



Bogotá D.C., abril 13 de 2026

Señor
ANÓNIMO
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 2128462026

Respetado ciudadano, reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (SDM).

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025, ha desarrollado y continúa en el proceso de implementación de medidas enfocadas a mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes en términos de movilidad, que potencia el desarrollo y la competitividad de la ciudad, protegiendo la vida y derechos de manera incluyente para todos los actores, en atención a su comunicación radicada ante la entidad mediante el SDQS 2128462026 a través del cual solicita lo siguiente:

“AL FRENTE DE LA AV SUBA A LA ALTURA DEL CENTRO COMERCIAL “AL PASO” HAY UN RETORNO EL CUAL TODOS LOS DIAS A TODA HORA SE CONGESTIONA Y ADEMÁS LOS CARROS HACEN DOBLE FILA PUES NI MOVILIDAD APARECE NI EL IDU HACE LA SEPARACIÓN DE LA VÍA”.

Para esta Secretaría, es una prioridad la movilidad, por lo que ha adoptado la política “Visión Cero”, con la que se da un enfoque ético a la seguridad vial y que tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves en siniestros viales, ya que establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable; por tal motivo priorizamos las acciones en las vías de la ciudad, para disminuir los tiempos de recorrido y gestionar la movilidad de los diferentes actores viales.

En el marco de esta política, la Subdirección de Gestión en Vía, el día 27 de marzo de 2026 en jornada de la mañana, realizó visita técnica al retorno donde se ubica la solicitud, en donde no se evidenciaron condiciones de congestión

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.



vehicular fuera de lo normal, ni la conformación de doble fila mencionada que afectara la operación del retorno, obteniendo un flujo vehicular continuo y dentro de parámetros operacionales habituales:

Ilustración 1. Visita técnica SGV 27/03/2026



Fuente: Elaboración propia, SGV.

Sin embargo, se informa que en años anteriores la Subdirección de Gestión en Vía implementó un piloto en el retorno mencionado, mediante la canalización con material tipo maletín, con el fin de habilitar el ingreso de vehículos en dos (2) carriles. Así mismo, se dispusieron maletines frente al andén del Centro Empresarial El Paso sobre la Av. Suba, acompañados de personal en vía, con el propósito de desestimar el ascenso y descenso de pasajeros por parte de vehículos de servicio público y particular en este tramo posterior a la intersección; no obstante, estas acciones generaron efectos contraproducentes, incrementando los niveles de congestión en el sector.

Con base en lo anterior se solicitó a la Subdirección de Señalización de la SDM, incluir este punto para la implementación de señalización definitiva de tal manera que se convierta en una solución sistemática que perdure en el tiempo y que garantice esta reducción de conflictos y mejora de la movilidad.



Dando respuesta al requerimiento mediante radicado SDQS-2138132025, la SDM a través de la Subdirección de Señalización, conforme a las competencias establecidas en el artículo 22 del Decreto 652 de 2025, se permite comunicar lo siguiente:

Teniendo en cuenta la información relacionada con el comportamiento de los usuarios de las vías, especialmente de los vehículos automotores, esta Dependencia consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial, por lo que se tiene en la base de requerimientos de señalización, la implementación del diseño de señalización para el tramo de la **AV. Suba con KR 103F Bis** y CIV (11013769) en el cual se contempla señalización vertical y señalización horizontal, que se ajusta a las condiciones de operación del tramo, aclarando que el desarrollo de esta actividad estará sujeta al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la implementación.

De igual forma, una vez realizada la visita técnica de inspección en el sector, se evidenció la existencia de señalización vertical, la cual incluye los siguientes dispositivos: SPC-01 (Vehículos en la vía), SPB-46 (Peatones en la vía), SRB-02 (Ceda el paso), Chevron, SP-59 (Ciclistas en la vía), SR-20 (Circulación prohibida de peatones), SI-08/PLAQUETA (Paradero de buses), así como control semafórico.

