



Bogotá D.C., mayo 11 de 2021

Señor(a)
NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO
Secretario general de Organismo de Control
CONCEJO DE BOGOTÁ
Calle 36 No. 28 A - 41
Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 11-05-2021 09:39:00

2021ER7134 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/NICOLAS ESTUPIÑAN A

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VANEGAS PALACIO NEIL JAVIER

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION NO. 212-2021

OBS: —

REF: Respuesta Proposición 212-2021

Respetado Señor

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

2. ¿Qué planes de choque existen para la movilidad en las zonas donde se iniciarán las obras del metro de Bogotá?

Al respecto de los planes de choque para la movilidad en las zonas donde se iniciarán las obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), se informa que en la etapa pre-contractual de la PLMB, se estructuró el “*Apéndice Técnico 16*” de manera conjunta entre la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y la SDM, en el cual se establecieron los criterios y especificaciones técnicas para el desarrollo y presentación de los planes de manejo de tránsito (PMT), señalización y desvíos; que en esencia y en coherencia con las buenas prácticas de planeación de la ciudad y de la movilidad, sobre el corredor de la Av. Caracas (Av. Carrera 14/Av. Carrera 20) y su área de influencia, estas propuestas estarán armonizadas con cualquier proyecto vial que se ejecute dentro del área influencia directa del mismo, tanto en los cierres viales derivados de las obras de la PLMB y demás, como en el reordenamiento vial por cuenta de los diferentes proyectos previstos en la zona oriental de Bogotá D.C.

Por otra parte, al respecto de la operación de la Troncal Caracas de TransMilenio y las medidas que se tendrán en cuenta para la atención de la demanda que ésta soporta, durante la construcción de la PLMB, en el “*Anexo 1*” del “*Apéndice Técnico 17 – Plan de Ejecución Primera Línea del Metro de Bogotá*”, el cual hace parte de los documentos contractuales de la PLMB, se establecieron los lineamientos y las restricciones para la intervención de carriles y estaciones de las troncales TransMilenio, con el fin de mantener una operación adecuada en este sistema y tenerlos en cuenta dentro de los PMT, que corresponden a una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga y comunidad en general), causados por la ejecución de obras o la realización de actividades (intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones), de tal manera que siempre se favorezca la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura y de quienes participan en la intervención y/u obras o eventos. Los lineamientos y las restricciones antes mencionados y más relevantes, se exponen a continuación:

- Todas las obras que por su afectación requieran de cambios y/o modificaciones de operación de estaciones y rutas del componente troncal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) –buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio–, deberán ser coordinadas y validadas

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





previamente con TransMilenio S.A., de tal forma que las afecciones al servicio puedan ser informadas con anterioridad a los usuarios del sistema.

- Cuando se realice cierre de alguna estación del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio), se requerirá que las estaciones contiguas en el corredor se encuentren habilitadas, de tal forma que puedan atender los servicios que se trasladen.
- En tramos donde se adelanten obras en las calzadas TransMilenio, se deberá garantizar la operación del sistema TransMilenio sobre el mismo corredor (utilizar la calzada vehicular mixta como la calzada exclusiva del sistema). En todo caso se deberá prever el manejo de intercambiadores para que los buses puedan salir e incorporarse entre calzadas.
- Si durante la etapa preoperativa (fase previa y fase de construcción) se afectan los retornos operacionales existentes sobre la Troncal Caracas de TransMilenio, se debe prever la adecuación de los mismos y garantizar su operación en óptimas condiciones.
- En caso de requerir el traslado de los buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio a las calzadas vehiculares mixtas, se deberá presentar el PMT específico para la ejecución de las adecuaciones necesarias con el fin de garantizar el tránsito seguro de estos buses (nivelación de las calzadas).
- Cuando se intervenga una (1) estación, las dos (2) estaciones aledañas deben estar operando. En el caso en que se reemplace una estación actual, esta se puede cerrar únicamente hasta que la nueva esté terminada y disponible para operación.
- Para asegurar la correcta operación del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) durante la intervención del corredor, en primera instancia, se debe adelantar la construcción, adecuación e inicio de operación de las nuevas estaciones para el componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) o vagones de estaciones nuevas, cuya ubicación final no interfiera con la operación de las actuales estaciones del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio).
- Se deben conservar dos (2) carriles para los buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio, a lo largo del corredor de la Av. Caracas durante las obras de la PLMB.
- Con respecto al ancho del carril en las calzadas destinadas al componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio), es posible operar con un ancho mínimo de calzada de 6.5 metros con dos (2) carriles de operación (3.25 metros por carril) por sentido, con una reducción de velocidad a 30 km/h, y garantizando que los cerramientos y/u obstáculos (polisombra, señales de tránsito, postes, árboles, etc.) en la parte superior se retiren (para que permitan el espacio de los espejos de los móviles), teniendo en cuenta lo estrecho del espacio en la parte inferior.

