



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202532315874681

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 02 de 2025

Señor(a)

ANONIMO

Publicar en Cartelera

Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA AL SDQS 6197942025

Cordial saludo,

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, donde, en su artículo 26 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: **“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; (...)”** es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

De acuerdo a lo anterior, de conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

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.



determina los sectores a intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaria Distrital de Movilidad están sujetas a las solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; es así como se clasifican por enfoque, siendo este componente el que indica que tipo de actividad de control es requerida.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en la **CL 3 SUR KR 19; KR 19 D # 1 F – 11; AV 1 # 19 D - 06 de la localidad de LOS MÁRTIRES y ANTONIO NARIÑO en los barrios SAN ANTONIO y EDUARDO SANTOS** conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

De esta manera, se presentan los resultados de imposición de Órdenes de Comparendos Nacional realizadas:





En consideración, en el análisis se utilizan dos variables para presentar los resultados de forma clara y diferenciada: la primera variable se denomina “Imposición por tipo de infracción”, y corresponde a la cantidad de sanciones filtradas, según cada código de infracción. La segunda variable, denominada “Total imposición”, agrupa el resto de los códigos de infracción no filtradas individualmente.

Así las cosas, en relación con la ubicación, instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

Conforme a la petición relacionada con los tiempos de verde de semáforos, la cual menciona: “(...) HAY TRES SEMÁFOROS UBICADOS EN LA CALLE 3 SUR CALLE 19 BARRIO SAN ANTONIO Y EN LA CARRERA 19 D # 1F- 11 BARRIO EDUARDO SANTOS Y AVENIDA 1 # 19D- 06 BARRIO EDUARDO SANTOS CAUSANDO TRANCONES HASTA DE 1HORA CAMBIANDO A LOS 10 SEGUNDOS (...)” se informa que:

Una vez realizada la verificación de las direcciones mencionadas en la solicitud se identificó que los semáforos más próximos a estas, se encuentran en Calle 3 Sur con Carrera 19, Calle 1 con Carrera 19 y Calle 1F con Carrera 19 D, localizadas como se muestra en la siguiente ilustración

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

4



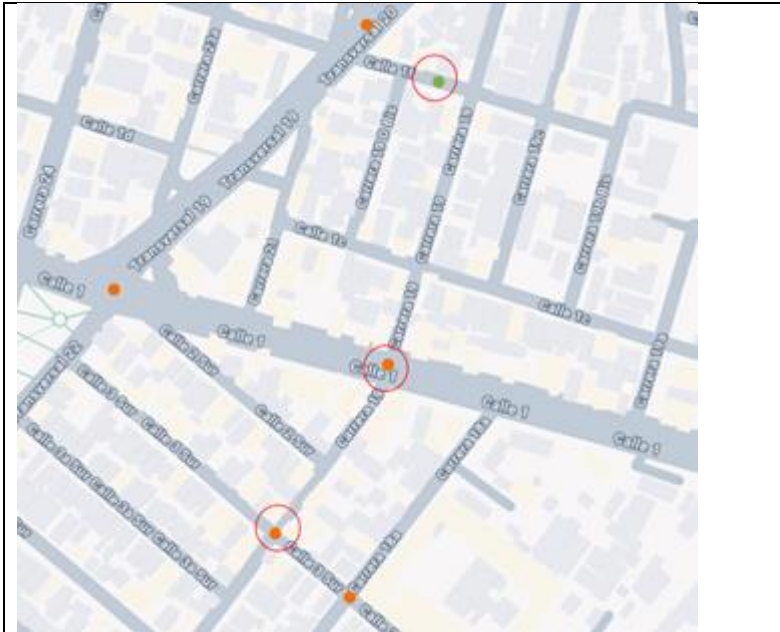


Ilustración 1: Localización de intersecciones semaforizadas en cuestión.

