



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA

202532213698951

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 17 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta a SDQS- 5154992025

Respetada Ciudadanía

Reciba un cordial saludo de la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM), en atención al comunicado de la referencia en la cual solicita: “(...) *EVALUACION TECNICA Y EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA INSTALACION DE UN SEMAFORO PEATONAL Y/O VEHICULAR EN LA INTERSECCION DE TRANSVERSAL 85 #64G — VILLA LUZ (...)*” y a los temas de competencia de la SDM, de manera atenta se informa:

Como primer aspecto a destacar, es importante mencionar que la SDM es consciente de las problemáticas que en materia de seguridad vial se viene presentando en varios sectores de la ciudad y es por ello que adelanta las estrategias necesarias para mitigar el factor de riesgo en las intersecciones de la ciudad de Bogotá, implementando intersecciones semaforizadas en el casco urbano de la ciudad, ya sea implementadas directamente por la Entidad o como parte integral de proyectos de ciudad desarrollados por externos, respondiendo así a los compromisos que tiene la SDM para dar cumplimiento a las metas y estrategias establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial, buscando garantizar la seguridad vial en los corredores de la ciudad, optimizando la movilidad y ofreciendo una estructura organizada para el cruce seguro de todos los actores viales.

Por lo anterior y considerando que la Entidad dentro de sus funciones tiene a cargo la expansión e implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad de Bogotá, la Entidad da un estricto cumplimiento a los requerimientos establecidos en

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.



la normatividad vigente¹, la cual propende por generar ese marco de referencia para estandarizar los procesos y procedimientos en el territorio nacional, en cuya formulación se presentan consideraciones técnicas en su capítulo 4 “Semáforos” y su subnumeral 4.4.3. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos”, donde se establece una serie de condiciones o criterios técnicos de evaluación que justifican y soportan la instalación de un control semafórico, garantizando las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

Así las cosas y con el fin de focalizar las acciones hacia la implementación de infraestructura segura para organizar y regular los pasos vehiculares y peatonales en la ciudad, la Subdirección de Semaforización realiza un proceso de evaluación para justificar técnicamente la implementación de controles semafóricos en las intersecciones de la ciudad donde se han recibido solicitudes para su implementación. Para iniciar este proceso, se parte por establecer la necesidad de semaforización, la cual inicia por medio de solicitudes realizadas por la ciudadanía, Entidades externas, Direcciones de la misma SDM y/o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización.

Es importante mencionar que la Entidad actualmente consolida en una base de datos, las intersecciones de la ciudad de Bogotá que han sido solicitadas principalmente por la comunidad para implementar dispositivos semafóricos, ya sea para atender necesidades peatonales y/o vehiculares, por presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad.

Para atender este tipo de solicitudes, la SDM desarrolla una metodología de evaluación estructurada en cuatro niveles siguiendo los parámetros definidos por la *Resolución 45005 de 2024*. Esta metodología establece las bases técnicas para evaluar y viabilizar las intersecciones donde se ha solicitado la implementación de controles semafóricos, el cual se describe a continuación:

- **Primer nivel:** Se realiza la confirmación o depuración del requerimiento, mediante el uso de información secundaria y con la información de campo levantada en las visitas a cada intersección. La visita de campo permite verificar casos donde se registren inconsistencias en la información del requerimiento,

¹ *Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial.*



identificar condiciones de operación en el sector y complementar la información secundaria que no se encuentre detallada. De ser necesario y de acuerdo con las condiciones encontradas en campo se plantean medidas de solución a corto plazo las cuales una vez implementadas son objeto de seguimiento.

- **Segundo nivel:** Se realiza la toma y procesamiento de la información de aforos peatonales y vehiculares en la intersección, se desarrolla un proceso de calificación de características: geométricas (tipo y sección de vía, número de calzadas, número de carriles), operacionales (rutas de transporte público-alimentadores-SITP, accidentalidad, tipo y cantidad de conflictos), de volúmenes (demanda vehicular, demanda peatonal y distribución horaria) y se evalúan las condiciones mínimas de acuerdo con la norma (*Resolución 45005 de 2024 por medio del cual se adopta el “Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial”*). Con lo anterior se obtiene un listado en orden jerárquico que representa condiciones críticas de operación.

Los aforos son tomados mediante contratos de monitoreo y toma de información para la ciudad de Bogotá, realizados durante 16 horas en día típico y para especiales en día atípico. Luego el tiempo para la obtención de los mismos depende de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin, así como periodos del año aptos para la toma de información y la programación.

El listado de intersecciones es generado mediante una herramienta objetiva utilizada por la Entidad, para priorizar los recursos disponibles para la implementación de nuevos controles semafóricos en la ciudad. Esta herramienta es un modelo de priorización que considera ponderaciones y estrategias de calificación a criterios o parámetros que se articulan con el Manual de señalización vial, garantizando la transparencia y equidad.

