



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., febrero 16 de 2023

Doctor

DAGOBERTO GARCIA BAQUERO

Secretario General de Organismos de Control

CONCEJO DE BOGOTÁsecretariageneral@concejobogota.gov.cocorrespondencia@concejobogota.gov.comesadeservicios@concejobogota.gov.co

Calle 36 No. 28A-41

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta Oficio Concejo 2023IE2236. Radicados IDU No. 20235260227252 del 13-02-2023 y 20235260215482 del 10-02-2023. Proposición 114 de 2023. Tema: Corredor Verde de la Séptima.

Respetado Doctor García,

En atención a la comunicación de la referencia, relacionada con el cuestionario de la Proposición No. 114 de 2023, presentada por los Honorables Concejales Diana Marcela Diago Guaqueta y Jorge Luis Colmenares Escobar de la Bancada Partido Centro Democrático, a continuación brindamos respuesta a las preguntas de competencia del IDU, con base en el reporte preparado la Subdirección General de Desarrollo Urbano de esta Entidad, en los siguientes términos:

- 1. Describa, de manera detallada, en qué consiste el proyecto de corredor verde por la carrera séptima. Haga especial énfasis en cada una de las apuestas urbanísticas del proyecto incluyendo el ancho de los carriles de BRT, el ancho de los carriles de tráfico vehicular, etc.**

Respuesta: El proyecto se encuentra identificado dentro del Plan de Desarrollo 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”,

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

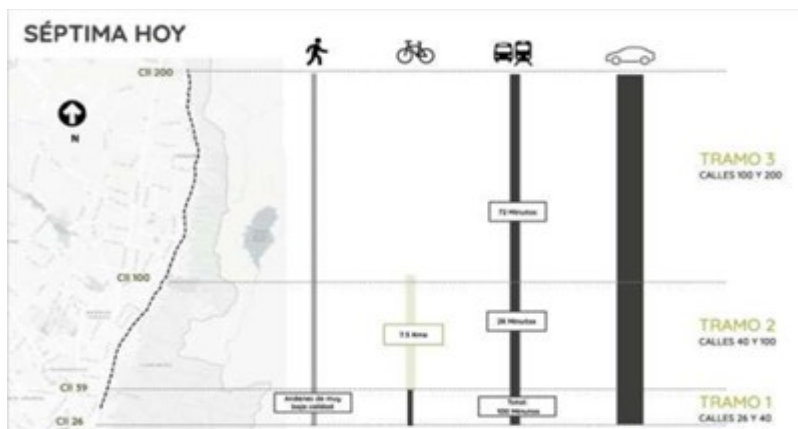
Al responder cite este número

adoptado mediante el Acuerdo 761 de 2020, específicamente en el artículo 105: Corredor Verde Carrera Séptima.

Este Plan de Desarrollo es la apuesta para hacer de Bogotá una ciudad más cuidadora, incluyente, sostenible y consciente, mediante un nuevo contrato social, ambiental e intergeneracional para la Bogotá del siglo XXI.

El proyecto contempla el desarrollo de un Corredor Verde en el tramo comprendido entre la Calle 26 y la Calle 200, con una longitud aproximada de 20 km, en los cuales incluye la inserción del sistema de transporte público de mediana y alta capacidad, infraestructura para los ciclistas; garantiza la accesibilidad universal del corredor para los actores más vulnerables y una redistribución del espacio vial, la cual fue promovida por la ciudadanía a través de los procesos de participación ciudadana incidente adelantados en el año 2020.

Como se mencionaba, el proyecto se propone a partir de variaciones en la distribución y priorización del espacio vial a lo largo del corredor para cuatro componentes modales: I) peatonal y espacio público, II) cicloinfraestructura, transporte público, III) tráfico mixto y IV) transporte privado motorizado.



Distribución espacial actual de la Carrera Séptima según modo.

