



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA
202632202684271

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 19 de 2026

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta a SDQS-1555962026

Respetada Ciudadanía

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad. En atención a su comunicado por medio del cual se relaciona: “(...) *CRUCE VIAL PELIGROSO CON ACCIDENTALIDAD FRECUENTE, TRANCONES Y SEMAFORO MUY DEMORADO. EN EL ULTIMO ACCIDENTE EL SEMAFORO PEATONAL QUEDO GIRADO EN LA ANTIGUA ETB DE SUBA. DEBERIAN DEJAR ESAS VIAS CON UN UNICO SENTIDO. (...)*”, de manera atenta se informa lo siguiente:

En atención a su solicitud referente a las condiciones de movilidad y seguridad en la localidad de Suba, nos permitimos informar que, para la Entidad, la protección de la vida es la prioridad en el diseño de la gestión del tráfico.

Es importante precisar que los semáforos no son herramientas para aumentar la capacidad física de las vías, sino dispositivos de regulación diseñados para organizar el derecho de paso de forma segura. Su función es segregar los movimientos de conductores, ciclistas y peatones para minimizar los puntos de conflicto y, por ende, el riesgo de siniestros viales. Es importante destacar que, en intersecciones complejas, la percepción de “*demora*” en el semáforo suele ser el resultado de una programación que prioriza la seguridad. Al otorgar tiempos específicos para giros y cruces peatonales, se busca evitar colisiones, aunque esto impacte la velocidad percibida del flujo vehicular.

No obstante, la eficiencia de la movilidad no depende exclusivamente de la programación semafórica, ya que existen factores adicionales que impactan

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



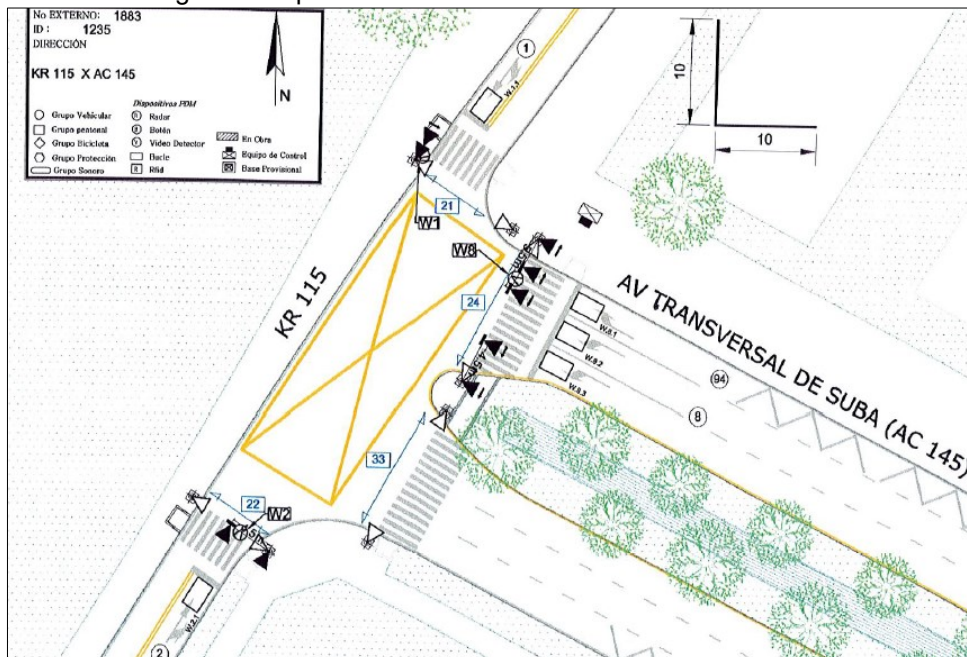
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



significativamente la fluidez del sector. Entre ellos se destaca la geometría de la calzada, que obliga a vehículos de grandes dimensiones, como los buses del SITP, a realizar maniobras especiales que detienen momentáneamente el tráfico. Asimismo, situaciones como el estacionamiento indebido en vía, que reduce el ancho útil de la calle, y las paradas recurrentes para el ascenso y descenso de pasajeros, generan interrupciones constantes que superan las capacidades de regulación del semáforo, dado que su función es organizar el tráfico actual y no compensar las limitaciones físicas de la vía.

