



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532216527141

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 11 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS-6288242025 - Peticiones Av. Guayacanes

Respetada ciudadanía

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). En atención al comunicado allegado SDQS-6288242025, en referencia a: “(...) SEÑOR ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ Y SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD: POR MEDIO DE LA PRESENTE SOLICITUD, Y EN REPRESENTACIÓN DE LA COMUNIDAD USUARIA DEL CORREDOR AVENIDA GUAYACANES (TRAMO SUR-NORTE Y NORTE-SUR), SOLICITAMOS ATENCIÓN INMEDIATA Y PRIORITARIA A LAS PROBLEMÁTICAS DE CONGESTIÓN, INSEGURIDAD VIAL Y DEFICIENCIAS EN LA GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO QUE HAN SIDO RECABADAS POR VECINOS, ORGANIZACIONES DE DERECHOS HUMANOS Y REPORTE TÉCNICOS. LOS HECHOS DOCUMENTADOS —CONGESTIÓN EN HORAS PICO MATUTINAS Y VESPERTINAS, SEMAFORIZACIÓN EXCESIVAMENTE DENSA O MAL UBICADA, INVASIÓN DE ANDENES POR MOTOCICLISTAS Y ACUMULACION DE RESIDUOS— REQUIEREN UNA RESPUESTA COORDINADA E INTERINSTITUCIONAL QUE PROTEJA LA VIDA, FACILITE LA MOVILIDAD Y RECUPERE LA CONVIVENCIA EN EL CORREDOR. EN CONSECUENCIA, INSTAMOS A LA ALCALDÍA Y A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD A ADOPTAR DE FORMA PRIORITARIA LAS SIGUIENTES MEDIDAS:

- 1) REALIZAR UNA REVISIÓN TÉCNICA INTEGRAL DE LA SEMAFORIZACIÓN EN TODO EL CORREDOR PARA ELIMINAR O REUBICAR FASES REDUNDANTES Y APLICAR TIEMPOS ADAPTATIVOS SEGUN DEMANDA REAL;
- 2) REFORZAR LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, INSTALAR MEDIDAS FÍSICAS DE CONTROL DE VELOCIDAD DONDE SEA NECESARIO Y GARANTIZAR INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y CICLISTAS

1

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.



(ISLAS, PASOS ELEVADOS Y PARQUEADEROS PROTEGIDOS PARA BICICLETAS); 3) INCREMENTAR EL PATRULLAJE DE LA POLICÍA NACIONAL Y DE LOS AGENTES DE MOVILIDAD EN LOS TRAMOS CRÍTICOS Y COORDINAR OPERATIVOS PERMANENTES CONTRA PIQUES ILEGALES; Y 4) IMPLEMENTAR UN PLAN DE LIMPIEZA Y RETIRO INMEDIATO DE BASURA Y ESCOMBROS QUE OBSTACULIZAN EL FLUJO Y LA SEGURIDAD VIAL. ESTAS ACCIONES DEBEN SER EJECUTADAS DE MANERA ARTICULADA CON LA COMUNIDAD Y CON ENFOQUE EN LA PROTECCIÓN DE LOS MÁS VULNERABLES (PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO). FINALMENTE, SOLICITAMOS QUE LA ADMINISTRACIÓN ESTABLEZCA UN CRONOGRAMA PÚBLICO Y VERIFICABLE: MEDIDAS DE EMERGENCIA DE EJECUCIÓN INMEDIATA (ACCIONES CORRECTIVAS EN 15 DÍAS), UN PLAN DE INTERVENCIÓN TÉCNICA Y SOCIAL A CORTO PLAZO (30–90 DÍAS) Y UN PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DEL CORREDOR A SEIS MESES, CON INDICADORES MEDIBLES (REDUCCIÓN DE CONGESTIÓN EN HORAS PICO, DISMINUCIÓN DE SINIESTROS, NÚMERO DE INTERVENCIONES DE LIMPIEZA Y FRECUENCIA DE PATRULLAJE). EXIGIMOS ADEMÁS LA CONFORMACIÓN DE UNA MESA DE SEGUIMIENTO CON REPRESENTANTES COMUNITARIOS, SECRETARÍA DE MOVILIDAD, IDU Y POLICÍA, QUE PUBLIQUE REPORTES QUINCENALES HASTA LA ESTABILIZACIÓN DE LA ZONA. AGRADECEMOS LA PRONTA ATENCIÓN Y LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD Y EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LA CIUDADANÍA. (...)”. De manera atenta se informa:

