



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SEMA  
202532207427741

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 27 de 2025

Señor(a)

**PUBLICADO EN CARTELERA**

Anónimo Anónimo Anónimo

Email: anonimo@anonimo.com

Bogotá - D.C.

**REF:** Respuesta al Radicado SDQS 2138402025

Respetada ciudadanía

Reciba un cordial saludo por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en atención al comunicado de la referencia donde solicita "(...) *NO HAY COMO PASAR ENTRE KAS 6:30AM Y LAS 9AM CRUCE PARA PASAR ENTRE BARRIO TORREMOLINOS Y BARRIO MILENTA CALLE 19 SUR CON TRANSVERSAL 53 NI EN EL CRUCE DE LA CL 11 SUR NI EN EL DEL PARADERO, CALLE 16 SUR LAS MOTOS NI DESACELERAN NI RESPETAN LAS SEÑALIZACION DEL PAVIMENTO PUEDEN PONER UN POLICIA ACOSTADO Y SEMAFORO ES POR LA VIDA SE LOS ROGAMOS (...)*", de manera atenta 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 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 semaforicos 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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



la normatividad vigente<sup>1</sup>, 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, identificar condiciones de operación en el sector y complementar la información

---

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



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 semaforicos 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.

De esta manera se informa que la intersección de la **Transversal 53 (Avenida Ferrocarril del Sur) con Calle 19 Sur** ha sido requerida anteriormente para semaforizar, razón por la cual fue incorporada con el identificador **P853** 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, como resultado de la evaluación la intersección NO CUMPLIÓ con las condiciones técnicas para semaforizar de acuerdo a los requerimientos técnicos establecidos en la norma que son de estricto cumplimiento.

Por lo anterior y 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 en cumplimiento del segundo nivel de evaluación desarrollará un análisis de necesidad para verificar la pertinencia de actualizar la toma de información de volúmenes vehiculares y peatonales en la intersección (*insumo técnico para verificar la necesidad de*

4

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





*implementación de controles semafóricos en las intersecciones*), y de esta manera determinar con el procesamiento y 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.

En este punto es importante precisar que la Entidad llevará a cabo las gestiones necesarias, con el fin de encontrar una solución integral que permita implementar e integrar la mejor alternativa de solución desde el punto de vista de seguridad vial en la intersección solicitada y a lo largo del corredor, no obstante, es necesario aclarar que el proceso de evaluación de viabilidad semafórica se encuentra condicionado dado que el cruce al cual hace referencia, se encuentra ubicado sobre una reserva férrea (Corredor Férreo del Sur) y por tal motivo al constituir un paso peatonal o intersección, se establecería un “Paso a Nivel” y según la ley 146 de 1963 se establece que posterior a dicha ley se deben evitar los llamados “pasos a nivel” en las vías férreas, definiendo que la entidad ejecutora “*procederá a construir los llamados pasos inferiores o superiores, según la técnica aconsejable, para evitar los pasos a nivel sobre las vías férreas.*”. Adicionalmente, la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, establece en el Artículo 58: “*Prohibiciones para los peatones: ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía*”, así como las demás disposiciones legales dispuesta para proteger estos bienes de usos públicos relacionadas con los corredores férreos.

Razón por la cual, al realizar las gestiones pertinentes con las Entidades encargadas - *en especial aquellas responsables de la administración de la infraestructura férrea* - se deberá considerar de manera prioritaria y de estricto cumplimiento del marco legal y técnico que regula la intervención sobre corredores férreos. Esto implica no solo el respeto a la reserva existente del Corredor Férreo del Sur, sino también la imposibilidad legal de establecer nuevos pasos a nivel, conforme lo establece la Ley 146 de 1963, y las restricciones señaladas en el Código Nacional de Tránsito respecto al uso del área de seguridad de la vía férrea. En este sentido, cualquier alternativa deberá contemplar soluciones que no contravengan estas disposiciones, tales como pasos a desnivel (Semáforos) o estrategias de control indirecto del tránsito peatonal y vehicular. Una vez se tenga respuesta de las entidades que intervienen en estas acciones, se procederá a la evaluación de la mejor alternativa de solución. Este plan incluirá tanto las medidas de ingeniería requeridas para cumplir con las normativas legales vigentes, así como las acciones específicas para asegurar la protección de todos los usuarios de la vía.

5

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





En consecuencia, se enviará copia de la presente solicitud a las entidades encargadas de la administración y gestión de la infraestructura férrea, específicamente a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, con el fin de que, en el marco de sus competencias, emitan un concepto a esta Entidad (SDM) sobre la pertinencia o no de realizar intervenciones sobre los corredores férreos presentes en la ciudad y específicamente el corredor en cuestión, de tal manera que se señalen bajo qué circunstancias, condiciones técnicas y normativas podría contemplarse algún tipo de actuación sobre este tipo de infraestructura.

En línea con lo anterior, es importante mencionar que la Administración Distrital incluyó dentro del Plan de Desarrollo 2024-2027 (*Acuerdo 927 de 2024 Concejo de Bogotá, D.C.*), entre las prioridades en materia de movilidad, la estructuración de todos los proyectos férreos que permitan la integración regional, lo anterior, establecido en su objetivo 4. *“Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática”* del Artículo 264. Metas estratégicas del Plan Distrital de Desarrollo, así como el Artículo 300. Proyectos de infraestructura de movilidad del Plan Distrital de Desarrollo, de la *PARTE III “PROGRAMA DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL”*, donde se establece y definen las estrategias para el sistema de transporte público de la ciudad, así como de intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram con el sistema de transporte público de la ciudad y estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional en la ciudad.

De esta manera y considerando 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 en cumplimiento del primer nivel de evaluación, realizará un seguimiento a las soluciones que pueden darse con otras alternativas para la regulación del tránsito y protección de los peatones a corto y mediano plazo, bien sea con dispositivos de reducción de velocidad u otras medidas de pacificación de tránsito, garantizando la adecuada operación de los niveles de servicio de la red vial en el área de influencia y las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios, principalmente para los peatones.

Bajo este enfoque, es importante recordar que aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios,

6

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



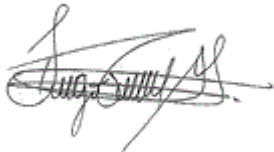
existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas, es decir que sin importar las medidas que se adopten para regular y garantizar seguridad, fluidez, orden y comodidad para todos los actores de la movilidad (*peatones, conductores y bici-usuarios*) de las vías del Distrito, también es necesaria la participación activa en el acatamiento de las normas contemplada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, de lo contrario, no es posible realizar una incidencia significativa en la mejora de la seguridad vial, si los ciudadanos no respetan las normas.

Por último, conforme al artículo 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) en el cual se establece que, “...*Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código...*”, se infiere que si bien la SDM adopta todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las disposiciones contempladas en el CNTT.

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

En espera de dar alcance a su comunicación.

Cordialmente,



**Diego Andres Suarez Gomez**  
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 27-05-2025 11:42 AM

Cc Agencia Nacional De Infraestructura -- Avenida Calle 24 A 59 42 Torre 4 Piso 2 CP: Correspondencia@ani.gov.co-111321(Bogota-D.C.)

cc Instituto Nacional De Vías - Invias -- Calle 25 G 73 B 90 Ed Centro Empresarial Central Point CP: Atencionciudadano@invias.gov.co-110321(BOGOTA-D.C.)

cc Carlos Gabriel Sánchez Urquijo - Subdirección de Semaforización  
cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Siervo Andres Aguirre Benavides-Subdirección De Semaforización

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