



Bogotá D.C., abril 01 de 2025

Señor(a)
LIZ YADIRA MONROY DELGADO

Concejo De Bogota
Calle 36 28a 41

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

CONCEJO DE BOGOTÁ 02-04-2025 12:09:42

2025ER8564 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SDM/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/MO

ASUNTO: RTA PROP 421-2025

OBS: RECIBIDA POR CORREO EL 1-04-2025

REF: Respuesta Proposición 421-2025

Respetada Doctora Monroy

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

Cuestionario para la Secretaría Distrital de Movilidad

1. ¿Cómo ha afectado los retrasos en las obras de infraestructura la movilidad en Bogotá? Proporcione ejemplos específicos de zonas críticas y datos sobre tiempos de desplazamiento o congestión vehicular.

Esta administración recibió más de 76 obras contratadas, que durante su construcción generan disminuciones de capacidad y afectaciones en las velocidades y tiempos de viaje de los usuarios; algunas obras se recibieron con atrasos en su ejecución, es el caso de la Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Carrera 7 que debía ser entregada en 2025 y se estima se pueda entregar en 2027 por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Para la ejecución de cada obra se implementan planes de manejo de tránsito (PMT) aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), que junto a las medidas de gestión de tránsito permiten mitigar el impacto causado por las obras. Esto ha permitido mantener las velocidades promedio en la ciudad entre 26 y 29 km/h en los últimos 3 años (las acciones y estudios para mitigar el impacto se describen en los numerales 2 y 3 del presente oficio).

Es importante tener en cuenta que cada obra tiene sus particularidades y que el efecto en los tiempos de desplazamiento, velocidad o la congestión vial es multifactorial. A modo de ejemplo, y con el fin de revisar la evolución de la velocidad en proyectos específicos, se analizó el corredor de la Av. Carrera 68 entre la Av. Autosur y la Av. Suba, proyecto que fue adjudicado en el año 2020 e inició su ejecución en el año 2021. Según el seguimiento del

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

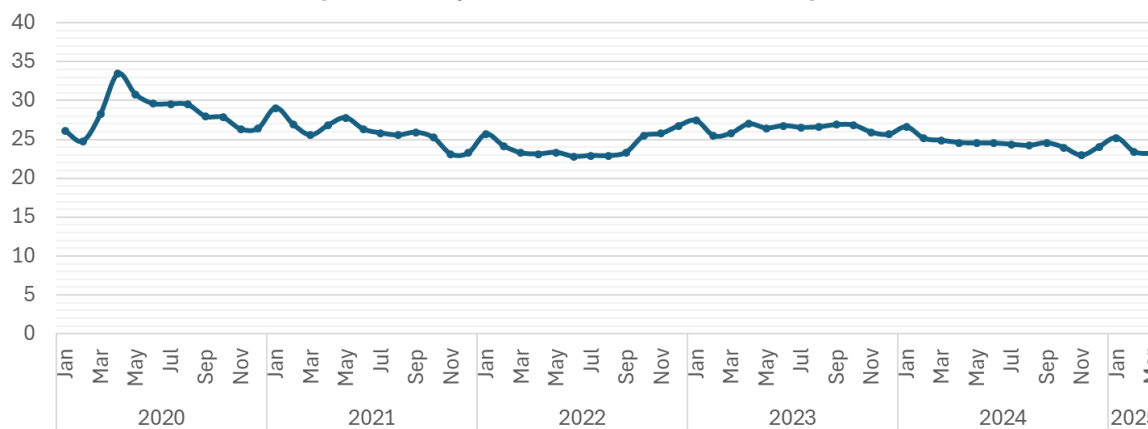
PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

corredor, la velocidad promedio entre las 6:00 a. m. y las 9:00 p. m. ha oscilado entre un máximo de 24,8 km/h en el segundo semestre de 2021 y un mínimo de 24,0 km/h en el segundo semestre de 2024, reflejando una reducción del 3%.

