



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202532208428831

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., julio 23 de 2025

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS 3296512025

Respetada ciudadanía.

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). En atención a la solicitud en el cual indica: “(...) ¿POR QUE HAY TANTOS SEMAFOROS QUE CREAN TRANCON, Y NO CONSTRUIR PUENTES PEATONALES O DEPRIMIDOS PEATONALES COMO LO HACEN LAS GRANDES CIUDADES? (...)”. De manera atenta se informa:

La decisión de implementar dispositivos de control semafórico en intersecciones viales o su desinstalación, se debe exclusivamente al análisis detallado de las variables de tránsito involucradas como los tipos de usuarios presentes (peatones, conductores, ciclistas, entre otros), los conflictos o interacción entre usuarios, movimientos vehiculares, características físicas de la intersección, volúmenes, otras intersecciones semaforizadas existentes, por nombrar los más relevantes.

La instalación del control semaforizado en intersecciones viales, así como su desinstalación o retiro, están regulados mediante la Resolución No. 45005 de 2024, vigente a la fecha, con la cual se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia - Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 (MSV). En el capítulo 4 “Semaforización”, en su numeral 4.3. “Implementación del sistema de control semafórico”, se establecen los lineamientos y condiciones para la implementación 4.3.3. “Condiciones para justificar la instalación de semáforos” y para su desinstalación 4.3.7. “Requisitos y proceso para retirar un semáforo”.

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

1

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.



Como se puede observar, la instalación o retiro de los controles semaforizados en la infraestructura vial, está reglamentada en la Resolución No. 45005 de 2024, expedida por el Ministerio de Transporte, que adopta el Manual de Señalización Vial, referido, lo que se hace en cumplimiento a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT”, modificado por el artículo 3 y 5 de la Ley 1383 de 2010, en donde se señala:

“(…)
ARTÍCULO 5°. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. Modificado por el art. 5, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 3, Ley 1383 de 2010. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.
(…)”

Nota: Con la resolución 45005 de 2024 se deroga la resolución 1885 de 2015 (que adoptaba el anterior Manual de señalización Vial).

Las normas referidas son de obligatorio cumplimiento a nivel nacional y deja en cabeza de los organismos de tránsito respectivo, en nuestro caso la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), su aplicación y cumplimiento.

Ahora bien, las intersecciones semaforizadas de la ciudad de Bogotá para su implementación han seguido un proceso de revisión y verificación de todas las variables y parámetros establecidos en el Manual de Señalización Vial (MSV), de acuerdo a su temporalidad. De igual forma, el retiro de controles semaforizados está soportado por las revisiones técnicas respectivas con el fin de verificar que los dispositivos ya no son necesarios, en línea con lo dispuesto en el MSV.

Es necesario informar que existen diferentes tipos de intersecciones semaforizadas de acuerdo con los usuarios involucrados y sus interacciones. En este sentido, se tienen intersecciones semaforizadas para el control de conflictos entre vehículos (porque existen intersecciones viales) por donde además circulan peatones, especialmente personas con movilidad reducida, y/o ciclistas. También existen



controles semaforizados para gestionar la interacción entre peatones (ciclistas) y vehículos.

Así mismo, para la Administración Distrital la protección de la vida es el elemento principal del sistema de movilidad; como prueba de ello, se adoptó la estrategia “*Visión Cero*” como eje estructurante del Decreto 813 de 2017 (Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026), en el cual se establece que la pérdida de vidas en las vías es inaceptable y por lo cual se propende por la optimización, mejoramiento, e intervención del diseño de las vías para integrar los distintos actores viales siendo prevalentes los más vulnerables, peatones y ciclistas, sin que ello represente un riesgo para las personas.

Respecto a los semáforos instalados para el control de conflictos de tránsito (interacciones) entre peatones o ciclistas con vehículos, las instalaciones se han realizado siguiendo los lineamientos y condiciones establecidos en el MSV. Implementar pasos a desnivel para los usuarios más vulnerables, puede pensarse que es la mejor opción desde la seguridad vial, sin embargo, la práctica deja otras enseñanzas dado que en sitios donde las calzadas vehiculares no son muy amplias (dos carriles) los usuarios no usan la infraestructura, que más allá del cumplimiento de las indicaciones de norma, puede resultar en situaciones críticas de seguridad vial para los usuarios más vulnerables.

Las situaciones antes expuestas, han sido analizadas de manera integral por las diferentes áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad y otras entidades del sector movilidad, observando que este tipo de infraestructura lejos de ser soluciones cómodas para los usuarios, además de aumentar las caminatas, su recorridos por el cambio de pendientes genera esfuerzos mayores a peatones con algún tipo de restricción en su movilidad (como adultos mayores o personas con movilidad reducida) lo que no es coherente con planear ciudades humanas, con inclusión de todos los ciudadanos, sin desigualdad, promover la caminata como modo de transporte y al mismo tiempo aumentar los recorridos.

