



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310004447581

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 11 de 2023

Señor(a)

DAGOBERTO GARCIA BAQUERO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co
Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 11-05-2023 05:37:08

2023ER9847 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/DEYANIRA CONSUELO A

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DAGOBERTO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION N° 312 DE 2023

OBS:

REF: Respuesta Proposición 312-2023

Respetado Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad así:

2. ¿Cómo se manejarán los temas de tránsito (peatonal y vehicular) y tráfico mientras está en proceso de construcción el proyecto del Corredor Verde de la Carrera Séptima y de la Primera Línea del Metro de Bogotá?

Respecto de los cierres que afectan la infraestructura vehicular, peatonal y de transporte público sobre el corredor vial de la Av. Alberto Lleras Camargo (Av. Carrera 7) y de la Av. Caracas (Av. Carrera 14/Av. Carrera 20), y de la coordinación de los mismos, por efecto de la construcción del Corredor Verde de la Carrera Séptima y de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), se informa que en la etapa pre-contractual y 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) estará armonizado con cualquier proyecto vial que se ejecute dentro del área influencia directa del mismo (en la actualidad con el Corredor Verde de la Carrera Séptima), tanto en los cierres viales por efecto 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, respecto a la operación de la Troncal Caracas de TransMilenio S.A -TMSA, y las medidas que se tendrán en cuenta para la atención de la demanda que ésta soporta,

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"

PA01-PR15-MD01 V3.0

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.



durante la construcción de la PLMB, se encuentran dentro del “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, y se establecieron los lineamientos y las restricciones para la intervención de carriles y estaciones de las troncales de TMSA, con el fin de mantener una operación adecuada en este sistema y tenerlos en cuenta dentro de los PMT –los cuales 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 ejecución 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 TMSA,–, deberán ser coordinadas y validadas previamente con TMSA, de tal forma que las afecciones al servicio puedan ser informadas con anterioridad a los usuarios del sistema, en ese sentido, cuando se realice el cierre de alguna estación del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TMSA,), 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 TMSA,, se deberá garantizar la operación del sistema 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 TMSA,, 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 TMSA,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).

2

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”





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 TMSA,) 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 TMSA,) 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 TMSA,).

Se deben conservar dos (2) carriles para los buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TMSA, 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 TMSA,), 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 (como el Corredor Verde de la Carrera Séptima), la SDM, la EMB y TMSA han realizado diferentes recomendaciones al respecto en múltiples mesas de trabajo conjuntas, de las cuales se sintetiza que dentro de los PMT que estructuran 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).
- En caso de requerirse el desplazamiento de las rutas del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TMSA,), componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, y SITP

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"





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

4

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"

PA01-PR15-MD01 V3.0

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.



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 señalizará 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 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 Empresa Metro de Bogotá -EMB, delegado(s) de TMSA, y de los 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

5

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”





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 TMSA); 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.

De igual forma, se aclara que las mismas consideraciones o criterios establecidos para el desarrollo de los PMT y estudios de tránsito de la PLMB en cuanto al diseño (en términos de tránsito), seguridad vial, accesibilidad, conectividad, permeabilidad, cierres, desvíos, coordinación, promoción, socialización y divulgación, entre otros aspectos, se tienen y tendrán en cuenta durante la etapa pre-contractual y contractual de todos los proyectos de impacto asociados a la construcción de infraestructura destinada a la movilidad.

Respecto a las alternativas de desvío sobre el corredor verde de la Carrera 7, se informa que, con relación a los cierres viales, tramos, sentidos, fechas y duración de estos así como las alternativas viales y fechas de ejecución, al igual que los estudios adelantados para mitigar el impacto en la movilidad de la ciudad en estas vías, a la fecha no se ha adjudicado el contrato de obra asociado al Corredor Verde de la Carrera Séptima (CV7), por lo cual, los aspectos antes mencionados sólo se tendrán definidos al 100% al momento de presentar el PMT por parte del(la) Contratista a quien se le adjudique el mencionado contrato; sin embargo, desde la SDM se han proyectado como posibles desvíos los siguientes corredores viales:

Posibles desvíos norte-sur

- Av. Carrera 24
- Carrera 19
- Carrera 23 y Carrera 22

Posibles desvíos sur-norte



- Av. Circunvalar
- Carrera 9
- Carrera 15
- Carrera 17

3. Determinar en qué consiste el nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, y cómo este se pretende integrar con la extensión de la fase II de la PLMB y del Regiotram del Norte. Para este punto es preciso que se deje claro el avance actual en cada una de esas contrataciones y/o actividades y la forma en que se van a integrar con lo que se espera tener o se tiene del diseño conceptual del corredor verde.

El proyecto Regiotram Norte (RTN) se encuentra en etapa de factibilidad, previa al proceso de cofinanciación, es decir, en un horizonte mayor a 10 años el Corredor Verde de la Carrera Séptima será la principal solución de transporte público del borde nororiental. La información disponible de este contrato de consultoría, se encuentra en el sitio web de Findeter número de referencia: FCO-C-013-2019, que se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.findeter.gov.co/index.php/convocatorias/fco-c-013-2019>.

En el diseño conceptual Corredor Verde de la (CV7), se plantea la conexión operacional entre el ramal Metro de la Calle 72 y la infraestructura de transporte público planteada para la (CV7). Es decir, en principio, los usuarios que requieran llegar por la Calle 72 y conectar con la Carrera Séptima no se verían obligados a realizar transbordo, pues dicha conexión se podría prestar en uno o varios servicios de transporte público.

El ramal de la Calle 72 (Av. Chile) permite conectar operacionalmente el Corredor Verde de la (CV7), con la Troncal Av. Caracas en un tramo vial de 900 metros de longitud. La tipología de este tramo está identificada como una vía A-2 de la malla vial arterial.

Para realizar la conexión operacional con la Troncal Avenida Caracas, se tienen contemplados movimientos Oriente-Norte (E-N), Norte-Oriente (N-E) lo cual requiere que el consultor encargado de los Estudios y Diseño del tramo 2, realice el análisis y armonización con el proyecto Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB – T1), así mismo, posteriormente, para la L2MB se debe hacer lo pertinente en la etapa de estudios y diseños, en caso de requerirse.