Gráfica 1. Velocidad promedio (km/h) del corredor de la Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Carrera 7 discriminada por mes



Fuente: Elaboración propia a partir de datos provenientes de las posiciones del componente zonal del SITP, para los días hábiles entre las 6:00 am y las 9:00 pm.

También se analizó el corredor de la Avenida Primera de Mayo, entre la Avenida NQS y la Avenida Boyacá, en días hábiles durante la hora pico de la tarde (5:00 p. m. - 7:00 p. m.). En este tramo, los tiempos de viaje aumentaron aproximadamente un 17% en el segundo semestre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023, debido al inicio de las obras de la PLMB en abril de 2024.

Este análisis evidencia que, durante la ejecución de la obra, los usuarios de las zonas aledañas experimentan afectaciones en sus tiempos de desplazamiento, con incrementos que varían según las características de cada intervención. Sin embargo, a largo plazo, estas mejoras redundarán en beneficios significativos para los habitantes del sector y para todos los ciudadanos que transitan por esta vía, optimizando la movilidad y la conectividad en la ciudad.

2. ¿Qué planes de contingencia se han implementado para minimizar las afectaciones a la movilidad mientras se completan las obras retrasadas?



La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) 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 estudios técnicos en materia de movilidad, que evalúan y plantean 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 conductores de vehículos de carga), causados por la ejecución de una obra, de tal manera que siempre se priorice la seguridad vial de los usuarios y de quienes participan en la obra.

Con los PMT se busca mantener condiciones óptimas de seguridad vial dentro del área de influencia de los proyectos en ejecución y se busca proteger la integridad de los usuarios de la infraestructura vial.

Dentro de los PMT, la SDM solicita a los contratistas y/o concesionarios implementar medidas de mitigación tales como: generación de desvíos y/o rutas alternas que incluyen la implementación o construcción de nuevas intersecciones semaforizadas provisionales, cambios en los planeamientos semaforicos, adecuación de vías de desvío, adecuaciones geométricas que involucren aumento de la capacidad (ampliación de calzadas, apertura de separadores, vías provisionales, etc.), cambios de sentido vial, demarcación, señalización vertical, reconfiguración de operación de algunos sectores, nueva infraestructura vial que permita generar continuidad en corredores viales, entre otras medidas. En general, medidas que deben ser soportadas con los análisis de tránsito correspondientes y que permiten optimizar los indicadores de movilidad en la ciudad.

De igual forma se solicita al contratista realizar seguimiento a los parámetros de velocidad y siniestralidad, dando cumplimiento a estos indicadores conforme con lo establecido contractualmente, para validar que la velocidad de recorrido no se disminuya en un porcentaje superior al 30% cumpliendo con los umbrales máximos de afectación permitidos en el marco de los PMT implementados.

Asimismo, la SDM realiza constantemente seguimiento al 100% de los PMT autorizados e implementados para las afectaciones con cierre total de calzada, cierre total de andén, actividades de cargue y descargue en malla vial arterial en horario diurno, cierres de ciclorrutas, cierres autorizados para el fin de semana y cierres que requieren cambios de sentido de circulación, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas, y con ello se genere el menor impacto negativo posible a la movilidad por la ejecución de obras.



Durante el año 2024 y lo corrido del 2025 (corte 26 de marzo) se han atendido 52.044 PMT, de los cuales hay 8.096 PMT vigentes, de los cuales 1.138 PMT son para obras asociadas a la construcción de la línea 1 del Metro de Bogotá, y 2.233 PMT para obras de mantenimiento y construcción de infraestructura ejecutada por el Instituto de Desarrollo Urbano.

Adicionalmente a las acciones propias de cada PMT, la SDM, comprometida con brindar una movilidad segura y eficiente para Bogotá, ejecuta la Estrategia de Gerencia en Vía mediante la cual se gestiona la movilidad de toda la red vial y se mitigan los impactos generados por el desarrollo de infraestructura, así como otras situaciones externas que afectan el tránsito.

