



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA

202532213395531

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 14 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERIA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS-5336622025

Respetado ciudadano @Pablo802268921

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: “(...) **SOLICITUD TEXTUAL @SECTORMOVILIDAD @BOGOTA @DIANADIAGO POR QUE TANTOS SEMAFOROS EN LA ROTONDA DE LA CL 3 CON CR 50, ES UN TRANCON ETERNO SIN NECESIDAD, POR FAVOR EVALUEN MEJOR LA CONVENIENCIA DE ESTOS SEMAFOROS, AYUDAAAAAAAAAAAAA (...) 20 MINUTOS PARA RECORRER 3 CUADRAS, EL TRANCON ES ETERNO, MUCHOS SEMAFOROS Y REDUCCION DE CARRIL DE 4 A DOS, SEMAFORO AL ENTRAR Y SEMAFORO AL SALIR DE ROTONDA CR 50 CL 3. PUENTE ARANDA, AYUDAAAAAAAAA RED SOCIAL Y FECHA DE LLEGADA DE LA SOLICITUD TWITTER - 04 OCT. 2025 (...)**”, 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.

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.

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.



Recopilando la descripción de los elementos de riesgo potencial que se identificaron en materia de infraestructura, así como en el comportamiento y operación de los usuarios desde los diferentes modos de transporte que circulan por la intersección de la Carrera 50 con Calle 3 de la ciudad de Bogotá D.C., también se presentan las recomendaciones y oportunidades de mejora identificadas para garantizar una operación segura para todos los usuarios viales. A continuación, se relacionan los 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.

ANEXO A. Mapa de hallazgos generales



Ilustración 33 Anexo A. Mapa de hallazgos generales
Fuente: Elaboración propia a partir de mapas SIMUR





Listato de Hallazgos	
5.1.	Hallazgos Generales
5.1.1	Vehículos estacionados sobre andén que obstaculizan la circulación y visibilidad por parte de peatones
5.1.2	Falta de pasos seguros para peatones y ciclistas.
5.1.3	Deterioro y obstáculos sobre los andenes.
5.1.4	Entrecruzamientos peligrosos al interior de la glorieta que generan conflictos entre actores viales.
5.1.5	Ausencia de paso seguro para ciclistas.
5.1.6	Necesidad de una redistribución equitativa del Espacio Público en la glorieta
5.1.7	Objetos contundentes a borde de vía

Tabla 11 Anexo A. listado de hallazgos generales
Fuente: Elaboración propia

ANEXO B. Mapa de hallazgos específicos



Ilustración 34 Anexo B. Mapa de hallazgos específicos
Fuente: Elaboración propia a partir de mapas SIMUR



Listato de Hallazgos	
5.2.	Hallazgos Especificos
5.2.1	Circulación de ciclistas en el carril interno de la Glorieta.
5.2.2	Geometría del Acceso de la Calle 3 que genera conflictos de incorporación a la glorieta.
5.2.3	Geometría del Acceso de la carrera 50 que genera conflictos de incorporación a la glorieta.
5.2.4	Paso peatonal sin conexión calle 3 con carrera 50 costado noroccidental.
5.2.5	Paso peatonal sin conexión calle 3 con carrera 50 costado suroriental.
5.2.6	Falta de paso seguro al costado sur de la glorieta . Sin señalización
5.2.7	Geometría del Acceso de la carrera 50 que genera conflictos de incorporación de ciclistas a la glorieta.
5.2.8	Estacionamiento sobre anillo externo de glorieta que restringe la circulación y la visibilidad de los ciclistas y actores viales motorizados.
5.2.9	Caja de servicios sin tapa que puede provocar caídas y lesiones en peatones.
5.2.10	Escombros sobre andén que obstaculizan la circulación y reducen el espacio libre disponible
5.2.11	Pasos peatonales inseguros, no aptos personas con movilidad reducida
5.2.12	Luminarias apagadas que causan disminución de la visibilidad
5.2.13	Luminarias apagadas que causan disminución de la visibilidad
5.2.14	Conflicto peatón Ciclista
5.2.15	Poste de luz obstaculiza el paso de ciclistas y peatones

*Tabla 12 Anexo B. Listado de hallazgos especificos
Fuente: Elaboración propia*

Tomando como base los hallazgos de la Auditoría mencionada, y actualizando las cifras al periodo entre 2021 y 2024, se reitera la criticidad en la glorieta de la Carrera 50 con Calle 3, al tener un total de 76 víctimas lesionadas por siniestros viales, siendo el año 2023 el que concentró la mayor incidencia, con 24 casos. Del total

4

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



de víctimas, el 22% corresponde a ciclistas, y la mitad de los siniestros que los involucran ocurrieron entre las 5:00 y las 7:00 a. m. Asimismo, el 78% de los lesionados en esta zona corresponde a actores viales vulnerables (anillo interno): 45% motociclistas, 22% ciclistas y 11% peatones.

