



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000361891

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 29-01-2025 04:28:59

2025ER1847 O 1 Fol:18 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DÍAZ

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RTA. PROPOSICION N. 0333 DE 2025

OBS: N° 202510000361891

Bogotá D.C., enero 29 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA,

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 33-2025

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:

1. ¿A la fecha cuál es la normatividad vigente aplicable para determinar los límites de velocidad en la ciudad? ¿Se efectuaron algún tipo de estudios?

El Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV 2017-2026 (Decreto Distrital 494 de 2023) contempla entre sus principales acciones la creación del Programa de Gestión de la Velocidad (PGV), el cual tiene como objetivo promover la gestión de límites seguros en las vías, a través de infraestructura, control y educación. Este Programa, formalizado en Bogotá desde el año 2018 en el marco del PDSV 2017-2026, involucró la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, y medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todas las personas.

Esta implementación del Programa de Gestión de Velocidad para Bogotá D.C. inició desde el año 2018 estableciendo inicialmente 5 corredores arteriales principales con límite máximo de velocidad de 50 km/h y posteriormente, en el año 2019 se incluyeron otros 5 corredores con límite máximo de velocidad de 50 km/h.

En el año 2020, en el contexto de la emergencia sanitaria, mediante Decreto Distrital 126 del 10 de mayo de 2020, "Por medio del cual se establecen medidas transitorias para el manejo del riesgo derivado de la pandemia por Coronavirus COVID-19 durante el estado de calamidad pública declarado en el distrito capital y se toman otras determinaciones", se estableció el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta

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.



kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos con las excepciones correspondientes.

En el año 2021, mediante el Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021, “*Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*”, se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente y los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo.

En el caso de las vías correspondientes a los siguientes corredores o tramos de corredor: Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha, tenían temporalmente un límite de 60 km/h, mientras se surtía el procedimiento de cambio de señalización, sujeto a la autorización de las autoridades competentes frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito, situación atendida en el mes de noviembre de 2022, permitiendo así dar cumplimiento a reglamentación distrital y nacional en cuanto a la reglamentación de velocidad máxima en zonas urbanas que fue de 50 km/h.

La normatividad distrital es correspondiente con la normatividad nacional actual, Ley 2251 de julio de 2022 “*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones-Ley Julián Esteban.*”

2. ¿Con base en qué metodología se determinan esos límites de velocidad en los corredores viales de la capital, así como para el sistema troncal de Transmilenio?

Los límites de velocidad de la ciudad se han determinado con base en el Programa de Gestión de Velocidad-PGV que incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función y características operativas de la vía, incluyendo las condiciones del entorno, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, y medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todas las personas. En el siguiente link, se encuentra disponible el documento del Programa de Gestión de Velocidad que incluye aspectos a tener en cuenta para determinar límites de velocidad en la ciudad: “Programa de Gestión de la Velocidad para Bogotá. Documento Base”.



Con base en lo establecido en el Programa de Gestión de Velocidad, la Secretaría Distrital de Movilidad ha elaborado los documentos técnicos de soporte para la implementación del límite máximo de velocidad en 50 km/h con base en su impacto en seguridad vial. Estos estudios o documentos técnicos de soporte pueden ser consultados en la página de la Entidad: www.movilidadbogota.gov.co en el icono de “100 PREGUNTAS FRECUENTES” en el siguiente enlace:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/cuales_son_las_normas_que_determinan_los_limites_maximos_de_velocidad_y_la

De otro lado, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 20233040025995, adoptó la “Metodología para la definición de límites de velocidad en ciudades colombianas” la cual se está aplicando en los corredores principales y arteriales de Bogotá (14 corredores de la malla vial). Los resultados se compilarán en un estudio que se pretende terminar en el 2025 y que establecerá el límite de velocidad para estos corredores según las condiciones físicas y dinámicas urbanas alrededor de estas vialidades.

En la respuesta emitida al numeral 14, se explican las particularidades propias de la infraestructura vial de las calzadas exclusivas del Sistema Transmilenio, que permiten operar con límite de velocidad máximo de 60 km/h.

3. ¿A través de qué tipo de norma o acto administrativo se reglamenta la forma de aplicar los límites establecidos por la Ley?

