



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532202384971

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 11 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS 885582025

Respetada ciudadanía,

Reciban un cordial saludo de parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en atención al comunicado de la referencia en el cual indica: “(...) *ME PERMITO SOLICITAR A USTEDES LA ATENCION A LA NECESIDAD DE INSTALACION DE SEMAFOROS EN LOS SIGUIENTES PUNTOS CRITICOS DE NUESTRA COMUNIDAD, DONDE SE HAN REGISTRADO VARIOS INCIDENTES VIALES: KR 20 C 67 01 SUR COORDENADAS: 4.562916435601339, -74.14907755040021 KR 20 C CL 65 SUR COORDENADAS: 4.563552947029986, -74.14691771967335 LA COMUNIDAD HA MANIFESTADO SU PREOCUPACION DEBIDO A LA ALTA FRECUENCIA DE ACCIDENTES EN ESTAS INTERSECCIONES. CONSIDERAMOS QUE LA INSTALACION DE SEMAFOROS O, EN SU DEFECTO, LA IMPLEMENTACION DE MEDIDAS ADECUADAS DE CONTROL DE TRAFICO (...)*”, desde la Subdirección de Semaforización se informa:

En primer lugar, 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

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.



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 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.

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 de forma resumida:

- **Primer nivel:** Confirmación o depuración del requerimiento, visitas a cada intersección, además de la caracterización geométrica y operacional del sector.

¹ *Resolución 45005 de 2024. Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial*



- **Segundo nivel:** Incluye toma de aforos, chequeo de condiciones mínimas de la norma, proceso de ranking (comparativo de las solicitudes) basado en condiciones geométricas y operacionales.
- **Tercer nivel:** Incluye evaluaciones de tránsito (Capacidad y NS) y/o Simulaciones en el entorno determinando la PREFACTIBILIDAD de acuerdo con el cupo a semaforizar (El número de cupos depende de la disponibilidad presupuestal para diseños y ejecución de obras civiles).
- **Cuarto nivel:** Investigación y/o Armonización de la medida con proyectos del entorno; se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la elaboración de diseños, se realiza la construcción de obras civiles y actividades de puesta en servicio.

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

Teniendo en cuenta lo anterior, se informa que ya se han adelantado acciones de evaluación de prefactibilidad semafórica en el sector aplicando el procedimiento mencionado, como se indica a continuación:

- **Carrera 20C con Calle 67 Sur P130²:** La intersección realizó el procedimiento de evaluación mencionado y como resultado la intersección no superó el segundo nivel de evaluación, dadas sus condiciones operacionales y comportamiento de los volúmenes vehiculares y peatonales. Es así que la intersección NO CUMPLE con las condiciones técnicas mínimas requeridas, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.

² Identificador en el proceso de evaluación



Resultado Evaluación de Condiciones Técnicas Mínimas

| Criterios de evaluación | Cra 20C X CI 67 Sur |
|--|---------------------|
| | P130 |
| • Condición A: Volumen mínimo de vehículos. | NO CUMPLE |
| • Condición B: Interrupción del tránsito continuo. | NO CUMPLE |
| • Condición C: Volumen mínimo de peatones. | NO CUMPLE |
| • Condición D: Movimiento o circulación progresiva. | |
| <p>"El control del movimiento progresivo a veces demanda la instalación de semáforos en intersecciones en donde en otras condiciones no serían necesarios, con el objeto de regular eficientemente las velocidades de grupos compactos de vehículos."</p> <p>- Esta condición no fue evaluada para la intersección, toda vez que es un estudio especial aplicado a corredores con características de coordinación semafórica, por tanto, no aplicó para este caso.</p> | |
| • Condición E: Antecedentes y experiencia sobre accidentes | NO CUMPLE |
| • Condición F: Combinación de las condiciones anteriores | NO CUMPLE |

De acuerdo a lo anterior, una vez evaluados los parámetros requeridos por la normatividad, como resultado la intersección NO CUMPLE con los requisitos técnicos mínimos para semaforizar, teniendo en cuenta que no se satisfacen uno o más de los requisitos o condiciones mencionados anteriormente.