Con respecto a: “...1) *REALIZAR UNA REVISIÓN TÉCNICA INTEGRAL DE LA SEMAFORIZACIÓN EN TODO EL CORREDOR PARA ELIMINAR O REUBICAR FASES REDUNDANTES Y APLICAR TIEMPOS ADAPTATIVOS SEGÚN DEMANDA REAL...*”

Se indica que la definición y ubicación de los dispositivos de regulación y control vial para el proyecto de la Av. Guayacanes, obedecen a los criterios y consideraciones establecidos en el proyecto IDU 926 de 2017, elaborado por el Consorcio SEDIC-CONCOL 023, para la Elaboración de Estudios y Diseños de la Av. Tintal desde la Av. Bosa hasta la Av. Alsacia, Av. Alsacia desde la Av. Tintal hasta la Av. Constitución, Av. Constitución desde la Av. Alsacia hasta la Av. Centenario y Av. Bosa desde la Av. Ciudad de Cali hasta la Av. Tintal en Bogotá D.C., aprobado por

2

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





la SDM mediante oficio SDM-DSVCT-109971-19 del 01 de junio de 2018. En desarrollo de dicho Estudio se consideró la necesidad de brindar y mantener la prelación del corredor de la Av. Guayacones.

Es importante mencionar, que los desvíos generados por los Planes de manejo de Tráfico para la adecuación de las obras del Metro y las adecuaciones para la ampliación del corredor de la Avenida Ciudad de Cali para los buses de TransMilenio, se encuentran diseñados y planteados, en gran parte, para utilizar el corredor de la Av. Guayacones como alternativa vial, por lo cual las intersecciones semaforizadas del mismo reciben de manera transversal todo el tráfico desviado, esto con el fin de vincularse a la Av. Guayacones.

Teniendo en cuenta lo anterior, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad y la Subdirección de Semaforización, han venido adelantando acciones de optimización de algunas intersecciones del corredor en particular el tramo comprendido entre la Calle 49 sur a la Calle 2, en estas diez (10) intersecciones semaforizadas se han adelantado acciones de complementos con señalización para vehículos, biciusuarios, peatones y personas de capacidad reducida en el desplazamiento o visual. Así mismo se ha venido incluyendo la instalación de botones por demanda y cámaras de sensorización para gestión del tráfico.

El diseño y conceptualización para escalar al nivel del gestor del Sistema de Semáforos Inteligentes (SSI), debe surtir actividades previas como lo son la toma de información base referente a tiempos de viaje, toma de información de aforos vehiculares y peatonales, ajustes en la programación semafórica a nivel local referente a secuencia de fases, asignación de tiempo de verde, cálculo adecuado del tiempo de ciclo de acuerdo a cada periodo del día, determinación de elementos asociados a sensorización como lo son: cámaras de videodetección, botones peatonales y/o sonoros, postes, cableado y diseño de obras civiles en los casos que se requiera.

Posteriormente y una vez se realice el test de conexión de todos los elementos de sensorización con la Central de Tráfico, se procede a alimentar la zona o el corredor en el gestor del SSI, y posteriormente la calibración de parámetros del sistema de semaforización inteligente, que permitan mejoras en la coordinación del corredor, aumento en la asertividad de toma de decisión por parte del sistema, y su posterior

3

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



evaluación de las condiciones en tiempo real y así establecer un entorno adaptativo que identifique la necesidad puntual de las tendencias del tráfico del momento.

Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, esta Subdirección indica que seguirá revisando las condiciones operativas para desarrollar las modificaciones de las programaciones de los planes de señales con los que cuenta la zona de tráfico inteligente del SSI.

Es importante mencionar que las medidas a realizar requieren de los estudios y análisis correspondientes, por lo cual sus efectos se verán reflejados una vez implementadas, agradecemos su atención, y refrendamos el deseo de trabajar por una mejor movilidad en la ciudad que permita la sinergia de todos los actores viales presentes.

Estos procesos y actividades serán implementadas de manera continua en el corredor, sin embargo, es necesario indicar que, desde la SDM, se está gestionando la apropiación de recursos para la disposición de un número mayor de elementos de sensorización para las demás intersecciones en proceso de rediseño de la operación.

