



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510015432091

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 14-11-2025 02:33:13

2025ER31664 O 1 Fol:7 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 1281-2025

OBS: N° 202510015432091

Bogotá D.C., noviembre 14 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

REF: Respuesta Proposición 1281-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

11 se ha definido una política clara para la conexión de los modos, no motorizados como la red de ciclo rutas, el sistema de bicicletas públicas y los corredores peatonales con las estaciones del metro

La línea 1 del metro de Bogotá llegará para complementar el sistema masivo de transporte e integrarse con los otros modos. De las 16 estaciones que tendrá el sistema, 10 tendrán conexión directa con TransMilenio, se construirán 19 kilómetros de ciclorrutas y se adecuarán alrededor de 10 mil biciparqueaderos en las estaciones, así mismo la ciclorruta dispuesta por el proyecto permitirá dar conexión directa a cada uno de las estaciones y a sus respectivos cicloparqueaderos. Adicionalmente, la Línea 1 del Metro de Bogotá contempla la implementación de 94.800 metros cuadrados de nuevo espacio público, distribuidos principalmente en el entorno de las estaciones y bajo el viaducto, como parte de su estrategia de integración urbana peatonal.

En este contexto y desde la Subdirección de Infraestructura (SI), de la SDM, mediante comunicados SI 202322415915251 del 28 de noviembre de 2023 y SI 202422404205421 del 30 de marzo del año 2024, se dio aprobación al Estudio de Tránsito (ET) desarrollado en el marco del contrato de Concesión No. 163 de 2019 suscrito entre la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y el concesionario Metro Línea 1 (ML1) para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), y en particular en el ámbito del estudio que permitiera definir las condiciones de circulación del tráfico no motorizado (peatonal y de ciclistas, entre otros) y motorizado (vehicular) del área de

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



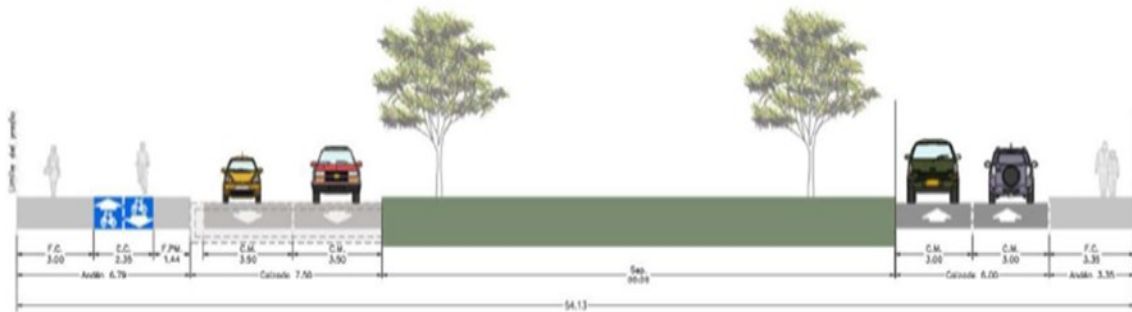
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

influencia adyacente al proyecto, para lo cual quedó definida y propuesto una ciclorruta a lo largo del corredor distribuida de la siguiente manera:

Tramo Av. Villavicencio entre Av. Guayacones (Av. Carrera 89B) y Av. Ciudad de Cali

A lo largo de este tramo se presenta una sección típica de dos (2) calzadas, con dos (2) carriles en cada una, separador central aproximado de 30,50 m. La calzada Sur (Sentido Oeste Este) se encuentra conformada por dos (2) carriles de 3,50 m y zona de andén de 6,7 m en promedio, sobre este último, ciclorruta de 2,35m aproximadamente. La calzada norte se compone por dos (2) carriles de 3,00 m y un andén de 3,35 m en promedio.