Fuente: IDU, SDM. Estudio de Prefactibilidad para el Corredor verde Carrera Séptima 2020

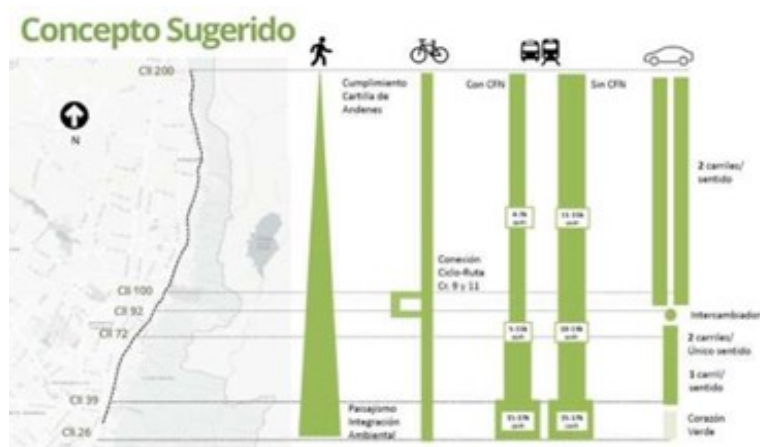


SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número



Distribución espacial proyecto CV7 según modo.

Fuente: IDU, SDM. Estudio de Prefactibilidad para el Corredor verde Carrera Séptima 2020

INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

Se propone una mejora global del espacio público en todo el corredor, pero con una intervención más fuerte y total en el extremo sur, así como la creación de corredores peatonales seguros en el extremo norte. En el extremo sur, se buscaría la reorganización del espacio público de forma completa, integrando elementos de paisajismo y diseño urbano fuertes para crear un “lugar” con identidad y apto para la permanencia. En el tramo norte se buscaría más una mejora de los espacios de circulación y conectividad para el peatón haciendo énfasis en elementos de seguridad vial.

CICLOINFRAESTRUCTURA

El Corredor Verde tiene desde su definición en el Plan Distrital de Desarrollo la incorporación de cicloinfraestructura de alta calidad y segregada a lo largo de todo

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

el proyecto. Es por esto que en el esquema conceptual se incluye una conexión directa y sin interrupciones en los 20 km del proyecto. Se indican conexiones con el resto de la red de ciclorrutas.

TRANSPORTE PÚBLICO

Este componente busca atender las necesidades de demanda que varían a lo largo del corredor en cuanto a capacidad. Se hace hincapié en la importancia de las conexiones en el tramo sur con la troncal de la Carrera Décima, y al norte con la Troncal de la Av. Carrera 68. Se indica las diferencias en capacidad que se deberían atender con el diseño condicionado a la implantación de otros proyectos estratégicos como el Corredor Férreo del Norte y la extensión de la PLMB hasta la Calle 100.

TRÁFICO MIXTO Y TRANSPORTE PRIVADO MOTORIZADO

Se propone para el transporte privado motorizado, mantener una capacidad intermedia/alta en el tramo norte y entrando al tramo de Chapinero/Rosales hasta el punto de conexión con la Av. Circunvalar. A partir de este punto hacia el sur, se plantea una reducción importante del espacio vial dedicado a este modo, para poder acomodar las otras funciones del corredor como transporte sostenible y espacio público, manteniendo el acceso a predios en todo momento. Entrando al tramo del extremo sur, se presenta una restricción más fuerte al acceso por automóvil y transporte privado motorizado para permitir la creación de “lugar”. Adicionalmente, se propone una reconfiguración de otras vías en el Borde Oriental como parte de un “sistema” de movilidad para el tráfico mixto.

TRAMOS CONCEPTUALES: En el desarrollo del proyecto se han identificado tres grandes tramos que tienen condiciones particulares:

- Tramo 1 - Calle 24 a Calle 32
- Tramo 2 - Calle 32 a Calle 92
- Tramo 3 - Calle 92 a Calle 200



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número



Corredor Verde Séptima Tramo 1 - Ilustración a la altura del Museo Nacional.
Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021



Corredor Verde Séptima Tramo 2 - Ilustración a la altura de Calle 51 - Chapinero
Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número



Corredor Verde Séptima Tramo 3 - Ilustración a la altura de Calle 116 - Usaquén

Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021

DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL PROYECTO

El proyecto está estructurado, en su versión definitiva, en dos tramos (diseñado por tres consultores) los cuales responden a los siguientes perfiles. El primero es el tramo entre las calles 26 y 100 el cual es un perfil vial con dos sentidos segregados, en el que se incluyen dos calzadas para vehículos mixtos en el sentido sur-norte y dos o tres calzadas (dependiendo de si hay estación o no) exclusivas para el sistema de transporte masivo. Al igual que en el primer tramo, se mantiene al costado occidental una calzada exclusiva de ciclorruta y dependiendo de la necesidad, se mantendrá en el costado occidental, la calzada de acceso a predios a nivel andén y con prioridad para el peatón.



