



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000383751

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 30-01-2025 03:34:33

2025ER2023 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA DIAZ ACOSTA

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

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 70-2025

OBS: 202510000383751

Bogotá D.C., enero 30 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 70-2025

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:

7. ¿Cómo avanza la obra del Regiotram de Occidente?

El proyecto Regiotram de Occidente fue declarado de importancia estratégica mediante documento CONPES 3902 del 27 de octubre de 2017 y cuenta con Convenio de Cofinanciación suscrito en noviembre de 2017, entre la Nación, la Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR), razón por la cual, la entidad competente para suministrar la información del proyecto Regiotram de Occidente es la EFR como Ente Gestor del proyecto.

A nivel general, es preciso resaltar que la Empresa Férrea Regional S.A.S (EFR) y la Concesionaria Férrea de Occidente S.A.S (CFRO) suscribieron el Contrato de Concesión No.001 de 2020, cuyo objeto es *“El otorgamiento de una concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación Estudios y Diseños, Gestión social y Ambiental, ejecución de las obras de Construcción, las obras del Taller ANI, las Obras de Reparación y Adecuación de Desvíos, las Obras para Intersecciones Especiales, las Obras para Redes, la Operación, el Mantenimiento, la Reversión Parcial, y la Reversión de la Infraestructura correspondiente al Regiotram, así como la financiación, Estudios y Diseños, suministro, pruebas, puesta en marcha, Operación, reposición, Mantenimiento y Reversión del Material Rodante, de los sistema Ferroviarios y del SIRAU y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá y Cundinamarca a través del Regiotram, incluyendo su Recaudo”*.

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.



En desarrollo del proyecto, el 24 de abril de 2024 el Gobierno Nacional expidió el Decreto 510 de 2024, mediante el cual modificó la normatividad en materia de trámites ambientales para proyectos de adecuación de la infraestructura de corredores férreos existentes y que operen con trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero.

Es así como mediante el otrosí No. 8 del 2 de octubre de 2024 se establecieron, entre las partes (EFR y Concesionaria Férrea de Occidente) regular la Gestión Ambiental y Social del Contrato al Decreto 510 de 2024; redistribuir el alcance de las Unidades de Ejecución del Patio Taller el Corzo; y reconocer el avance y la necesidad de ajuste de los Estudios y Diseños Principales.

En cuanto al avance de las obras, al cierre de diciembre de 2024, se ha informado por parte de la EFR los siguientes aspectos a resaltar:

- Avance general del proyecto: 27%
- Obra Patio Taller ANI: 100%
- Obra Patio Taller El Corzo: 24%
- Adquisición de predios: 99%
- Avance de estudios: 85%
- Fecha final de las obras: Primer semestre de 2027
- Inicio de Operación: Segundo semestre de 2027

Por otra parte, en lo que compete al Distrito Capital, entre la EFR y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se continúa con la implementación del Convenio interadministrativo IDU-1736-2021 para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, considerando la construcción de estaciones elevadas en los cruces del corredor férreo con las avenidas NQS, 68 y Boyacá y el desplazamiento de la estación a nivel de la Av. Ciudad de Cali. Los estudios y diseños de factibilidad de las estaciones elevadas mencionadas están siendo desarrollados por la Concesionaria Férrea Regiotram de Occidente, en el marco del Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión. Estos diseños están siendo objeto de revisión por el Consorcio Interventor Regiotram Occidente, conforme a lo estipulado en el Otrosí No. 3 del Contrato de Interventoría, bajo los contratos celebrados con la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR). El estado de avance acumulado de los estudios y diseños para las estaciones elevadas es del 79,81% (reporte a noviembre de 2024).



Por último, se reitera que la entidad competente para ampliar el estado de avance y suministrar la información del proyecto Regiotram de Occidente es la Empresa Férrea Regional (EFR) como Ente Gestor del proyecto.

9. ¿Cuáles son los planes para mejorar la conectividad vial y articular el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con los sistemas de transporte intermunicipal y regional?

En primer lugar es importante mencionar que el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022 establece que la Agencia Regional de Movilidad (ARM), como entidad adscrita a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, “(...) *estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional (...)*”. Por lo tanto, le corresponderá a la ARM, en el marco de sus competencias legales y estatutarias, la definición y estructuración del sistema de transporte regional.

En lo que tiene que ver con el SITP, de conformidad con lo previsto en el artículo 19.4 del Decreto 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”, dicho Sistema se podrá integrar física, tarifaria y operacionalmente con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera (es decir con el eventual sistema de transporte regional), bajo las condiciones que se acuerden con la ARM como autoridad competente del mismo, bajo un marco de sostenibilidad financiera que conserve el equilibrio económico de los componentes integrados y beneficie al usuario del servicio de transporte.