Adicionalmente, se identificó la presencia de señalización horizontal, compuesta por flechas direccionales, líneas de carril y pictograma de ciclorruta, las cuales presentan un desgaste normal atribuible a la circulación vehicular y a los factores ambientales, sin comprometer de manera crítica su función informativa y de regulación vial.

No obstante, se comunica que se ingresará en la base de datos de la Entidad la ejecución del diseño, complementando y realizando mantenimiento en la señalización que se requiere en el sector.

A continuación, se enlistan las señales propuestas en etapa de diseño para el sector de acuerdo con los análisis realizados:



- Demarcación de carriles con pictogramas de flechas direccionales, línea de carril y carril de ciclorruta.
- Señalización vertical tal como: SPC-01 (Vehículos en la vía), SPB-46 (Peatones en la vía), SRB-02 (Ceda el paso), Chevron, SP-59 (Ciclistas en la vía), SR-20 (Circulación prohibida de peatones), SR-30 (Velocidad máxima permitida), SI-27A (Prioridad ciclistas), SRB-01 (Pare).

Así mismo, esta Subdirección cuenta con el diseño de señalización correspondiente al tramo de la Avenida Suba con Carrera 103F Bis, el cual se encuentra acorde con lo contemplado en el esquema semafórico vigente. No obstante, se aclara que dicho diseño no contempla la implementación de reductores de velocidad, teniendo en cuenta que el control semafórico constituye uno de los dispositivos más restrictivos en materia de regulación de velocidad y garantiza el cruce seguro de peatones.

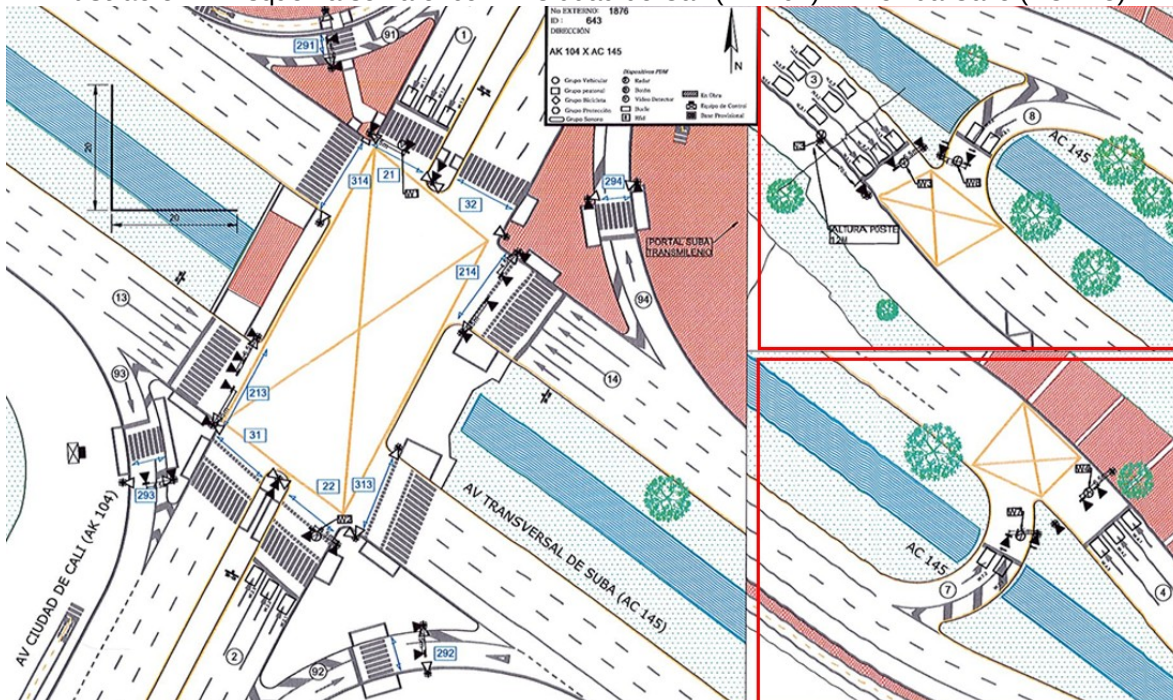
Ahora bien, para el retorno de la AV, Suba, se tuvo en cuenta la ley 769 DEL 2002 capítulo 70 *“Prelación en intersecciones o giros”*. Por lo tanto, en la visita a campo se evidenció señalización horizontal como flechas direccionales en el carril Sur de la CL 145 costado Norte, en el cual se evidencia la dirección del giro en “U” y control semafórico en el mismo.

