



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510005068341

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., abril 15 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 16-04-2025 12:01:38

2025ER10165 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ /

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

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 504 -2025

OBS: --

REF: Respuesta Proposición 504 -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:

3. Sírvese informar amplia y detalladamente los beneficios de la culminación de la Troncal Avenida 68. Favor especificar el número de personas beneficiadas, la influencia en el tráfico de Bogotá, conectividad con otras obras y cualquier otra que considere relevante.

El documento CONPES 3945 declara de importancia estratégica del proyecto “Construcción del tramo 1 de la Primera Línea de Metro de Bogotá para mejorar las condiciones de movilidad de sus habitantes. Bogotá” del cual hacen parte las troncales alimentadoras de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali (avenida Ciudad de Cali entre la avenida de Las Américas y avenida Circunvalar del Sur, y la avenida carrera 68 desde la avenida carrera Séptima hasta la Autopista Sur) y dos troncales complementarias Carrera 7ma y la prolongación de la Av. Caracas.”, a partir de los resultados de la “Evaluación socio económica para la Primera Línea del Metro de Bogotá”, producto de la consultoría contratada por la Empresa Metro de Bogotá en enero de 2017 a través de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el marco de una cooperación técnica con el Distrito Capital como apoyo a la estructuración del esquema institucional para la gestión y operación del proyecto Metro de Bogotá, documento que se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/PLMB%20EvalSocioec%20InfoRes%20CONPES%20170913-12.pdf>

Teniendo en cuenta que la Troncal Avenida 68 hace parte de los proyectos a cofinanciar en el marco de la Línea 1 del Metro de Bogotá señalados en el documento CONPES 3945,

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.



expedido sobre los requisitos técnicos exigidos para declarar su importancia estratégica entre ellos, la modelación de la demanda de la Región Capital Bogotá - Cundinamarca, los informes técnicos del modelo operacional de las troncales alimentadoras, el modelo de costos e ingresos discriminado por troncal elaborado por el estructurador financiero contratado por el Distrito, la evaluación económica y análisis costo beneficio de la Línea 1 del Metro y sus troncales alimentadoras, los análisis de costos de operación, ingresos tarifarios y de otra naturaleza en el marco del SITP, considerando la implementación del proyecto PLMB tramo 1, el modelo financiero de los componentes elegibles de las troncales alimentadoras de la PLMB - tramo 1, los principales elementos de la integración física, tarifaria y operacional de las troncales alimentadoras, de la priorización realizada para la ejecución de los proyectos de movilidad en la ciudad, la cual se hizo con base en escenarios futuros, las matrices de riesgo elaborados para la construcción de corredores troncales alimentadoras y la definición del mecanismo de coordinación interinstitucional para la implementación de las troncales alimentadoras de la PLMB - tramo 1.

Con la operación de la Troncal Avenida 68 se disminuirán los indicadores de tiempo de viaje y demoras en el sistema, bajo los principios de la integración física, operacional y tarifaria del proyecto dentro del SITP de la ciudad, considerando la generación de conexiones entre troncales para ampliar la capacidad operacional del SITM – TransMilenio, de modo que se reduzcan los tiempos de viaje, con la implementación de los retornos operacionales o de contingencia a lo largo del corredor troncal se permitirá la operación de servicios en tramos más cortos, hacer giros para conexiones operacionales y mantener la continuidad del servicio en contingencias.