Tanto los Alcaldes como los organismos de tránsito en este caso la Secretaría Distrital de Movilidad, emiten actos administrativos tales como: Decretos, Resoluciones, Directivas, Circulares y en general todos aquellos documentos que consagran la voluntad de la administración encaminada a generar efectos jurídicos.

De otro lado, es importante mencionar que entre las formas de manifestación de la administración, también se ha desarrollado un concepto jurisprudencial en torno a las operaciones administrativas, entendidas como: “(...) el conjunto de las actuaciones cumplidas dentro de un procedimiento administrativo dirigidas a darle cumplimiento o a ejecutar materialmente una decisión unilateral de la Administración (Consejo de Estado Sentencia 29923, 2014). En consecuencia y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, las autoridades de tránsito “velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención (...)”. Por lo anterior la reglamentación de los límites de velocidad



puede darse a través de actos administrativos o de operaciones administrativas de las Autoridades de Tránsito.

4. ¿Para determinar tales límites, se tienen en cuenta cuestiones como perfiles viales, características de la vía, si es o no un corredor principal, entre otras peculiaridades físicas de las vías?

De manera específica, en relación con la definición de límites de velocidades, el documento del Programa de Gestión de Velocidad en el capítulo 2 “*Estableciendo límites de velocidad seguros*” incluye cómo establecer los límites de velocidad para todas las tipologías viales, para lo cual señala que para establecer límites de velocidad seguros se debe:

1. Clasificar las vías según sus especificaciones, características operacionales y las condiciones de su entorno.
2. Definir un límite de velocidad razonable y coherente para la vía según sus características.
3. Reglamentar el límite de velocidad definido e instalar la señalización correspondiente.
4. Implementar medidas que ayuden a los conductores a acatar los límites de velocidad (medidas para el cumplimiento).

En la figura 11 del documento del Programa de Gestión de Velocidad se presenta la metodología para establecer límites de velocidad seguros. Esta metodología determina la velocidad adecuada considerando variables como las condiciones del entorno/contexto, las especificaciones de la vía y la coherencia con el tránsito vehicular y los usuarios vulnerables. Además, se describen los elementos de diseño que influyen en la velocidad de una vía, tales como el ancho de carril, la existencia y operación de semáforos, el diseño de las intersecciones, la distancia entre intersecciones, la segregación de los usuarios de la vía, el estacionamiento, la presencia de separadores centrales, el diseño de los paraderos de buses, los sentidos viales, la alineación y el número de carriles por sentido, entre otros.

Es importante mencionar que bajo este lineamiento de política sobre la gestión de la velocidad, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza los diseños detallados de los corredores viales y realiza los ajustes correspondientes según el manual de señalización vigente.

Asimismo, para la aplicación de la “Metodología para la definición de límites de velocidad en ciudades colombianas” de la ANSV se considera información sobre las características físicas de los corredores analizados, específicamente información sobre la sección vial de las vías: anchos de vía, número de carriles y presencia y número de separadores viales.

4

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





Esta información es utilizada para dividir en tramos los corredores y hacerlos análisis necesarios para la definición de los límites de velocidad según las condiciones urbanas y características de infraestructura en y alrededor de los corredores. En esta metodología también se contempla información sobre el tipo de segregación existente a cada lado del corredor analizado, según la presencia de andenes para la circulación peatonal, de cicloinfraestructura, de puentes peatonales y número de pasos peatonales a nivel para la definición del límite de velocidad.

5. ¿Mencione cuáles son las disposiciones normativas y sus correspondientes artículos que regulan a la fecha los límites de velocidad en Bogotá?

Se reitera respuesta emitida al numeral 1 de este oficio.

6. Indique de los 14 corredores principales en Bogotá cómo ha sido la modificación de los límites máximos de velocidad durante los últimos 20 años.

Para esta pregunta favor relacionar el límite máximo y la fecha en que fue modificado.