Del total de víctimas, el 22% corresponde a ciclistas, y la mitad de los siniestros que los involucran ocurrieron entre las 5:00 y las 7:00 a. m. Asimismo, el 78% de los lesionados en esta zona corresponde a actores viales vulnerables: 45% motociclistas, 22% ciclistas y 11% peatones.

Al comparar estas cifras con la distribución de víctimas a nivel ciudad, se observa que la proporción de ciclistas lesionados en esta glorieta (22%) duplica la registrada en el resto de Bogotá (10%).

En este contexto, la propuesta de intervención plantea la redefinición de algunos espacios del perfil vial con el fin de mejorar las franjas de circulación para peatones, ciclistas y vehículos mixtos, de manera integral y equitativa respecto a los demás actores viales y a las dinámicas del sector.

Con la nueva infraestructura se busca mitigar los conflictos viales que actualmente afectan a diferentes usuarios de la vía, tales como entrecruzamientos peligrosos al interior de la glorieta, ausencia de pasos peatonales seguros y estacionamiento indebido sobre la calzada. En síntesis, la SDM orienta sus acciones hacia la optimización de la seguridad vial, la reducción de los conflictos de tránsito y el ordenamiento de la movilidad en beneficio de todos los usuarios del espacio público

Respecto a los dispositivos reguladores de tráfico, es pertinente señalar que la necesidad de **implementar regulación semafórica** y de reducir la capacidad de la intersección de la glorieta ubicada en la Avenida Carrera 50 con Calle 3 se sustenta en los hallazgos de la Auditoría de Seguridad Vial Urbana.

En coherencia con estos resultados, se plantearon medidas de mejora como el rediseño geométrico, la instalación de controles semafóricos, la implementación de infraestructura de *tráfico calmado* y la adecuación de andenes emergentes, todas orientadas a reducir los factores de riesgo y mejorar las condiciones de seguridad vial en la zona.



Ahora bien, la redefinición de la intersección como glorieta semaforizada fue evaluada como una intervención temporal de adecuación inmediata, teniendo en cuenta que el corredor de la Carrera 50 contará con flujo de ciclistas en infraestructura segregada y segura. Por lo tanto, resulta imprescindible garantizar el mismo nivel de protección al cruzar el anillo de la rotonda. Para ello, se evaluaron cinco alternativas de conexión:

1. conexión cicloinfraestructura segregada - anillo exterior unidireccional
2. conexión cicloinfraestructura segregada - anillo exterior bidireccional
3. conexión cicloinfraestructura segregada - anillo interior unidireccional
4. conexión cicloinfraestructura segregada - anillo interior bidireccional con espacio público al interior
5. conexión cicloinfraestructura segregada - anillo interior bidireccional con andenes emergentes externos.

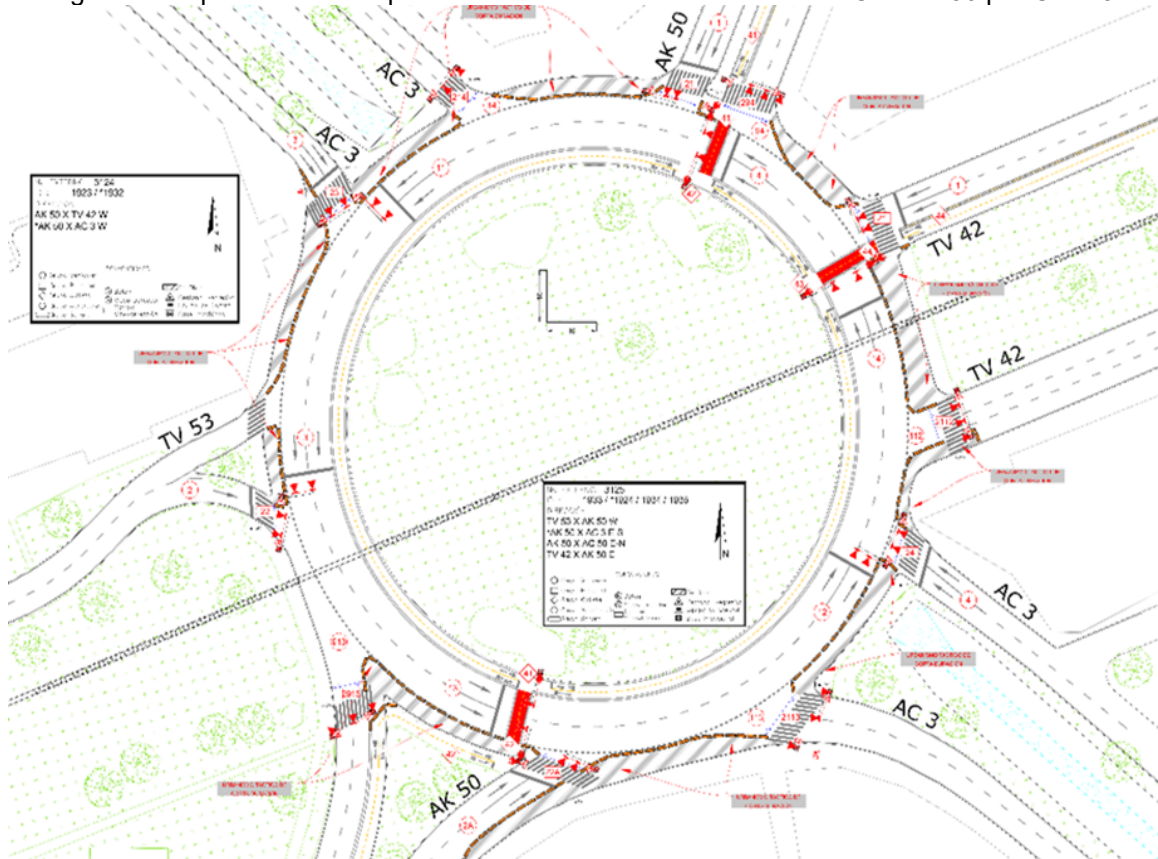
Las alternativas que implican el anillo exterior unidireccional, aumentaban el número de bases de semáforo y fases por los conflictos que se generan en cada acceso y salida, así mismo, presentaban una condición muy forzada de operación y no mitigaban los conflictos identificados en la auditoría.