De acuerdo con la visita de campo realizada en la CL 1H entre KR 24 y KR 24D y KR 24D entre CL 1H y CL 2, con Códigos de Identificación Vial – CIV 14001402 y 14001388 se evidencian deterioro, afectaciones, desniveles, baches y/o fragmentaciones en la capa de rodadura. En consecuencia, se informa que la Subdirección de Señalización no implementa demarcaciones y dispositivos de señalización en casos donde la estructura de pavimento no se encuentra en condiciones adecuadas, ya que una de las condiciones necesarias y estrictamente indispensable para la instalación de marcas viales, es el buen



estado de la superficie del pavimento, lo cual permite garantizar la instalación y la durabilidad de la demarcación vial.

Los video detectores son sensores que emiten detecciones en tiempo real hacia la central semafórica. Cuando el sensor detecta una alta demanda vehicular (mayor flujo y menor espacio entre vehículos), el controlador extiende automáticamente el tiempo de verde dentro de los límites del plan de señal, con el fin de evacuar la cola. Por el contrario, si no se registran detecciones, el sistema asigna únicamente el verde mínimo programado.

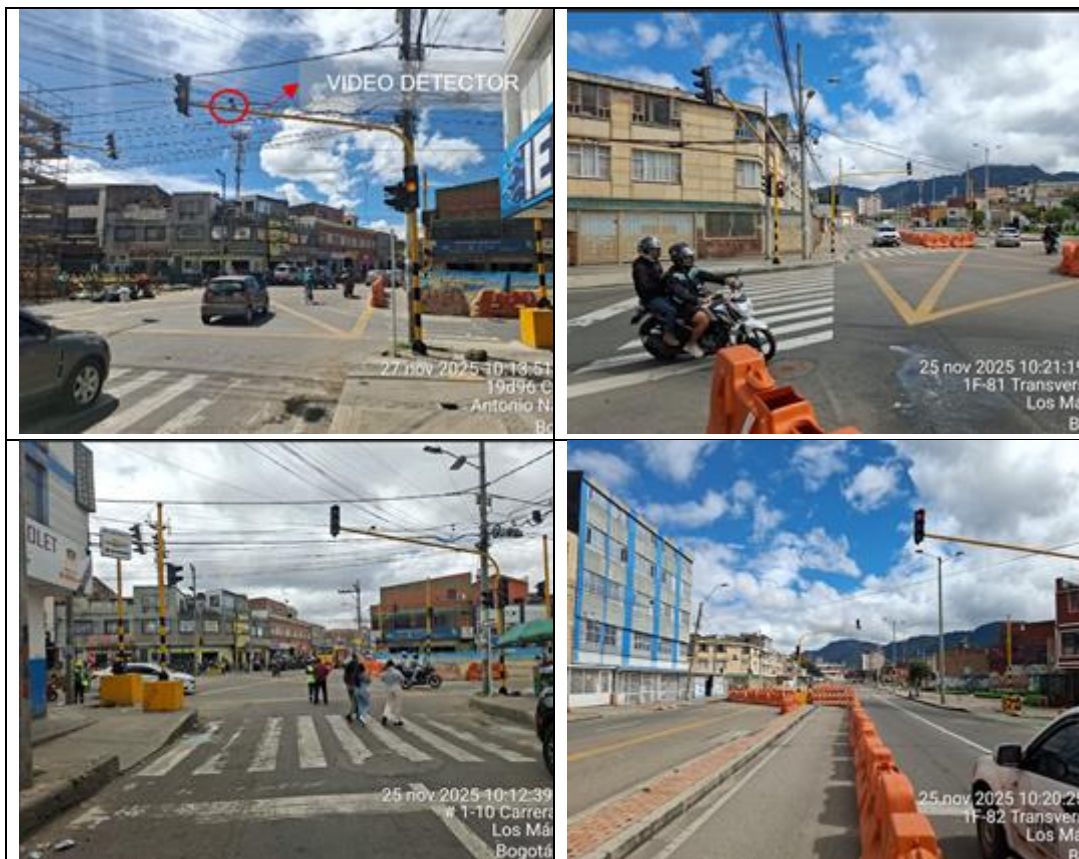


Ilustración 2. Registro de las visitas de campo de intersecciones semaforizadas

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





Una vez detectada la novedad, el equipo técnico procedió a la corrección de la falla, restableciendo su operación normal. Con ello, el grupo semafórico comenzó nuevamente a recibir tiempos de 15 segundos de verde de acuerdo a lo planteado en el plan de señales, reduciendo de manera significativa los tiempos de espera. Adicionalmente, se revisó el comportamiento en las demás intersecciones reportadas, encontrando tiempos de servicio acordes al plan de señales vigente.