Durante los últimos 20 años, los límites máximos de velocidad en los 14 corredores principales de Bogotá han experimentado diversas modificaciones, principalmente a partir del año 2018. Estas modificaciones se han basado en la necesidad de mejorar la seguridad vial y la eficiencia del tráfico en la ciudad. Sin embargo, es importante destacar que no se dispone de datos específicos anteriores a 2018 sobre las modificaciones puntuales en estas vías, dado que los límites de velocidad se establecían en el marco de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), la cual permitía velocidades en contextos urbanos de hasta 80 km/h. Estos límites de velocidad se han venido modificando con distintos cambios del artículo 106 del mencionado código.

La Secretaría Distrital de Movilidad ha venido trabajando la gestión de la velocidad como uno de los factores de riesgo más importantes que afecta la siniestralidad y la severidad de cada siniestro. De esta manera y como se indica en la siguiente tabla, desde el año 2018 se ha venido desarrollando e implementando el Programa de Gestión de Velocidad en los que busca lograr un equilibrio entre los límites de velocidad y la función y contexto de las vías para garantizar la seguridad vial y contribuir a una movilidad más sostenible.

Tabla No 1. Implementación del Límite Máximo de Velocidad



Corredor	Fecha de implementación	Límite máximo de velocidad
Avenida de las Américas	Octubre de 2018	50 km/h
Avenida Boyacá	Octubre de 2018	50 km/h
Avenida Carrera 68	Octubre de 2018	50 km/h
Avenida Ciudad de Cali	Octubre de 2018	50 km/h
Avenida Calle 80	Octubre de 2018	50 km/h
Avenida NQS	Abril de 2019	50 km/h
Avenida 1° de Mayo	Abril de 2019	50 km/h
Avenida Suba	Julio de 2019	50 km/h
Avenida Calle 13	Noviembre de 2019	50 km/h
Avenida Villavicencio	Noviembre de 2019	50 km/h
Avenida Caracas	Mayo de 2020	50 km/h
Avenida Carrera 10	Mayo de 2020	50 km/h
Autopista Norte	Noviembre de 2022	50 km/h
Avenida Calle 26	Noviembre de 2022	50 km/h

Fuente: Elaboración propia.

Es así como para los 14 corredores principales en Bogotá, la implementación del límite máximo de velocidad se ha desarrollado de manera gradual para cada corredor desde el

6

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





año 2018 hasta el año 2022, a través de una estrategia integral que incluyó la reducción del límite de velocidad de 60 km/h a 50 km/h de manera progresiva en corredores viales principales, con operativos de control relacionados con el cumplimiento de los límites de velocidad, campañas y pedagogía sobre esta medida, todo esto en el marco del Programa de Gestión de Velocidad.

7. ¿Qué se entiende por “paso urbano”?

De acuerdo con el Decreto Nacional 789 de 2010 *“Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006”*, en su artículo 2, los Pasos Urbanos se definen como “Vía del orden nacional, departamental, municipal o distrital, comprendida dentro del perímetro de la zona urbana de cada municipio o distrito”.

8. ¿Qué se entiende por “carril preferencial” para el sistema troncal de Transmilenio?

Los **carriles o calzadas exclusivas** son secciones y tramos viales que cuentan con carriles designados sobre las vías arterias de la ciudad, de uso exclusivo y segregado, para la circulación permanente de los buses del componente troncal del Sistema TransMilenio, en función de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, por lo cual están a cargo de TransMilenio S.A. y están regulados de acuerdo a lo dispuesto en el **Decreto 831 de 1999** de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Sobre el particular, la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, establece en su artículo 2 - Definiciones: *Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.*

En cuanto a los **carriles preferenciales**, corresponden a aquellos ubicados en el costado derecho de corredores principales, identificados con demarcación naranja y blanca, y cuyo uso es prioritario pero no exclusivo para vehículos del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), y los buses de transporte público intermunicipal de corta distancia que cuenten con paraderos especiales para ese servicio pueden hacer uso de ellos los vehículos que requieran acceder a predios, realizar giros derechos o utilizar las bocacalles en las vías transversales al corredor y cuya disposición, operación, control y seguimiento está a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad.





