



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SEMA

202632206361441

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 11 de 2026

Señor(a)

PUBLICADO EN CARTELERA

Anonimo No Registra No Registra

No Registra

CP: No Rep

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta SDQS-2860472026

Respetada Ciudadanía

Reciba un cordial saludo por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. En atención a su comunicado por medio del cual se relaciona: "(...)LA SECRETARIA DE MOVILIDAD MODIFICO LA FRECUENCIA DE LOS SEMAFOROS DE LA INTERSECCION DE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI CON CALLE 22 O AV DEL FERROCARRIL Y EL CAMBIO HA GENERADO EL CAOS EN TODO EL SECTOR, CONGESTIONO LA AVENIDA LA ESPERANZA, LA CALLE 82, LA AVENIDA CALLE 22 EN AMBOS SENTIDOS, EL PASO SEMAFORO O TARDABA CERCA DE 10 MINUTOS EN CASA SENTIDO Y AHORA TARDA MAS DE MEDIA HORA. ES ABSOLUTAMENTE IRRESPONSABLE TOMAR ESTE TIPO DE MODIFICACIONES SIN NINGUN ESTUDIO Y AFECTANDO LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DE MODELIA, FONTIBON, HAYUELOS, LOS MUNICIPIOS DE MOSQUERA, FUNZA Y MADRID. LA UNICA PREOCUPACION DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD ES EL RECAUDO Y DEJA LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DE LA CAPITAL PARA EL ULTIMO PLANO. EXIGIMOS QUE SE MODIFIQUE LA FRECUENCIA DEL CRUCE SEMAFORICO PARA QUE NO PERJUDIQUE A LOS HABITANTES DE TODA LA ZONA (...)", de manera atenta se informa lo siguiente:

En primer lugar, es importante explicar el papel que cumplen los semáforos en la gestión de la movilidad urbana. Estos dispositivos de señalización están diseñados para regular la circulación vehicular y peatonal en intersecciones, con el propósito fundamental de garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, incluidos

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.



conductores, ciclistas y peatones. Si bien los semáforos contribuyen a la organización del tráfico, es importante señalar que no incrementan la capacidad física de las vías. Su función principal es optimizar la gestión del tránsito mediante la asignación controlada del derecho de paso, lo que favorece la seguridad y fluidez en los desplazamientos.

Para definir los tiempos de luz verde y los ciclos semafóricos en cada intersección, se realiza un análisis detallado de los volúmenes de tráfico vehicular y peatonal. Este estudio emplea metodologías reconocidas internacionalmente, las cuales permiten asignar los tiempos de verde de manera proporcional según la demanda de tránsito, los movimientos autorizados, la eliminación de conflictos y las condiciones geométricas de la intersección. Además, estos cálculos incorporan los tiempos de seguridad, definidos como los intervalos establecidos entre los cambios de fase en un ciclo semafórico. Dichos tiempos garantizan que los vehículos y/o peatones que se encuentran en la intersección dispongan de un lapso suficiente para terminar su paso por completo antes de autorizar un flujo de tráfico en sentido contrario o cruzado, lo cual es esencial para minimizar el riesgo de accidentes y optimizar la operación de la intersección.

Para comprender cómo se optimiza el flujo vehicular en corredores semaforizados, es fundamental el concepto de “ola verde” o coordinación semafórica. Esta técnica busca que un grupo de vehículos encuentre una secuencia sucesiva de luces verdes, permitiendo una circulación progresiva mediante la integración de variables como la demanda vehicular, los tiempos de verde por acceso, el número de fases, el sentido vial y la distancia entre intersecciones según el periodo del día. No obstante, la eficiencia de esta estrategia no depende exclusivamente de la programación técnica, sino de la estabilidad operativa del corredor.

En la práctica, la continuidad de la coordinación se ve alterada por factores de alta complejidad, tales como la variación en el número de fases (que impacta el ciclo común de la zona), la ubicación de paraderos de transporte público que generan detenciones intermitentes y los conflictos de giro que reducen la capacidad efectiva de las calzadas. Asimismo, la saturación vehicular que supera el diseño de la vía y la interacción con diversos actores viales introducen una variabilidad que dificulta mantener un flujo constante.

Ante estos retos, la Secretaría hace uso de la información captada por detectores en vía, lo que permite tomar decisiones fundamentadas para ajustar la coordinación del corredor. El objetivo final es maximizar el número de vehículos que avanzan de manera fluida, mejorando no solo la eficiencia del sistema de transporte, sino reforzando la seguridad vial de conductores, ciclistas y peatones.

