



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202632200504421

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 02 de 2026

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERIA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al SDQS - 224912026

Respetada Ciudadanía.

Reciban un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). En atención a su comunicado por medio del cual se relaciona: “(...) *DENUNCIAR LAS PROBLEMATICAS DE MOVILIDAD EN LOS BARRIOS SAN JOSE, SAN DIEGO, EL JARDIN, LA ESPERANZA Y VECINOS DE BOSA DEBIDO A LA MALA PLANIFICACION EN LOS PLANES DE MOVILIDAD Y A LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA EN LA ZONA. CORDIAL SALUDO. DIRIGIDA PARA LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, IDU, ALCALDIA LOCAL DE BOSA, TRANSMILENIO Y DEMAS ENTIDADES INVOLUCRADAS. LA AVENIDA SAN BERNARDINO ENTRE LAS AVENIDA CALI Y LA FUTURA CIRCUNVALAR DEL SUR SE HA CONVERTIDO EN UNA VERDADERA PESADILLA PARA LOS RESIDENTES Y POBLACION QUE TRANSITA POR ESTA ZONA DEBIDO A LAS SIGUIENTES PROBLEMATICAS. 1. LA INTERVALOS Y FRECUENCIAS DE LOS SEMAFOROS UBICADOS EN LA INTERCESION DE LA CARRERA 80 J SUR Y CALLE 75 SUR O AV SAN BERNARDINO CON AV CALI ESTAN MUY MAL PROGRAMADOS. ES DEMASIADO CORTO PARA HACER EL GIRO DE NORTE AL ORIENTE. LOS QUE NECESITAMOS TOMAR LA AV CALI AL NORTE NOS DEMORAMOS MAS DE UNA HORA PORQUE LA AV SAN BERNARDINO ES MUY ESTRECHA Y CON DEMASIADOS BUSES DEL TRANSMIZONAL DE GRANDES DIMENSIONES 2. LA FALTA DE CONSTRUCCION DE UNA VERDADERA INTERSECCION QUE PERMITA PASAR DE LOS BARRIOS SAN DIEGO A LA ESPERANZA POR LA CARRERA 78 Y LA CALLE 80 SUR. LA CALLE 80 SUR ES UNA VIA DE DOBLE CALZADA TOTALMENTE INUTIL DEBIDO A LA FALTA DE ESTA INTERSECCION. 3. LA FALTA DE CONSTRUCCION DE BERMAS EN*

1

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.



APROXIMACION A PARADAS DE BUSES DE TRANSMIZONAL Y LA REVENTA DE PASAJES SOBRE LA AV SAN BERNARDINO. PROBLEMATICAS VIEJAS PERO QUE AUN NO HAY SOLUCIONES. 4.EL DETERIORO DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA DE LA AV SAN BERNARDINO Y LA CARRERA 78 ENTRE CALLES 85 A Y 86 SUR. 5. LA APERTURA DE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI AL SUR SIN HABER CONSTRUIDO EL PUENTE DE LA TIBANICA PARA COMUNICAR CON SOACHA. LA POBLACION QUE HA LLEGADO A HABITAR A CIUDAD VERDE ES INMENSA Y NUNCA SE CONTEMPLA UNA MOVILIDAD DIGNA PARA LA COMUNIDAD. SOLICITAMOS A LA ENTIDADES ENCARGADAS DE DAR SOLUCIONES A ESTAS PROBLEMATICAS A QUE ACTUEN PRONTO Y ASI MEJORAR LA MOVILIDAD DEL SUROCCIDENTE DE BOGOTA. GRACIAS (...)", de manera atenta se informa:

Con respecto a: "(...) 1. LA INTERVALOS Y FRECUENCIAS DE LOS SEMAFOROS UBICADOS EN LA INTERCESION DE LA CARRERA 80 J SUR Y CALLE 75 SUR O AV SAN BERNARDINO CON AV CALI ESTAN MUY MAL PROGRAMADOS. ES DEMASIADO CORTO PARA HACER EL GIRO DE NORTE AL ORIENTE. LOS QUE NECESITAMOS TOMAR LA AV CALI AL NORTE NOS DEMORAMOS MAS DE UNA HORA PORQUE LA AV SAN BERNARDINO ES MUY ESTRECHA Y CON DEMASIADOS BUSES DEL TRANSMIZONAL DE GRANDES DIMENSIONES ...", los controles semafóricos son dispositivos de señalización que permiten regular los movimientos vehiculares y peatonales en una intersección vial, y su objetivo fundamental es el de garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía (vehículos, ciclistas y peatones), no obstante, es importante resaltar que dicho dispositivo no incrementa la capacidad física de las vías y una de sus funciones es la de ordenar el tránsito asignando el derecho de paso de manera controlada a cada movimiento vehicular y peatonal.