En cuanto la señalización escolar en cercanía al Colegio Eduardo Santos Sede B, se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 25 de noviembre de 2025. A continuación, se presenta el registro fotográfico.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.



De acuerdo con la visita de campo realizada en la CL 1H entre KR 24 y KR 24D y KR 24D entre CL 1H y CL 2, con Códigos de Identificación Vial – CIV 14001402 y 14001388 se evidencian deterioro, afectaciones, desniveles, baches y/o

7

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



fragmentaciones en la capa de rodadura. En consecuencia, se informa que la Subdirección de Señalización no implementa demarcaciones y dispositivos de señalización en casos donde la estructura de pavimento no se encuentra en condiciones adecuadas, ya que una de las condiciones necesarias y estrictamente indispensable para la instalación de marcas viales, es el buen estado de la superficie del pavimento, lo cual permite garantizar la instalación y la durabilidad de la demarcación vial.

Al hacer 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 Los Mártires** 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.

Por lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015 se da traslado a la **alcaldía local de Los Mártires** 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.

Es importante recordar que una vez se llevan a cabo las acciones sobre la malla vial del Distrito Capital, la implementación de la señalización horizontal o su demarcación deberá ser ejecutada en desarrollo del contrato que haya sido suscrito para adelantar estas actividades, dando cumplimiento con lo establecido en la Ley 769 de 2002, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, en cuyo parágrafo 2 del artículo 115, estipula lo siguiente:

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

8





“...Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta...”.

Por otra parte, en cuanto al segmento vial de KR 24 entre CL 1H y CL 2 cuenta con un PMT activo, por tanto, la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT) brinda la siguiente información:

En atención a la solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en calidad de 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^[1] en cuanto a la 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; y el seguimiento al cumplimiento de los mismos, a través de la SPMT, informa lo siguiente:

En el marco del proyecto de construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), a cargo del Concesionario Metro Línea 1 S.A.S., bajo el contrato EMB-163 de 2019, cuyo objeto es la *“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, operación, mantenimiento del proyecto y reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1.”*, se autorizó el PMT para construcción de subestructura y traslado de redes de servicios públicos en la Avenida de la Hortúa (Avenida Calle 1) entre Carrera 19 y Carrera 25 el cual fue presentado ante la SDM mediante radicado SDM-202561200332602 y autorizado mediante comité COI 11 de 2025.

Dicho PMT contempla el cierre total en sentido occidente - oriente y cierre de dos carriles en sentido oriente- occidente de la Av. Calle 1 entre Transversal 22

9

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



y Carrera 19 y cierre total de los dos sentidos de la Av. Calle 1 entre la Transversal 22 y Carrera 25, para actividades de traslado de redes, construcción de viaducto y construcción de estación No. 10.

Con el fin de facilitar la ejecución de las actividades y garantizarles seguridad a los usuarios de la vía, la SDM autorizó los desvíos que se describen a continuación:

- Los usuarios que circulaban en sentido oriente – occidente por la Av. Calle 1, podrán tomar la Carrera 18 al norte - Calle 1F al occidente - Carrera 25A al sur - Calle 1B al occidente por donde se empalman a su recorrido habitual (**Ver Mapa 1 – color azul**).

- Los usuarios que circulaban en sentido occidente – oriente por la Calle 11 Sur y toman la Carrera 25 / Carrera 26 al norte, deberán continuar por la Calle 11 Sur al oriente - Carrera 24 al norte - Calle 1F al occidente y Carrera 24 al norte (**Ver Mapa 1 – color morado**).