Los carriles preferenciales se encuentran contemplados como medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público de conformidad a lo dispuesto por el **Decreto 409 de 2014**, en sus Artículos 4, 5 y 6:

Artículo 4. CARRILES PREFERENCIALES. *A lo largo de la infraestructura existente para la circulación de vehículos, podrán establecerse carriles preferenciales para la operación de vehículos del SITP.*

Parágrafo 1. *La Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los estudios técnicos elaborados para el efecto, podrá establecer carriles preferenciales en la ciudad y definir las condiciones de su operación.*

Artículo 5. CONDICIONES DE OPERACIÓN. *Los carriles preferenciales tendrán las siguientes condiciones mínimas de operación:*

1. *Sólo podrán circular en los carriles preferenciales los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, los vehículos del transporte público colectivo durante la etapa de transición al SITP, los vehículos particulares que van a acceder a predios (incluyendo ascenso y descenso de personas), realizar giros derechos o utilizar las bocacalles en la vías transversales al corredor y los vehículos de transporte público individual y transporte escolar (siempre y cuando se encuentren prestando dicho servicio) que requieran realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros. La incorporación para el uso del carril preferencial para acceder a predios, hacer giros y usar bocacalles, así como para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público individual y transporte escolar, deberá realizarse en la cuadra anterior o más próxima a la maniobra.*
2. *Ningún vehículo particular o de transporte público individual, podrá realizar paradas momentáneas o dejar o recoger pasajeros en los paraderos del SITP.*
3. *Se priorizará a través de dispositivos de señalización el carril derecho de cada una de las calzadas para el uso preferencial del Sistema Integrado de Transporte Público y la posibilidad de adelantamiento por el siguiente carril en zonas de paradero o ante una situación de contingencia.*
4. *La operación de los carriles preferenciales estará definida en ambas calzadas del corredor, indicando el carril preferencial para el Sistema Integrado de Transporte Público.*
5. *La señalización podrá indicar el orden para el uso de los carriles de la calzada.*
6. *Los vehículos del SITP deberán operar de acuerdo con el protocolo establecido por TRANSMILENIO S.A. para el efecto.*

(...)

En el mismo sentido, la mencionada Ley 769 de 2002 en su artículo 66 establece: "(...) En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o

8

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



una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP (...)"

9. ¿Tiene contemplado la Administración Distrital reducir el límite máximo de velocidad en la ciudad durante los próximos 3 años?

La definición de límites de velocidad está amparada en las disposiciones normativas de orden nacional. En ese sentido, el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022, que modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, manifiesta que:

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

PARÁGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

PARÁGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Es clave mencionar que la metodología mencionada en el Parágrafo 2 quedó en firme mediante la Resolución 20233040025995 del año 2023 del Ministerio de Transporte, dando los lineamientos para la definición de límites de velocidad.

Como parte de la metodología se establecieron los criterios técnicos a analizar que sustentan la definición de límites de velocidad, que para el caso de arterias principales

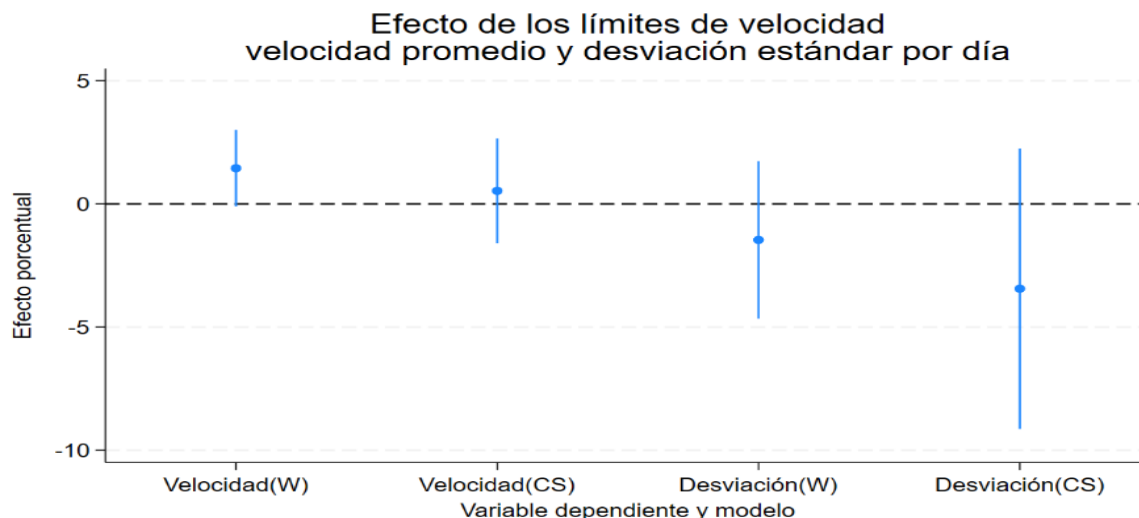
deben ser superiores a 25 km/h y máximo 50 km/h. A la fecha, la Secretaría Distrital de Movilidad no ha contemplado reducir la velocidad máxima de 50 km/h; sin embargo, en caso de encontrarse pertinente, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantará los análisis y estudios que se consideren bajo el amparo de la normativa nacional vigente y con todos los soportes técnicos necesarios.

