seguido de heridos con el 20.6% y 0.9% con víctimas fatales.
- En el análisis de siniestralidad por género, se encontró que el más involucrado es el masculino con un 85.1% de participación en los eventos, frente a un 14% de participación del género femenino y un 0.9% sin información.
- La población por rango de edad que más se ha visto involucrada en siniestros es aquella que se encuentra entre los 31 y 40 años, con un 31.9% del total de personas.



- Los días en los cuales se presentaron mayor número de siniestros en el periodo analizado son los jueves y miércoles, resaltando que los dos eventos con víctimas fatales ocurrieron un miércoles.
- El mes de octubre fue el mes más crítico en el periodo analizado 32 siniestro, 14% del total de siniestros ocurrieron en este mes.

Realizando la comparación entre los datos analizados de la base de datos de SIGAT versus al registro de Incidentes del Centro de Gestión de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad se puede concluir que:

- Tanto los datos obtenidos del SIGAT como de los registros de incidentes, en el 2019 es el año con mayor número de reportes de siniestros viales en la zona auditada.
- El registro de Siniestros Viales que no presenta víctimas (choques simples), representa el 95% de los siniestros viales según la base de datos de SIGAT y el 77% según la base de datos del Centro de Gestión de Tránsito, siendo los choques simples los que presentan más probabilidad de ocurrencia.
- Según los datos de Incidentes los días martes, miércoles, jueves y viernes, es donde ocurren el 71% del total del registro de incidentes, lo cual tiene coherencia con el registro de siniestros viales registrados en el SIGAT.
- El mes donde se registra el mayor número de incidentes es el mes de octubre de donde se tiene el registro de 75 incidentes que corresponden al 11% del total de los incidentes registrados, lo cual tiene coherencia con el registro de siniestros viales registrados en el SIGAT.
- El periodo donde se presenta el mayor número de incidentes viales está comprendido entre las 17:00 hasta las 19:00, donde se tiene 196 incidentes que equivalen al 29% de los incidentes registrados, la hora con el mayor número de incidentes está a las 18:00 horas con un registro de 70 eventos que corresponde al 10% del total de incidentes registrados.

Adicionalmente en dicha auditoría se encontraron hallazgos evidenciados en la visita realizada el 26 de mayo de 2022 visita diurna y el 13 de junio 2022 vista nocturna, además de la revisión diferentes fuentes y de la documentación disponible. A continuación, se describen los hallazgos generales que se presentan en la intersección de estudio, relacionado con una deficiencia en términos de seguridad vial, de los elementos de control, la infraestructura o la integración de los diferentes

10

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



componentes que hacen parte del área de influencia, que constituyen riesgos potenciales, los cuales afectan la seguridad vial y son condiciones inseguras para los usuarios viales, en especial a los más vulnerables.

HALLAZGOS		
Generales	1	Vehículos estacionados sobre andén que obstaculizan la circulación y visibilidad por parte de peatones
	2	Falta de pasos seguros para peatones y ciclistas.
	3	Deterioro y obstáculos sobre los andenes.
	4	Entrecruzamientos peligrosos al interior de la glorieta que generan conflictos entre actores viales.
	5	Ausencia de paso seguro para ciclistas.
	6	Necesidad de una redistribución equitativa del Espacio Público en la glorieta
	7	Objetos contundentes a borde de vía
	8	Objetos contundentes a borde de vía
Específicos	1	Circulación de ciclistas en el carril interno de la Glorieta.
	2	Geometría del Acceso de la Calle 3 que genera conflictos de incorporación a la glorieta.
	3	Geometría del Acceso de la carrera 50 que genera conflictos de incorporación a la glorieta.
	4	Paso peatonal sin conexión calle 3 con carrera 50 costado noroccidental.
	5	Paso peatonal sin conexión calle 3 con carrera 50 costado suroriental.
	6	Falta de paso seguro al costado sur de la glorieta. Sin señalización
	7	Geometría del Acceso de la carrera 50 que genera conflictos de incorporación de ciclistas a la glorieta.
	8	Estacionamiento sobre anillo externo de glorieta que restringe la circulación y la visibilidad de los ciclistas y actores viales motorizados.
	9	Caja de servicios sin tapa que puede provocar caídas y lesiones en peatones.
	10	Escombros sobre andén que obstaculizan la circulación y reducen el espacio libre disponible
	11	Pasos peatonales inseguros, no aptas personas con movilidad reducida