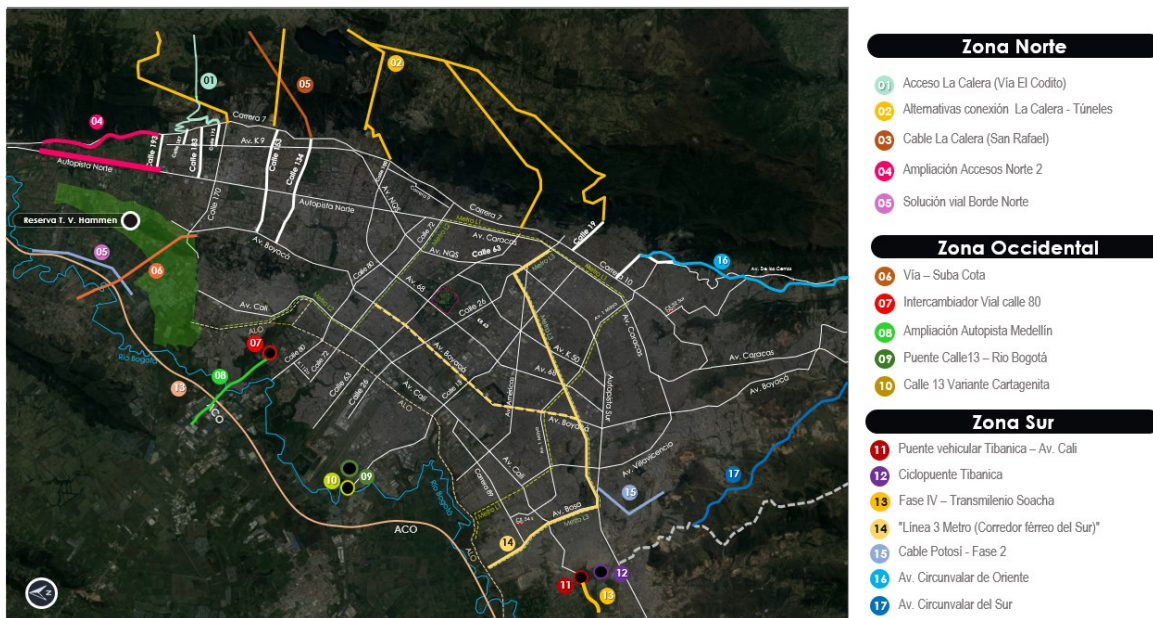
Ahora bien, a pesar de no contar aún con un sistema de transporte regional definido y estructurado, es posible decir que en el marco del Consejo Regional y la Junta Directiva de la ARM, se ha venido discutiendo y avanzando frente a diferentes obras de carácter regional que mejorarán la conectividad de la región. Por ejemplo, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) actualmente está desarrollando la etapa de estudios, diseños y construcción del proyecto del Intercambiador Vial de la Av. Calle 80 con Avenida Las Quintas, obra que mejorará el ingreso a Bogotá por el occidente y que es financiado en un 100% con presupuesto de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC); así mismo, en diciembre de 2024 se contrataron los estudios de factibilidad de la Línea 3 del Metro de Bogotá que tiene conectividad regional con el Municipio de Soacha.

Adicional a lo anterior se está trabajando articuladamente con la RMBC, la Gobernación de Cundinamarca, el Municipio de Soacha y el Distrito en la estructuración de otros proyectos como la construcción del Puente Vehicular Tibanica el cual permitirá la conexión vial entre



Bogotá y Soacha, y también permitirá el paso de la extensión de la Troncal de la Av. Ciudad de Cali hacia Soacha (Fase IV de Transmilenio a Soacha), proyecto que también se ha venido discutiendo. En la imagen 1 se puede observar la distribución de todos los proyectos de conectividad regional que se han venido trabajando desde el IDU en el ámbito regional.

Imagen 1. Proyectos de infraestructura regional



Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

10. ¿Cómo se están abordando los cuellos de botella que afectan la movilidad en los corredores estratégicos entre Bogotá y Cundinamarca?

A continuación se detallan las estrategias y actividades implementadas en corredores de entrada y salida de Bogotá:

Corredor Avenida Calle 80

Con el propósito de mitigar la congestión en la Avenida Calle 80, generada por el "cuello de botella" que se produce al reducirse de cinco (5) a dos (2) carriles en la Autopista Bogotá-Medellín, se ha implementado un esquema operativo especial. Este plan prioriza la circulación de rutas escolares, las rutas de transporte especial y las rutas del SITP por la

4

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



calzada central de la Calle 80, en el tramo comprendido entre el Portal de TransMilenio de la Avenida Calle 80 y la Carrera 119, en sentido oriente-occidente.

Citado lo anterior, la medida se implementa de lunes a viernes, entre las 5:00 a.m. y las 9:00 a.m, con un recurso humano de aproximadamente 22 unidades del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV) realizan labores de gestión y pedagogía del tránsito en las intersecciones del portal de la calle 80, así como en las carreras 102, 104, 107, 114, 119 y 120. El objetivo principal de estas acciones es optimizar el flujo vehicular, prevenir la congestión y evitar el bloqueo de estas intersecciones estratégicas, propendiendo por una movilidad más eficiente y segura, no solo para los usuarios de la calzada priorizada sino también para todos los usuarios del corredor y los usuarios de transporte público.