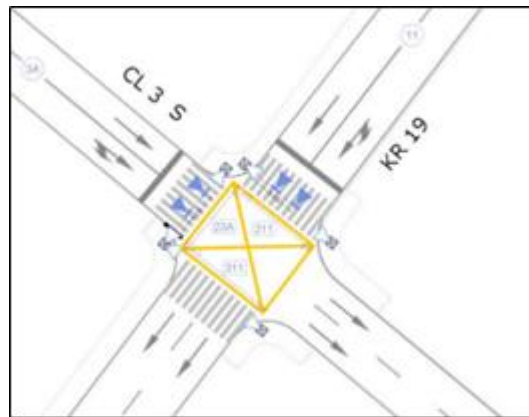
- Los usuarios que circulaban en sentido occidente – oriente por la Calle 11 Sur - Carrera 25 al sur y Av. Calle 1 al oriente, deberán continuar por la Calle 11 Sur al oriente - Carrera 24 al norte - Calle 3 Sur al oriente - Carrera 18A al norte por donde se empalman a su recorrido habitual (**Ver Mapa 1 – color morado**).

- Los usuarios que circulaban en sentido norte – sur por la Carrera 25 y tomaban la Calle 1F al oriente - Carrera 24B al sur, deberán tomar por la Calle 2 al oriente - Carrera 19D / Carrera 19 al sur - Calle 6 Sur al occidente para retornar el recorrido al sur por la Av. Mariscal Sucre (Carrera 24) (**Ver Mapa 1 – color rojo**).



Los controles semafóricos son dispositivos de señalización que permiten regular el tránsito vehicular y peatonal de la intersección brindando el derecho de paso de manera alternada mediante la emisión de señales luminosas, donde la asignación de tiempos de verde y el cálculo del ciclo en las intersecciones semaforizadas son el resultado de un completo análisis de los volúmenes vehiculares y peatonales en todos los accesos, en donde se utilizan metodologías y formulaciones aplicadas en el ámbito mundial, asignando los tiempos de verde de manera proporcional, con base en la demanda vehicular, los movimientos permitidos, la eliminación de conflictos vehículo-vehículo y vehículo-peatón y las condiciones geométricas de la intersección.

Carrera 19 por Calle 3 Sur



La intersección ubicada en la Carrera 19 con Calle 3 Sur fue implementada en estricto cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 45005 de 2024, para la instalación de intersecciones semaforizadas.

Su puesta en funcionamiento respondió a la necesidad de regular adecuadamente los altos volúmenes vehiculares que confluyen en este punto,

12

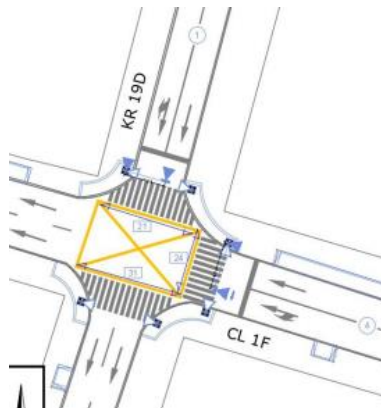
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



especialmente los provenientes del desvío occidente–oriente, así como los desplazamientos naturales del corredor norte–sur.

Como parte del diseño, se incorporaron senderos peatonales seguros, debidamente canalizados y regulados mediante fases peatonales específicas, garantizando la protección de los peatones en los cruces de los costados sur, norte y occidente. La configuración de los grupos semafóricos y sus tiempos fue determinada a partir de la demanda combinada de los flujos vehiculares y peatonales que concurren en la intersección, buscando un equilibrio entre seguridad y eficiencia operativa.

Carrera 19D por Calle 1F



La intersección ubicada en la Carrera 19D con Calle 1F fue implementada en estricto cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 45005 de 2024, para la instalación de intersecciones semaforizadas.