- **Tercer nivel:** Teniendo en cuenta la lista jerarquizada se realizan los análisis de tránsito comparativos para diferentes escenarios determinando indicadores de capacidad, demoras y nivel de servicio. La metodología de análisis se desarrolla de acuerdo al HCM en su versión 2000 y de acuerdo con los parámetros ajustados para la ciudad de Bogotá en el Manual de Planeación y Diseño. De ser necesario se elaboran modelos con herramientas de simulación para determinar la necesidad de medidas complementarias o suplementarias.



De acuerdo con la disponibilidad presupuestal se genera el listado de intersecciones con PREFACTIBILIDAD, de no resultar viable se plantean otras medidas de regulación del tráfico que atiendan la necesidad.

Es importante aclarar que, en cada vigencia presupuestal, se define un número de intersecciones a semaforizar según los recursos asignados para tal fin, ya que se presentan un gran número de intersecciones evaluadas en RANKING, que, por sus condiciones operacionales y comportamiento de volúmenes vehiculares y peatonales, se encuentran en cola y están a la espera de ser implementadas.

- **Cuarto nivel:** Con el listado de PREFACTIBILIDAD se realiza la investigación y/o armonización de la medida con proyectos existentes en el entorno y viabilizados por la SDM. Es así como se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la etapa de diseño y construcción de obras civiles de acuerdo al orden de prioridad, la disponibilidad presupuestal y de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

El cumplimiento de los cuatro niveles de evaluación mencionados, determinan la viabilidad de implementar controles semafóricos en las intersecciones de la ciudad de Bogotá D.C. Posteriormente, de acuerdo a la disponibilidad presupuestal, las intersecciones seleccionadas para la implementación de controles semafóricos continúan con la construcción de obras civiles y puesta en servicio, precisando que en el proceso podrían evidenciarse obras civiles, adecuaciones geométricas y operacionales fuera del alcance de la Secretaría Distrital de Movilidad, que podrían condicionar la implementación de los controles semafóricos.

En este sentido, se informa que la intersección de la **Transversal 85 con Calle 64H** (de acuerdo con registro fotográfico suministrado), fue incorporada con el identificador **P2200** a la base de datos de intersecciones solicitadas para desarrollar al proceso de evaluación de viabilidad semafórica, dadas las posibles situaciones de riesgo para los actores más vulnerables y la presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad en la zona. El proceso de evaluación de viabilidad semafórica, contempla entre otros aspectos el análisis de las variables del flujo vehicular, características operativas de la intersección, características geométricas y el comportamiento de volúmenes vehiculares y peatonales, así como modelos de ingeniería de tránsito e identificación de situaciones de riesgo para los

4

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



actores más vulnerables y de esta manera poder determinar si la medida a implementar corresponde a la implementación de un paso peatonal semaforizado.

Ahora bien, dadas las condiciones actuales de operación en el sector de la referencia y considerando los aspectos dinámicos de la zona, el continuo crecimiento poblacional, las dinámicas de movilidad emergentes y demás factores influyentes en el entorno urbano en el sector, la Entidad realizará un análisis de necesidad para verificar la pertinencia de realizar una toma de información de volúmenes vehiculares y peatonales en la intersección (*insumo técnico para verificar la necesidad de implementación de controles semaforicos en las intersecciones*), en cumplimiento del segundo nivel de evaluación y de esta manera determinar con los análisis de la información si la medida a implementar corresponde a paso peatonal semaforizado u otra alternativa de infraestructura que garanticen las condiciones de seguridad de los usuarios principalmente de los peatones y ciclistas.







No obstante lo anterior y teniendo en cuenta que la semaforización de una intersección procede como una medida de regulación cuando las demás medidas que pueden implementarse no sean eficientes, la SDM como autoridad de Tránsito y Transporte de la ciudad, realizará un seguimiento a las soluciones que pueden darse con otras alternativas menos restrictivas para la regulación del tránsito y protección de los peatones y bici usuarios a corto y mediano plazo, bien sea con dispositivos de reducción de velocidad u otras medidas de pacificación de tránsito.

En este sentido, con motivo de dar un alcance integral, la SDM a través de la Subdirección de Señalización realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 07 de octubre de 2025.

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica relacionada, donde se identifica la señalización dispuesta en el lugar objeto de análisis.



Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.

	
<p>Foto 1. Panorámica TV 85 entre CL 64D y CL 64G vista al sur.</p>	<p>Foto 2. Panorámica TV 85 entre CL 64D y CL 64G vista al norte.</p>
	
<p>Foto 3. Panorámica intersección TV 85 con CL 64H, vista al nororiente.</p>	<p>Foto 4. Panorámica TV 85 entre CL 64 y CL 64H vista al norte.</p>
	
<p>Foto 5. Panorámica CL 64H entre KR 81A y TV 85 vista al occidente.</p>	<p>Foto 6. Panorámica intersección TV 85 con CL 64H, vista al norte.</p>

Fuente: Elaboración propia.