Finalmente, la Secretaria Distrital de Movilidad a través del Centro de Gestión de Tránsito (CGT), realiza un monitoreo continuo del flujo vehicular en ambos sentidos, utilizando sistemas de cámaras y recorridos en vía. Adicionalmente, mantenemos comunicación constante con esta concesión, que administra la Autopista Bogotá–Medellín, para coordinar acciones que optimicen la movilidad en el corredor.

Corredor Autopista Sur

Considerando que la movilidad en el corredor de la Autopista Sur presenta condiciones particulares, al ser una de las principales vías de ingreso y salida de la ciudad hacia el municipio de Soacha (Cundinamarca), es fundamental entender las dinámicas complejas que se generan en ambos sentidos de operación del corredor (Occidente-Oriente y Oriente-Occidente). Estas dinámicas son resultado de la interacción de múltiples actores, como las rutas de transporte público (TransMilenio y SITP), vehículos intermunicipales, transporte de carga y vehículos particulares. Por esta razón, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) desarrolla una serie de acciones destinadas a mejorar las velocidades de operación y a optimizar los tiempos de viaje en el corredor.

De acuerdo con lo anterior, sobre el corredor se realizan actividades de control, regulación y agilización de los flujos vehiculares en los principales puntos de congestión de la Autopista Sur, a la altura de la Calle 63 Sur, Calle 59 Sur (Av. Bosa), Terminal de Sur, Madelena (Kr 67), Makro (Kr 63), Frigorífico Guadalupe y Sevillana (Av. Boyacá), con apoyo tanto de Unidades de Policía de Tránsito, como unidades GOGEP (Grupo Operativo de Gestión en Vía), esto buscando mejorar las condiciones de movilidad y atención oportuna a los eventos que se puedan presentar. El personal operativo se programa de acuerdo con las condiciones previstas de operación, cuando se presentan condiciones típicas se apoyan las intersecciones principales y cuando se presentan festividades como operaciones éxodo o retorno, se apoyan todos los puntos antes mencionados, para atender los mayores

5

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



volúmenes vehiculares, que en muchos de los casos superan la capacidad operativa que puede brindar la infraestructura existente.

Es importante mencionar que las eventualidades que se presentan a diario, tales como choques simples o vehículos varados, sumado a las obras de infraestructura que se desarrollan en la actualidad, generan una mayor congestión y disminución de las velocidades, inclusive cuando los eventos se presentan fuera de los límites del Distrito, en el Municipio de Soacha.

Así mismo, el Centro de Gestión de Tránsito (CGT) de la Secretaría Distrital de Movilidad, realiza permanente monitoreo a las condiciones de movilidad del corredor, por medio de cámaras y sensores dispuestos en puntos estratégicos que permiten identificar inconvenientes en vía, que alteran la movilidad y de esta manera priorizar su atención. Como producto del constante monitoreo sobre el corredor, específicamente a las intersecciones de la Autopista Sur con Calle 63 sur y Av. Bosa (Calle 59 sur), cuando se presentan bajas velocidades de operación y altas colas de congestión sobre el corredor principal, por parte del CGT se gestiona con la central de semaforización, con el fin de implementar un plan semafórico especial, que aumenta los tiempos de ciclo semafórico de las intersecciones de forma coordinada sobre la Autopista Sur.

Adicionalmente, la Policía de Tránsito en aras de contribuir con la movilidad del corredor Autosur en el sector de Bosa, implementa diferentes maniobras de regulación, cuando a su juicio consideran que el volumen vehicular es superior al que se puede controlar y regular de manera eficiente con los ciclos semafóricos, las cuales se describen a continuación:

- Intervención 2x1 en las intersecciones semaforizadas de la autopista sur con Calle 63 sur y Calle 59 sur: corresponde a la acción que realiza la Policía de Tránsito con apoyo del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV), que consiste en dar dos ciclos semafóricos a favor de la Autopista Sur, contra una de las Calles 63 sur y 59 sur. Siendo importante mencionar que el apoyo del grupo operativo, también se direcciona en la protección de peatones y ciclistas, en el control del tráfico y el respeto por las normas de tránsito.
- Intermittencia semafórica: Esta medida corresponde a la programación voluntaria en estado de intermitencia de las señales de tránsito luminosas de los semáforos, y se da solamente cuando la Policía de Tránsito lo solicita, toda vez que cuente con el personal suficiente para regular y controlar las intersecciones con intermitencias.
- Cierre temporal e intermitente de la Calle 57 G sur (desde la Kr 72D hasta la Autopista Sur), evitando los entrecruzamientos de los vehículos que salen hacia el corredor principal.