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número



Configuración perfil típico entre calles 26 y 100 con estación



Configuración perfil típico entre calles 26 y 100 sin estación

La sección típica proyectada para el tramo entre las calles 100 y 200 establece un perfil vial, en el que se disponen para cada sentido dos calzadas destinadas al uso de vehículos mixtos y dos o cuatro calzadas (dependiendo de si hay estación) exclusivas para el sistema de transporte masivo. El presente perfil, incluye dentro de su configuración una calzada exclusiva de ciclorruta al costado occidental.



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número



Sección propuesta típica con estación entre Calle 100 y Calle 200



Sección propuesta típica sin estación entre Calle 100 y Calle 200

2. **¿Cuáles son las razones y motivaciones para hacer el corredor verde por la séptima? Describa cuáles son los objetivos de movilidad que se busca lograr.**

Respuesta: El proyecto Corredor Verde Carrera Séptima se planteó como una apuesta ambiciosa para revitalizar esta vía emblemática capitalina. La concepción del Corredor Verde se basa en una aproximación de urbanismo integral, tomando en cuenta no solo elementos de movilidad sostenible, sino también de espacio público, desarrollo económico local, seguridad, y como eje fundamental, el diseño ecológico y ambiental que genere calidad de vida en la ciudad.



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

A partir del establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, el Plan de Acción Climática, y la declaratoria del decenio por la Seguridad Vial, los proyectos de movilidad urbana, en las principales ciudades del mundo, han tenido que afrontar objetivos que van más allá del transporte exclusivamente. Esto se ve reflejado en la inclusión de aspectos como el paisajismo y la adaptación al cambio climático, procesos de participación ciudadana sensibles a impactos sociales y culturales, y el rescate de la escala humana y creación de espacios que generen calidad de vida.

Proyectos anteriores en Bogotá, apuntaban principalmente hacia “resolver” las necesidades de movilidad de la Carrera Séptima, siguiendo planes formulados hace más de dos décadas y enfocados en reducir el rezago en infraestructura de movilidad. Estas formulaciones se quedan cortas ante la nueva realidad que debe enfrentar un proyecto de este calibre en Bogotá, tanto a nivel técnico, normativo, financiero como social y ambiental.

Es por esto que, el planteamiento de un proyecto ambicioso como el Corredor Verde para la Carrera Séptima, era no sólo inevitable, sino necesario. A través del mismo, se busca trascender el paradigma de planeación de transporte, e introducir un nuevo tipo de proyecto integral, que tenga en cuenta aspectos de movilidad, espacio público, medio ambiente, salud, desarrollo económico, y participación e inclusión social.

La Administración Distrital, a través del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024, reconoce la importancia del corredor de la Carrera Séptima para la movilidad de la ciudad, a partir de la definición de criterios que han sido considerados determinantes tanto por políticas de orden mundial (Objetivos de Desarrollo Sostenible), como del orden nacional y local. En este sentido, la disposición establecida en el PDD como “Corredor Verde de la Carrera Séptima” tiene como fin avanzar hacia una alternativa de transporte de calidad para los usuarios, que considere no sólo los aspectos operacionales, sino también los ambientales.

Al momento de plantearse dicho proyecto, se contaba como punto de partida con al menos tres planteamientos públicos o privados para implementarse en la Carrera

9

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

Séptima, cada uno con un nivel distinto de maduración técnica, jurídica y financiera. En el caso del proyecto planteado por la administración distrital durante el periodo 2008-2012, se contó con estudios a nivel de Prefactibilidad para la implementación de un Corredor Verde basado en un BRT ligero. Durante el periodo 2012-2016, una iniciativa privada planteó estudios de Prefactibilidad ante la ciudad para la implementación de una opción de Tranvía. Durante el periodo 2016-2020, se desarrollaron los estudios de Prefactibilidad, Factibilidad, y los diseños para una troncal de BRT pesada.

En todos los casos anteriores, se plantearon alternativas de implementación (perfil de la vía, trazado y ubicación de equipamientos, etc.), más no alternativas modales para el corredor. La presente administración estableció como punto de partida para el Corredor Verde, una revisión de las alternativas de proyecto más relevantes, tanto ya estudiadas como por estudiar. Esto con la intención de avanzar con seguridad y desarrollar un diseño conceptual sobre aquella que realmente es la mejor opción para Bogotá, tomando en cuenta los objetivos planteados por el Artículo 105 del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024 donde se plantea la creación de un Corredor Verde que vincule las restricciones técnico-financiera-normativas existentes y los deseos de los ciudadanos expresados no solo en las urnas, sino también a través de un proceso de participación incidente realizado en el primer año de gobierno.