La Estrategia de Gerencia en Vía se enfoca en los principales 21 corredores de la ciudad para gestionar las mejores condiciones de transitabilidad buscando viajes seguros y con los menores tiempos de desplazamiento posibles. Para Bogotá estos 21 corredores son la prioridad dado que por 14 de ellos circulan más del 90% de los viajes del transporte público de la ciudad en la Hora de Máxima Demanda, y los 7 restantes son corredores de soporte que han tomado principal relevancia debido a las múltiples obras que se vienen ejecutando en la malla vial arterial. Se relacionan a continuación las más recientes intervenciones en términos de Pruebas piloto, Jornadas de Gestión en Vía y acciones de control y aplicación de la norma.

Pruebas Piloto

Para el 2025 se contempla la ejecución de, al menos, 28 intervenciones piloto que buscan mejorar las condiciones de movilidad en los puntos críticos de la ciudad por congestión y/o seguridad vial. Durante el primer trimestre de 2025 se han ejecutado 6 de estas pruebas en los corredores de la Av. Guayacanes, Autopista Sur, Vía Suba-Cota, y Av. Boyacá, con resultados beneficiosos para la circulación de los usuarios viales.

Jornadas de Gestión en Vía

A través del Grupo Guía de Movilidad se han ejecutado 15.500 jornadas de Gestión en Vía desarrollando actividades de apoyo a la gestión del tránsito cómo:

- Recorrer y verificar permanentemente los principales corredores de Bogotá en procura de fluidez y seguridad vial.
- Gestionar incidentes para despejar rápidamente la vía.
- Agilizar el tráfico en puntos congestionados o “cuello de botella”.

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

4



- Generar pasos seguros para peatones y ciclistas en puntos de conflicto vial.
- Hacer cierres y canalizaciones con señalización temporal.
- Brindar información y guiar a la ciudadanía en vía.

Estas acciones han apoyado el tránsito de todos los usuarios y en particular del transporte público en sectores con obras como:

- Av. Caracas y Av. 1 de Mayo por construcción PLMB
- Av. Carrera 68 - Construcción Troncal Cra 68.
- Av. Ciudad de Cali - Construcción Troncal Cali
- Autopista Sur - Construcción Intercambiador Bosa, Troncal Cra 68.
- Av. Boyacá con Cl 127 - Construcción Av. Rincón
- Av. Villavicencio con Av. Primero de Mayo.

Control al tránsito y transporte

Ahora bien, en complemento la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte adicional a las actividades mencionadas anteriormente ha realizado diferentes controles de manera integral y periódica en los 21 corredores principales buscando con ello el cambio de los diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

De acuerdo con lo anterior, se presentan los resultados de los operativos de control a vehículos estacionados de manera irregular en los 21 corredores principales de la ciudad durante el año 2024 y lo que va corrido del año 2025:

Tabla 1 Imposición de infracción CO2 "Estacionar en sitios prohibidos" y de infracción C03 "Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, a menos que sea debido a un accidente de tránsito"

CORREDOR	2024		2025	
	C03	C02	C03	C02
Autopista Norte	164	670	22	85
Autopista Sur	107	315	16	102



Av. Américas	62	292	13	27
Av. Boyacá	109	473	19	81
Av. Calle 26	570	5509	88	1026
Av. Calle 80	30	203	5	43
Av. Caracas	119	733	6	84
Av. Carrera 68	29	81	5	18
Av. Carrera 7ma	109	769	19	363
Av. Centenario	42	432	10	21
Av. Ciudad de Cali	90	343	19	48
Av. Primero de Mayo	78	385	3	30
Av. Suba	19	371	3	26
NQS	100	380	15	62
Av. Calle 72 - Calle 68	20	217	3	70
Av. Carrera 10ma	44	202	8	29
Carrera 13	83	1262	13	345
Av. Circunvalar	20	52	5	15
Av. Carrera 24	17	215	9	78
Av. Guayacanes	28	167	22	95
Av. Esperanza	19	137	1	19

**Fuente: SDM 2024. Periodo: 01 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024 y
Periodo: 01 de enero de 2025 al 28 de febrero de 2025.**

En relación con la ubicación de las actividades de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