Según las indicaciones del peticionario, se ubica la intersección en la AK 86 X AC 22 y se identifica con el externo 2844. Esta se conforma por siete (7) grupos vehiculares y seis (6) grupos peatonales como se muestra a continuación:

Figura 1: Esquema intersección AK 86 X AC 22



Fuente: Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad



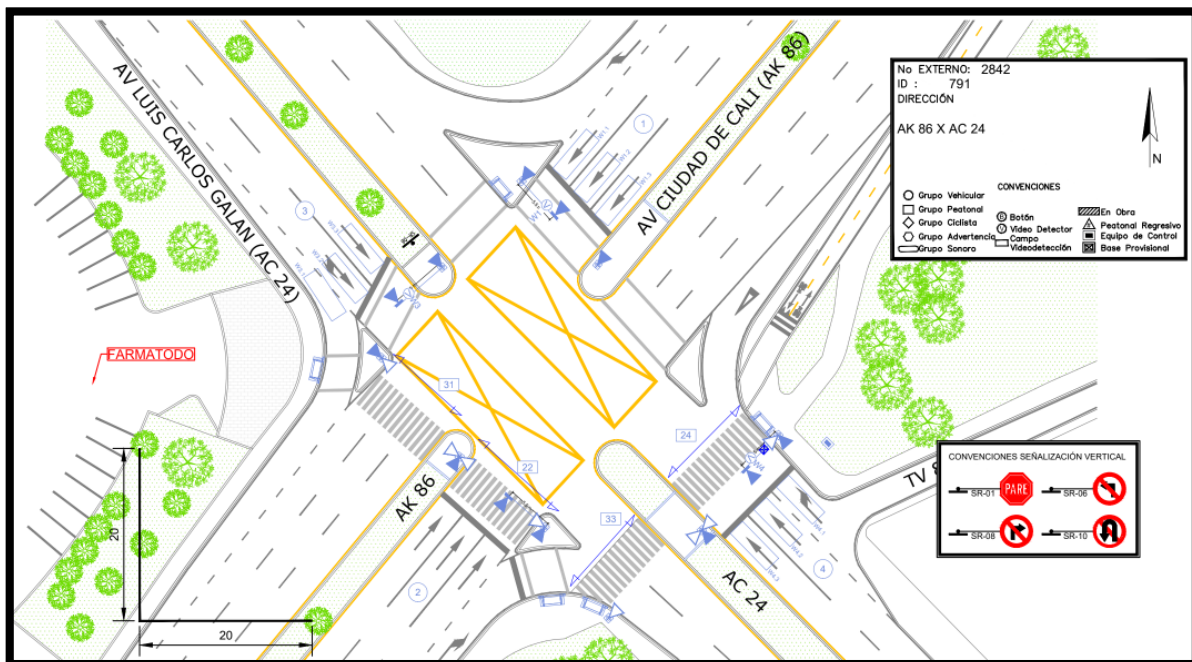
Tabla 1 Relación de fases y movimientos permitido AK 86 X AC 22

Fase	Movimiento	Tipo de Movimiento
1	1	Vehicular norte - sur
	2	Vehicular sur - norte
	11	Vehicular norte - sur
	12	Vehicular sur - norte
	91	Giro vehicular norte - occidente
	23	Peatonal costado occidental sur
2	3	Vehicular occidente - oriente
	4	Vehicular oriente - occidente
	21	Peatonal costado noroccidental
	22	Peatonal costado suroriental
	311	Peatonal costado suroccidental
	312	Peatonal costado nororiental
3	3	Vehicular occidente - oriente
	4	Vehicular oriente - occidente
	22	Peatonal costado suroriental
	311	Peatonal costado suroccidental
4	3	Vehicular occidente - oriente
	12	Vehicular sur - norte
	21	Peatonal costado noroccidental
	22	Peatonal costado suroriental
	34	Peatonal costado occidental norte
	311	Peatonal costado suroccidental
5	1	Vehicular norte - sur
	2	Vehicular sur - norte
	11	Vehicular norte - sur
	12	Vehicular sur - norte
	23	Peatonal costado occidental sur
	34	Peatonal costado occidental norte

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

La intersección en la AK 86 X AC 24 se identifica con el externo 2842. Esta se conforma por cuatro (4) grupos vehiculares y cuatro (4) grupos peatonales como se muestra a continuación:

Figura 1: Esquema intersección AK 86 X AC 24



Fuente: Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Tabla 2 Relación de fases y movimientos permitido AK 86 X AC 24

Fase	Movimiento	Tipo de Movimiento
1	1	Vehicular norte - sur
	2	Vehicular sur - norte
	24	Peatonal costado oriental norte
	33	Peatonal costado oriental norte
2	3	Vehicular occidente - oriente
	4	Vehicular oriente - occidente
	22	Peatonal costado suroriental