11

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



HALLAZGOS	
12	Luminarias apagadas que causan disminución de la visibilidad
13	Luminarias apagadas que causan disminución de la visibilidad
14	Conflicto peatón Ciclista
15	Poste de luz obstaculiza el paso de ciclistas y peatones

Fuente: Elaboración propia a partir de la auditoría

En las dos últimas décadas Bogotá ha generado condiciones físicas, operacionales y culturales para promover el uso de modos de transporte sostenibles entre las que se encuentran la planeación y construcción de alamedas, parques lineales, mejoramiento del espacio público para la movilidad, la construcción y ampliación de la red de ciclorrutas, el fortalecimiento y ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en todos sus componentes, la incorporación de flota ambientalmente sostenible (zonal, troncal y cable aéreo), la generación de oferta de ciclo parqueaderos en portales y estaciones de TransMilenio y la implementación de medidas de gestión de la demanda, entre otras acciones.

Por ello, desde la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se ha venido promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Para ello, se han desarrollado diversas acciones, como la implementación de cicloinfraestructura a nivel de calzada y campañas de cultura ciudadana para fomentar una movilidad segura. Estas iniciativas han contribuido al aumento de la participación modal de este tipo de vehículo en los viajes en Bogotá, pasando del 6.6% en 2019 al 7.3% en 2023, lo que representa un incremento de 0.7 puntos porcentuales.

Respecto al componente de cicloinfraestructura desde las competencias de la entidad, se ha efectuado la redistribución del espacio vial con el fin de proporcionar un lugar de tránsito para los ciclistas, mejorar las condiciones de circulación para este tipo de actor vial en los aspectos de seguridad vial, confort y convivencia con otros usuarios del espacio público.

En cuanto al componente de cicloinfraestructura, y dentro de las competencias de la entidad, se ha llevado a cabo la redistribución del espacio vial con el objetivo de proporcionar un área de tránsito segura para los ciclistas, mejorando sus condiciones de circulación en términos de seguridad vial, comodidad y convivencia con otros usuarios del espacio público.

12

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





En concordancia con lo anterior, el Acuerdo Distrital 927 de 2024 *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”, establece el programa Movilidad Sostenible el propósito de que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar e integración social y un lugar de encuentro de toda la ciudadanía.

Dada la relevancia del corredor de la Av. Carrera 50 para la circulación de ciclistas - con un flujo aproximado de 1.000 usuarios durante la hora de máxima demanda (06:30–07:30 a.m.) y considerando la ocurrencia de 63 siniestros graves entre 2021 y 2024 (incluidos 2 con resultado fatal), la SDM llevó a cabo la evaluación técnica de alternativas para la implementación de una franja de circulación para ciclistas segregada en dichos tramos. Esta actuación busca mejorar sustancialmente las condiciones de seguridad y funcionalidad del corredor, en concordancia con las metas del Plan de Desarrollo Distrital.