Cabe resaltar en todo caso que para el diseño de la programación semafórica se considera la pirámide de prelación para el derecho de paso está enfocado a los usuarios no motorizados (peatones y bicicletas), y se debe garantizar tanto seguridad como condiciones adecuadas para su paso. De acuerdo con las buenas prácticas de ingeniería la asignación de tiempos de verde de los actores no motorizados se asigna de acuerdo con el tiempo necesario para pasar de andén a andén o a un espacio seguro, y considerando usuarios de la tercera edad o con movilidad reducida para el paso. Esta condición genera que en algunas intersecciones se tenga que incluir una fase exclusiva para dichos usuarios, situación que genera reducción de la capacidad de operación de las intersecciones.

Por otro lado, se resalta que desde la puesta en servicio del corredor de la Avenida Guayacanes se han adelantado acciones referentes a la conectividad de las intersecciones semaforizadas con la central de semaforización, con el acompañamiento de la empresa de energía de Bogotá ENEL, y la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá E.T.B, a fin de garantizar gestión para el monitoreo

4

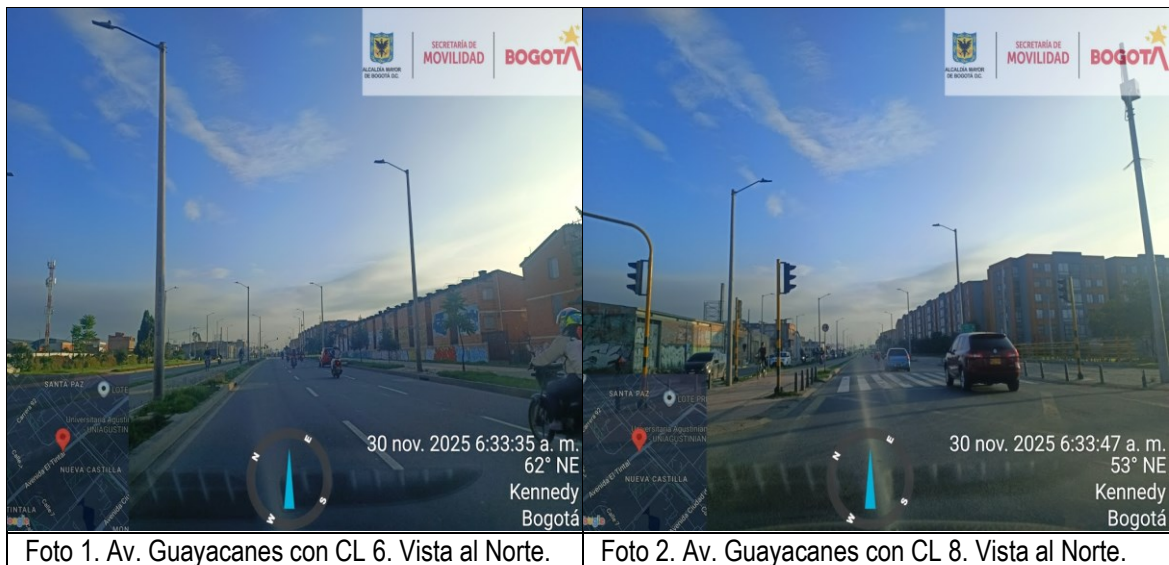
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