El IDU, mediante Resolución No. 5976 del 12 de diciembre de 2018, ordenó la apertura de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-014-2018, con el objeto de contratar la construcción para la adecuación de la Carrera 7 al sistema troncal de Transmilenio. El proceso de contratación se adelantó con normalidad hasta el traslado del Informe Inicial de Evaluación. Sin embargo, encontrándose en el proceso para dar respuesta a las observaciones presentadas al informe de evaluación, el 22 de abril de 2019 el proceso fue suspendido por el IDU en atención a solicitud elevada por la Procuraduría General de la Nación. A esta suspensión, le siguieron distintas resoluciones y una orden judicial por vía de medida cautelar en el mismo sentido de parálisis del proceso, motivo por el cual la licitación permaneció suspendida de manera indefinida en el tiempo.

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

A su turno, a finales del año 2018 e inicios del 2019 se presentaron cuatro (4) acciones populares en contra de ese proyecto, con el fin de obtener la protección de numerosos derechos colectivos que los actores populares estimaron amenazados, principalmente, por: deficiencias en la estructuración del proyecto; diseño del trazado de vía; preferencia del sistema BRT como medio de transporte masivo; uso de buses con tecnología Euro V; afectación ambiental; afectación a parques y bienes de interés y patrimonio cultural; participación ciudadana; adquisición predial, y; armonización de los Planes Parciales de obra con el proyecto. En tres (3) de estas acciones, las autoridades judiciales decretaron medidas cautelares tendientes a impedir la continuidad del proceso de contratación y evitar su adjudicación.

Bajo este panorama y tras analizar la difícil situación del proyecto, en conjunto con la incertidumbre sobre su viabilidad, en el mes de julio de 2020, los siete (7) proponentes decidieron retirar todas las ofertas que habían sido presentadas dieciséis (16) meses atrás y expresaron su consentimiento para que el IDU revocara el Acto de Apertura de la Licitación. Con fundamento en lo anterior y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 93 C.P.A.C.A, mediante la Resolución No. 4095 del 24 de julio de 2020, el IDU resolvió revocar el acto de apertura de la licitación pública IDU-LP-SGI-014-2018.

Finalmente, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 del PDD 2020-2024, la Administración dio inicio a la estructuración del proyecto Corredor Verde por la Carrera Séptima, a través de un proceso iterativo dividido en cuatro (4) fases, el cual fue aprobado por la autoridad judicial por vía de pacto de cumplimiento como política pública encaminada a lograr soluciones a la movilidad, implementando sistemas de transporte eficientes y sostenibles ambientalmente. El cumplimiento y avance en la estructuración fue vigilado y aprobado para archivo y cierre definitivo del proceso por el Comité de verificación conformado en Sentencia No. 141 del 21 de octubre de 2020 proferida por el Juzgado 23 Administrativo del Circuito de Bogotá.

Este proyecto, además de encontrarse en el articulado definitivo del Plan de Desarrollo vigente, se encuentra en el plan de inversiones y anticipa que su

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

ejecución supera el periodo actual de gobierno, finalizando su construcción hacia el año 2025. Igualmente, el análisis del impacto financiero del proyecto se encuentra incorporado el Corredor de la Séptima en el plan plurianual financiero que acompaña el PDD 2020-2024. Por último, el proyecto se encuentra viabilizado dentro del Banco de Programas y Proyectos Distritales.

En atención a lo señalado por el ciclo de CONPES del PIMRC y el rol de la Séptima en el mismo, cabe aclarar que el Distrito Capital, por su voluntad de reconceptualizar el proyecto de la Séptima y enfatizar la visión regional del área metropolitana de Bogotá, debe cumplir con su compromiso de estructurar y construir un proyecto de movilidad integral en la Carrera Séptima que complemente los esfuerzos hechos por la Nación en la construcción de la PLMB y sus troncales alimentadoras.