Figura 3 Av. Villavicencio entre Av. Guayacones (Av. Carrera 89B) y Av. Ciudad de Cali

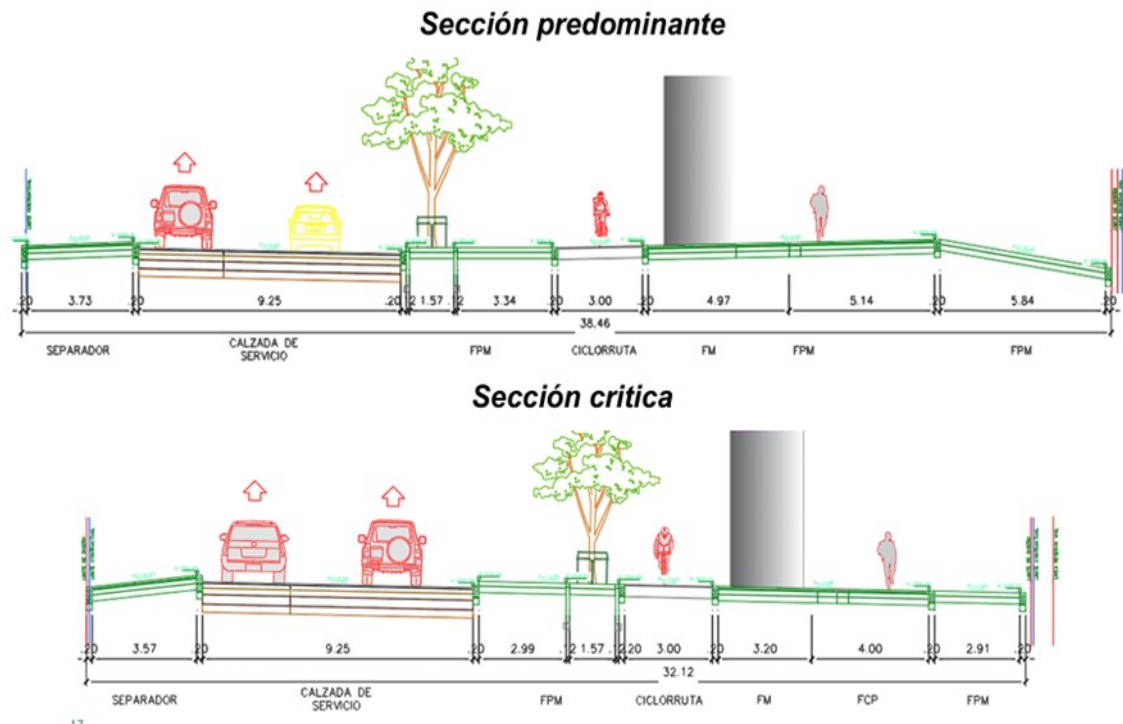


Fuente: Tomado del ET V2 Tomo II, Figura 6, pág. 12. octubre 2022

Tramo Av. Villavicencio entre Av. Carrera 96 y Av. Ciudad de Cali

A cada costado de la vía se dispone una franja de circulación peatonal efectiva de 5,0 m y franja de paisajismo de 3,00 m a cada costado de la franja de circulación peatonal, una ciclorruta de 3,00 m bidireccional entre la franja de paisajismo que da hacia la calzada y la franja de circulación peatonal, contará con dos calzadas vehiculares, cada una de tres (3) carriles y 9,25 m de ancho: dos carriles de 3,00 m y un tercer carril de 3,25 m para la circulación del transporte público, separador central de al menos 3,00 m y pilas del viaducto ubicadas en el andén sur de la Avenida Villavicencio con una franja de 5,00 m.

Figura 5 Av. Villavicencio entre el límite occidental de intervención y Av. Ciudad de Cali



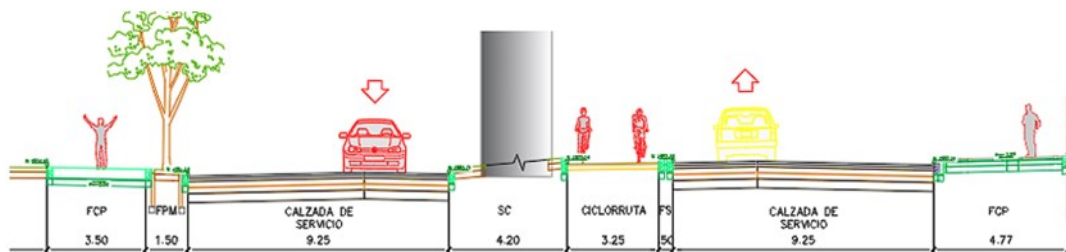
Fuente: Tomado del ET V4, Figuras 1 y 2, pág. 28 - 29. octubre 2023