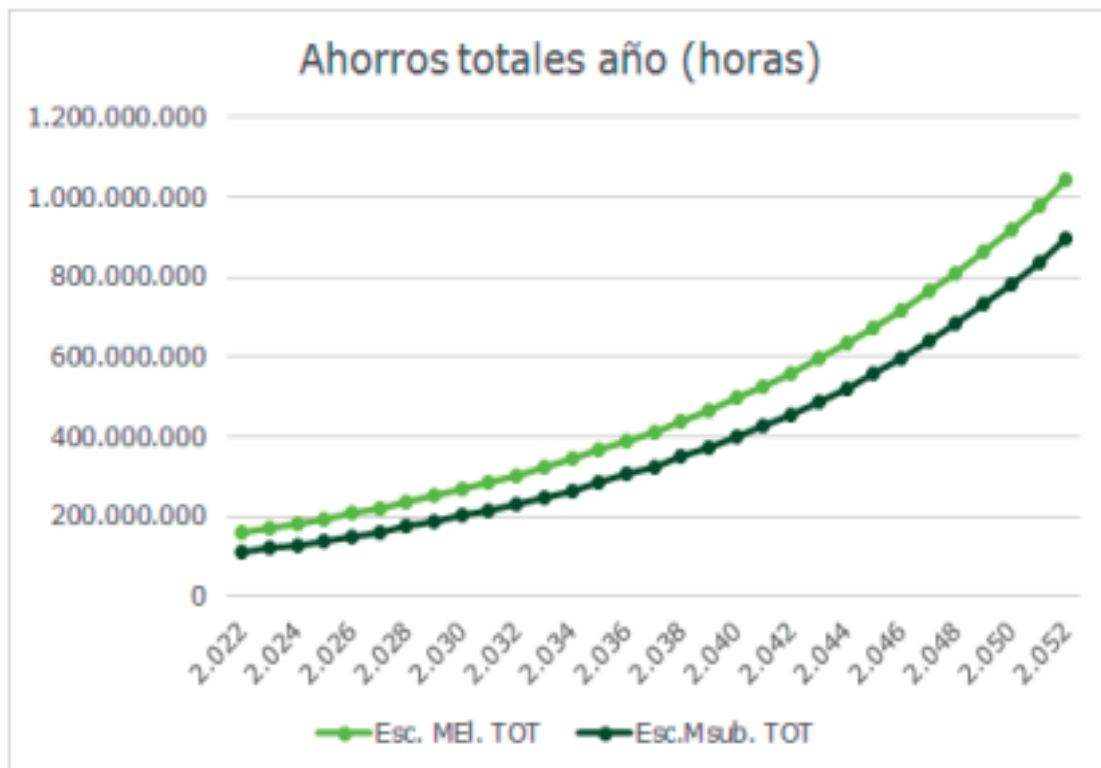
Entre los indicadores operativos de tránsito, una de las variables evaluadas fue el ahorro en tiempo de viaje. En este sentido, es importante aclarar que los beneficios se estimaron de manera integral para la Primera Línea de Metro y sus troncales alimentadoras y no de manera individual, dado que el proyecto de la PLMB - tramo 1, en sus dos componentes, férreo y troncales alimentadoras, permitirán ampliar la oferta de transporte público masivo de la ciudad, eje estructurante de la movilidad.

De manera general, la construcción y puesta en marcha de las troncales alimentadoras como la Troncal Avenida 68, permitirá generar una conexión del suroccidente de la ciudad con el componente férreo de la PLMB - tramo 1 y, en especial, contribuirá a mejorar el acceso y condiciones de movilidad de las personas que se movilizan desde y hacia el municipio de Soacha. Lo anterior permitirá: (i) descongestionar las troncales Av. Caracas y Av. NQS, en las cuales opera el SITP, puesto que crea una nueva conexión entre el norte y el sur de la ciudad, además de cumplir el rol de alimentación al componente férreo de la PLMB tramo 1; y (ii) facilitar la conexión con troncales ya existentes como la troncal de la

26, mejorando el acceso a la zona industrial ubicada sobre el corredor e integrar la parte sur occidental de la ciudad.

El documento CONPES 3945 está disponible para consulta en el siguiente enlace: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3945.pdf>

Los resultados de ahorro de tiempo de viaje en horas por año, son los siguientes:



Fuente: Figura 18 Ahorros de tiempo en los escenarios con Metro, evaluación socioeconómica para la primera línea del metro de Bogotá.

* MEI: Metro elevado + 3 Troncales CONPES + Séptima + Prolongación Sur de la Caracas.

**MSub: Metro Subterráneo hasta la calle 100 + Troncal Séptima + Prolongación Sur de la Caracas

***Valores en millones pesos constantes del 31 de diciembre de 2016



14. Sírvese informar el estado actual de los Planes de Manejo de Tránsito de la primera línea de Metro y el plan de acción para que el cronograma avance adecuadamente. Por favor adjuntar el plan y los documentos concernientes al mismo.

La SDM en calidad de cabeza del sector movilidad y en cumplimiento de sus funciones como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 672 de 2018 a través de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT), autoriza los cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras y emergencias, en el marco de los planes de manejo de tránsito (PMT), los cuales son 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 desplazamiento 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 una obra, de tal manera que siempre se favorezca la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura y de quienes participan en la intervención de la obra.