10. ¿Cómo ha sido el impacto en los tiempos de viaje con la reducción del límite máximo en corredores principales de 60 a 50 km/h?

De acuerdo con análisis realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad, los cambios en la señalización sobre los límites de velocidad han aumentado el promedio y reducido la desviación estándar de la velocidad a la que circulan los vehículos. Estos resultados indican que la reducción del límite hace que el tráfico circule con mayor fluidez.

El Gráfico No 1. muestra el resultado del coeficiente general para la estimación que compara los cincuenta días anteriores y posteriores a la instalación de cada aviso. Se observa un aumento de 1,4% en el promedio de la velocidad y una reducción de 1,2% en la varianza diaria. Solo el efecto para la velocidad es estadísticamente significativo.

Gráfico No 1 . Estimación del efecto general del cambio en la visibilidad de los límites de velocidad



Referencias utilizadas:

- Callaway, B. Sant'Anna, P (2021). Difference-in-Differences with multiple time periods. Journal of Econometrics. Volume 225, Issue 2. , December 2021, Pages 200-230
- Goodman-Bacon, A. (2021). Difference-in-differences with variation in treatment timing. [Journal of Econometrics. Volume 225, Issue 2](#), December 2021, Pages 254-277
- Wooldridge, J. M. (2022). Simple Approaches to Nonlinear Difference-in-Differences with Panel Data Difference-in-Differences with Panel Data View project Panel Data View project. <https://www.researchgate.net/publication/362532821>

Nota: La estimación utiliza los cincuenta días anteriores y posteriores a la fecha en la que se realizó la instalación de avisos sobre el límite de velocidad. El modelo (CS) corresponde al método de estimación propuesto por Callaway y Sant 'Anna (2021) y W al método de estimación propuesto por Wooldridge (2022).

11. ¿Durante los últimos 10 años cuál ha sido año a año la velocidad promedio que ha tenido Bogotá?

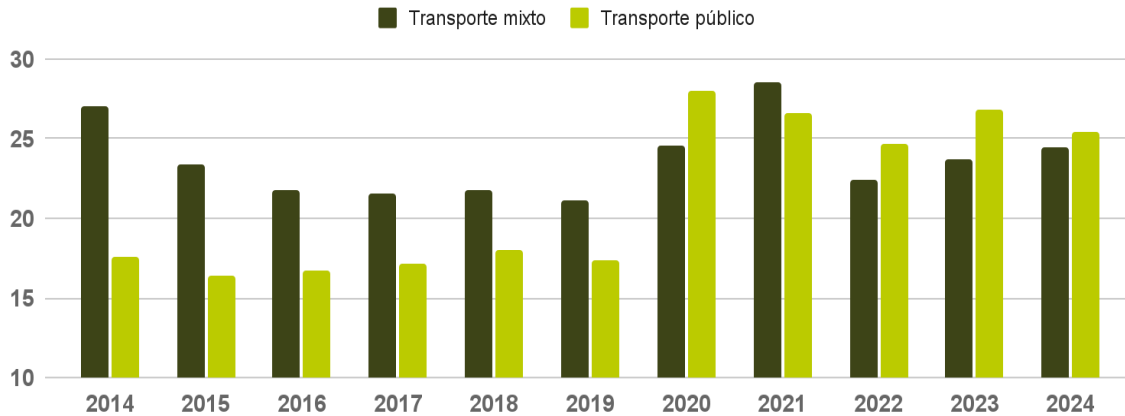
A continuación, se presentan los registros de las velocidades promedio para la ciudad en los últimos 10 años.