Tramo Av. Villavicencio entre Av. Ciudad de Cali y Av. Primero de Mayo

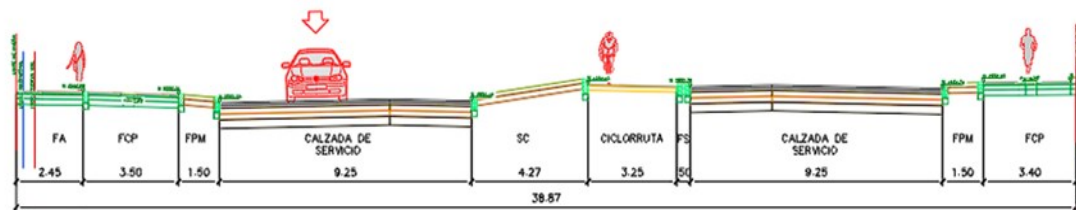
Se configurará con dos calzadas vehiculares de 9,25 m cada una con tres carriles (dos de 3,00 m y un tercero de 3,25 m), ciclorruta bidireccional de 3,25 m en el separador central junto a las pilas del viaducto de la PLMB, y a cada costado del corredor franjas de circulación peatonal de al menos 3,50 m efectivos y 1,50 m de franja de amoblamiento.

Figura 6 Av. Villavicencio entre Av. Ciudad de Cali y Carrera 80

Sección predominante



Sección crítica



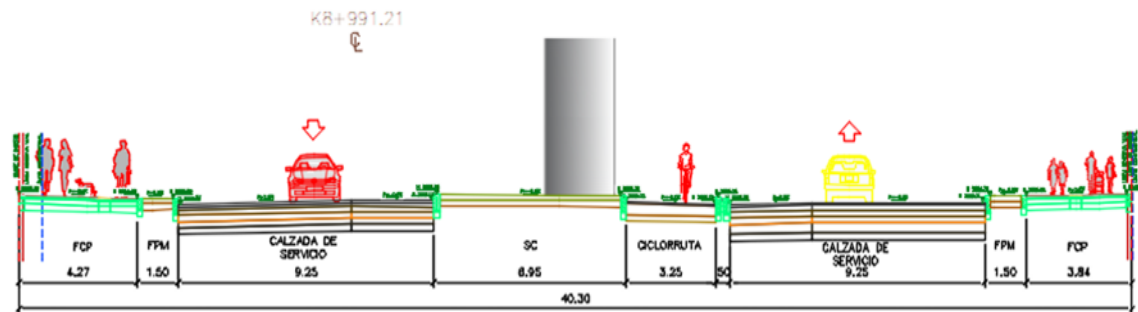
Fuente: Tomado del ET V4, Figuras 4 y 5, pág. 29. octubre 2023

Tramo Av. Primero de Mayo entre Av. Boyacá y Av. NQS

Se propone la configuración del perfil con dos (2) calzadas vehiculares de 9,25 m cada una con tres carriles (dos de 3,00 m y un tercero de 3,25 m), ciclorruta bidireccional de 3,25 m en el separador central junto a las pilas del viaducto de la PLMB, y a cada costado del corredor franjas de circulación peatonal de al menos 3,50 m efectivos y 1,50 m de franja de amoblamiento. En este tramo la sección predominante no presenta reducciones significativas que comprometan la franja de circulación peatonal efectiva por debajo de los 3,50 m ni la ciclorruta por debajo de los 3,00 m.

Figura 12 Av. Primero de Mayo entre Av. Boyacá y Av. NQS

Sección predominante



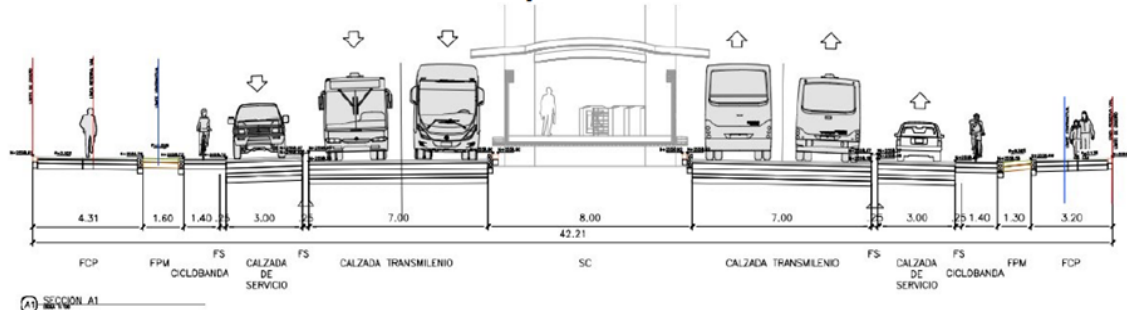
Fuente: Tomado del ET V4, Figuras 64, pág. 106. octubre 2023