Ahora bien, con respecto al control semafórico ubicado en el retorno de la Av. Suba con CL 103F Bis, la Subdirección de Semaforización informa:

La intersección de la Av. Ciudad de Cali (AK 104) x Av. Transversal de Suba (AK 145) identificada con Ext. 1876 regula por medio del equipo de control doce (12) grupos vehiculares, doce (12) grupos peatonales y opera en 3 fases semafóricas, como se indica en esquema y tabla de fases:



Ilustración 2. Esquema semafórico Av. Ciudad de Cali (AK 104) x Avenida Calle (AC 145).



Fuente: Subdirección de Semaforización.



Tabla 1. Fases - Movimientos permitidos en Av. Ciudad de Cali (AK 104) x Avenida Calle (AC 145).

FASE	GRUPO	TIPO MOVIMIENTO	VIA
1	13	Vehicular Occidente - Oriente	AC 145
	14	Vehicular Oriente - Occidente	AC 145
	93	Vehicular Enlace Occidente - Sur	AC 145
	21	Peatonal Cost. Norte Calz. Occidental	AK 104
	22	Peatonal Cost. Sur Calz. Oriental	AK 104
	31	Peatonal Cost. Sur Calz. Occidental	AK 104
	32	Peatonal Cost. Norte Calz. Oriental	AK 104
	291	Peatonal Cost. Norte Calz. Occidental	AK 104
	292	Peatonal Cost. Sur Calz. Oriental	AK 104
	294	Peatonal Cost. Norte Calz. Oriental	AK 104
	3	Vehicular Occidente - Oriente	AC 145
	4	Vehicular Oriente - Occidente	AC 145
2	13	Vehicular Occidente - Oriente	AC 145
	14	Vehicular Oriente - Occidente	AC 145
	93	Vehicular Enlace Occidente - Sur	AC 145
	94	Vehicular Enlace Oriente - Norte	AC 145
	21	Peatonal Cost. Norte Calz. Occidental	AK 104
	22	Peatonal Cost. Sur Calz. Oriental	AK 104
	31	Peatonal Cost. Sur Calz. Occidental	AK 104
	32	Peatonal Cost. Norte Calz. Oriental	AK 104
	291	Peatonal Cost. Norte Calz. Occidental	AK 104
	292	Peatonal Cost. Sur Calz. Oriental	AK 104
	8	Vehicular Retorno Oriente - Oriente	AC 145
	4	Vehicular Oriente - Occidente	AC 145
3	1	Vehicular Norte - Sur	AK 104
	2	Vehicular Sur - Norte	AK 104
	91	Vehicular Enlace Norte - Occidente	AK 104
	92	Vehicular Enlace Sur - Oriente	AK 104
	94	Vehicular Enlace Oriente - Norte	AC 145
	213	Peatonal Cost. Occidental Calz Sur	AC 145
	214	Peatonal Cost. Oriental Calz Norte	AC 145
	293	Peatonal Costado Occidental Enlace	AC 145
	313	Peatonal Cost. Oriental Calz Sur	AC 145
	314	Peatonal Cost. Occidental Calz Norte	AC 145
	8	Vehicular Retorno Oriente - Oriente	AC 145
	7	Vehicular Retorno Occidente - Occidente	AC 145

Fuente: Subdirección de Semaforización.