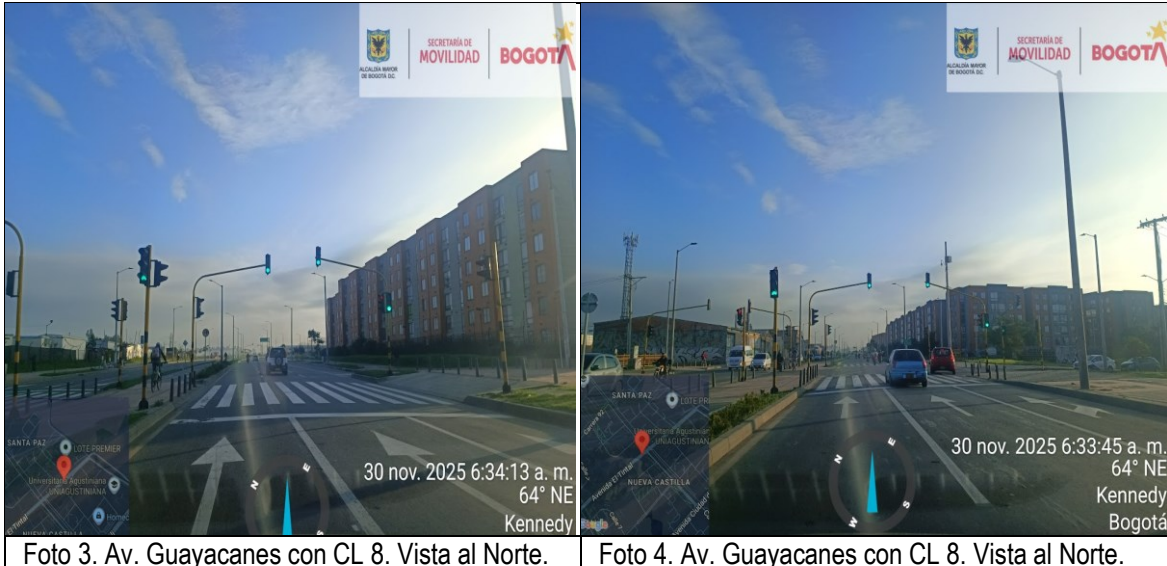


y control de manera eficiente. Sin embargo, el constante hurto de cable y módulos de los equipos de control de tráfico han impedido que se avance de manera apropiada en esta actividad, se insta a la ciudadanía denunciar estas situaciones cuando personal ajeno a la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentre vandalizando dichos bienes.

En relación con temas de señalización vial (2), se informa que, para el corredor de la Av. Guayacanes, la SDM dio el concepto técnico favorable del diseño de señalización presentado e implementado por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. De igual forma, en visita de inspección se estableció que la señalización tanto vertical como horizontal existente cumple con la función de informar, prevenir y reglamentar la operación vial de todo el tramo.

A continuación, se presenta el registro fotográfico, donde se evidencian las condiciones de la señalización dispuesta en el sector objeto de análisis.





Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, atendiendo la solicitud “...2. **REFORZAR LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL...**”, por parte de la Secretaría, se programó la actualización del diseño de señalización, donde se evaluará el desarrollo de medidas de gestión para el control de velocidad, a fin de determinar la viabilidad de implementar señalización adicional a la existente conforme a las características operativas del corredor vial, 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. Cabe aclarar que las actividades de instalación y mantenimiento de señalización vial en el Distrito se ejecutan conforme al orden cronológico de las solicitudes, el estado de la capa de rodadura al momento de la implementación y las actividades complementarias que se requieran¹

¹ En caso que en la etapa de diseño se determine la viabilidad de implementar elementos reductores de velocidad, entendiendo que algunos dispositivos pueden incrementar los niveles de ruido y/o vibración en el sector, las actividades complementarias, pueden contemplar: la programación de la socialización de los dispositivos a implementar con la comunidad receptora en el área directa de intervención de la medida y la viabilidad de su implementación dependerá de la obtención de una mayoría simple la cual estará representada por la mitad más uno de los predios socializados en el área directa de la intervención.



En cuanto a lo indicado: “... **GARANTIZAR INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y CICLISTAS (ISLAS, PASOS ELEVADOS Y PARQUEADEROS PROTEGIDOS PARA BICICLETAS)** ...”, entendiéndose que el requerimiento hace referencia a temas de modificación y/o construcción de infraestructura para el corredor vial de la Av. Guayacanes, se aclara que la Entidad a cargo de la malla vial arterial es el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 (Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.): “(...) **Artículo 156 Cualificación del Sistema Vial. Todas las vías del sistema vial que lo requieran deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad, que se repartirán las funciones así:**

Todas las intervenciones que se desarrollen en las mallas del espacio público para la movilidad deberán respetar los trazados y determinaciones urbanísticas contenidas en el presente plan y en los instrumentos de planeación y actos administrativos que lo reglamenten. (...)”

Por lo tanto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU para que dicha Entidad, en el marco de sus competencias, atienda de manera directa al peticionario con copia a esta Entidad para su seguimiento y control.

En relación a: “...3) **INCREMENTAR EL PATRULLAJE DE LA POLICÍA NACIONAL Y DE LOS AGENTES DE MOVILIDAD EN LOS TRAMOS CRÍTICOS Y COORDINAR OPERATIVOS PERMANENTES CONTRA PIQUES ILEGALES. ...**” Se informa que, la Secretaría Distrital de Movilidad por medio de la Subdirección de Control al Tránsito y Transporte realiza dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”, que en el artículo 26 establece las funciones de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras: “**1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)**”, de acuerdo con las funciones descritas la

7

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





Secretaría Distrital de Movilidad, tiene como objetivo verificar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de todos los actores viales a través de actividades de control con la Policía Nacional - Seccional de Tránsito y Transporte (PONAL-SETRA) - y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT).