Por el contrario, las propuestas de inclusión en anillo interno implican un menor número de conflictos, así mismo, generan una mejor progresión del flujo vehicular y ciclista. Finalmente, dadas las necesidades de implementación gradual, se realizó una conformación en diseño en las zonas no ocupadas en la glorieta, limitando el conflicto de divergencia por las salidas de la intersección al reducir el área de conflicto que se presenta en estos puntos de la intersección.

Teniendo en cuenta lo anterior, se presenta el esquema con la implementación gradual de regulación tanto para ciclistas, peatones y vehículos automotores, protegiendo el derecho al acceso y circulación para los usuarios más vulnerables como lo son los peatones, personas en condición de discapacidad, personas cuidadoras y que requieren cuidado y ciclistas, recuperando el espacio público de acuerdo con la pirámide invertida de movilidad.



Figura 1. Esquema con la implementación de la intersección de Av. Carrera 50 por Calle 3



Fuente: SDM - SEMA

Los dispositivos de regulación en la intersección entraron en operación el día 17 de septiembre de 2025, después de varias semanas trabajo en el sector, 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 dar en servicio en las condiciones adecuadas.

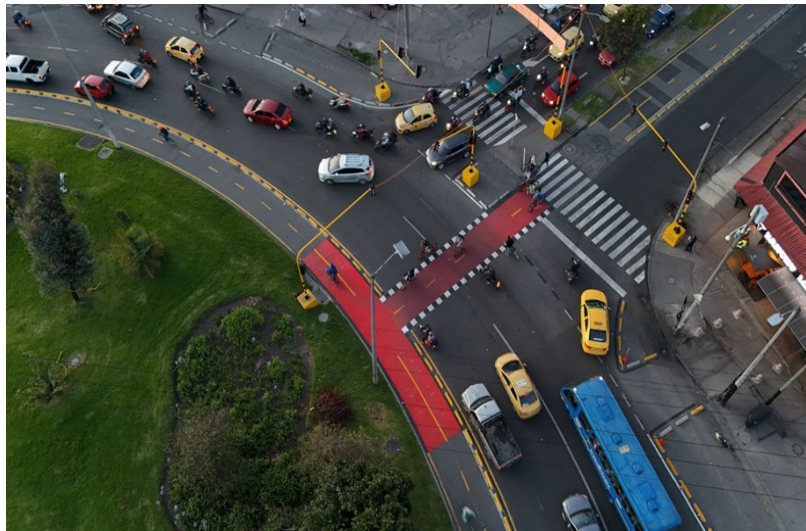
En el siguiente registro fotográfico se presenta la demarcación vial y los dispositivos de regulación implementados en la glorieta de la Avenida Carrera 50 con Calle 3.





Registro fotográfico 1. Demarcación vial y los dispositivos de regulación implementados en la glorieta de la Avenida Carrera 50 con Calle 3

ACCESO NORTE – CICLOINFRAESTRUCTURA



ACCESO SUR – CICLOINFRAESTRUCTURA



Fuente: SDM - Subdirección de Semaforización



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532213395531

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021, contiene los lineamientos estratégicos y las disposiciones normativas que orientan el desarrollo urbano, dentro de los cuales se incluyen los planes de infraestructura en curso y futuros.

Dichos planes contemplan un conjunto de proyectos en diversos ámbitos, tales como movilidad sostenible, espacio público, vivienda, equipamientos urbanos y ambientales, que buscan mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y avanzar hacia una ciudad más equitativa, incluyente y resiliente.

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 14-10-2025 05:10 PM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Angie Jeannekarla Prieto Acosta-Subdirección De Semaforización

9

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.

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