La evaluación realizada, se soporta en la toma de información que reposa en la base de datos de la Entidad, información de volúmenes de tránsito vehicular y peatonal con los cuales se desarrolló el análisis de condiciones técnicas mínimas requeridas de acuerdo con la norma y el proceso de calificación de características operacionales.

A continuación, se presenta de forma esquemática, el nivel donde se encuentra la intersección en el proceso de evaluación de viabilidad e implementación de regulación semafórica:



Fuente: Elaboración propia



- **Carrera 20C con Calle 65 Sur:** La intersección fue incluida en base de prefactibilidad con identificador P1188 para desarrollar el procedimiento adoptado y se encuentra en primer nivel de evaluación, caracterización, actividades de seguimiento de medidas implementadas y soluciones que pueden darse con otras alternativas para la regulación del tránsito y protección de los peatones.

A continuación, se indica de manera esquemática el nivel donde encuentra la intersección en el proceso de evaluación de prefactibilidad:



Fuente: Elaboración Propia

Registro Fotográfico



Adicionalmente, considerando que la semaforización de una intersección procede como una medida de regulación cuando las demás medidas que pueden implementarse no sean eficientes, en cuanto a la implementación de otro tipo de medidas para la regulación del tránsito y protección de los peatones desde la Subdirección de Señalización de la SDM se informa que conforme a las

5

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





competencias establecidas en el artículo 21 del Decreto Distrital 672 de 2018 y que con motivo de dar un alcance integral, se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 01 de marzo 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>1/03/2025 7:36:09 a. m. -67 Sur4 Carrera 20c Ciudad Bolívar Bogotá</p> |  <p>1/03/2025 7:35:01 a. m. 6666 Carrera 20c Ciudad Bolívar Bogotá</p> |
| <p>Foto 1. Panorámica KR 20C # 67 - 01 Sur, vista al norte.</p> | <p>Foto 2. Panorámica KR 20C # 67 - 01 Sur, vista al sur.</p> |
|  <p>1/03/2025 7:28:08 a. m. 65-11 Carrera 20c Ciudad Bolívar Bogotá</p> |  <p>1/03/2025 7:30:44 a. m. # 64-85 Carrera 20c Ciudad Bolívar Bogotá, D.C.</p> |
| <p>Foto 3. Panorámica KR 20C con CL 65 Sur, vista al norte.</p> | <p>Foto 4. Panorámica KR 20C con CL 65 Sur, vista al sur.</p> |



Teniendo en cuenta la información relacionada con el comportamiento de los usuarios de las vías, especialmente de los vehículos automotores, se enlista en la base de requerimientos de señalización, la implementación de los señalizaciones³, con el fin de implementar elementos de pacificación en el sector de la KR 20C # 67 - 01 Sur y KR 20C con CL 65 Sur identificado con Código de Identificación Vial – CIV: 19006468, 19006422, 19006375 y 19006302, 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, aclarando que el desarrollo de esta actividad estará sujeta al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la implementación, la disponibilidad presupuestal de la entidad, la vigencia de los contratos que suscriba esta Secretaría para tal fin, así como las actividades complementarias que se requieran⁴.

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

- Complemento de las intersecciones por medio de la generación de pasos peatonales exclusivos, cebras peatonales y accesos en los costados de la intersección.
- Demarcación de carriles con pictogramas y límites de velocidad.
- Matriz de estoperoles y bandas en agregado para proteger el paso de peatones cercanos a las instituciones educativas y pasos peatonales.

En línea con lo anterior, se precisa que la instalación de elementos de señalización o dispositivos adicionales contribuye a mejorar las condiciones de seguridad vial de

³ EX_19_339_1561_10 y EX_19_194_1867_12.