El Acuerdo No. 833 de 2022 del Concejo de Bogotá “...se promueve la construcción y adecuación de cruces seguros a nivel en la ciudad de Bogotá D. C...”.

Lo anterior está en línea con la política que se busca a través del Plan Maestro de Movilidad del Distrito Capital que tiene como base la pirámide de la movilidad

3

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





sostenible y los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y generan menor impacto al medio ambiente, y con las tendencias mundiales de promover modos de transporte alternativo como caminar o ir en bicicleta (con menos impacto ambiental, menor consumo de combustibles fósiles y promueve hábitos de vida saludable), así como usar el transporte público para realizar los viajes cotidianos, iniciativas que apuntan a la disminución de la contaminación del medio ambiente y generar ciudades armónicas, incluyentes y sostenibles.

Por otra parte, al realizar un análisis de costos, según datos de construcción e implementación de intersecciones semaforizadas (datos de la Subdirección de Semaforización) estos estarían entre un 4% y el 10% de los costos de construcción de puentes en concreto (sin contemplar datos de diseño mantenimiento y demolición – según información del Instituto de Desarrollo Urbano). A continuación, se muestran los costos enunciados:

Tabla 1. Costos implementación de una intersección semaforizada.

Intersección Tipo	Valor Unitario
1 Pequeña	\$ 169.207.843
2 Mediana	\$ 242.348.028
3 Grande	\$ 305.061.124
4 Muy grande	\$ 399.943.462

Fuente: Datos Subdirección de Semaforización.

Tabla 2. Costos construcción de un puente peatonal.

Tipo Estructura	Valor (\$)
Puente en concreto	\$ 4.000.000.000
Puente mixto	\$ 5.500.000.000
Puente metálico	\$ 8.000.000.000

Fuente: Datos Instituto de Desarrollo Urbano.

Aunado a lo anterior, la SDM como autoridad de tránsito, en cabeza de la Subdirección de Semaforización tiene dentro de sus funciones la expansión e implementación de nuevos controles semaforicos en la ciudad de Bogotá, dando cumplimiento a los requerimientos establecidos en el Manual de señalización vial, ya referido, bajo los lineamientos de esta norma se ha estandarizado el procedimiento para establecer la viabilidad de implementar un control semaforizado en la infraestructura vial, en cuya formulación se presentan los lineamientos y



consideraciones técnicas establecidas en el capítulo 4 “*Semaforización*” y su subnumeral 4.3.3. “*Condiciones para justificar la instalación de semáforos*”, con lo cual se busca verificar, justificar y soportar la instalación de los controles semafóricos, garantizando las condiciones óptimas de seguridad de los usuarios.

Por ello, es importante mencionar que la Entidad consolida en una base de datos, las intersecciones de la ciudad de Bogotá que han sido solicitadas para implementar dispositivos semafóricos, principalmente por la comunidad, entidades externas a la Entidad o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización, ya sea para atender necesidades peatonales y/o vehiculares, por presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o accidentalidad.

Así las cosas y considerando que la SDM es la encargada de adelantar procesos y acciones para definir e implementar medidas para la regulación del tránsito en intersecciones de la ciudad donde se han recibido solicitudes de implementación de controles semafóricos, actualmente cuenta con un total de 642 intersecciones en proceso de evaluación y 637 intersecciones que fueron evaluadas y como resultado de acuerdo a su comportamiento operacional no cumplen con las condiciones técnicas para semaforizar. Adicionalmente, se presenta un número de intersecciones que aun cuando han sido solicitadas para analizar, se encuentran dentro del alcance de proyectos de ciudad, planes de regularización o implantación y están condicionadas a la ejecución de dichos proyectos.

Es importante aclarar que para dar inicio al proceso de evaluación y justificar la implementación de intersecciones semaforizadas para la ciudad de Bogotá, se parte por establecer la necesidad de semaforización, la cual inicia por medio de solicitudes realizadas por personas o entidades externas a la Entidad o necesidades identificadas por parte del grupo de semaforización, las cuales son recibidas por todos los canales de atención establecidos ya sean presencial y virtuales, con un estimado anual de alrededor de 200 solicitudes para evaluar la viabilidad de semaforizar y poder establecer si las medidas a implementar responden a la implementación de controles semafóricos u otras medidas de pacificación del tránsito, las cuales de manera integral son evaluadas y ejecutadas para garantizar las acciones necesarias que atiendan las necesidades de seguridad ya sean peatonales y/o vehiculares.



De acuerdo con lo expuesto, la instalación de semáforos en la infraestructura vial de la ciudad es el resultado de la aplicación de la normatividad vigente y del análisis técnico riguroso, lo que, además, está en línea con las iniciativas de las ciudades del país y las buenas prácticas a nivel mundial, y no a “...la apropiación de recursos mediante alguna política deliberada de la SDM...”.

Por último, se informa que, desde esta Subdirección estamos prestos a cualquier inquietud que desde nuestra competencia podamos atender.

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 23-07-2025 08:29 AM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Sandra Marcela Rojas Martínez-Subdirección De Semaforización

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

6