Así mismo, con el fin de efectuar un planteamiento óptimo del PMT en la etapa preoperativa (fase previa y fase de construcción) de la PLMB y de los proyectos que estén en su área de influencia, la SDM, la EMB y TransMilenio S.A. han realizado diferentes recomendaciones al respecto en múltiples mesas de trabajo conjuntas, de las cuales se sintetiza que dentro de los PMT que estructuren y presente el Contratista y/o Concesionario (APCA Transmimetro a través de Metro Línea 1 S.A.S.), y con el fin de mitigar el impacto sobre la movilidad, éste deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Efectuar la coordinación con el(los) contratista(s) de las obras de alto impacto contiguas al área de influencia de la PLMB (dentro de las cuales se encuentra el Corredor Verde de la Carrera Séptima), y considerar que los desvíos por la construcción de los diferentes proyectos no deben coincidir y se deben aislar las soluciones propuestas.





- En caso de requerirse el desplazamiento de las rutas del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio), componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, y SITP provisional, éste no debe ser mayor a 500 metros en relación con el trazado actual de las rutas.
- Garantizar que la localización de paraderos provisionales del componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, y SITP provisional, se efectúen bajo condiciones seguras de operación donde la demanda de usuarios así lo requiera. Estos paraderos se deberán ubicar a distancias máximas de 500 metros entre dos (2) paraderos contiguos y deberán contar con señalización tanto para la operación vehicular como para la accesibilidad de los usuarios.
- Promover el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo a las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, garantizar dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversal y seguridad vial.
- La capacidad vial ofertada para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional, debe permitir que se mantenga el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los usuarios del sistema se mantenga.
- Garantizar una reducción de máximo el 25% y 40% de la velocidad en el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional, y particulares (o el porcentaje equivalente a la velocidad ponderada), respectivamente, en comparación con la situación de línea base (condiciones existentes antes de la obra).
- En función del cronograma y frentes de obra preliminares tanto del corredor de la PLMB como en su área de influencia, los desvíos (en vías cercanas) y rutas alternas previstas para la PLMB (y en caso de ser necesario, específicamente para los desvíos), comprenderán la implementación y/o construcción de nuevas intersecciones semaforizadas, cambios en los planeamientos semaforicos, adecuaciones geométricas, cambios de sentido vial, nueva infraestructura vial para generar continuidad en algunos corredores viales, entre otras medidas físicas y operacionales.

Al respecto, la SDM informa que previamente al inicio de la implementación de los PMT, el Contratista y/o Concesionario (APCA Transmimetro a través de Metro Línea 1 S.A.S.), deberá presentar los PMT para revisión y aprobación de la SDM –el proceso incluye la revisión técnica de las propuestas de PMT y la emisión de observaciones por parte de esta entidad, la atención de observaciones por parte del Contratista y/o Concesionario (APCA Transmimetro a través de Metro Línea 1 S.A.S.), y la posterior aprobación mediante comunicado de la SDM–. Lo anterior se efectúa en virtud de lo estipulado en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002, el cual establece lo siguiente:

“...Normas para realizar trabajos en vía pública. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas... Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente. En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente...”