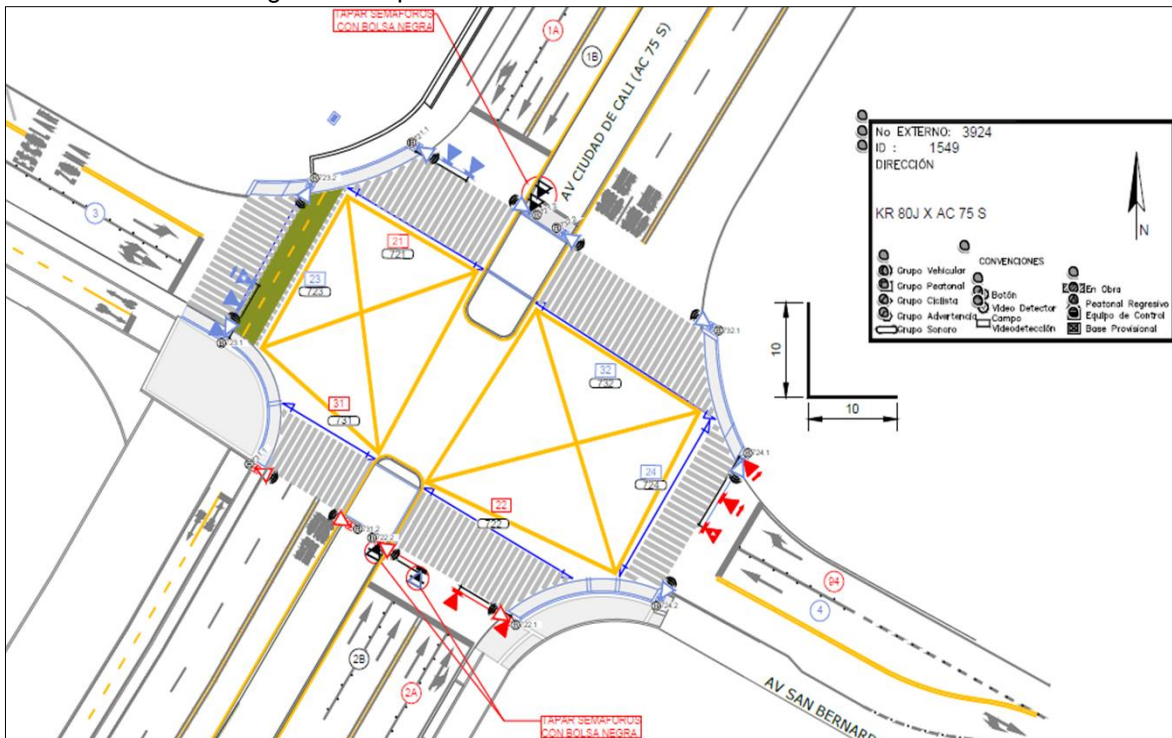
La asignación de tiempos de verde y el cálculo del ciclo en las intersecciones semaforizadas son el resultado de un completo análisis de los volúmenes vehiculares y peatonales en todos los cruces y accesos. En dicho procedimiento, se utilizan metodologías y formulaciones aplicadas en el ámbito mundial asignando los tiempos de verde de manera proporcional, con base en la demanda vehicular y peatonal, los movimientos permitidos, la eliminación de conflictos (vehículo-vehículo y vehículo-peatón) y las condiciones geométricas de la intersección.



De acuerdo con su solicitud se hizo verificación y la intersección semaforizada que influye en el sector en mención es el externo 3924 - KR 80J X AC 75 S.

El cruce semaforizado identificado con el número externo 3924 es una intersección que opera en la dirección KR 80J X AC 75 S la cual funciona mediante cuatro (4) fases semaforicas, entendiéndose por definición de fase “un estado de señales que presentan los semáforos en una intersección dando vía simultáneamente a uno o varios flujos vehiculares y/o peatonales no conflictivos entre sí”, el funcionamiento de este cruce incluye los siguientes grupos: cinco (5) grupos vehiculares, dos (2) grupos de bus, seis (6) grupos peatonales y seis (6) grupos sonoros; Como se muestra en el siguiente Esquema y Tabla:

Figura 1: Esquema intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia



Tabla 1. Relación de fases y movimientos permitido 3924 - KR 80J X AC 75 S.