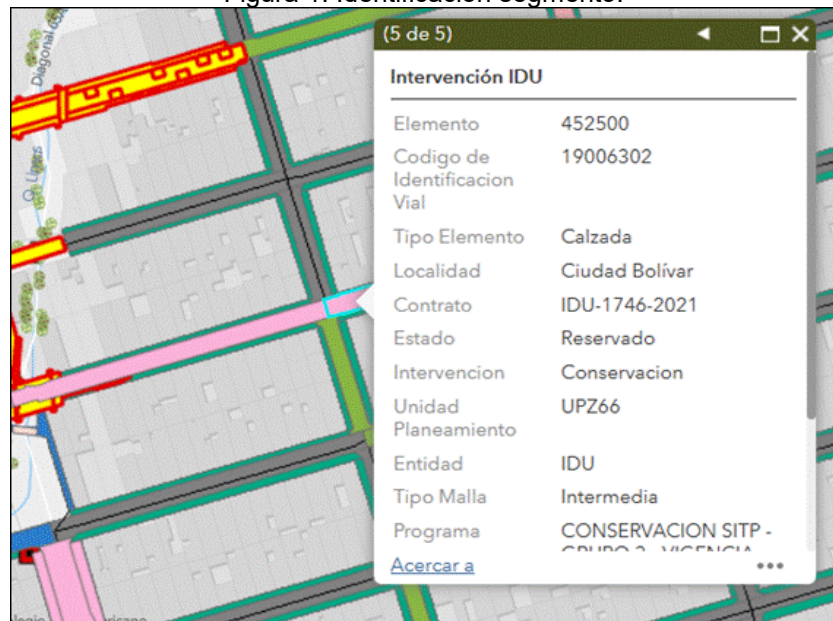
⁴ En caso de determinar la viabilidad de implementar elementos reductores de velocidad, estas actividades complementarias, pueden contemplar: programar la socialización de los dispositivos a implementar a la comunidad del área directa de intervención de la medida, con el fin de obtener la aprobación o no; Para la instalación, se debe obtener la aceptación de las medidas propuestas por parte de la SDM, la cual debe ser una mayoría simple la cual está representada por la mitad más uno, de los predios ubicados en el área directa de intervención, lo anterior, entendiendo que algunos dispositivos pueden incrementar los niveles de ruido y/o vibración en el tramo.



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 artículos 55, 57, 58, 59, 74 y 106 (modificado por la Ley 2251 de 2022).

Ahora bien, una vez consultada la base de datos del Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano – SIGIDU se identificó que los segmentos de la KR 20C # 67 - 01 Sur y KR 20C con CL 65 Sur identificado con Código de Identificación Vial – CIV: 19006468, 19006422, 19006375 y 19006302 corresponde a la malla vial intermedia y tiene una reserva activa para el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU para actividades de conservación en el marco del Contrato IDU-1746-2021.

Figura 1. Identificación segmento.



Fuente: SIGIDU.

En consecuencia, se informa que esta Dependencia no implementa demarcación y dispositivos de señalización en casos donde la estructura de pavimento presenta segmentos en reserva, dado que una futura intervención podría afectar las

8

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



garantías y durabilidad de los elementos de señalización. Por lo que se copia al IDU para que dicha entidad informe la temporalidad de la ejecución de las actividades en el segmento relacionado.

Adicionalmente, en la visita realizada se visualizó el regular estado de la calzada en el sector de la KR 20C # 67 - 01 Sur. Por lo tanto, nos permitimos informar que de acuerdo con lo establecido en el Decreto 555 de 2021: *“(...) 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:*

| Entidad | Intervención sobre componente |
|--|--|
| Instituto de Desarrollo Urbano | <ul style="list-style-type: none"> – Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. – Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. |
| Fondos de Desarrollo Local | <ul style="list-style-type: none"> – Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan. |
| Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. | <p>Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. |



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. (...)

De acuerdo con lo anterior, de manera respetuosa este Despacho remite copia al **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU**, con el fin de que puedan evaluar la intervención de la calzada en el punto del requerimiento.

En espera de dar alcance a su comunicación.

Cordialmente,



Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 11-03-2025 01:01 PM

Cc Instituto De Desarrollo Urbano - Idu -- - Calle 22 # 6 -27 CP: Atnciudadano@idu.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Sandra Constanza Perilla Moreno-- Calle 22 # 6-27 CP: Atnciudadano@idu.gov.co-(BOGOTA-D.C.)
cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Reviso: John Suarez González – Subdirección de Señalización
Elaboró: Carlos Gabriel Sánchez Urquijo-Subdirección De Semaforización
Elaboró: John Melo Páez – Subdirección de Señalización