- Canalización con material tipo cono de los dos flujos (Norte- Sur, Sur-Norte) de la Carrera 72, garantizando con esto un ingreso controlado a la Autopista Sur.
- Segregación de flujos para peatones y ciclistas sobre la Autopista Sur a la altura de la Kr 72, priorizando y garantizando su paso seguro.
- Uso controlado del carril exclusivo de Transmilenio: Medida implementada sólo en condiciones de máxima demanda en planes éxodo retorno, teniendo en cuenta que el uso de la calzada exclusiva de Transmilenio como un cuarto carril para la circulación de vehículos livianos, corresponde a una acción que eleva el riesgo de siniestralidad sobre el corredor, entre otras razones por el mal comportamiento de los conductores de vehículos livianos, lo que pone en riesgo y retrasa la operación en la flota de Transmilenio. Lo anterior, sumado a que el Sistema Transmilenio moviliza y beneficia a un mayor número de habitantes, razón por lo cual está priorizado como modo de transporte. De esta manera, esta medida solo se implementa en condiciones extremas y de manera intermitente, bajo el estricto control de unidades de la policía de tránsito, quienes son los responsables del control y regulación en vía.
- Restricción del giro izquierdo hacia la Av. Bosa: es realizada por unidades SETRA (Policía de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá), con ayuda de material de segregación que impide la maniobra (giro izquierdo occidente norte) desde la Autopista Sur hacia la Av. Bosa, siendo importante mencionar que la restricción del movimiento se implementa de acuerdo con las condiciones prevalecientes del tráfico sobre el corredor, en especial cuando se requiere favorecer el sentido Bogotá Soacha.

Las anteriores acciones son implementadas posterior a una evaluación previa de las condiciones temporales y prevalecientes del tránsito, que es realizada desde el Centro de Gestión de Tránsito (CGT), y cumpliendo con diferentes protocolos diseñados para garantizar la seguridad de todos los actores viales.

Además de lo mencionado anteriormente, el personal técnico de la Gerencia de la Autopista Sur realiza recorridos periódicos en campo con el objetivo de evaluar las condiciones de movilidad en la zona. Durante estas inspecciones, se verifica que la disposición del personal y los materiales en el área favorezcan la fluidez del corredor vial y garanticen condiciones óptimas de seguridad para los usuarios. Asimismo, se analizan los puntos críticos de congestión con el propósito de implementar medidas piloto que promuevan una mejora continua. Estas acciones buscan reducir los tiempos de viaje, incrementar las velocidades promedio y asegurar altos estándares de seguridad vial.

A continuación, se presenta un registro fotográfico de las actividades realizadas en campo

7

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



Imagens 1 Registro Fotográfico

		
Calle 63 Sur	Calle 59 Sur (Av. Bosa)	Controles Operativos

Fuente: Subdirección de Gestión en Vía -SDM

Por último, en la actualidad se lleva a cabo la construcción de infraestructura vial destinada a mejorar la capacidad y los niveles de servicio del corredor mencionado. Una vez concluidas las obras, se garantizará la fluidez de todos los movimientos y se optimizarán significativamente los tiempos de viaje, lo que tendrá un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y, en general, de todos los usuarios del corredor. Entre las principales obras en ejecución se destacan:

- La intersección a desnivel en la Autopista Sur con Avenida Bosa, que elevará la Av. Bosa y permitirá la conexión vehicular, peatonal y de ciclistas. Esta obra contempla la construcción de siete puentes garantizando los movimientos en todos los sentidos.
- La demolición del puente curvo en el barrio Venecia, que dará paso a la construcción de dos puentes, uno para buses y otro para vehículos particulares.

Corredor Vía a la Calera

Con el propósito de mitigar la congestión en el corredor de la Calera, generada por el "cuello de botella" por el descenso de la Calera, se realiza una gestión de tráfico con unidades y material logístico procurando agilizar los desplazamientos en el corredor por medio de la comunicación y coordinación constante entre ellas; ello para atender la problemática del entrecruzamientos por cambio de carril de los vehículos que vienen de la Carrera 7 por Calle 92 y los que vienen de la Calera, ya que se presentan largas colas en el tramo a la altura de la Av. Circunvalar entre la Calle 88 a Calle 84 (NS), adicionado al estacionamiento en vía irregular sobre el carril directo de quienes vienen de la Carrera 7 por Calle 92 sentido

NS, así como presencia de ciclistas que realizan cruces a riesgo sobre el tramo mencionado al momento de ascender del corredor vía La Calera.

A continuación se presenta el esquema de implementación:

Esquema 1. Implementación de la intervención en vía; identifica la ubicación de las Unidades Guía y de material logístico con letras con los sentidos viales.



Descripción de las actividades en ejecución:

- Carrera 1 por Calle 86, entre las 5:30 am a 14:30 pm
Instalación de material en la canalización a la aguja entre el carril proveniente de la Carrera 7 por Calle 92 y el descenso calera, agilizando y gestionando los flujos vehiculares con la restricción del paso de ciclistas indicando que en el semáforo de la Carrera 1 por Calle 84 comienza el carril seguro de ascenso a Patios.

- Carrera 1 por Calle 84, entre las 6:00 am a 14:30 pm

9

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



Agilizar los flujos NS y SN, en caso de requerirse gestionar el flujo dando prioridad al descenso, apoyando el paso peatonal seguro cuando los vehículos están detenidos en los sentidos NS y SN (Fase rojo en la av circunvalar) evitando que los peatones queden sobre el separador.