Tabla No 2 . Velocidad promedio anual por tipo de transporte en Bogotá 2014 - 2024

Año	Velocidad tráfico mixto (Km/h)	Velocidad transporte público (Km/h)
2014	27,0	17,6
2015	23,4	16,4
2016	21,8	16,7
2017	21,6	17,2
2018	21,8	18,0
2019	21,1	17,4
2020	24,6	28,0
2021	28,5	26,6
2022	22,4	24,7
2023	23,7	26,8
2024	24,5	25,4

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, cálculos a partir de:
Contrato de consultoría 1268-16 (velocidades tráfico mixto antes de 2018)
Bitcarrier - Traffic Now (velocidades tráfico mixto de 2018 a 2021)
Waze (velocidades tráfico mixto a partir del 2022)
Taxis inteligentes (velocidades transporte público antes de 2020)
Transmilenio SA (velocidades transporte público a partir del 2020)

Gráfica No 2 Velocidad promedio anual por tipo de transporte en Bogotá 2014 - 2024



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, cálculos a partir de:
 Contrato de consultoría 1268-16 (velocidades tráfico mixto antes de 2018)
 Bitcarrier - Traffic Now (velocidades tráfico mixto de 2018 a 2021)
 Waze (velocidades tráfico mixto a partir del 2022)
 Taxis inteligentes (velocidades transporte público antes de 2020)
 Transmilenio SA (velocidades transporte público a partir del 2020)

12. ¿Cuáles son las características de infraestructura que deben tener los carriles de Transmilenio para que se entiendan como exclusivos?

El artículo 2 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito define que el Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros es *“el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica”*.

Así mismo, define como vía troncal *“una vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo”*.

En este sentido, para el caso de la ciudad de Bogotá, las calzadas exclusivas son secciones y tramos viales que cuentan con carriles designados sobre las vías arterias de la ciudad, de uso exclusivo y para la circulación permanente de los buses del Sistema TransMilenio, en función de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros.

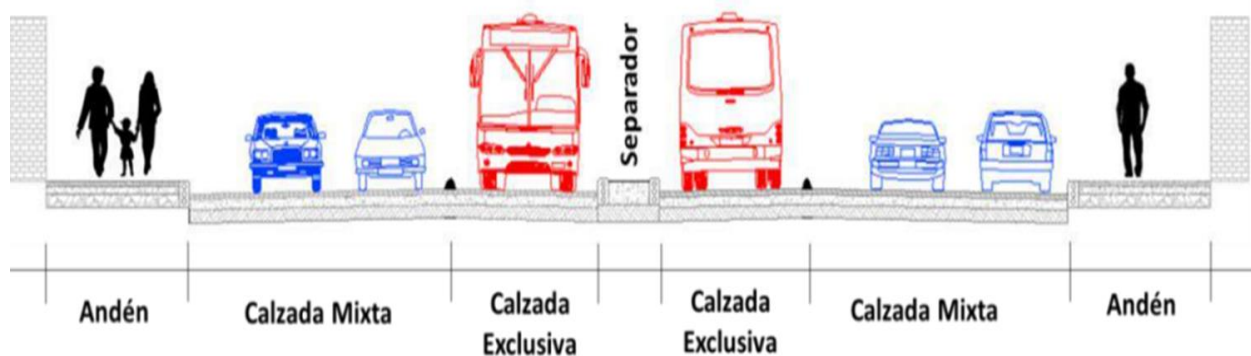
12

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

En este contexto y de acuerdo con lo establecido en el Manual del Espacio Público adoptado mediante el Decreto 263 de 2023, las condiciones mínimas de geometría definidas por los parámetros operacionales de Transmilenio S.A., para las calzadas exclusivas del Sistema Transmilenio, son:

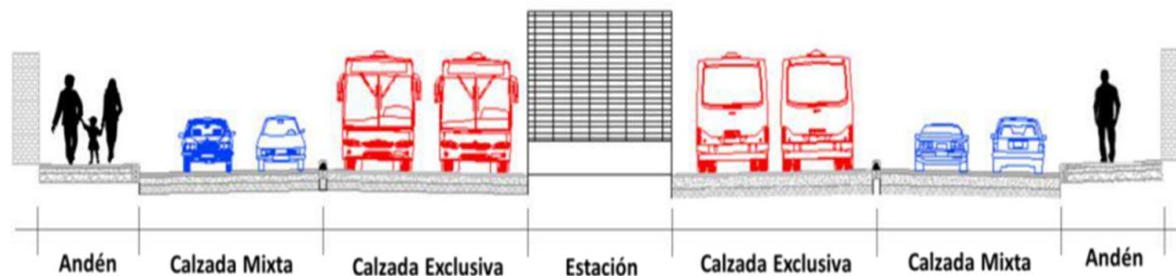
- i. Calzada para TransMilenio: 3,50 metros libres de ancho de carril
- ii. Uno (1) o dos (2) carriles por sentido entre estaciones
- iii. Dos (2) carriles por sentido en zona de estaciones
- iv. Dos (2) carriles en intersecciones semaforizadas

Figura No 1. Sección típica entre estaciones



Fuente. Subgerencia Técnica y de Servicios TransMilenio S.A.

Figura No 2. Sección típica frente a estaciones



Fuente. Subgerencia Técnica y de Servicios TransMilenio S.A.



14. ¿Por qué un articulado del sistema Transmilenio puede circular a 60 km/h y un automotor particular está obligado a circular a máximo 50 km/h?

En relación con el límite de velocidad establecido en las calzadas exclusivas del Sistema Troncal de Transmilenio se informa que para la operación, se tienen en cuenta las siguientes características propias de la infraestructura:

- Accesos controlados para uso exclusivo de los buses de Transmilenio.



Fuente: Registro fotográfico OSV

- Carriles exclusivos con sección transversal típica de 3,5 metros, que permiten la operación segura de los buses articulados y biarticulados.

- Carriles de parada y de sobrepaso definidos a lo largo de los corredores, lo que permite control sobre las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros de manera segura, sin tener interacción con otros usuarios viales.



Fuente: Registro fotográfico OSV

- Maniobras de circulación como retornos, giros, adelantamientos definidos a través de intersecciones semaforizadas, carriles dedicados a estas maniobras o intercambiadores viales que inciden en la seguridad vial.



Fuente: Google Imágenes www.transmilenio.gov.co



- Al contar con los carriles exclusivos la interacción con otro tipo de vehículo de tráfico mixto se elimina, lo cual permite circular a velocidades que garantizan la correcta operación y eficiencia del sistema.



Fuente: Google Imágenes. Imagen Wikipedia

- La totalidad de los vehículos del sistema cuentan con conductores profesionales capacitados y entrenados de manera periódica, lo que reduce la condición de riesgo generada por impericia o inexperiencia de los conductores.



Fuente: Google Imágenes. Video Corporativo Consorcio Express

Las anteriores características permiten establecer velocidades diferenciales en los carriles exclusivos del Sistema Transmilenio, teniendo en cuenta la prioridad que tiene el transporte público sobre el transporte particular. Igualmente, estas condiciones operacionales y de infraestructura permiten garantizar las condiciones de seguridad vial.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 29-01-2025 03:19 PM

Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó: Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 22-01-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 21-01-2025

17

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.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000361891

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 22-01-2025
Dilson Romero - Oficina de Seguridad Vial 21-01-2025
Bibiana Rivera - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-01-2025
Elaboró: Mayerly Gutiérrez Navarrete - Oficina de Seguridad Vial 20-01-2025
Lissett Arias Sosa - Oficina de Seguridad Vial 20-01-2025
Maryfely Rincón - Oficina de Seguridad Vial 20-01-2025
Andrés Alfonso Rincón - Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Juan José Ferro Hoyos - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-01-2025
Luis Miguel Jiménez Caballero - Subdirección de Transporte Público 20-01-2025
Claudia López - Oficina de Seguridad Vial 21-01-2025
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres - Despacho

18

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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co