Como se observa en tabla de fases (Tabla 1) y esquema semaforico (Ilustración 2), están permitidos y regulados con semáforo los movimientos: grupo 7 Vehicular Retorno Occidente - Occidente en la Fase 3 y grupo 4 Vehicular Oriente - Oriente en las Fases 1 y 2, los cuales están programados con tiempos de verde acordes a las demandas presentes y verificadas en el sitio.

Respecto de la programación lógica, su funcionamiento corresponde a tráfico actuado, es decir, los tiempos de verde de los grupos 4 y 7 (Frente Portal Suba) y los grupos 3 y 8 (frente Centro Comercial) son variables mediante la gestión de las cámaras de video detección localizadas en los postes elevados que señalizan dichos grupos, los cuales al pasar los vehículos por las áreas de detección (cuadros color negro por carril a continuación de la línea de pare Ilustración 2) extienden u acortan (según demanda) los tiempos de verde efectivos, optimizando la operación de la intersección en cada una de las programaciones del día.

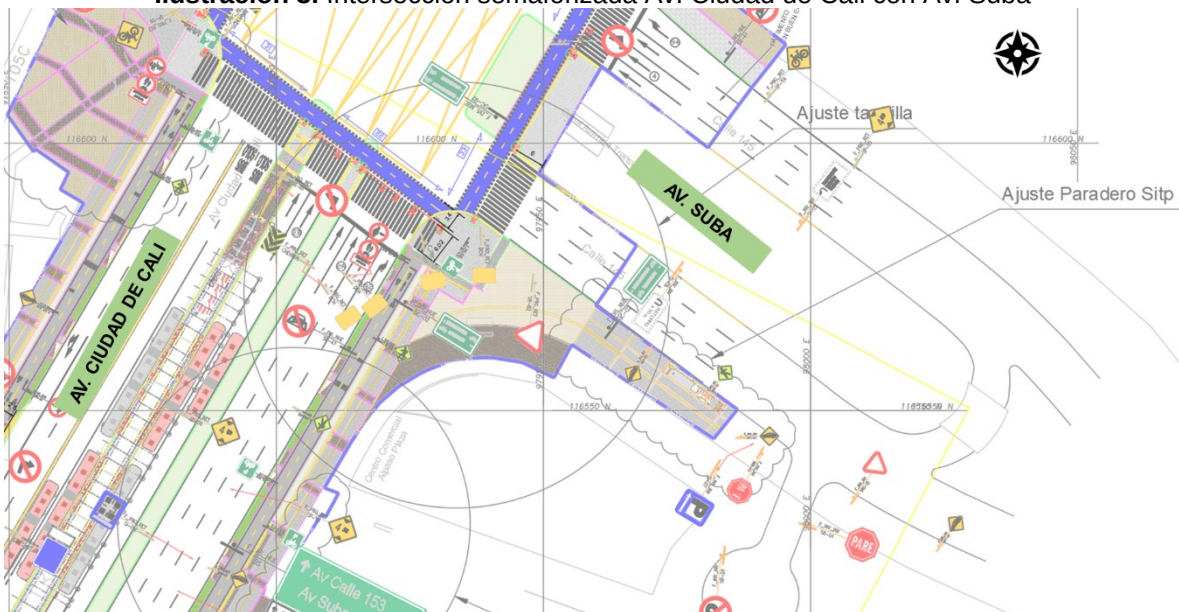
Aunque las cámaras detectan la presencia vehicular, la demanda de los grupos correspondientes a los retornos desborda la capacidad física de los carriles de acumulación. Esto genera un efecto dominó que bloquea la calzada mixta de la Av. Suba, afectando no solo a quienes retornan sino al flujo longitudinal de la avenida. Así mismo, en horas de congestión extrema, las áreas de detección (cuadros negros) permanecen ocupadas de forma constante, lo que satura la lógica del equipo de control y anula la flexibilidad del "tiempo de verde efectivo".