Tramo Av. Caracas entre Calle 1 y Calle 72

Sobre la Av. Caracas la reorganización del espacio público está orientada a dar prelación a los modos sostenibles disponiéndose un carril para vehículos mixtos por sentido de 3,00 m de ancho, una ciclo-banda unidireccional por sentido de 1,65 m incluyendo su separación traspasable de 0,25 m con el carril vehicular, dos calzadas exclusivas de TransMilenio de 7,00 m de ancho cada una con dos carriles, separación de 0,25 m entre las calzadas mixtas y de TransMilenio, además del viaducto de la PLMB en el separador central con ancho variable entre 7,60 m y 8,00 m cuando hay estación y 5,00 m sin estación, finalizando con franjas de paisajismo predominantes de 1,50 m a cada costado del corredor y franjas de circulación peatonal efectivas predominantes de 3,00 m a cada costado.

Figura 11 Av. Caracas entre Calle 13 y Calle 53

Sección predominante



Fuente: Tomado del ET V3 Tomo III, Figura 74, pág. 70. marzo 2024

Actualmente, y como complemento a la propuesta urbanística que se viene desarrollando por el Concesionario ML1 en la construcción de la L1MB, desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, se vienen adelantando estudios para la implementación de cicloinfraestructura y conexiones peatonales complementarios en el área de influencia directa e indirecta del proyecto Metro de acuerdo con las necesidades actuales y futuras de conexión entre proyectos de infraestructura y equipamientos de la ciudad.

En el caso de la cicloinfraestructura, se analizó la presencia de equipamientos de interés —como centros educativos (colegios y universidades), culturales, recreativos, de ocio y de cuidado— dentro de un radio de una milla alrededor del trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Asimismo, se evaluó la articulación con la red de cicloinfraestructura existente y proyectada, a través de la planificación de proyectos por Unidades de Planeamiento Local, así como la conexión con estaciones de TransMilenio que disponen de cicloparqueaderos y con la zona de operación del Sistema de Bicicletas Compartidas de la ciudad. El objetivo de este análisis fue identificar puntos estratégicos de conexión que fortalezcan la infraestructura ciclista y mejoren la integración entre el Metro de Bogotá y su área de influencia extendida. Sumado a lo anterior, se están realizando análisis técnicos, que permitan evaluar la viabilidad de los tramos identificados.

De igual manera, desde el componente peatonal se están identificando circuitos de circulación en el área de influencia de las estaciones del proyecto, para promover mejores condiciones de conectividad y proximidad entre los servicios del Sistema del Cuidado y el sistema de transporte público a través del reconocimiento de los trayectos que realiza con mayor frecuencia la población de niños, niñas, mujeres, adultos mayores, personas con

6

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



discapacidad y ciudadanía en general en entornos cercanos a las manzanas del cuidado y otros servicios sociales. Esto como parte de la aplicación de la metodología de priorización para la intervención de segmentos de infraestructura peatonal derivada de la implementación de la política Pública del Peatón.

Este ejercicio ha permitido identificar algunos puntos críticos donde se debe priorizar la planificación de intervenciones de señalización, demarcación y mejoras de infraestructura relacionadas con las condiciones actuales de los andenes, la configuración de pasos peatonales seguros, intersecciones semaforizadas, entre otras acciones, que permitan consolidar circuitos peatonales de acceso a las estaciones del proyecto Metro, bajo criterios de accesibilidad universal y seguridad vial. Los estudios respectivos se publicarán en los canales oficiales de la SDM de acuerdo al avance propio y maduración de cada proyecto.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 14-11-2025 01:21 PM

Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad

Aprobó: Diana Carolina Duran Forero-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura

Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad

Revisó Daniel Álvarez -Enlace Concejo 13-11-2025

Juan Felipe Vives -Asesor de Despacho 12-11-2025

Gina Salazar- Asesora del Despacho 11-11-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 11-11-2025

Cristian Quintero -Asesor del Despacho 12-11-2025

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 12-11-2025

Elaboró Juan Pablo Cantor Castro - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 12-11-2025

Milena Díaz - Subdirección de Infraestructura 12-11-2025

Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