- Carrera 7 por Calle 84, entre las 6:00 am a 14:30 pm

Agilizar los flujos NS y SN, agilizar el carril de ascenso a la Carrera 1 dado que se retiene teniendo verde el de Carrera 1 por Calle 84, en caso de requerirse gestionar el flujo para el descenso siempre y cuando se controle los flujos de la Av. Carrera 7 y así tratar de minimizar el impacto sobre el corredor.

- Carrera 1 por Calle 83, entre las 6:00 am a 14:30 pm

Gestión del tráfico sobre la Av. Circunvalar según la dinámica de la intersección, con la optimización semafórica.

Corredor Vía al Llano

En el caso que las condiciones de congestión lo ameriten, se realiza agilización vehicular en la intersección denominada como la "Y" de Yomasa esto con el fin de mejorar la movilidad de los corredores Avenida Boyacá y Avenida Caracas; por otro lado, si eventualmente se tiene cierre de la vía al llano, con apoyo de los Agentes Civiles de Tránsito se implementa un material tipo cono en el carril externo de la calzada (sentido Bogotá - Villavicencio), para garantizar el ingreso y salida de buses del Sistema Integrado de Transporte público, lo anterior se realiza hasta que se determine la finalización del cierre.

Corredor Avenida Calle 13

Referente a Calle 13 y particularmente en el ingreso a Bogotá, a fin de atender de manera oportuna cualquier incidente vial que pueda obstaculizar el flujo vehicular, se cuenta con la presencia del equipo de policía de tránsito atento a cualquier requerimiento, además de personal del grupo guía de movilidad, quienes son garantes de la movilidad y que interactúan con el Centro de Gestión de Tránsito (CGT) de Bogotá, para comunicar una rápida evaluación y atención de siniestros en la vía.

En particular, se tiene una vigilancia de unidades del grupo guía y el apoyo de una unidad de policía de tránsito permanente en intersecciones como la calle 13 a la altura de las carreras 119, 123 y 128 (Invias), por cuanto se evidencia en estos puntos una alta congestión provocada por los vehículos que ingresando a la ciudad por el occidente desean realizar giro izquierdo para ingresar a la localidad de Fontibón.

Imagen 2. Implementación de apoyo en intersecciones críticas de ingreso a Bogotá.



Fuente: SGV

Conforme a lo anteriormente expuesto, en atención a cualquier novedad que se presente en la vía así como a fin de apoyar el ingreso y salida de vehículos al occidente por la calle 13 se dispone de 7 unidades de grupo guía por turno, dos de las cuales están motorizadas, atentas a brindar apoyo ante cualquier contingencia que se presente en el corredor, así como monitoreo constante de la vía desde el CGT y presencia de la policía de tránsito en busca de regular, canalizar y atender el tráfico ante cualquier novedad que se presente en la vía.

Es de anotar que sobre el corredor Calle 13, desde el límite occidental hasta la Cra 50 se tienen puntos autorizados de ascenso y descenso para vehículos de transporte intermunicipal, los cuales son monitoreados por parte de las diferentes áreas de la secretaría procurando el correcto y eficiente funcionamiento de los mismos.

Corredor Carrera Séptima

Actualmente se encuentran implementados en terreno Puntos Fijos en los cuales se realiza la agilización del tránsito. Estos puntos surgieron a partir de pruebas piloto realizadas en el año 2024 en distintos tramos del corredor, los cuales son:

- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 183 y Calle 188 (horario mañana).
- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 116 y Calle 153 (horario mañana).



- Av. Carrera 7 entre Av. Calle 72 y Calle 106 (horario mañana y tarde).

Los puntos fijos determinados contemplan las siguientes actividades:

- Realizar gestión de flujos vehiculares, priorizando el sentido Norte - Sur. Evitar bloqueos en la caja semafórica.
- Realizar pasos vehiculares 2X1 en las intersecciones semaforizadas y/o cortes anticipados favoreciendo el sentido Norte-Sur en la mañana y Sur-Norte en la tarde, garantizando no bloquear la intersección.
- Gestión, agilización en las intersecciones semaforizadas con la presencia de unidades de Grupo Guía y CACTT

Esta gestión se está realizando en las intersecciones que presentan una mayor interacción y afectación por demoras en el corredor en ambos sentidos con el fin de garantizar la continuidad de la circulación, evitar que en los cambios semafóricos queden vehículos en la zona antibloqueo, así como evitar el estacionamiento permanente en vía, y en los casos para los cuales se requiera, autorizar operación semafórica en 2x1. Las intersecciones de la Av. Carrera 7 en intervención son: la Calle 76, Calle 77, Calle 92, Calle 94, Av. Calle 140, la Av. Calle 134, la Av. Calle 127, la Av. Calle 116, la Av. Calle 183 y Calle 188.

Como resultado de la medida, en el Corredor de la Av. Carrera 7 entre la Calle 188 y la Av. Calle 72 (sentido Norte - Sur), la duración del trayecto antes de la implementación del piloto era de aproximadamente de una hora y 10 minutos en la hora pico de la mañana. Con la implementación de la prueba piloto se ha reducido en aproximadamente 17 minutos los tiempos de viaje. Como muestra de lo anterior, se han evidenciado mejoras puntuales en cada tramo intervenido de la siguiente manera:

Av. Carrera 7 entre Av. Calle 183 y Calle 188 (horario mañana).