En los términos establecidos por el CONPES 3945 de 2018, el proyecto de la Séptima es contrapartida del Distrito y debe ejecutarse para cumplir con el plan de financiamiento de la PLMB, pero se puede hacer en los términos que considere la administración siempre y cuando cumpla con los requisitos de ley de infraestructura y de financiación de los proyectos de transporte. A continuación, se presenta el resumen de los proyectos en el marco del CONPES 3945 de 2018, y las partidas y contrapartidas Distrito - Nación:

Proyecto	Nación	Distrito Capital	Total
PLMB	\$15.143.344	\$7.187.644	\$22.330.988
Troncales Alimentadoras Av 68 y Av. Ciudad de Cali	\$4.019.614	\$665.484	\$4.685.098
Carrera 7a y Av. Caracas Sur	-	\$2.553.376	\$2.553.376
Total aportes	\$19.162.958	\$10.406.504	\$29.569.462
% participación por agente/total aportes	64,8%	35,2%	100%

Tabla 1. Partidas y contrapartidas del Distrito y la Nación. Fuente: Transmilenio S.A. – Oficina Asesora de Planeación.



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

Así las cosas, entendiendo la relación de un proyecto modificado por la Séptima con la nueva visión regional que tiene el Distrito Capital, el documento CONPES 4034 de 2021 estableció lo siguiente sobre el Corredor:

“(…) Por otra parte, de acuerdo con el artículo 105 del PDD 2020-2024, el Distrito ha adelantado el proceso de formulación, estructuración y contratación de la nueva solución para el corredor de la Carrera 7 entre la Calle 24 y Calle 200, Corredor Verde, basado en los principios de diálogo, participación informada, transparencia, inclusión, equidad, búsqueda de consensos, prevalencia del interés general y atención a los condicionantes técnicos, financieros y temporales. La estructuración ha sido desarrollada a través de un proceso iterativo (Instituto de Desarrollo Urbano, 2021b) aprobado por la autoridad judicial por vía de pacto de cumplimiento como política pública encaminada a lograr soluciones a la movilidad, implementando sistemas de transporte eficientes y sostenibles ambientalmente (Secretaría Distrital de Movilidad e IDU, 2021). El cumplimiento y avance en la estructuración es vigilado por el Comité de verificación conformado en la Sentencia judicial 141 de 2021 del Juzgado 23 Administrativo del Circuito de Bogotá. Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de diseños de detalle (ingeniería fase 3). Esta fase inició luego de materializar un diseño a nivel de factibilidad con un enfoque iterativo y participativo incidente (con la ciudadanía en general, ciudadanía interesada, expertos en la materia y vecinos de cada uno de los sectores) en el que se discutieron distintas dimensiones del proyecto y el rol de la ciudadanía en las mismas.

Con base en el conjunto de información actualizada, mencionada anteriormente, se realizaron diversos ejercicios de modelación y proyección de demanda del sistema de transporte de la región, proceso mediante el cual se identificaron las necesidades de oferta de transporte del borde oriental de Bogotá, incluyendo, tanto la incorporación de los medios de transporte activo, como la integración y complementariedad de los principales corredores de transporte público de esta zona de la ciudad (Avenida Carrera Séptima, Corredor Férreo del Norte, Autopista Norte, Avenida Caracas, Primera Línea del Metro y Avenida NQS). De esta forma se actualizó la estimación de demanda futura de la red de transporte público del borde oriental y se formularon las soluciones de oferta de transporte óptimas para cada corredor. De acuerdo con ejercicios de modelación, análisis y el proceso participativo incidente durante el diseño, la solución planteada se define como un Corredor Verde, que prevé la implementación de sistemas sostenibles y eficientes de transporte, priorizando la movilidad sin contaminación, incentivando el uso de la bicicleta y adoptando sistemas de transporte público impulsados por energías limpias. Plantea la recuperación de su conectividad ambiental con los cerros orientales y el fomento del arbolado urbano. Elementos que lo convertirán en una vía con vocación de lugar, promoviendo la permanencia e interacción de la ciudadanía y brindando un espacio público incluyente que permita el disfrute activo de los parques existentes, integre el patrimonio y los bienes culturales, catalice nuevos usos del suelo y active la vida pública (Secretaría Distrital de Movilidad e IDU, 2021).(...)