Fase	Movimiento	Tipo de Movimiento
1	1A	Vehicular norte - sur
	2A	Vehicular sur - norte
	23	Peatonal costado occidente
	24	Peatonal costado oriente
2	3	Vehicular occidente - oriente
	21	Peatonal costado norte - occidente
	22	Peatonal costado sur - oriente
	31	Peatonal costado sur - occidente
3	4	Vehicular oriente - occidente
	21	Peatonal costado norte - occidente
	22	Peatonal costado sur - oriente
	31	Peatonal costado sur - occidente
	32	Peatonal costado norte - oriente
4	1A	Vehicular norte - sur
	94	Vehicular oriente - norte
	23	Peatonal costado occidente

Fuente: Propia

La intersección se encuentra con una operación BT - TF (Basado Tiempo – Tiempos Fijos), la intersección tiene asignada una programación de ocho (8) planes de señales de lunes a viernes a diferentes horas del día esto de acuerdo con las condiciones cambiantes del flujo vehicular y peatonal.

En cuanto al tiempo de verde asignado al movimiento 94 según la estructura semaforizada implementada que opera actualmente, cuenta con un tiempo mínimo de 12 y máximo 15 segundos (por ciclo y según horario del día).

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), realiza monitoreo constante a las intersecciones semaforizadas de la ciudad, pero en atención a su solicitud se reforzó el monitoreo regular de la operación de la intersección. En visitas técnicas realizadas a la intersección los días 20 y 27 de enero de 2026 en las horas pico de

4

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

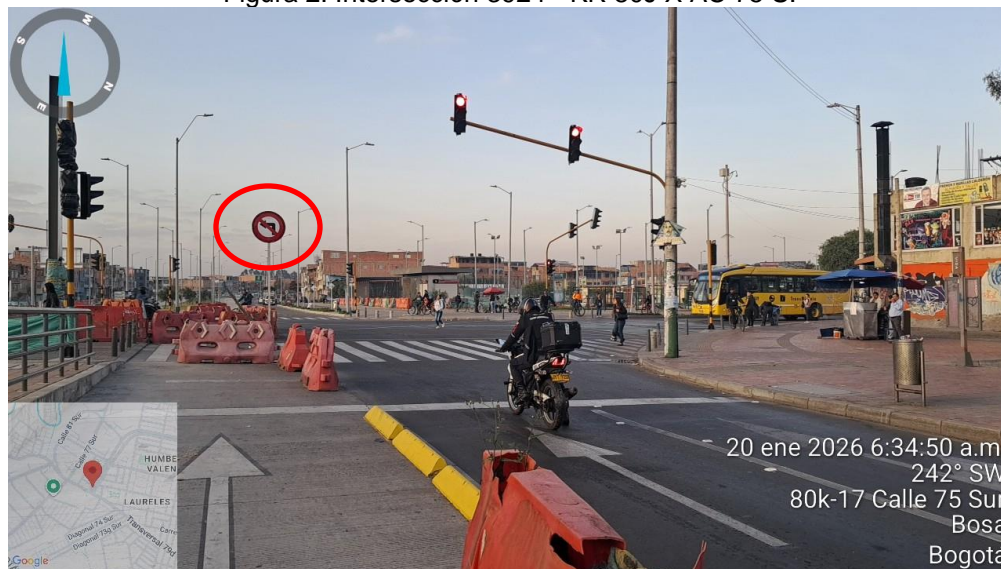




la mañana y tarde se verifico el funcionamiento de la intersección y tiempos de verde asignados a cada movimiento, encontrándose que la intersección está funcionando de acuerdo con lo programado.

Sin embargo y de acuerdo con la afirmación expuesta “... *ES DEMASIADO CORTO PARA HACER EL GIRO DE NORTE AL ORIENTE ...*”, se informa que este movimiento esta prohibido como se aprecia en la imagen con señal de prohibido.

Figura 2: Intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia

En cuanto a la congestión nombrada en el movimiento oriente - norte se indica que en algunos casos es causada por conductores que no tienen la disciplina de tomar el carril correspondiente a la dirección donde se dirigen (movimiento directo y giro derecho).

Por otro lado se ha observado que en los movimientos 1A y 2A en ciertos periodos del día el flujo de vehículos no es muy alto, teniendo en cuenta lo anterior, esta Subdirección mantendrá seguimiento en la intersección, para realizar los estudios y análisis correspondientes en la intersección, con el fin de garantizar los tiempos necesarios para el cruce del volumen vehicular y peatonal, minimizando las



afectaciones que esta pueda tener, y desarrollar la optimización de los planes de señales a fin de lograr una mejora en los movimientos de la intersección en los diferentes periodos del día.