Por lo anterior, la entidad en el ejercicio de las funciones conferidas en la Ley 769 de 2002 y el Decreto Distrital 672 de 2018, define mediante el [Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito \(PMT\) por obra y otros](#), los criterios y especificaciones técnicas mínimas para la elaboración y presentación de PMT por obra en Bogotá D.C.; lo anterior, con el objetivo de mitigar el impacto generado por afectación del espacio público en la ciudad (rural o urbano) y en zonas aledañas a éste, que modifique la movilidad y seguridad vial, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, personal de obra, asistentes a eventos y vecinos del lugar, en cumplimiento de la normatividad vigente.

La elaboración del PMT es responsabilidad del contratista y la entidad responsable de la obra que interfiera el espacio público, de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 numeral 7.12.3 del Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial - Resolución 20243040045005 de 2024. Así mismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 "Código Nacional de Tránsito Terrestre", toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en vía pública debe contar con la autorización de PMT.

En concordancia con lo anterior, los peticionarios o contratistas de obra de acuerdo con sus requerimientos contractuales plantean la propuesta del PMT conforme al proceso constructivo y cronograma de ejecución de la obra. Adicionalmente, la propuesta de PMT

4

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





debe cumplir con lo estipulado en el protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros de acuerdo con el tipo de intervención u obra a ejecutar.

Así las cosas, se adjunta la relación de los PMT presentados a la fecha por el Concesionario Metro Línea 1 S.A.S. para actividades asociadas a la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Así mismo, en el archivo adjunto (Excel) se evidencia el estado actual de dichos PMT.

Finalmente, se informa que la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y la interventoría del contrato, en el marco de sus funciones revisan el cronograma y hacen seguimiento a los planes de acción que faciliten el cumplimiento de los plazos establecidos para las obras. Además, desde la SDM hemos estado y seguimos dispuestos a llevar a cabo mesas de trabajo que contribuyan a la elaboración de sus productos, con el objetivo de optimizar los tiempos en el proceso del PMT y así propender por el cumplimiento de los plazos propuestos en los cronogramas de obra.

23. Sírvese informar amplia y detalladamente los beneficios de la culminación de la obra de ampliación de la Calle 63. Favor especificar el número de personas beneficiadas, la influencia en el tráfico de Bogotá, conectividad con otras obras y cualquier otra que considere relevante.

Desde la SDM se está realizando el acompañamiento del Proyecto de Asociación Público Privado de Iniciativa Privada “EL DORADO MÁXIMO DESARROLLO (IP EDMAX)”. En virtud de la viabilidad otorgada por la ANI el 22 de diciembre de 2022 según comunicado 20227020416201, se adelantó el proceso de contratación para el desarrollo de los estudios y diseños técnicos de Factibilidad de la intervención de la extensión de la Av. José Celestino Mutis (Calle 63) al Occidente, desde la Carrera 122 hasta la Vía Funza Cota (DEVISAB).

Se encuentra constituida como una vía arterial que permite la integración de gran cantidad de barrios de las Localidades de Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá, su prolongación permitirá optimizar la red local en busca de accesibilidad y conectividad de Bogotá con la sabana y el Municipio de Funza con el fin de propiciar y optimizar el desarrollo del entorno. Se contempla dos (2) calzadas de tres (3) carriles de circulación por sentido, un separador mínimo de 1,0 m de ancho y franjas funcionales entre las cuales se presenta la Franja de paisajismo y mobiliario (FPM), Franja de circulación peatonal (FCP) y Franja de ciclorruta a nivel de andén (FCA).

Por otro lado, el IDU se encuentra adelantando la ejecución del contrato IDU-1397-2017 cuyo alcance incluye la construcción de la Avenida Jose Celestino Mutis, desde la Transversal 112B Bis A hasta la Carrera 122. El proyecto contempla la construcción de 8,10

5

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



Km/carril de Malla Vial Arterial, 2 calzadas de 9,50 m, 1,82 Km de ciclorruta con ancho de 3,00 m, 16.250,88 M2, Franja de Circulación Peatonal en el costado sur de 3,50 m y en el costado norte de 3,40 m, 7 intersecciones semaforizadas nuevas y 6 paraderos nuevos.