De acuerdo con el análisis realizado para la intersección de TV 85 con CL 64H en el cual confluyen los segmentos viales identificados con Código de Identificación Vial – CIV: 10.007.772, 10.007.760 y 10.007.723 esta Subdirección consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que realizó la implementación del diseño de señalización² donde se incluyó el desarrollo de medidas de gestión para el control de velocidad, incorporando señalización tanto vertical como horizontal conforme a las características operativas del lugar, lo anterior con base en los lineamientos establecidos en la Resolución 20243040045005 de 2024 por medio de la cual se adopta el Manual de Señalización Vial y demás normatividad vigente que rige la materia.

A continuación, se enlistan los elementos y medidas de pacificación propuestos en etapa de diseño para el sector, de acuerdo con los análisis realizados:

Transversal 85 entre Calle 64G y Calle 64I

- Señalización vertical: SP-46/SR-30 (Zona de peatones / Velocidad máxima 30 km/h), SP-47/SR-30 (Zona escolar / Velocidad máxima 30 km/h).
- Señalización horizontal: demarcación de líneas tipo canalización, de borde y de carril; flechas de dirección; pictogramas de paso peatonal, zona escolar y texto “ZONA ESCOLAR”.

Calle 64H entre Carrera 83 y Transversal 85

- Señalización vertical: SR-01 (PARE), SP-47A (Proximidad de cruce escolar), SP-46/SR-30 (Zona de peatones / Velocidad máxima 30 km/h).
- Señalización horizontal: demarcación de líneas tipo camellón y de borde; flechas de dirección; pictogramas de paso peatonal y velocidad máxima permitida; sendero peatonal; reductores de velocidad tipo estoperol.

Una vez realizada la visita técnica, se verificó que la señalización se encuentra en condiciones adecuadas y cumple con la función de informar, prevenir y reglamentar la operación vial.

² Diseño de señalización identificado para el sector como EX_10_007_1560_10



Se aclara que sobre la Transversal 85, entre la Calle 64G y la Calle 64L, no se contemplan medidas de pacificación. Por lo tanto, no proceden acciones adicionales de señalización sobre el sector objeto de su solicitud.

En ese sentido, se precisa que la instalación de elementos de señalización o dispositivos contribuye a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad y corresponde a una serie de acciones conjuntas que buscan evitar las malas prácticas que realizan los usuarios viales, en contravía de la normatividad vigente, en especial lo establecido en la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT en sus artículos³ 55, 57, 58, 63, 74 y 106 (modificado por la Ley 2251 de 2022).

Adicionalmente, se pudo identificar que se encuentra en mal estado el pavimento del segmento de la CL 64G entre KR 83 y TV 85 identificado con CIV: 10.007.849. Por lo cual, al ser parte este segmento de la malla vial local del Distrito las intervenciones de conservación o mantenimiento que se requieran para atender daños estructurales o funcionales que pueda presentar la estructura de pavimento, según el Decreto Distrital 555 de 2021, estarán a cargo de la Alcaldía Local de Engativá – ALE y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, quienes deberán coordinar entre ellas la planeación, programación, seguimiento e información de las acciones correspondientes para la ejecución de las actividades.

Por lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015 se da traslado a la ALE y a la UAERMV para que, dentro de sus competencias, atiendan y den respuesta de manera directa al peticionario con copia a esta entidad para su seguimiento y control.

³ Artículo 55° Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.

Artículo 57° Circulación peatonal

Artículo 58° Prohibiciones a los peatones

Artículo 63° Respeto a los derechos de los peatones

Artículo 74° Reducción de velocidad.

Artículo 12° Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:

Artículo 106° Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras”



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532213698951

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Por lo demás, la Subdirección de Semaforización de la SDM queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,

Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 17-10-2025 09:40 PM

Cc Alcaldía Local De Engativa -- Calle 71 No.73 A - 44 CP: Cdi.engativa@gobiernobogota.gov.co-110321(Bogota-D.C.)
cc Uaermv- Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial -- Calle 26 # 69-76, Edificio Elemento,
Torre Aire - Piso 3 CP: Atencionalciudadano@umv.gov.co-(BOGOTA-D.C.)
cc Carlos Gabriel Sánchez Urquijo - Subdirección de Semaforización
cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Revisó: Hannah Gabriela Cabrera – Subdirección de Señalización
Elaboró: Siervo Andres Aguirre Benavides-Subdirección De Semaforización
Elaboró: Raúl Esteban Hernández – Subdirección de Señalización

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