Mejora en la Velocidad: 28%

Mejora en el tiempo de Viaje: 43,7%

Tiempo de viaje inicial: 8.5 minutos

Tiempo de viaje con Prueba Piloto: 5.9 minutos

Reducción en 2.5 minutos el tiempo de viaje

Av. Carrera 7 entre Av. Calle 116 y Calle 153 (horario mañana).

Mejora en la Velocidad: 30%

Mejora en el tiempo de Viaje: 45%





Tiempo de viaje inicial: 35.9 minutos
Tiempo de viaje con Prueba Piloto: 24.9 minutos
Reducción en 11 minutos el tiempo de viaje

Av. Carrera 7 entre Av. Calle 72 y Calle 106 (horario mañana).

Mejora en la Velocidad: 8%
Mejora en el tiempo de Viaje: 26%

Tiempo de viaje inicial: 23.2 minutos
Tiempo de viaje con Prueba Piloto: 18.2 minutos
Reducción en 5 minutos el tiempo de viaje

Av. Carrera 7 entre Av. Calle 72 y Calle 106 (horario tarde).

Mejora en la Velocidad: 36%
Mejora en el tiempo de Viaje: 20%

Tiempo de viaje inicial: 22.2 minutos
Tiempo de viaje con Prueba Piloto: 18 minutos
Reducción en 4.2 minutos el tiempo de viaje

Cabe resaltar que la presencia de unidades de tránsito (Grupo Guía y CACTT) a lo largo del corredor mitiga el mal comportamiento por parte de los conductores, como el mal parqueo, cruce indebido de semáforos y las maniobras de alto riesgo.

Corredor Autopista Norte

La principal medida que se implementa diariamente es el dispositivo de Carril Escolar preferencial que se estableció mediante la Resolución 012 de 13 de enero de 2017 "*Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial para vehículos de transporte escolar en la Autopista Norte*", medida que consiste en establecer un carril preferencial en la Autopista Norte desde la calle 167 hasta la calle 235 sentido sur-norte para cerca de 2.800 rutas que diariamente llevan a unos 100.000 estudiantes y docentes a 68 instituciones educativas, rige de lunes a viernes entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m., y en las tardes entre las 2:30 p.m. y las 4:30 p.m. y es apoyado también por unidades del Grupo de Agentes de Control al Tránsito y Transporte CATT y de la Seccional Policía de Tránsito SETRA

Imagen No 3. Implementación dispositivo Carril Escolar Calle 183 y Calle 193



Fuente: SGV

Así mismo, vale la pena señalar que se monitorea de manera continua el corredor y se verifica la funcionalidad del dispositivo con el propósito de brindar el mejor servicio a la ciudadanía.

Imagen No 4 Implementación dispositivo Carril Escolar Calle 167 y Calle 174



Fuente SGV

Por otra parte, la calzada oriental de la Autopista Norte cuenta con una geometría que reduce el número de carriles de cinco (5) en la calle 187 a tres (3) en calle 192, por lo que es necesario realizar una reducción gradual mediante conos y con ello mitigar el efecto “embudo” que se genera a la altura del puente peatonal de la Estación Transmilenio, paralelamente y dado que es necesario el establecimiento de controles que garanticen el

14

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

cumplimiento de la medida, el dispositivo de carril escolar dispone de agentes en el carril número 4 (calle 189) donde no se impacta la circulación en la hora pico de las mañanas particularmente.

Imagen 5 .Reducción de carriles de 5 (calle 187) a 3 en (calle 192)



Fuente Elaboración propia a partir de Google Maps SGV

El seguimiento es dinámico; recientemente y desde el mes de abril de 2023, y en horario de 6am a 9am, se realizó una prueba piloto con el fin de realizar control a buses intermunicipales que cubren recorridos en la sabana. Con la medida, los usuarios se desplazan ahora hasta el paradero permitido reubicado en la calle 195 logrando también que los buses intermunicipales realicen el ascenso y descenso de pasajeros sin afectar la operación de los paraderos del SITP de las calles 193 y 194.

Imagen No 6 Implementación paradero buses intermunicipales Autonorte calle 195 de 6 am a 900 am



Fuente SGV

Imagen No 7 Implementación paradero buses intermunicipales Autonorte calle 193 y calle 194

ANTES

DESPUÉS



Fuente SGV

Finalmente, y dentro de la política de seguimiento, en abril y mayo de 2024 se realizó un nuevo piloto sobre el corredor cuya acción consistió en mejorar las condiciones de movilidad sobre la Autopista Norte en el tramo comprendido entre las calles calle 207- retorno san Viator - ingreso a Arrayanes sur- norte, mediante la regulación y control a la doble fila por parte diferentes usuarios en especial rutas escolares que interactúan en ese el tramo del corredor