Dentro de los beneficios que presenta el proyecto, se destaca la generación de cerca de 130 empleos entre obra e interventoría. Por otro lado, una vez el proyecto entre en operación se espera reducir los tiempos de viaje de la población de la localidad de Engativá, que hoy no tienen una vía en buenas condiciones para su movilidad, presentando congestión.

En los anexos de la proposición en mención se puede encontrar el Estudio de Tránsito (ET) y el Oficio de Aprobación de estos proyectos, con los indicadores y conclusiones del estudio.

Finalmente, se indica que estos proyectos se encuentran en diferentes etapas, razón por la cual la información expuesta es susceptible de modificación durante el desarrollo del mismo.

28. Sírvese informar amplia y detalladamente los beneficios de la culminación de la obra de la Avenida Boyacá con Calle 127. Favor especificar el número de personas beneficiadas, la influencia en el tráfico de Bogotá, conectividad con otras obras y cualquier otra que considere relevante.-

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) , tiene como objetivo principal *“orientar y liderar la formulación de políticas del sistema de movilidad. Estas políticas están diseñadas para satisfacer las necesidades de desplazamiento tanto de pasajeros como de carga en la zona urbana, abarcando tanto el transporte vehicular como el peatonal”*. Asimismo, mediante en el Artículo 18 del Decreto Distrital 672[1] de 2018, se establece como función de la Subdirección de Infraestructura (SI) de la SDM:

Revisar y aprobar los estudios de tránsito de acuerdo con la normatividad vigente y realizar el seguimiento pertinente”.

De acuerdo a lo anterior en el contexto del Contrato IDU 928 de 2017 *“Actualización, complementación o ajustes de los estudios y diseños, o estudios y diseños de la avenida el rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 y de la intersección avenida rincón por Avenida Boyacá, Acuerdo 645 de 2016, en Bogotá D.C.”* del cual se emitió concepto técnico favorable al Estudio de Tránsito (ET), mediante comunicado SDM-DSVCT-146393-18 del 16 de julio de 2018, se tienen los siguientes indicadores en términos de movilidad:



Para las evaluaciones realizadas en la línea base del proyecto en horario de la mañana comprendido entre las 6:45 y las 7:45 y horario de la tarde comprendido en horario de las 17:30 a las 18:30, para las intersecciones semaforizadas de la Av. Boyacá por Av. Calle 127A y Av. Boyacá por Calle 127, las cuales con la intersección a desnivel de la Av. Boyacá por Av. Rincón serían retiradas a excepción de la intersección de la Av. Boyacá por Calle 127A la cual se consideró en el proyecto como un semáforo peatonal para permitir la permeabilidad de la Av. Boyacá entre el oriente y el occidente, se obtuvo que las mismas operan con niveles de servicio (NS) D y C en el periodo de la mañana respectivamente, y en el periodo de la tarde con NS C y C como se muestra a continuación:

Imagen 1 Resultados por nodo Situación Base AM

INTERSECCIÓN	MOVIMIENTO	LONGITUD DE COLA PROMEDIO (METROS)	LONGITUD DE COLA MÁXIMA (METROS)	NIVEL DE SERVICIO	DEMORA PROMEDIO POR VEHÍCULO (SEG)
Avenida Boyacá x Calle 127A	9(3)_WS	373,75	510,21	LOS_E	78,82
	7_WN	373,75	510,21	LOS_E	77,75
	6_SW	10,11	44,24	LOS_E	67,44
	10(2)_SS	10,11	44,24	LOS_F	108,49
	1_NS	64,94	303,70	LOS_C	27,05
	9(1)_NW	149,43	297,16	LOS_F	545,00
	11_NS_PARALELA	149,43	297,16	LOS_F	596,38
	2_SN	0,21	29,78	LOS_A	5,38
	TOTAL INTERSECCIÓN	110,36	510,21	LOS_D	44,48
Avenida Boyacá x Calle 127	1_NS	8,14	74,20	LOS_A	6,55
	2_SN	60,11	253,40	LOS_C	25,01
	8_ES	36,84	125,31	LOS_E	68,77
	9(2)_SE	5,66	167,73	LOS_B	13,47
	5_NE	43,40	105,53	LOS_F	96,62
	TOTAL INTERSECCIÓN	30,83	253,40	LOS_C	27,89
Avenida Boyacá x Carrera 70G	3_WE	21,94	108,32	LOS_C	28,67
	4_EW	12,12	60,17	LOS_C	23,33
	9(4)_EN	10,52	57,88	LOS_B	14,93
	10(3)_WW	3,33	25,94	LOS_C	24,16
	7_WN	3,33	25,94	LOS_C	22,87
	TOTAL INTERSECCIÓN	11,98	108,32	LOS_C	26,60
Carrera 91 x Calle 127B	9(4)_EN	0,16	8,78	LOS_A	2,93
	9(2)_SE	0,35	45,02	LOS_A	0,75