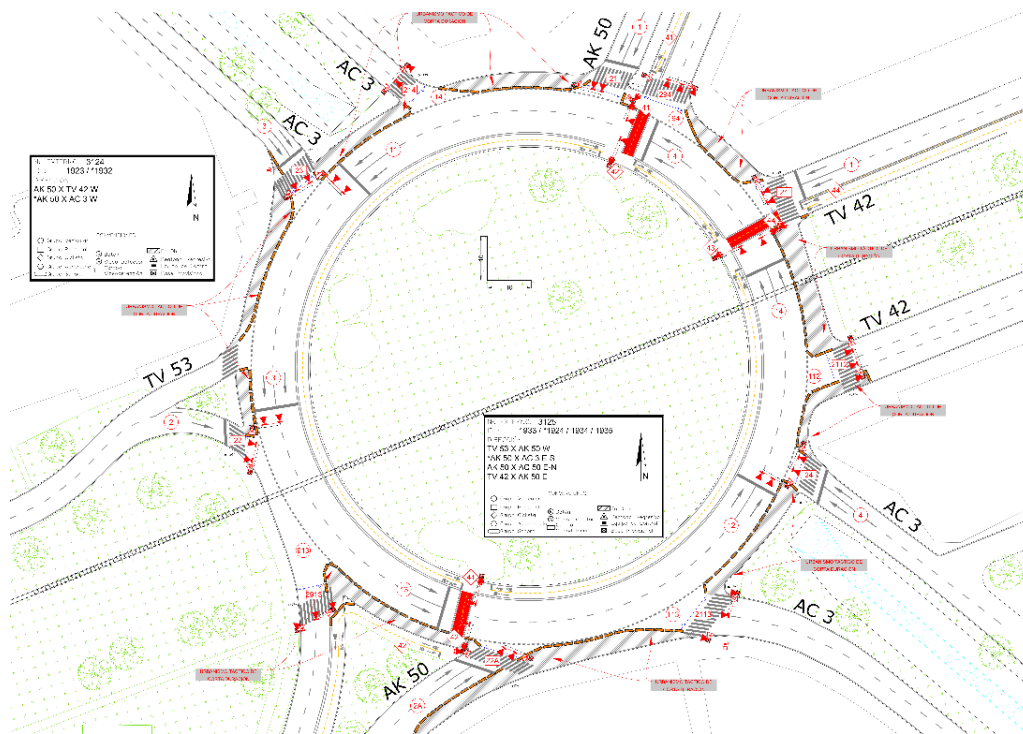
Adicionalmente, con el fin de garantizar seguridad y equidad en la movilidad de todos los actores viales que deseen cruzar a través de las intersecciones semaforizadas, que forman parte integral de las ciclorrutas proyectadas, se debe propender por regular los nuevos conflictos vehículo/ciclista y ciclista/peatón. El nuevo cruce de ciclistas sobre calzada en las intersecciones semaforizadas será regulado mediante semáforos vehiculares cuando las indicaciones sean compartidas con las informadas al flujo vehicular o mediante semáforos con pictograma de bicicleta en caso de necesitar indicaciones independientes, efectuando cuando se requiera ajustes en la configuración semafórica tales como: recálculo de tiempos intermedios, ajustes en tiempos de verdes, implementación de nuevos grupos semafóricos, inclusión de fases adicionales en la programación e instalación de mobiliario semafórico adicional.

Es importante aclarar que el número de ajustes y cambios a la configuración semafórica actual, será proporcional al impacto en la movilidad de los demás actores viales (transporte público, vehículos particulares y peatones); la implementación de grupos semafóricos de ciclistas y sobre todo, la programación de fases semafóricas exclusivas adicionales para el cruce de los ciclistas, reducirá el tiempo de verde otorgado a los demás grupos controlados (vehiculares y



peatonales), disminuyendo significativamente la capacidad de la intersección y el nivel de servicio ofrecido.

Teniendo en cuenta lo anterior se presenta el esquema con la propuesta de regulación tanto de la ciclorruta, peatones y de los vehículos, proyectando derecho de paso para los usuarios más vulnerables como lo son los peatones, personas en condición de discapacidad, coches de bebés, ciclistas recuperando el espacio público de acuerdo a la pirámide invertida de movilidad.



Fuente. Elaboración propia

La intersección fue puesta en servicio el día 17 de septiembre de 2025, después de varias semanas trabajando en el punto, llevando a cabo la movilización del material semafórico, la instalación de bases portátiles, postes semafóricos, semáforos, cierres de ciclorruta, ampliación de espacio peatonal, para poder brindar las condiciones adecuadas





Registro fotográfico Costado Sur TV 42



Registro fotográfico Costado Occidental AC 3





Registro fotográfico Costado Sur AK 50



En espera de dar alcance a su solicitud, no sin antes resaltar el gran aporte que por parte de la comunidad significa la identificación y puesta en conocimiento de este tipo de eventos que permiten a la SDM su atención inmediata y aportar a la seguridad vial de la Ciudad.

Cordialmente,



Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 01-10-2025 08:42 PM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Angie Jeannekarla Prieto Acosta-Subdirección De Semaforización