Registro fotográfico:

Figura 3: Intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia

Figura 4: Intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia

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

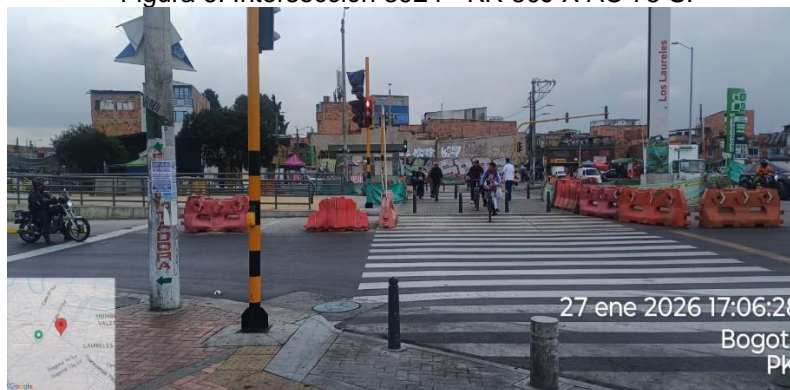


Figura 5: Intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia

Figura 6: Intersección 3924 - KR 80J X AC 75 S.



Fuente: Propia

Es importante mencionar que las medidas a realizar requieren de los estudios y análisis correspondientes, por lo cual sus efectos se verán reflejados una vez implementadas las medidas diseñadas, agradecemos su atención.

Acerca de: "...2. LA FALTA DE CONSTRUCCION DE UNA VERDADERA INTERSECCION QUE PERMITA PASAR DE LOS BARRIOS SAN DIEGO A LA ESPERANZA POR LA CARRERA 78 Y LA CALLE 80 SUR. LA CALLE 80 SUR ES UNA VIA DE DOBLE CALZADA TOTALMENTE INUTIL DEBIDO A LA FALTA DE ESTA INTERSECCION. (...)", la SDM, en ejercicio de sus funciones de revisión de

7

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



estudios de tránsito y coordinación de infraestructura, informa que tras realizar la revisión cartográfica y de planeación en la zona de influencia mencionada, la Subdirección de Infraestructura (SI) no tiene a la fecha estudios de tránsito radicados ni en aprobación para el desarrollo de una intersección en el punto solicitado.

Es importante precisar que el desarrollo de proyectos sobre la malla vial y el espacio público en Bogotá se rige estrictamente por un marco de planeación que define la inversión pública. Los instrumentos que determinan qué obras se ejecutan son:

- Acuerdo 927 de 2024: Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas 2024-2027 “*Bogotá Camina Segura*”.
- Decreto 555 de 2021: Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C.
- Planes de Valorización: Acuerdos 523 de 2023 y 724 de 2018, que establecen las obras financiadas por contribución de beneficio local.

Revisado el Artículo 300 del Plan Distrital de Desarrollo vigente (Acuerdo 927 de 2024), en el cual se listan los “*Proyectos de Infraestructura de Movilidad*” priorizados para el presente cuatrienio, se constata que no se encuentra contemplada la construcción de una intersección vial para conectar la Carrera 78 con la Calle 80 Sur.

Lo anterior implica que, si bien la SDM reconoce las dinámicas de movilidad del sector, la ejecución de nueva infraestructura se encuentra supeditada a su inclusión en los instrumentos de planeación y financiación distrital, los cuales no contemplan intervenciones programadas para este punto en el corto o mediano plazo. Es pertinente aclarar que la incorporación de proyectos en el Plan de Desarrollo Distrital responde a un ciclo de planeación técnica y presupuestal regido por la Ley 152 de 1994 y el Decreto 190 de 2004, lo que exige un proceso de maduración que inicia con la identificación de necesidades en los Planes Locales de Movilidad y continúa con estudios de prefactibilidad y factibilidad que determinen la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de la intervención. Una vez demostrada su necesidad, la iniciativa debe inscribirse en el Banco de Proyectos de Inversión Distrital, alinearse con las metas estratégicas del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y ser priorizada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo; este rigor administrativo garantiza que los recursos públicos se asignen a proyectos que generen el mayor



impacto positivo en la movilidad y seguridad vial, asegurando además la sostenibilidad de su construcción y mantenimiento

En cuanto a las solicitudes relacionadas en los puntos 3, 4 y 5 de la petición se indica que dichas respuestas serán emitidas por las entidades competentes a través del sistema Bogotá te Escucha donde podrá realizar seguimiento a su petición.

La Secretaría Distrital de Movilidad agradece su interés por la movilidad de la Ciudad y le informa que se realiza monitoreo constante a las intersecciones semaforizadas de la ciudad adelantando acciones en busca de mejorar la movilidad, de acuerdo con las condiciones cambiantes del tránsito, con el fin de brindar mayor seguridad a los diferentes actores viales.

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 02-02-2026 09:38 PM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Arturo Coy Alvarado-Subdirección De Semaforización