Por último, se indica que la instalación de elementos de señalización o dispositivos adicionales si bien contribuyen a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad, no corresponden a una acción para solucionar las malas prácticas que realizan los usuarios viales en contravía de la normatividad vigente, en especial lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 2251 de 2022) en sus artículos 55, 57, 58, 74 y 106.

Con relación a la parte donde indica “...**ADEMAS LOS CARROS HACEN DOBLE FILA PUES NI MOVILIDAD APARECE NI EL IDU HACE LA SEPARACIÓN DE LA VÍA**” se realizó consulta a la Subdirección de Infraestructura (SI), con respecto a proyectos en la zona de su interés, ante lo cual la citada subdirección informa:

Se informa que la Subdirección de Infraestructura (SI) de la SDM, en cumplimiento de sus funciones de revisión de Estudios de Tránsito (ET), según lo dispuesto en el Artículo 18 del Decreto Distrital 652 de 2025, se establece como función “5. Revisar y aprobar los estudios de tránsito de acuerdo con la normatividad vigente y realizar el seguimiento pertinente”, de acuerdo a lo anterior se dio aprobación mediante comunicado SDM-SI-178435-19 del 28 de agosto de 2019 al ET del Contrato IDU 1352-2017 “Estudios y Diseños para la Ampliación y Extensión de la Av. Ciudad de Cali al Sistema Transmilenio, entre la Av. Circunvalar del Sur y la Av. Calle 170 y de los Equipamientos Urbanos Complementarios, en Bogotá D.C.”, para la intersección de la Av. Ciudad de Cali con la Av. Suba, dicho estudio contempla la eliminación de las conectantes para los giros a la derecha, manteniendo la configuración semafórica existente, tal como se muestra en la siguiente figura, con detalle en el Centro Comercial Alpaso, localizado en la esquina Suroriental de la intersección.

Ilustración 3. Intersección semaforizada Av. Ciudad de Cali con Av. Suba



Fuente: ET Av. Ciudad de Cali Contrato IDU 1352-2017

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado al IDU para que, en el marco de sus competencias, amplíe la información

8

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

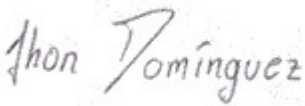


sobre el estado actual del proyecto de la Troncal de la Av. Ciudad de Cali a la altura de la Av. Suba, o aporte información adicional para dar respuesta a la solicitud.

Finalmente, para el seguimiento a todas las novedades en tiempo real en cuanto a temas de movilidad que se presenten en la ciudad, los invitamos a seguir a la Secretaría de Movilidad en la red social X, en la cuenta @Bogotatransito donde se reportaron siniestros en vía, corredores con afectaciones, desvíos y mucho más.

Por lo demás, la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Gestión en Vía SGV queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



Jhon Freddy Dominguez Fuentes

Subdirector de Gestión en Vía

Firma mecánica generada en 13-04-2026 08:16 AM

Cc Dirección Técnica De Proyectos Instituto De Desarrollo Urbano Idu -- Na CP: Atnciudadano@idu.gov.co, Correspondencia@idu.gov.co-(Bogota-D.C.)

Revisó: Judy Alexandra Uribe Malavera – Subdirección de Señalización
Revisó: Juan David Duarte Morales – Subdirección de Infraestructura
Revisó: Gladys Clemencia Herrera Acosta – Subdirección de Semaforización
Elaboró: Yeimi Tatiana Vela Tapias-Subdirección De Gestión En Vía
Elaboró: Ariel Roberto Casas Aguilar – Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Laura Cristina Melendez Florez – Subdirección de Señalización
Elaboró: Edgar Misael Arevalo Paez – Subdirección de Infraestructura
Elaboró: Otoniel Cruz – Subdirección de Semaforización