Por otra parte, se informa que dentro del “*Apéndice Técnico 16 – Especificaciones Técnicas para el Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos y Estudio de Movilidad. Sección 1 – Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos*”, el cual hace parte de los documentos contractuales de la PLMB, se estableció la conformación del comité de tránsito dentro de los quince (15) días siguientes a la autorización del primer PMT específico (la cual se efectuará por parte de la SDM), con una periodicidad semanal. Este comité de tránsito estará conformado como mínimo por el(los) especialista(s) de tránsito asignado(s) al proyecto por parte del Contratista y/o Concesionario (APCA Transmimetro a través de Metro Línea 1 S.A.S.), especialista(s) de tránsito de la Interventoría, directores de obra del Contratista y/o Concesionario (APCA Transmimetro a través de Metro Línea 1 S.A.S.) e Interventoría o sus delegados, delegado(s) de la SDM, delegado(s) de la EMB, delegado(s) de TransMilenio S.A., y de los(as) demás profesionales y personas que se requieran en su momento.

En este sentido, y teniendo en cuenta la naturaleza del comité de tránsito y su objetivo principal, en éste se efectuará la coordinación interinstitucional, se armonizará la ejecución de los PMT, se fijarán los lineamientos para la logística de implementación de desvíos, y se establecerán los criterios asociados a todas las demás actividades que se enmarcan dentro de los PMT, como: 1. Cambios en los recorridos, paraderos y/o estaciones del componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, SITP provisional y componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio); 2. Manejo del cargue y descargue de mercancías; 3. Articulación y coordinación con otros proyectos y otros PMT (dentro de los cuales se encuentra el Corredor Verde de la Carrera Séptima); 4. Socialización de los PMT y desvíos con la comunidad, y mecanismos de divulgación a la ciudadanía en general; 5. Entre otros aspectos relevantes para el desarrollo óptimo de las obras y la mitigación a los impactos negativos sobre la movilidad.

3. ¿Se han adelantado informativas y/o pedagógicas con los habitantes de las zonas donde comenzarán las obras del metro de Bogotá, en el sentido de arreglo de vías; ¿cambio en el sentido de calles, instalación de semáforos, cambios en paraderos de buses, cambios en las rutas de los buses y pasos peatonales alternativo, entre otras?

En el mes de marzo de 2021, la SDM lanzó la estrategia Gerencia en Vía para dar a conocer las acciones integrales que buscan mejorar la movilidad en los catorce (14) corredores principales de Bogotá D.C.

Como parte de los componentes de Gerencia en Vía (señalización, semaforización, centro de gestión del tránsito, personal en calle, drones, entre otros) se incluyen las acciones relacionadas con los PMT que se implementarán en la ciudad, para las grandes obras de infraestructura.

Por otra parte, a través de la estrategia comunicacional de Gerencia en Vía se brindará apoyo en la divulgación de los cierres viales y las alternativas de manejo de tránsito, que permitan mitigar el impacto sobre la movilidad en la ciudad, una vez inicien las obras de la PLMB y de la troncal TransMilenio Av. Carrera 68.

Por último, de conformidad con lo estipulado en el “*Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra*” de la SDM (vigente a la fecha), se aclara que la presentación de la socialización a los sitios especiales, sobre el mantenimiento de las vías de desvío, cambios de sentido vial, instalación de



semáforos provisionales por obra, cambios en los paraderos de buses, cambios en las rutas de los buses y pasos peatonales alternativos, en el marco de los PMT, comprende uno (1) de los requisitos para la autorización de los mismos. Asimismo, en el caso de la divulgación de los PMT a los residentes y demás sitios que no se encuentren definidos como especiales, esta actividad es responsabilidad directa del peticionario, contratista, interventoría y entidad contratante, la cual se debe realizar previo a la implementación del PMT en terreno.

Cordialmente,



Nicolas Francisco Estupiñan Alvarado
Secretario de Despacho

Firma mecánica generada en 11-05-2021 05:47 PM

Aprobó: Andrés Fabián Contento Muñoz-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Aprobó: Jonny Leonardo Vasquez Escobar-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

Aprobó: Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez-Subdirección de Señalización

Revisó: Claudia Diana Celina Rocha-Dirección de Planeación de Movilidad 05-05-2021

Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 06-05-2021

Proyecto: Juan Jaiver Mosquera Aviles-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 06-05-2021