Imagen No 8. Autopista Norte S-N calle 212 (retorno san viator) jornada mañana



Fuente Registro Fotográfico de la SGM

De igual manera, se observó entrecruzamiento y alta congestión entre el retorno San Viator y el ingreso a la Calle 209 (ingreso Arrayanes), ocasionando congestión en gran parte generada por la corta longitud de transición que tienen los vehículos para ingresar al sector arrayanes, como se muestra en el siguiente registro

Imagen No 15. Autopista Norte N-S calle 209 (Entrada Arrayanes) jornada mañana



Fuente: Registro fotográfico de la SGM

Al respecto se realizaron las siguientes acciones:

- En horario de 6 a 8 am, en sentido Sur-Norte desde la Calle 207 se canalizó con conos el carril interior de la Autopista Norte hasta el retorno San Viator (calle 212), lo que nos permitió generar una sola fila de vehículos, ordenándolos (especialmente rutas escolares) para gestionar el acceso al retorno.
- En sentido Norte -Sur se canalizó la salida del retorno San Viator y el ingreso al sector de Arrayanes (Calle 209) para gestionar el ingreso de las rutas escolares.

Imagen No 16 Implementación de material y disposición de unidades sobre la Calle 209 o Entrada Arrayanes



Fuente: Registro fotográfico de la SG

- El piloto se desarrolló a partir del lunes 22 de abril de 2024 hasta el jueves 09 de mayo de 2024 en las horas de máxima demanda (HMD) desde las 06:00 hasta las 9:00.

Con posterioridad a la medida, y teniendo en cuenta la imposibilidad de canalizar de manera permanente desde la Calle 207 hasta el retorno San Viator (calle 212), desde esta Secretaría, constantemente se trabaja con la comunidad educativa a fin sensibilizar a los conductores y mitigar el comportamiento de doble fila de las rutas escolares.

Por otra parte, tanto la canalización de la salida del retorno San Viator como la del ingreso al sector de Arrayanes (Calle 209) para gestionar el ingreso de las rutas escolares, en la actualidad hacen parte de medidas permanentes del dispositivo de carril escolar en las mañanas.

Imagen No 17 Implementación y disposición de unidades desde la calle 207 hasta el retorno San Viator



Fuente registro Fotográfico de la SGV

A continuación, se muestran los cambios de velocidades y tiempos de recorrido sobre el tramo en el periodo de la prueba piloto con respecto a la semana de línea base.

En cuanto a los resultados, a continuación en la Tabla 1, se muestra la mejora de velocidades que se tuvo en el período de la prueba piloto con respecto a la semana de línea base (11 al 15 de marzo), incluyendo el porcentaje de mejora.

Tabla No 1 Comparativo Velocidades Waze durante el Piloto

HORA	LINEA BASE (Semana del 11 al 15 de Marzo)	PILOTO SEMANA 1	PILOTO SEMANA 3	PILOTO PROMEDIO	VARIACIÓN	
5 a. m.	37,715	37,242	37,264	37,253	-1%	
6 a. m.	10,296	10,068	9,754	9,911	-4%	



7 a. m.	6,459	7,062	8,393	7,728	20%	23%
8 a. m.	14,655	19,608	24,955	22,282	52%	
9 a. m.	36,807	39,647	34,929	37,288	1%	

Fuente: Elaboración propia a partir Dashboard de la SDM

De acuerdo con el seguimiento realizado, se muestra el comportamiento de la velocidad antes de la implementación de la prueba piloto (Línea base) y durante la ejecución de la prueba piloto; el comparativo se realizó para los días Lunes a Viernes.

En la tabla 12 y en la ilustración 26, se evidencia que para el periodo de las 6:00 hasta las 9:00 horas, se presentó una mejora promedio del 23% en la velocidad, pasando de 10,47 km/h a 13, 3 km/h del tramo comprendido sobre la Autopista Norte entre la Calle 168 y la calle 209 (Retorno San Viator) sentido Sur- Norte.

Como resultado de los análisis de tiempos de viaje se evidencia una mejora positiva de un 25% entre las 6:30 y las 8:30 horas. Comparando la información de línea base el tiempo de recorrido en promedio era de 35,3 min pasando a un tiempo promedio durante las 3 semanas de ejecución de la prueba piloto de 26,6 min. Por otro lado, de acuerdo con los resultados obtenidos en el análisis de incidentes, se evidenció que la prueba piloto tuvo una mejora del 23%, pasando de un total de 13 incidentes (línea base) a 2 incidentes durante la ejecución.

De otro lado, las paradas no autorizadas por parte de conductores de buses intermunicipales afectan la circulación continua en sentido norte-sur ya que en este tramo se presentan conductas inadecuadas por parte de este actor vial, haciendo uso de paraderos del sistema integrado de transporte público (SITP) en la calle 205 al igual que en el peatonal de la calle 194 siendo este último el que mayor incidencia tiene en la generación de desorden y colas adicionales afectando la movilidad, velocidades y tiempos de viaje en el corredor en especial en horas pico.