Su puesta en funcionamiento respondió a la necesidad de regular adecuadamente los altos volúmenes vehiculares que confluyen en este punto,

13

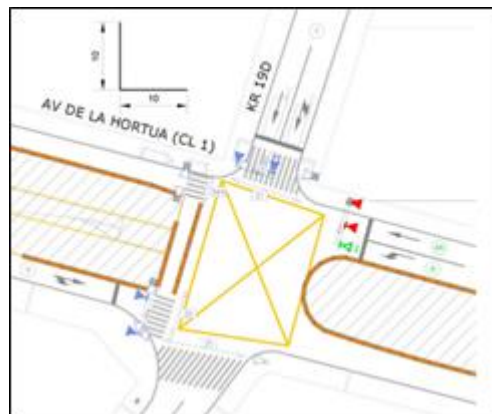
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



especialmente los provenientes del desvío oriente-occidente, así como los desplazamientos naturales del corredor norte-sur.

Como parte del diseño, se incorporaron senderos peatonales seguros, debidamente canalizados y regulados mediante fases peatonales específicas, garantizando la protección de los peatones en los cruces de los costados sur, norte y oriente. La configuración de los grupos semafóricos y sus tiempos fue determinada a partir de la demanda combinada de los flujos vehiculares y peatonales que concurren en la intersección, buscando un equilibrio entre seguridad y eficiencia operativa.

Carrera 19D por Av. Calle 1



La intersección de la Carrera 19D con Av. Calle 1 es preexistente al proyecto y fue objeto de ajustes dentro del PMT de alto impacto, con el fin de asegurar la continuidad operacional del corredor. Actualmente permite la ejecución de los movimientos vehiculares occidente-oriente, oriente-occidente y norte-sur, integrándose funcionalmente al sistema de desvíos implementado.



Es importante señalar que los tiempos de verde asignados en el plan semafórico fueron diseñados para garantizar el despeje del corredor de la Carrera 19D bajo la operación de dos carriles funcionales. Sin embargo, la presencia recurrente de vehículos estacionados en vía reduce la sección efectiva de operación a un solo carril, disminuyendo la capacidad del acceso en aproximadamente 50 %. Esta condición, atribuible al comportamiento inadecuado de algunos usuarios del sector, genera afectaciones directas en la operación de la intersección semaforizada y en la movilidad general del corredor, como se puede observar en el siguiente registro fotográfico de visita realizada el 27 de noviembre de 2025.

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Es importante resaltar que el escenario reportado por el peticionario corresponde a una condición atípica, derivada de las situaciones previamente expuestas en



este documento. La combinación entre la falla del videodetector y la presencia de vehículos parqueados en vía generó una disminución significativa de la capacidad operacional del corredor, ocasionando un incremento notable en la congestión del sector.

Conforme a lo anterior, por parte de la SDM se corrigió el funcionamiento del video detector y se programó operativos de control de tránsito en el sector (No. OP 271262), con el fin de evitar este comportamiento, de estas acciones dependerá de la disponibilidad de recursos humanos y técnicos, dentro del marco de la normalización de las condiciones de movilidad que originaron la solicitud. El objetivo de estas acciones es intervenir en los patrones de comportamiento negativos y el desacato a las normas de tránsito. La información referente al particular puede ser consultada directamente en la página: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/SIMUR/SIMUR_SIPO/ o en la página web de esta Entidad entrando a www.movilidadbogota.gov.co, link Atención al Ciudadano, sección Consulta en Línea, luego en el aplicativo de “Consulta Operativos de Tránsito”, o también a través del link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/resultados_operativos_de_transito, para lo cual podrá ingresar el Número de OP relacionado en el presente oficio. Adicionalmente, la Subdirección de Semaforización adelantará actividades de seguimiento y monitoreo operativo en ambas intersecciones, con el propósito de identificar oportunidades de mejora, optimización de tiempos semafóricos y medidas complementarias que contribuyan a mejorar la funcionalidad y seguridad vial del sector.

Por otra parte, durante la visita realizada por parte de la SDM a la intersección de la Carrera 24 con Calle 1H el día 27 de noviembre de 2025, no se identificaron problemáticas relevantes que justifiquen, en este momento, la implementación de un control semafórico. Lo anterior se sustenta en que cualquier intervención de este tipo debe enmarcarse estrictamente en el cumplimiento de los criterios



de semaforización establecidos en el Manual de Señalización Vial. No obstante, se reconoce que las condiciones observadas pueden ser atípicas debido a que las instituciones educativas del sector se encuentran en periodo de vacaciones, por lo que se continuará realizando seguimiento operativo al punto.