Adicionalmente, se indica que la **Ley 2251 de 2022**, estableció el valor de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) como límite máximo de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales para el tránsito de vehículos. Adicionalmente, en zonas escolares y residenciales la velocidad máxima será de treinta kilómetros por hora (30 km/h) y para patinetas, bicicletas eléctricas y/o a gasolina no podrán exceder la velocidad permitida de cuarenta (40 km/h).

Con base en lo anterior, esta Secretaría coordina permanentemente la ejecución de operativos de **“Control en vía apoyado en dispositivos móviles”** tendientes a identificar y sancionar a los conductores de vehículos que exceden los límites de velocidad, procurando con ello romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito por parte de estos infractores que transitan sobre la malla vial de la ciudad. En dicha actividad, se incluye la problemática generada por el exceso de velocidad y las *carreras o piques ilegales*.

Así mismo, se han identificado diferentes sectores de la ciudad donde se llevan a cabo dichas prácticas, por lo cual la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y/o el Cuerpo Especializado de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte al ser advertidos o avisados de la ocurrencia de la actividad, proceden a desplegar el personal disponible en turno para el control correspondiente, a fin de implementar las acciones necesarias de verificación e identificación de los conductores de todo tipo de vehículos que infringen la normatividad vigente, imponiendo las respectivas órdenes de comparendo e inmovilizaciones según sea el caso.

Conforme a lo expuesto, se presentan los resultados operativos realizados en la ciudad para los años 2024 y 2025, con corte al 31 de octubre de 2025:

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

8

Tabla 1 Balance controles operativos a piques ilegales nivel ciudad años 2024 y 2025*
Seccional de Tránsito y Transporte (SETRA)

AÑO	OPERATIVOS	COMPARENDOS	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS
2024	153	982	213
2025 *	282	1643	362

Fuente: Indicadores de Gestión SETRA, corte 31 de octubre de 2025.

Por otra parte, con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, se realizan las actividades de control de forma fija (puesto de Control) a fin de reducir y mitigar la práctica de los denominados piques ilegales, como resultado de ellos se muestran los siguientes resultados.

Tabla 2 Balance controles operativos a piques ilegales nivel ciudad año 2025
Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte

AÑO	OPERATIVOS	COMPARENDOS	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS
2025 *	633	4170	859

Fuente: SDM-QLIK Dispositivos de apoyo en vía, corte 31 de octubre de 2025.

Es importante resaltar que, en el marco de la estrategia de control a este tipo de comportamientos, se continuarán adelantando las acciones correspondientes en toda la ciudad, las cuales están sujetas a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos, dadas las dinámicas en materia de movilidad.

Y finalmente a cerca de: "... 4) *IMPLEMENTAR UN PLAN DE LIMPIEZA Y RETIRO INMEDIATO DE BASURA Y ESCOMBROS QUE OBSTACULIZAN EL FLUJO Y LA SEGURIDAD VIAL. ESTAS ACCIONES DEBEN SER EJECUTADAS DE MANERA ARTICULADA CON LA COMUNIDAD Y CON ENFOQUE EN LA PROTECCIÓN DE LOS MÁS VULNERABLES (PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO). (...)*"

Se copia este radicado a la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP, ya que corresponde a ellos la competencia de esta solicitud.

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

9





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532216527141

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

Así las cosas, la Secretaría Distrital de Movilidad agradece el interés por la movilidad de la Ciudad y le informa que continuará haciendo el seguimiento permanente, adelantando acciones en busca de mejorar la movilidad, de acuerdo a las condiciones cambiantes del tránsito, con el fin de brindar mayor seguridad, conectividad y accesibilidad a los diferentes actores viales.

En espera de dar alcance a su comunicación, nos suscribimos atendiendo su solicitud de manera oportuna de acuerdo a las competencias de la Entidad.

Cordialmente,

Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 11-12-2025 03:30 PM

Cc Unidad Administrativa Especial De Servicios Públicos -- - Calle 52 N° 13 - 64 Piso 6 CP: Gbustos@uesp.gov.co-
(Bogota-D.C.)
cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Revisó: Alejandro Sarmiento Urrego Subdirección de Control al Tránsito y Transporte
Elaboró: Luis Eduardo Gomez Segura-Subdirección De Semaforización
Zamir Antonio Robayo Vega - Subdirección de Control Al tránsito y Transporte
Richard Fajardo- Subdirección de Señalización

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