5

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



Fase	Movimiento	Tipo de Movimiento
	31	Peatonal costado suroccidental

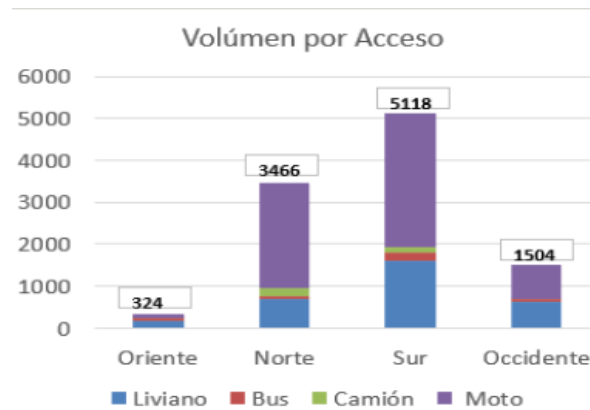
Fuente: Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

En atención a lo manifestado, la Secretaría Distrital de Movilidad se permite informar que, desde el pasado 6 de abril, se implementó una medida estratégica de gestión del tránsito en el corredor de la Avenida Ciudad de Cali, orientada a mitigar los niveles de congestión, mejorar la seguridad vial y optimizar la operación de este eje arterial dentro de la red vial de la ciudad. Lo anterior, teniendo en cuenta que, a partir de la implosión del puente vehicular conocido como “Pulpo de las Américas”, se ha evidenciado una disminución considerable en las velocidades de operación del corredor, debido a la redistribución de flujos vehiculares, en particular de usuarios provenientes del sur de la ciudad que utilizan la Avenida Ciudad de Cali como eje principal para acceder hacia el norte y centro de la ciudad.

En este sentido, se cuenta con presencia operativa del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV), quienes realizan labores de regulación manual del tránsito orientadas a mitigar la congestión, mejorar la seguridad vial y optimizar la circulación en puntos críticos del corredor.

De acuerdo con mediciones de volúmenes vehiculares, la Avenida Ciudad de Cali concentra la mayor carga del sistema en el sector, registrando 5.118 vehículos en el acceso sur y 3.466 vehículos en el acceso norte en hora de máxima demanda. En contraste, los accesos desde la Avenida Ferrocarril presentan volúmenes considerablemente menores, con 1.504 vehículos en el acceso occidente y 324 vehículos en el acceso oriente. Esta diferencia evidencia que aproximadamente el 82% de los vehículos que circulan por la intersección corresponden a los movimientos sobre la Avenida Ciudad de Cali, mientras que cerca del 18% restante se distribuye en los accesos de la Avenida Ferrocarril. En este sentido, la priorización del flujo sobre la Avenida Ciudad de Cali responde a criterios técnicos orientados a gestionar la mayor demanda de usuarios y evitar bloqueos que generen afectaciones de mayor impacto sobre la red vial principal.

Ilustración 01. Volúmenes Av. Cali con Av. Ferrocarril Oct 2025.



Fuente: Elaboración propia a partir de Centro de Datos DIM - SDM.

Como resultado de la implementación de la medida, se han evidenciado mejoras operativas en el corredor principal, con incrementos en la velocidad promedio y una reducción significativa de los conflictos viales en los puntos intervenidos, contribuyendo a mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito.

No obstante, se reconoce que la implementación de esta estrategia ha generado afectaciones en corredores secundarios como la Avenida La Esperanza y la Avenida Ferrocarril. En particular, para el periodo comprendido entre el 6 y el 30 de abril, se registró una disminución en la velocidad promedio sobre la Avenida La Esperanza en el horario de 6:00 a.m. a 9:00 a.m., pasando de 10,7 km/h a 9,15 km/h. Sin embargo, es importante precisar que dicha variación no supera el 15% de la velocidad de operación, por lo cual los tiempos de viaje se estiman en un rango aproximado entre 17 y 25 minutos, dependiendo de las condiciones puntuales de la demanda. No obstante, se es consciente de que los tiempos de espera en intersecciones pueden ser percibidos como mayores por los usuarios, lo que influye en la percepción general de la duración del recorrido.

La Subdirección de Semaforización informa que se encuentra en ejecución el proceso de optimización y calibración semafórica del corredor de la Avenida Ciudad de Cali, en el segmento comprendido entre la Calle 19A y la Avenida Calle 24. Esta intervención técnica contempla el análisis actualizado de detecciones vehiculares y



el ajuste de los planes de señales, con el propósito de optimizar la progresión del flujo. El diseño busca un equilibrio operativo que logre atender las altas demandas de las arterias transversales, específicamente la Avenida Esperanza y la Avenida Ferrocarril, asegurando la eficiencia en los tiempos de recorrido de estos ejes sin comprometer la capacidad ni la continuidad vial del corredor principal de la Avenida Ciudad de Cali.

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 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 11-05-2026 10:46 PM

cc Maria Elena Rodriguez Suta - Subdirección de Semaforización

Elaboró: Gabriel Alejandro Prado Paneso-Subdirección De Semaforización