Por todo lo anteriormente expuesto, se continuará con las unidades de control en el corredor durante la implementación del carril escolar a la altura de la calle 187, a excepción de que la medida interfiera en algunos tramos con la intervención por obras en la Autopista Norte;





sin embargo es preciso resaltar, que la Secretaría Distrital de Movilidad continua propiciando espacios para la socialización de propuestas en pro de mejorar la movilidad de todos los usuarios y la construcción de medidas de mitigación de congestión en procura de los resultados para todos los usuarios del corredor.

Importante mencionar que, de acuerdo con las competencias de la Entidad, esta Secretaría coordina permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte, la realización de operativos de control en las vías del Distrito Capital, buscando mejorar las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte por parte de la totalidad de actores viales de la ciudad. Por lo que se continuarán desarrollando actividades de control en la zona de manera periódica, con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad en el corredor de la Autopista Norte.

Corredor Suba - Cota

A la altura de la Vía Suba Cota con carrera 111 y carrera 116, se cuenta con apoyo de lunes a domingo de 4 unidades del grupo GOGEV, 2 unidades por punto, su función es gestionar el tránsito en las intersecciones y evitar conflictos por entrecruzamientos o bloqueos de caja, así como facilitar el cruce seguro de peatones, en el horario de 5:30 am a 12:30 m y desde las 13:00 hasta las 19:00 horas.

Finalmente, con respecto a la velocidad y los niveles de congestión en los accesos de ingreso a la ciudad en puentes festivos, se observa un comportamiento positivo asociado a la implementación de la medida de organización de flujos por franjas horarias “Pico y Placa Regional” en los 9 corredores sobre los cuales aplica.

A partir de la información de velocidades de los corredores de entradas de la ciudad, a los cuales la Secretaría Distrital de Movilidad les realiza seguimiento, se realiza un análisis que permite comparar el comportamiento de los días de retorno en puentes festivos en los que se ha implementado la medida del Pico y Placa Regional (PYPR) frente a los domingos típicos (los que no se encuentran en un puente festivo) en la misma franja horaria para identificar el impacto de la medida. En la figura No 1 se puede visualizar el promedio de la velocidad de los corredores desde las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre):





Figura No 1 .Velocidades (km/h) por corredor y tipo día



Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

Se resalta que la Autopista Norte es el corredor de acceso a la ciudad con mayor incremento en la velocidad, pasando de 19,6 km/h a 40,9 km/h duplicando su magnitud, seguido del corredor de la Av. Suba (Vía a Cota), en donde la velocidad pasó de 13,0 km/h, la cual es la más baja los días domingos típicos, a 20,0 km/h. Se concluye que mejora la velocidad de ingreso y que tiene un mayor impacto en los corredores con velocidades más críticas y un menor impacto, aunque no deja de ser significativo, en los corredores en donde las velocidades son generalmente altas, tales como el corredor de la Vía al Llano o el de la Vía a Choachí, cuyas velocidades están muy cercanas a los 30 km/h con o sin la implementación de la medida.

Ahora bien, el comportamiento de las velocidades a lo largo de la jornada se puede ver en la siguiente tabla No 2:



Tabla No 2 Velocidad promedio y variación (%) con y sin PYPR por hora

Hora	Domingo típico (km/h)	Lunes festivo (km/h)	Variación
12	24,6	29,9	28,2%
13	24,3	30,2	34,5%
14	25,7	29,2	20,0%
15	25,2	25,0	10,8%
16	23,9	24,3	9,8%
17	22,6	25,1	19,3%
18	21,1	28,2	33,7%
19	22,5	33,2	43,9%

Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

De acuerdo con la tabla, al comparar velocidades de ingreso a la ciudad entre un domingo típico y un día con Pico y Placa Regional, se tienen menores variaciones entre las 15:00 y 16:00 horas, discurrida la mitad del horario de aplicación de la medida, pero siendo aún considerables, alrededor del 10%. Mientras que los valores máximos de variación se observan al finalizar la jornada, entre las 19:00 y las 20:00 horas, siendo estos valores cercanos al 45% de mejora en la velocidad al pasar de 22,5 km/h a 33,2 km/h.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 30-01-2025 03:26 PM

Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura

Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Subdirección de Gestión en Vía

Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000383751

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 27-01-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 27-01-2025

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 27-01-2025

Juan Felipe Vives- Asesor de Despacho 27-01-2025

Elaboró Sandra Patricia Giraldo Clavijo- SGV 27-01-2025

Miguel Antonio Pineda Sastoque- SGV 27-01-2025

Christian Rene Galeano Fajardo- SGV 27-01-2025

Diego Fernando Lombana Jerez- SVG

Oscar Giovanni Ladino- SGV 27-01-2025

Jose Luis Montes Torres- SGV 27-01-2025

Ariel Roberto Casas Aguilar- SGV 27-01-2025

Oscar Fernando Olivera Meneses- SG V 27-01-2025

Laura Camila Malaver Chauta- SGV 27-01-2025

Milena Díaz - Subdirección de Infraestructura 27-01-2025

Ximena Cantor Apolinar - DPM 27-01-2025

Andrés Cardona - DPM 27-01-2025

Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

25

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