



Bogotá D.C., abril 17 de 2026

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERIA

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: Respuesta a SDQS-2162042026

Respetada ciudadanía

Reciba un cordial saludo por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). En atención al comunicado de la referencia en el cual se indica: “(...) *PELIGRO INMINENTE USTEDES NO DAN NINGUNA SOLUCION A LA COMUNIDAD NI IDI NI TRANSITO QUE NO PUEDEN PONER SEMAFOROS QUE NO PUEDEN PONER REDUCTORES DE VELOCIDAD QUE COMO PEATONES ACATEMOS LAS SEÑALES OBVIO QUE LO HACEMOS Y QUE PASA CUANDO USTED VA CON NIÑOS ANCIANOS ETC Y LOS CARROS LAS MOTOS BICICLETAS VAN EN CONTRAVIA VAN A TODA VELOCIDAD NO HAY EN QUE MOMENTO PARA CRUZAR Y LA AVENIDA NO ESTA SOLA NUNCA ENTONCES QUE TENEMOS QUE SALIR A TOREAR CARROS MOTOS Y LOS JODIDOS SOMOS LO PEATONES DEN SOLUCION O ESTAN ESPERANDO QUE HAYA MAS MUERTES QUE PASARIA DONDE ALGUN FAMILIAR SUYO ESTUVIERA EN ESTE LADO PASANDO ESO EN MEDIO DE CINCO COLEGIOS HAY HUECOS ES TERRIBLE PODER PASAR NECESITAMOS Y EXIGIMOS AYUDA NI SIQUIERA ESTAN TE TENIENDO EN CUENTA LOS COLEGIOS QUE HAN PUESTO LAS QUEJAS (...)*”, de manera atenta se informa:

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

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.



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 vigente¹, 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.

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:** Confirmación o depuración del requerimiento, visitas a cada intersección, además de la caracterización geométrica y operacional del sector.
- **Segundo nivel:** Incluye toma de aforos, chequeo de condiciones mínimas de la norma, proceso de ranking (comparativo de las solicitudes) basado en condiciones geométricas y operacionales.
- **Tercer nivel:** Incluye evaluaciones de tránsito (Capacidad y NS) y/o Simulaciones en el entorno determinando la PREFECTIBILIDAD de acuerdo

¹ Resolución 45005 de 2024 *Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial*

con el cupo a semaforizar (El número de cupos depende de la disponibilidad presupuestal para diseños y ejecución de obras civiles).

- **Cuarto nivel:** Investigación y/o Armonización de la medida con proyectos del entorno; se determina la VIABILIDAD SEMAFÓRICA continuando con la elaboración de diseños, se realiza la construcción de obras civiles y actividades de puesta en servicio.

El cumplimiento de los cuatro niveles de evaluación mencionados, determinan la viabilidad de implementar los controles semafóricos en las intersecciones de la ciudad de Bogotá D.C.

En este sentido, se informa que la intersección de la Carrera 23 con Calle 36 Sur fue incorporada con el identificador P2241 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 y actualmente se adelantan las actividades de primer nivel, caracterización y revisión de condiciones operativas de la intersección.

A continuación, se indica de manera esquemática el nivel donde encuentra la intersección en el proceso de evaluación de prefactibilidad:



Fuente: Elaboración Propia



En atención a la solicitud de “no pueden poner reductores de velocidad” la Subdirección de Señalización, conforme a las competencias establecidas en el artículo 22 del Decreto 652 de 2025, realizó la visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 05 de marzo de 2026.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.

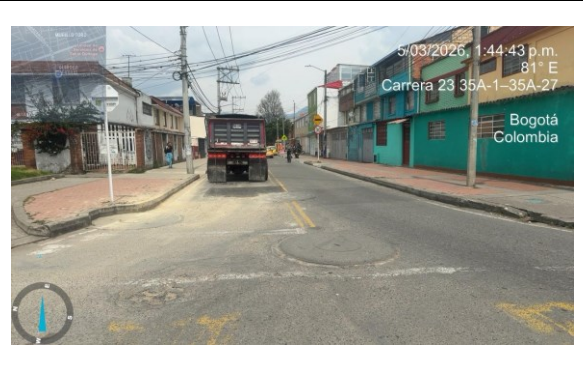
	
Foto 1. Panorámica KR 23 entre CL 36 y CL 35A Sur, vista al oriente.	Foto 2. Panorámica KR 23 entre CL 36 y CL 35A Sur, vista al occidente.
	
Foto 3. Panorámica CL 36 Sur con KR 23 (calzada occidental), vista al norte.	Foto 4. Panorámica CL 36 Sur con KR 23 (calzada oriental), vista al sur.



Foto 5. Panorámica KR 23 entre CL 36 Sur y CL 37 Sur, vista al oriente.



Foto 6. Panorámica KR 23 entre CL 36 Sur y CL 37 Sur, vista al occidente.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la visita técnica realizada, se evidenció que las condiciones actuales de la infraestructura no permiten la implementación de pasos peatonales sobre la CL 36 Sur con KR 23, dado que no se garantiza la continuidad de los andenes ni se cumplen las condiciones adecuadas del separador central para un cruce seguro y accesible, especialmente para personas con movilidad reducida. En este sentido, el paso peatonal existente sobre la KR 23C con CL 36 Sur cumple integralmente con los criterios de seguridad y accesibilidad, por lo que se considera el punto adecuado para el cruce peatonal en el sector.