7

*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"*

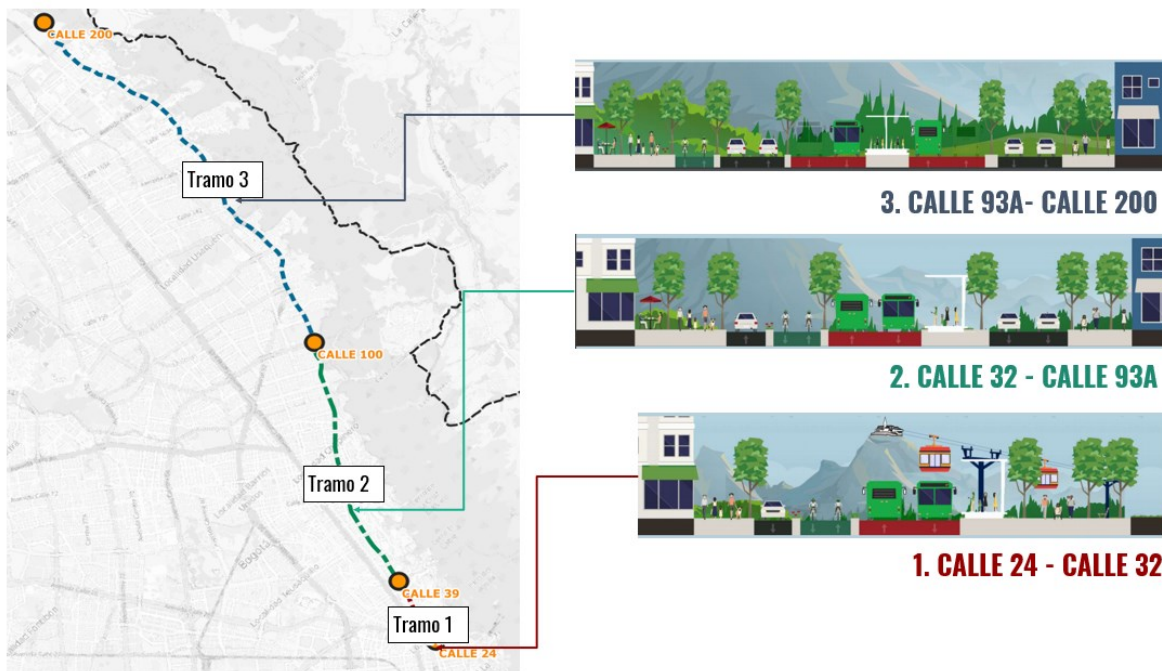


5. ¿Cuáles son las actividades de infraestructura vial y de transporte público en la zona nororiental de Bogotá D.C. y en qué estado se encuentra hasta la fecha?

A continuación, se presentan los proyectos que se encuentran en revisión del Estudio de Tránsito por parte de la Subdirección de Infraestructura:

- Contrato de Concesión No 163 de 2019, suscrito entre EMB y el concesionario Metro Línea 1 (ML1) para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET) (Estudios y diseño a detalle).

Imagen No 1. Corredor Verde Carrera Séptima



Fuente: Estudio Técnico de Factibilidad

- Contrato IDU 1319 de 2021: "Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el



corredor verde de la carrera 7 desde la calle 26 hasta la calle 32, ramal de la carrera 6 desde la carrera 7 hasta la calle 27 y actualización, complementación y ajustes de los estudios y diseños existentes de la conexión operacional calle 26 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET).

- Contrato IDU 1299 de 2021, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 93A, ramal de la calle 72 entre carrera 7 y carrera 13 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET).
- Contrato IDU 1336 de 2021, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 93A hasta la calle 200, patio portal, conexiones operacionales calle 100, calle 170 y demás obras complementarias en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET)

Avenida Laureano Gomez

- Contrato IDU No 1551 de 2017 *“Ajustes y/o actualización y/o Complementación a los estudios y diseños y construcción de la Avenida Laureano Gomez (AK9) desde Av. San José (AC170) hasta la Calle 193”*, a la fecha se encuentra en etapa de construcción.
- Tramo entre Calle 193 al Norte: “ESTUDIOS Y DISEÑOS TÉCNICOS DEL PROYECTO LAGOS DE TORCA FASE II - AVENIDA LAUREANO GÓMEZ ENTRE AVENIDA EL POLO Y CALLE 193”, adicional a la intervención realizada por el Instituto de Desarrollo Urbano y en el marco del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, la Avenida Laureano Gomez prevé la extensión entre la Calle 193 y la Avenida Guaymaral, siendo obras de carga general a desarrollar por parte del Fideicomiso Lagos de Torca, en donde se espera la construcción de una vía con 3 carriles de circulación por sentido, franja de ciclo infraestructura y transporte público, a la fecha se encuentra en Fase de Estudios y Diseños el tramo comprendido entre la Calle 192 y Calle 200, mediante contrato IDU 1503 de 2020, mientras que el tramo entre la Calle 200 y Avenida Guaymaral será desarrollado como parte de la operación 3 (año 2030).





- Estudios y diseños a nivel de factibilidad para la estructuración técnica, legal, financiera y de equidad de género e inclusión social de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá.
- Contrato IDU 1735 de 2022 "Factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la Candelaria y de obras complementarias en Bogotá D.C"

Cordialmente,



Deyanira Consuelo Avila Moreno
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 11-05-2023 05:10 PM

Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad

Revisó: Jenny Abril -Asesora de Despacho 10-05-2023
Andrés Camilo Reynosa -Asesor del Despacho 10-05-2023
Proyectó: Glenda Cardenas - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 09-05-2023
Sindy Milena Díaz Guerrero - Subdirección de Infraestructura 08-05-2023
Pablo Sergio Velandia Pulido - Subdirección de Infraestructura
Compilo: Paula Vargas -Despacho

10

*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"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
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.