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Asimismo, dado que esta intersección hace parte de los desvíos propuestos dentro del PMT de alto impacto del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), copia de la solicitud fue remitida al Concesionario Metro Línea 1 S.A.S. mediante [SPMT-202531215852041](#), para que desde sus competencias adelante un monitoreo más detallado de las condiciones operativas y de seguridad vial, con el fin de definir las medidas pertinentes para mitigar las problemáticas indicadas en su requerimiento, y se emita la respectiva respuesta con copia a esta Entidad.



Es importante resaltar que la semaforización constituye la medida de control más restrictiva dentro del sistema de señalización; por tanto, antes de considerarla se deben evaluar alternativas menos restrictivas, tales como señalización preventiva, regulación temporal o instalación de resaltos, previa validación técnica por parte del contratista y la entidad.

Ahora bien, en lo que hace referencia a las condiciones de infraestructura de los pasos peatonales en cercanías del Colegio Eduardo Santos Sede B, localizado en la Calle 1H entre Carreras 24 y 24D, se informa que el andén localizado al costado norte de la Calle 1H se encuentra en buen estado; sin embargo, los andenes localizados sobre las Carreras 24 y 24D se encuentran en regular estado y no cuentan con infraestructura que garantice niveles de accesibilidad a los peatones con algún tipo de discapacidad física, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Espacio Público adoptado por la Secretaría Distrital de Planeación mediante Decreto 263 de 2023.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) precisa que el **Artículo 1 del Acuerdo Distrital 833 de 2022** “*Por medio del cual se promueve la construcción y adecuación de cruces seguros a nivel en la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*” establece:

*“...La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) **promoverán la construcción de cruces seguros a nivel** de acuerdo con los análisis técnicos, garantizando la priorización de la seguridad e integridad de los peatones y de las personas con movilidad reducida promoviendo los medios de transporte sostenibles, la accesibilidad universal, cuando las condiciones así lo permitan, mediante una infraestructura apropiada para*



las personas con movilidad reducida y en general reconociendo la obligación de ofrecer al peatón alternativas seguras para el cruce a nivel...”: Negrilla fuera de texto

De otro lado, se aclara que, conforme al Acuerdo Distrital 256 de 2007, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene dentro de sus funciones liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital, no a la ejecución directa de tales proyectos; dicha labor se encuentra distribuida por las disposiciones normativas de la siguiente manera:

Tabla 1. Marco Normativo interinstitucional

INTERVENCIÓN DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA. EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - Decreto Distrital 555 de 2021 Artículo 156.
CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO <u>VÍAS LOCALES E INTERMEDIAS</u>	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO DISTRITAL 6 DE 1992. Artículo 3° Reparto de competencias y organización administrativa de las localidades en el D.C.
REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL. ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES IMPREVISTAS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO DISTRITAL 257 DE 2006 - ARTÍCULO 109 Normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.



INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL, Y EL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDOS EN LA CIUDAD.

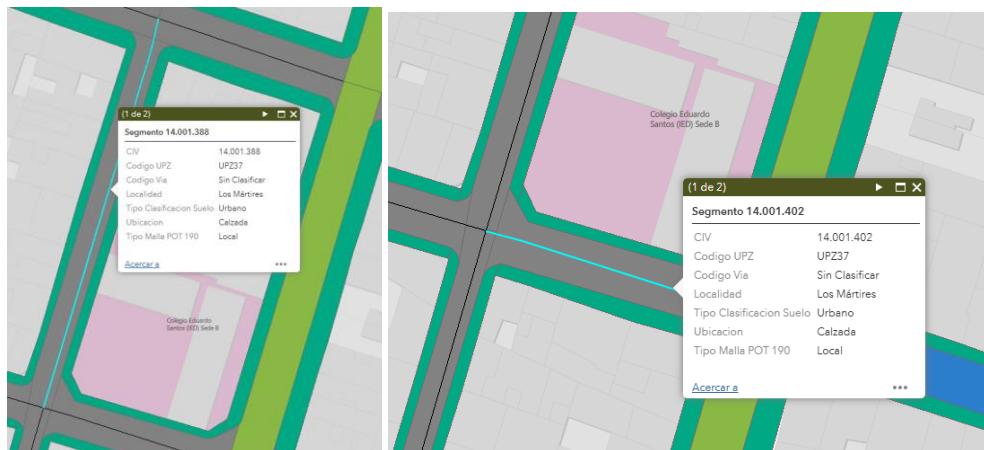
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