13

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

La entrada en operación del Corredor Verde de la Séptima está planteada para complementar la ejecución y las proyecciones de demanda de la PLMB. Este proyecto tiene previsto su inicio de operación para 2028, por tanto, el Corredor Verde de la Carrera Séptima, se considera que entra a partir de 2024 y 2025 (dependiendo del tramo) para mejorar la oferta de transporte público en el Borde Oriental, en conjunto con el transporte público zonal y pretronal existente, sumado a la oferta de vehículos particulares y a la misma 29 Troncal de la Avenida Caracas con sus ajustes operacionales debido a las obras de construcción de la PLMB. En conjunto, estos corredores, sumado a la infraestructura para modos activos, deberán cubrir la demanda de pasajeros que se movilicen en los principales corredores de transporte público del Borde Oriental y el Centro Expandido.

Adicionalmente, se debe citar el mandato dispuesto en el artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 - Plan de Desarrollo 2020 - 2024 que menciona lo siguiente:

“La administración distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la carrera séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen. En ningún caso el corredor verde incluirá una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018.

Parágrafo 1. El nuevo proyecto aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes para facilitar y acelerar su definición.

Parágrafo 2. El corredor verde de la carrera séptima hará parte de un nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, en la que se espera que de conformidad con los estudios de la extensión de la fase II de la PLMB y del regiotram del norte se consolide en el corredor férreo y la avenida Laureano Gómez una forma de transporte masivo para el borde nororiental de la ciudad.

Parágrafo 3. La Administración distrital garantizará que la carrera 7a cumpla a cabalidad la normativa de accesibilidad universal y anchos mínimos de andén, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013, decreto Nacional 1538 de 2005, el Decreto 470 de 2007, decreto 308 de 2019, y las normas que los modifiquen o sustituyan.”

Finalmente, la Administración Distrital inicialmente puso en marcha un proceso de participación ciudadana incidente para el proyecto Corredor Verde Carrera Séptima y posteriormente desarrolló en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano los estudios de ingeniería fase I y II del proyecto, de conformidad con lo establecido en

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

la Ley 1682 de 2013 “*Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.*”, haciendo énfasis en el aprovechamiento de los insumos técnicos ya desarrollados a través de estudios y diseños anteriores.

3. Adjunte todos los estudios y diseños que se han realizado para desarrollar el proyecto.

Respuesta: En lo que se refiere a los estudios previos a los diseños detallados, los insumos del proyecto Troncal Carrera Séptima y toda la información complementaria a la estructuración del proyecto se encuentran en detalle en la página web <https://www.septimaverde.gov.co/estudios-tecnicos>

Sobre los diseños detallados se ha dispuesto el siguiente enlace, en el cual se puede consultar los planos del Proyecto con las afectaciones, cesiones públicas para parques, equipamientos, vías locales y las áreas útiles.

<https://drive.google.com/drive/folders/13dEgZX26cdNYiC22x45qDmYJ9liVnens>

4. ¿Cuándo se tiene previsto abrir la licitación y cuál es el cronograma del proyecto?

Respuesta: El Instituto de Desarrollo Urbano, se encuentra en el proceso de cierre de la fase de diseños de la mano de las consultorías contratadas para tal efecto, en estructuración del proceso constructivo, y en una última fase de participación ciudadana en la que se están mejorando los diseños. Se prevén dos licitaciones de obra (Calle 26 a 93A y Calle 93A a Calle 200) y un valor aproximado de 2.5 billones de pesos. Además, una fase de construcción de 36 a 40 meses según la complejidad de los tramos.

El cronograma esperado para el año 2023 incluye la publicación de los prepliegos en marzo, el pliego definitivo a principios de abril, la adjudicación en junio del mismo año, la firma del acta de inicio de los contratos en julio. Se prevé una

15

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050208331

Información Pública

Al responder cite este número

preconstrucción de 6 a 8 meses según el tramo, por lo que las intervenciones físicas en el corredor iniciarán a finales del año 2023.

De esta forma damos respuesta a los interrogantes de competencia de esta Entidad, y quedamos atentos a suministrar la información adicional que para el caso requiera.

Cordialmente,



Diego Sanchez Fonseca
Director General

Firma mecánica generada en 16-02-2023 02:41 PM

CONCEJO DE BOGOTÁ 16-02-2023 03:23:30

2023ER3044 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: IDU/DIEGO SANCHEZ FONSECA

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DOGOBERTO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 114 DE 2023

OBS: ---

AprobÃ³: Jose Felix Gomez Pantoja-Subdirección General de Desarrollo Urbano
Elaboró: Juan Pablo Caicedo SGDU, Cristian Contreras SGDU