Adicionalmente se encontró en mal estado el pavimento de la KR 23 entre CL 35A S y 36 S y en la KR 23 entre CL 36 S y CL 37 S, presentando patologías como baches y piel de cocodrilo (ver registro fotográfico).

Ahora bien, de acuerdo con el análisis realizado para la solicitud en los sectores:

- Tramo 1: CL 36 Sur entre KR 22A y KR 23C identificado con Código de Identificación Vial – CIV 18001085, 18001066 y 18001027.
- Tramo 2: KR 23 entre CL 35A Sur y CL 36 Sur identificado con los CIV 18001084

5

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



- Tramo 3: KR 23 entre CL 36 Sur y CL 37 Sur identificado con los CIV 18001085

Se consideró procedente reforzar de manera preventiva la operación vial por lo que realizó los diseños de señalización² los cuales serán programados en la base de compromisos para actualización, donde se evaluará la incorporación de señalización tanto vertical como horizontal conforme a las características operativas del lugar conforme a las características operativas del lugar, aclarando que el desarrollo de esta actividad estará sujeta al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la implementación, la disponibilidad presupuestal de la entidad, la vigencia de los contratos que suscriba esta Secretaría para tal fin, así como las actividades complementarias que se requieran³.

Cabe señalar que las actividades de señalización (actualización, mantenimiento, implementación y/o retiro) se programan conforme al orden cronológico de solicitudes recibidas en esta Entidad, a las reservas de la malla vial por parte de otras entidades del distrito y a la programación del contrato de obra. Desde la SDM se está trabajando activamente para priorizar y ejecutar las necesidades de señalización vial de Bogotá.

En línea con lo anterior, se precisa que la instalación de elementos de señalización o dispositivos contribuye a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad y corresponde a una serie de acciones conjuntas que buscan evitar las malas prácticas que realizan los usuarios viales, en contravía de la normatividad vigente, en especial lo establecido en la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código

² Diseño de señalización identificado para los tramos 1 y 2 como: EX_18_366_1561_10 y para el tramo 3 como EX_18_158_1244_11.

³ En caso de determinar la viabilidad de implementar elementos reductores de velocidad, estas actividades complementarias, pueden contemplar: programar la socialización de los dispositivos a implementar a la comunidad del área directa de intervención de la medida, con el fin de obtener la aprobación o no; Para la instalación, se debe obtener la aceptación de las medidas propuestas por parte de la SDM, la cual debe ser una mayoría simple la cual está representada por la mitad más uno, de los predios ubicados en el área directa de intervención, lo anterior, entendiendo que algunos dispositivos pueden incrementar los niveles de ruido y/o vibración en el tramo.



Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT en sus artículos 55, 57, 58, 59, 74 y 106 (modificado por la Ley 2251 de 2022)⁴

En cuanto al mal estado del pavimento evidenciado sobre la KR 23 entre CL 35A Sur y CL 37 Sur, se informa que esta Dependencia no implementa demarcación ni dispositivos de señalización en tramos cuya carpeta de rodadura presenta deterioro, dado que dichas condiciones impiden garantizar la durabilidad y calidad de las marcas viales. Adicionalmente, una eventual intervención futura en el pavimento podría afectar o eliminar las marcas instaladas, comprometiendo la vida útil de los elementos de señalización.

Ya que los segmentos corresponden a la malla vial local e intermedia respectivamente, en sentido oriente–occidente, las intervenciones de conservación o mantenimiento que se requieran para atender daños estructurales o funcionales que pueda presentar la estructura de pavimento, según el Decreto Distrital 555 de 2021, estarán a cargo de la alcaldía local de Rafael Uribe Uribe y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, quienes deberán coordinar entre ellas la planeación, programación, seguimiento e información de las acciones correspondientes para la ejecución de las actividades.

Por lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015 se hace copia a la alcaldía local de Rafael Uribe Uribe y a la UAERMV para que, dentro de sus competencias, atiendan y den respuesta de manera directa al peticionario con copia a esta entidad para su seguimiento y control.

Por último, conforme al artículo 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) en el cual se establece que “...*Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las*

⁴ Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.

Artículo 57. Circulación peatonal.

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones.

Artículo 74. Reducción de velocidad.

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.





señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código...”, se infiere que si bien la SDM adopta todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las disposiciones contempladas en el CNTT.

En espera de dar alcance a su comunicación.

Cordialmente,



Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector Técnico de Semaforización

Firma mecánica generada en 17-04-2026 11:03 AM

Cc Alcaldía Local De Rafael Uribe -- Calle 32 Sur 23 - 62 CP: Alcalde.ruribe@gobiernobogota.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Uaermv- Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial -- Calle 26 # 69-76, Edificio Elemento, Torre Aire - Piso 3 CP: Atencionalciudadano@umv.gov.co-(BOGOTA-D.C.)
cc Isabel Cucunubá Siempira - Subdirección de Semaforización

Aprobó: Andrea Gutiérrez – Subdirección de Señalización
Revisó: Hannah Cabrera – Subdirección de Señalización
Elaboró: Siervo Andres Aguirre Benavides-Subdirección De Semaforización
Elaboró: Juan Riaño Molina – Subdirección de Señalización