Fuente: ET- V1 – Contrato IDU-928-2017



Imagen 2 Resultados por nodo Situación Base PM

INTERSECCIÓN	MOVIMIENTO	LONGITUD DE COLA PROMEDIO (METROS)	LONGITUD DE COLA MÁXIMA (METROS)	NIVEL DE SERVICIO	DEMORA PROMEDIO POR VEHÍCULO (SEG)
Avenida Boyacá x Calle 127A	9(3)_WS	31,38	121,24	LOS_E	74,22
	7_WN	31,38	121,24	LOS_F	81,38
	6_SW	61,47	315,67	LOS_F	99,90
	10(2)_SS	61,47	315,67	LOS_F	115,24
	1_NS	56,06	306,93	LOS_C	24,50
	9(1)_NW	54,84	305,13	LOS_C	25,26
	11_NS_PARALELA	8,23	28,17	LOS_F	93,32
	2_SN	0,00	5,92	LOS_A	2,88
	TOTAL INTERSECCIÓN	35,33	315,67	LOS_C	25,38
Avenida Boyacá x Calle 127	1_NS	7,52	97,67	LOS_A	6,67
	2_SN	58,62	333,21	LOS_B	17,89
	8_ES	50,42	154,87	LOS_E	76,60
	9(2)_SE	0,36	14,21	LOS_B	10,70
	5_NE	14,11	62,52	LOS_F	83,20
	TOTAL INTERSECCIÓN	26,20	333,21	LOS_C	22,11

Fuente: ET- V1 – Contrato IDU-928-2017

Lo anterior puede ser consultado en los anexos de la proposición en mención donde se encuentra el documento técnico del ET y el oficio de aprobación:

Por otra parte de acuerdo a lo anterior en el contexto del contrato IDU-1550-2018 correspondiente a la “CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA EL RINCÓN DESDE LA AVENIDA BOYACÁ HASTA LA CARRERA 91 Y DE LA INTERSECCIÓN AVENIDA EL RINCÓN POR AVENIDA BOYACÁ Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C”, y de acuerdo a los datos verificados por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se estima el beneficio de 1.200.000 personas aproximadamente, por otra parte con la culminación de la obra se garantiza una conexión más rápida y directa en sentido oriente - occidente y viceversa ya que el paso a desnivel genera un paso más fluido al retirarse el semáforo que controlaba el paso vehicular en la Av. Boyacá por Av. Calle 127 y Calle 127A, lo anterior se

8

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



traduce en una reducción de la congestión vehicular, de igual manera con el proyecto se fomenta la movilidad activa y saludable, promoviendo la seguridad vial para peatones y ciclistas por el nuevo espacio público generado para estos.

Se resalta que la intervención física en infraestructura, así como la estructuración, administración y gestión de los proyectos es competencia directa del (IDU).

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 15-04-2025 02:38 PM

Aprobó: Valentina Acuña García-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Angélica María Rodríguez Varón-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: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 14-04-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 14-04-2025
Cristian Miguel Quintero Perez -Asesor del Despacho 14-04-2025
Fanny Bertossi - - Subsecretaría de Política de Movilidad 14-04-2025
Elaboró Martha Helena Silva Morales - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 10-04-2025
Diego Orlando Bayona - Subdirección de Infraestructura
Milena Díaz - - Subdirección de Infraestructura 14-04-2025
David Antonio Huertas Subdirección de Infraestructura 14-04-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos https://drive.google.com/drive/folders/1cyLK18uMYnTIKEi0JKIG91G6tjCBRuIB?usp=drive_link