Tras revisar el sistema de georreferenciación y la información suministrada, se identificó la intersección con el número de externo 1883, ubicada en la KR 115 X AC 145 funciona mediante cuatro (4) fases semafóricas, 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”*. Como se muestra en el siguiente Esquema y Tabla:

Imagen 1: Esquema intersección Ext. 1883 KR 115 X AC 145



Fuente: Subdirección de Semaforización.



Tabla 1 Relación de fases y movimientos permitido Ext. 1883 KR 115 X AC 145

| FASE | GRUPO | TIPO MOVIMIENTO |
|------|-------|--|
| 1 | 2 | Vehicular Sur - Norte, Oriente |
| | 24 | Peatonal Costado Oriente / Calzada Norte |
| 2 | 1 | Vehicular Norte - Oriente, Sur |
| | 24 | Peatonal Costado Oriente / Calzada Norte |
| 3 | 21 | Peatonal Costado Norte |
| | 22 | Peatonal Costado Sur |
| | 33 | Peatonal Costado Oriente / Calzada Sur |
| 4 | 8 | Vehicular Oriente - Sur |
| | 94 | Vehicular Oriente - Norte |

Fuente: Subdirección de SemafORIZACIÓN.

Esta intersección se caracteriza por una alta demanda vehicular constante, compuesta por vehículos livianos, motocicletas y un volumen significativo de transporte público y de carga con destino al sector de Fontanar. Tras realizar las verificaciones técnicas en campo, se confirmó que el sistema de semafORIZACIÓN opera de manera óptima y sin fallas en su programación. No obstante, los monitoreos realizados en distintos periodos del día permitieron identificar las causas operativas de la congestión y la percepción de inseguridad reportadas.

Análisis en Horario AM:

- Grupo 1 (Norte-Sur, Oriente): Presenta una alta demanda de transporte público y vehículos pesados con colas remanentes promedio de 12 vehículos. Debido a los radios de giro estrechos en el tramo entre la AC 145 y la DG 146, los buses tipo padrón deben realizar múltiples maniobras para completar los giros, lo que ralentiza el despeje.
- Grupo 2 (Sur-Norte): Registra un notable flujo de autobuses y colas promedio de 12 vehículos. La presencia de dos paradas de bus a escasos 100 metros de la intersección genera maniobras de ascenso y descenso que provocan retrasos y pérdida de tiempo de verde efectivo.
- Grupo 8 (Oriente-Sur, giro en 'U'): Presenta una alta congestión con colas de 80 metros que requieren de 3 a 4 ciclos para ser atendidas. Esto se debe a que el tráfico de dos carriles debe converger en uno solo, generando una zona de



conflicto que resta aproximadamente 8 segundos de luz verde al despeje del Grupo 2.

- Grupo 94 (Oriente-Norte): Utilizado por buses padrón, su operación se ve afectada por el radio de giro reducido, lo que obliga a maniobras adicionales que pueden retrasar el despeje del Grupo 1.

Análisis en Horario PM:

- Mientras el Grupo 1 presenta baja demanda, el Grupo 2 y el Grupo 8 mantienen un flujo crítico. Los vehículos en estos grupos son atendidos en dos o tres ciclos semafóricos, dependiendo directamente de la intensidad de las paradas del transporte público y de la velocidad de integración de los vehículos en las zonas de convergencia de carriles.

En conclusión, estas interrupciones constantes superan las capacidades de regulación del semáforo, dado que su función es organizar el tráfico actual y no compensar las limitaciones físicas de la vía.

Registro Fotográfico

Imágenes 2 al 8: visita técnica de reconocimiento de operación Ext. 1883 KR 115 X AC 145





Fuente: Subdirección de Semaforización

Respecto al semáforo peatonal reportado como girado en el sector de la antigua ETB, le informamos que, tras la generación de la orden de mantenimiento prioritario O.T. 2026-008330, el equipo técnico intervino el punto el día 09/03/2026 bajo la O.T. 2026-08457. Durante esta labor se realizó la reorientación del módulo peatonal, garantizando nuevamente su correcta visibilidad para la seguridad de los transeúntes



Registro Fotográfico

Imágenes 9 y 10: Mantenimiento correctivo módulo peatonal Ext. 1883 KR 115 X AC 145



Fuente: Subdirección de Semaforización

Con respecto a su sugerencia de implementar un único sentido vial se informa lo siguiente:

La intersección de la Av. Calle 145 (Av. Suba) con Carrera 115 se encuentra sobre el área de influencia de la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado (AE CEC) y mediante radicado SI-202622400998581 del 26 de febrero la Subdirección de Infraestructura emite el alcance al radicado SI- 202522408075401 que corresponde al Documento Técnico de Soporte (DTS) para el componente de Movilidad en el marco de la modificación del Decreto Distrital 612 de 2023 *“Por medio del cual se adopta la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado y se dictan otras disposiciones”*.

