



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532213699121

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

Bogotá D.C., octubre 17 de 2025

Señora

PUBLICADO EN CARTELERIA - YAMILE NOVA JAMAICA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS 5431992025

Respetada señora Yamile Nova,

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). En atención su comunicado de radicado de la referencia, por medio del cual se solicita: “(...) *Señores por favor, evalúen los semáforos que están instalando en los round point, por ejemplo en la Cra 10a con Calle 6a han empeorado los trancones, de igual manera en Calle 3a con Cra 50, antes había mejor movilidad. Hagan control y corrección si las medidas no sirven (...)*”, de manera atenta se informa:

Par la intersección de la AK 10 x CL 6, la empresa Metro de Bogotá en el desarrollo del proyecto de la primera línea de Metro de Bogotá bajo el número de contrato EMB 163 de 2019 cuyo objeto es “*Concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1.*”, presentó a la SDM el PMT “**CIERRE TOTAL DE CALZADA MIXTA OCCIDENTAL DE LA AVENIDA CARACAS ENTRE LA AVENIDA DE LA HORTUA Y LA CALLE 11 Y EL CIERRE TOTAL DE LA CALZADA MIXTA ORIENTAL DE LA AVENIDA CARACAS ENTRE LA AVENIDA HORTUA Y LA CALLE 9**”, bajo el número de radicado 202461204692472 el cual fue autorizado por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Lo anterior considerando que la SDM es cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Distrital 672 de 2018, en cuanto a la

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.



autorización de cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras, eventos, aglomeraciones o emergencias, en el marco de los PMT (Planes de Manejo de Tráfico).

Para este PMT, y dada la magnitud del impacto del cierre sobre la movilidad de la avenida Caracas entre la calle 11 y la calle 1, se autorizó como rutas de desvío sur-norte la calle 1 desde la avenida Caracas hasta la carrera 10, y la carrera 10 desde la calle 1 hacia el norte. Teniendo en cuenta lo anterior, se estimó un incremento considerable del volumen vehicular que circula por estos corredores y en pro de garantizar la seguridad vial de los actores viales que intervienen en las diferentes intersecciones y en cumplimiento con lo exigido por el Manual de Señalización vigente respecto al ítem 4.3.3 “*Condiciones para justificar la instalación de semáforos*”, se viabilizó la semaforización de la intersección mencionada anteriormente.

Sin embargo, en los seguimientos realizados por la SDM se han identificado oportunidades de mejora que atienden la solicitud realizada y cuyas propuestas se definen a continuación:

- Mejorar los tiempos de verde sobre el corredor de la carrera 10 en los sentidos Sur-Norte y Norte-Sur en los horarios de máxima demanda vehicular respectivos.
- Ajustar la coordinación de las intersecciones sobre el corredor de la carrera 10 en los sentidos Sur-Norte y Norte-Sur conforme las nuevas dinámicas del corredor.

Se aclara que las intersecciones semaforizadas son dispositivos cuya función principal se orienta al control, regulación y ordenamiento de la circulación vial, con el fin de ofrecer condiciones seguras a vehículos (motorizados y no motorizados), peatones y demás actores viales, cuyas condiciones de operación requieren ser modificadas para otorgar el paso seguro a los peatones o por la incorporación de flujos vehiculares que requieran de la interrupción del tránsito en la vía principal. Así las cosas, la intersección de la AK 10 X CL 6 fue semaforizada en primera medida en pro de mantener condiciones seguras de operación dado el aumento considerable del volumen vehicular y el historial de siniestros en el punto.



Ahora bien, respecto a su otra solicitud y 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.

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

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

6





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.

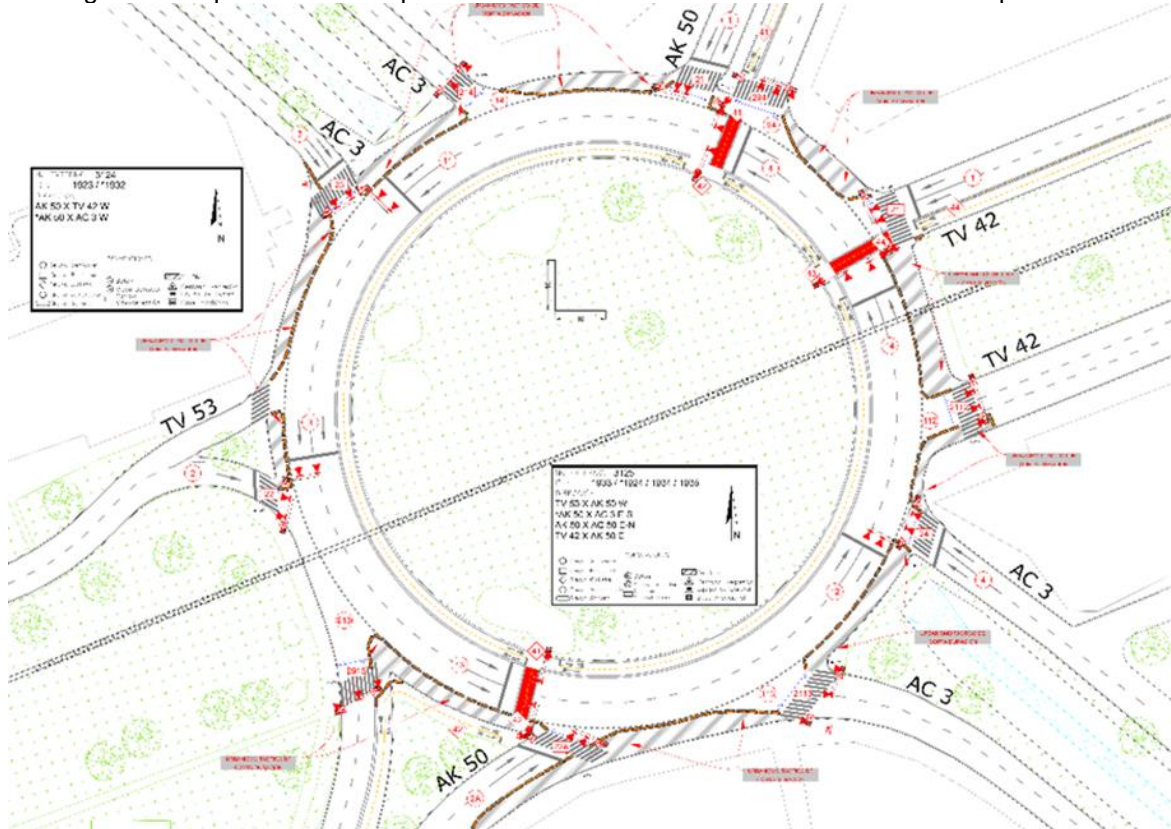
Las alternativas que implican el anillo exterior unidireccional, aumentaban el número de bases de semáforo y fases por los conflictos que se generan en cada acceso y salida, así mismo, presentaban una condición muy forzada de operación y no mitigaban los conflictos identificados en la auditoría.

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



Fuente: SDM - Subdirección de Semaforización

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021, contiene los lineamientos estratégicos y las disposiciones normativas

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

9



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532213699121

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

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 17-10-2025 09:52 PM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Mayra Yoreli Becerra Cardenas-Subdirección De Semaforización

10

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