ACUERDO DISTRITAL 02 DE 1999
Sistema de información de la malla vial.

Fuente: Elaboración Propia a partir de normatividad Vigente

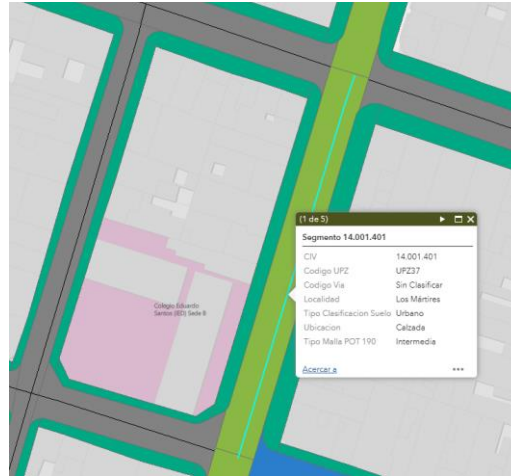
Por lo que, una vez consultada la base de datos del Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano – SIGIDU se identificó que el tramo vial de la Calle 1H entre Carreras 24 y 24D y la Carrera 24D entre Calle 1H y Calle 2 corresponden a vías de la malla vehicular local de la ciudad; y la Carrera 24 entre Calle 1H y Calle 2 corresponde a una vía vehicular de la malla vial intermedia de la ciudad, tal como lo muestran las imágenes X y XX.

Imagen X. Clasificación vial de la Calle 1H entre Carreras 24 y 24D y la Carrera 24D entre Calle 1H y Calle 2



Fuente: Visor SIGIDU. <https://webidu.idu.gov.co/sigidu/>

Imagen X. Clasificación vial de la Carrera 24 entre Calle 1H y Calle 2



Fuente: Visor SIGIDU. <https://webidu.idu.gov.co/sigidu/>

Por lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 21 de la Ley 1755 de 2015 se da traslado al Fondo de Desarrollo de la Alcaldía Local de Los Mártires para que, dentro de sus competencias, atienda y de respuesta de manera directa al peticionario con copia a esta entidad para su seguimiento y control.

Finalmente, agradecemos su solicitud y esperamos que la presente comunicación haya atendido su requerimiento. Así mismo, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subgerencia de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT), dispone de un equipo de profesionales que puede brindar orientación mediante el agendamiento de una reunión virtual. Este servicio se encuentra disponible a través del correo electrónico gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, Subdirección de Señalización, Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito y Subdirección de Semaforización queda atenta y



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SCTT
202532315874681

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

dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,

Jack David Hurtado Casquete
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 02-12-2025 03:22 PM

Anexos: Hoja de ruta 2 folios

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Revisó Lizeth Yessenia Díaz Díaz Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró: Diana Marcela Martínez Salazar -Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte
Revisó: John Jairo Suarez González - Subdirección De Señalización
Elaboró: Lady Steffany Rodríguez Ibagón-Subdirección De Señalización
Revisó: Glenda Johana Cárdenas Rojas - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Elaboró: Fabián Leonardo Espitia Ramos - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito.
Elaboró: Edwin Armando Rodríguez Suesca - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Revisó: Carlos Gabriel Sánchez Urquijo - Subdirección de Semaforización
Elaboró: Nancy Gabriela Rincón Poveda - Subdirección de Semaforización

22

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