No obstante, se indica que el DTS para la AE CEC tiene como alcance el análisis a nivel macro, en la cual se analiza la infraestructura de soporte para atender los viajes de acuerdo con los usos a desarrollar en el proyecto urbanístico formulado por la Secretaría Distrital de Hábitat y articulado con el avance que se tiene del Contrato de Consultoría IDU No. 1746 de 2023 *“Elaboración y/o Complementación*

6

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



de los Estudios y Diseños de la Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Av. Calle 80 y la Av. Calle 153 y tramos complementarios en Bogotá D.C.”.

En este sentido, se indica que en el DTS para la AE CEC, no se diseñan soluciones de operación para mitigar la problemática expuesta en dicha intersección en esta etapa del proyecto.

Con relación a su requerimiento desde la Subdirección de Gestión en Vía se informa que se realizó visita al punto correspondiente a la intersección de la Avenida Suba con la Carrera 115 el día 13 de marzo, esta zona presenta una condición particular de la infraestructura vial: en este tramo finaliza la sección de tres carriles por sentido de la Avenida Suba y se da paso a una vía con un solo carril por sentido sobre la Carrera 115. Esta reducción en la capacidad vial genera una condición de sobrecarga vehicular, ya que la demanda proveniente tanto de la Avenida Suba como del sector ubicado al occidente supera la capacidad operativa del tramo vial en mención.

Imágenes 11 a 14: Ext. 1883 KR 115 X AC 145



Fuente: Elaboración propia Visita técnica 13/03/2026

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

7



Además, es importante señalar que la Av. Suba a la altura de la Carrera 115 corresponde a un punto neurálgico para la conectividad de la localidad de Suba con otros sectores, y en especial para los habitantes de los barrios pertenecientes a la UPL Tibabuyes. Actualmente, circulan a lo largo del tramo y en su zona de influencia catorce (14) servicios asociados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), cuatro servicios alimentadores y seis en sus trayectos ida y regreso. Estos servicios brindan conexiones directas con trece localidades de la ciudad, beneficiando a cerca de 52.000 usuarios del SITP al día, que toman el servicio en los paraderos ubicados en los sectores de Tibabuyes, San Andrés, Bilbao y Compartir.

Tabla 2. Rutas Carrera 115 x Av. Calle 145 (Av. Suba)

| No. | RECORRIDO | RUTA | ORIGEN-DESTINO | |
|-----|-----------|--------------|------------------------------|-------------------------------|
| 1 | 11-10 | Alimentadora | PORTAL SUBA - BILBAO | |
| 2 | 11-2 | Alimentadora | PORTAL SUBA - SAN ANDRES | |
| 3 | 11-9 | Alimentadora | PORTAL SUBA - LISBOA | |
| 4 | C104 | Alimentadora | PORTAL SUBA - SUBA COMPARTIR | |
| 4 | C137-2 | G137-1 | CG137 | SUBA CORPAS - METROVIVIENDA |
| 5 | C147-2 | G147-1 | CG147 | BILBAO - METROVIVIENDA |
| 5 | C149-2 | L149-1 | CL149 | BILBAO - EST. AV. 1 DE MAYO |
| 6 | C156-1 | G156-2 | CG156 | EL RECREO - BILBAO |
| 6 | C159-3 | | CC159 | SUBA PUEBLO - VILLA CINDY |
| 7 | C323-1 | K323-2 | KC323 | EL RECODO - SUBA COMPARTIR |
| 7 | C509-1 | G509-2 | GC509 | METROVIVIENDA - CORPAS |
| 8 | CA124-3 | CA124 | | CENTRO - BILBAO |
| 8 | CA129-3 | CA129 | | BILBAO - GERMANIA |
| 9 | CA151-3 | CA151 | | TIBABUYES - CENTRO |
| 9 | CB109-3 | CB109 | | TIBABUYES - CANTÓN NORTE |
| 10 | CB138-3 | CB138 | | BILBAO - CEDRITOS |
| 10 | CB144-3 | CB144 | | BILBAO - CLÍNICA DEL BOSQUE |
| 11 | CB145-3 | CB145 | | BILBAO - SAN CRISTÓBAL NORTE |
| 12 | CB161-3 | CB161 | | VILLA GLORIA - UNICENTRO |
| 13 | CH116-3 | CH116 | | SAN CARLOS - FONTANAR DEL RIO |
| 14 | T795-3 | T795 | | CORPAS - ESTACIÓN CALLE 100 |

Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A. (febrero, 2026)

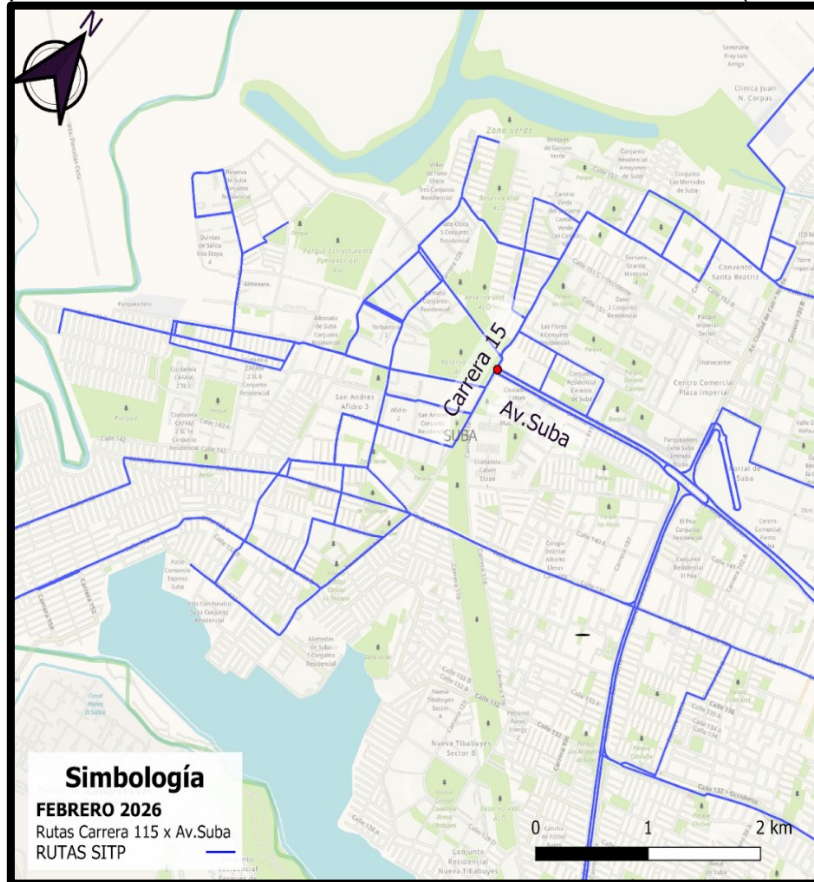
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

8





Mapa 1. Rutas SITP con circulación Carrera 115 x Av. Calle 145 (Av. Suba)



Fuente: Elaboración STPu a partir de información de TRANSMILENIO S.A. (Febrero, 2026)

Con base en las condiciones del sector expuestas, se considera que **NO ES VIABLE** continuar con el estudio de cambio de sentido vial de acuerdo con el instructivo PM03-PR02-IN02 “*Instructivo Concepto Técnico para la evaluación de cambios de sentido de circulación sobre la malla vial de Bogotá D.C*”, debido a que no presenta una solución para la movilidad del sector y si se generaría un impacto negativo en la conectividad y accesibilidad en el sitio del requerimiento y su área de influencia.

La Secretaría Distrital de Movilidad agradece su interés por la fluidez de la Ciudad y le informa que continuará haciendo el seguimiento permanente, adelantando acciones en busca de mejorar la movilidad, de acuerdo a las condiciones

9

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





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 19-03-2026 09:29 PM

cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Revisó: Juan Carlos Tovar Rincón - Subdirector de Infraestructura
Revisó: Lida Mayerly Arias Molina - Subdirección de Gestión en vía
Elaboró: Jose Luis Patiño Paez-Subdirección De Semaforización
Elaboró: Yeimi Tatiana Vela Tapias - Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Ariel Roberto Casas Aguilar - Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Luis Miguel Jiménez Caballero - Subdirección de Transporte Público
Elaboró: María Fernanda Losada Salazar - Subdirección de Infraestructura
Elaboró: Ana Patricia Herrera Medina - Subdirección de Infraestructura