



Bogotá D.C., agosto 25 de 2025

**Señor(a)**

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta al SDQS 3825812025

Respetada ciudadanía

Reciba un cordial saludo de la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM), en atención al comunicado de la referencia en la cual solicita: “(...) SEMAFORIZACION EN LA CARRERA 72G #43-92 SUR Y EN LA CARRERA 72G CON TV 72D BARRIO LA CHUCUA YA QUE LA ACCIDENTALIDAD SE EVIDENCIA MUCHO Y LOS CRUCES SON PELIGROSOS POR LA ALTA VELOCIDAD DE LOS VEHICULOS Y MOTOS. (...)”, de manera atenta se informa lo siguiente:

Como primer aspecto a destacar, 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 semafóricos en la ciudad de Bogotá, la Entidad da un estricto cumplimiento a los requerimientos establecidos en 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.

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

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





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 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 semafóricos 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

3

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





la Secretaría Distrital de Movilidad, que podrían condicionar la implementación de los controles semafóricos.

En este sentido, se informa que la intersección de la **Carrera 72G con Calle 39B Sur**, ha sido solicitada anteriormente para semaforizar y fue incorporada con el identificador **P1609** 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. El proceso de evaluación de viabilidad semafórica, contempla entre otros aspectos el análisis de las variables del flujo vehicular, características operativas de la intersección, características geométricas y el comportamiento de volúmenes vehiculares y peatonales, así como modelos de ingeniería de tránsito e identificación de situaciones de riesgo para los actores más vulnerables y de esta manera poder determinar si la medida a implementar corresponde a la implementación de un paso peatonal semaforizado.

Ahora bien, 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 realizará un análisis de necesidad y poder verificar la pertinencia de realizar una toma de información de volúmenes vehiculares y peatonales en la intersección (*insumo técnico para verificar la necesidad de implementación de controles semafóricos en las intersecciones*), en cumplimiento del segundo nivel de evaluación y de esta manera determinar con los análisis de la información si la medida a implementar corresponde a un paso peatonal semaforizado u otra alternativa de infraestructura que garanticen las condiciones de seguridad de los usuarios principalmente de los peatones y ciclistas.

Por lo anterior, de ser necesario realizar la toma de información, la SDM informa que estas actividades se desarrollan en el marco de los contratos que la Entidad suscriba para tal fin, mediante el contrato cuyo objeto contempla la captura y procesamiento de información en campo como insumo para el monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y transporte en Bogotá. El desarrollo de esta actividad comprende una serie de etapas articuladas con tiempos establecidos, cuyo desarrollo está en función de los cupos establecidos nivel contractual de acuerdo a las necesidades de la Entidad. Este proceso inicia con la consolidación y priorización de intersecciones, seguidas por la programación y recolección de información en campo. Posteriormente, los datos son procesados y organizados de manera estructurada conforme a los lineamientos técnicos establecidos, con el fin de facilitar su posterior análisis. Una vez organizada, la información es revisada y validada por la supervisión e interventoría del contrato, para luego ser remitida a las áreas técnicas encargadas del procesamiento, análisis y evaluación. Este proceso permite garantizar la calidad de la información recolectada, fortaleciendo la toma de decisiones institucionales con datos confiables, estructurados y alineados con los objetivos de planificación.



En este punto es importante mencionar que, la intersección solicitada de la **Carrera 72G con Calle 43 A Sur (Transversal 72D)** identificada con el **ID P803**, ha sido requerida anteriormente para semaforizar y fue incluida para desarrollar el proceso de evaluación de viabilidad semafórica mencionado líneas arriba. Como resultado de la evaluación se informa que la intersección **CUMPLE** con los criterios técnicos mínimos para semaforizar de acuerdo a las disposiciones de la normativa que regula la materia.

No obstante, aun cuando la Entidad desarrolló los análisis respectivos de necesidad y evaluación de criterios técnicos dando cumplimiento al segundo nivel de evaluación del procedimiento, el proceso de evaluación para dar viabilidad de semaforización y continuar con las etapas de Diseño e Implementación se encuentra condicionado dado que la intersección se encuentra ubicada 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.

Por lo anterior, la Entidad está llevando a cabo las gestiones necesarias con las autoridades competentes, con el fin de encontrar una solución integral que permita la implementación e integración de la mejor alternativa desde el punto de seguridad vial, sin comprometer la seguridad de los peatones ni la integridad del corredor férreo. Por lo tanto, una vez se tenga respuesta de las entidades que intervienen en estas acciones, se procederá a la evaluación final de las alternativas propuestas y se desarrollará un plan detallado para la ejecución de las obras necesarias. 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.

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

5

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





estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional en la ciudad.

No obstante, y teniendo en cuenta 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, realizará un seguimiento a las soluciones que pueden darse con otras alternativas menos restrictivas para la regulación del tránsito y protección de los peatones y bici usuarios a corto y mediano plazo, bien sea con dispositivos de reducción de velocidad u otras medidas de pacificación de tránsito.

Al hilo de lo anterior, se recuerda 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, 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 lo demás, la Subdirección de Semaforización de la SDM queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



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

Firma mecánica generada en 25-08-2025 12:49 PM

cc Carlos Gabriel Sánchez Urquijo - Subdirección de Semaforización  
cc Yessica Hasbleidy Vargas Cardenas - 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*

6