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

6



Por otra parte, se tomaron medidas adicionales como mantener la restricción a la circulación de pico y placa durante las festividades de fin de año 2024 y el Puente de Reyes del año 2025. Lo anterior teniendo en cuenta que en diciembre, Bogotá presenta necesidades y dinámicas de movilidad atípicas, asociadas con actividades sociales y comerciales. Previamente, la Administración había implementado desde el 2012 un levantamiento de la medida de restricción a la circulación conocida como “Pico y Placa” en la última semana de diciembre y la primera semana de enero. Sin embargo, debido al contexto de ejecución de obras en la ciudad y las afectaciones a la movilidad que estas generan, entre las cuales se destaca la ejecución de 34 contratos de obras de construcción y 12 contratos de obras de conservación cada uno con diferentes frentes de obras, los cuales se suman a los frentes de obras de la Línea 1 del Metro que generan cierres de alto impacto en vías principales de la ciudad como la Avenida Primero de Mayo y la Avenida Caracas, la administración mediante el Decreto Distrital 463 de 2024 decidió mantener la restricción a la circulación durante las festividades. Así, la medida de restricción vehicular para el periodo de fin de año consistió en mantener la restricción de circulación vehicular “Pico y Placa” de 6:00 AM a 9:00 PM durante los días hábiles, entre el 26 de diciembre de 2024 y el 3 de enero de 2025.

La justificación de haber mantenido la restricción vehicular durante el periodo mencionado recae principalmente en la considerable afectación de la capacidad de la malla vial de la ciudad en diciembre de 2024 por la ejecución de obras.

En este contexto, las medidas de gestión de la demanda de viajes buscan optimizar el uso de la infraestructura vial, que es un recurso limitado, desincentivando el uso ineficiente de los vehículos particulares y promoviendo el uso de modos más sostenibles y eficientes como el transporte público, la caminata o la bicicleta.

3. ¿Existen estudios recientes que midan el impacto de estas obras (positivos o negativos) en el flujo vehicular y el uso del transporte público? De ser así, compártalos.

La SDM, autoriza los cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras y emergencias; en este sentido, los PMT autorizados e implementados en el marco de las grandes obras que se ejecutan en Bogotá D.C., en virtud de lo estipulado en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 en cuanto a las “*Normas para realizar trabajos en vía pública*”, prevén la generación de desvíos y/o rutas alternas que contemplan la implementación y/o construcción de nuevas intersecciones semaforizadas provisionales por obra, cambios en los planeamientos semaforicos, adecuación de vías de desvío, adecuaciones geométricas que involucren aumento de la capacidad (ampliación de





calzadas, apertura de separadores, vías provisionales, etc.), cambios de sentido vial, demarcación, señalización vertical (clara y de fácil interpretación, que contribuya en la toma de decisiones de forma oportuna, ágil y segura), reconfiguración de operación de algunos sectores, nueva infraestructura vial que permita generar continuidad en algunos corredores viales, entre otras medidas físicas y operacionales; en general, medidas que deben ser soportadas con los análisis de tránsito correspondientes y que permiten optimizar los indicadores de movilidad en la ciudad.

Así mismo, con los PMT se busca mantener condiciones de seguridad vial dentro del área de influencia de los proyectos (públicos y privados) en ejecución y procura brindar seguridad vial e integridad a los usuarios de la infraestructura vial (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), y personal, equipos de trabajo y las actividades relacionadas con la ejecución de intervenciones y/u obras, y la realización de actividades (intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones).

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 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.

Por lo anterior, la SDM en el marco de los PMT para cada una de las obras que se vienen desarrollando y/o que se esperan ejecutar en la ciudad de Bogotá, evalúa:

Modos Motorizados (Vehículos y motos)

Los PMT autorizados deben soportar técnicamente cada una de las propuestas de manejo de modos motorizados para la ejecución de las actividades previstas en los corredores viales y área de influencia a afectar, para esto, los contratistas efectúan un análisis de



tránsito (modelación y/ cálculos matemáticos), el cual deberá cumplir con la totalidad de requerimientos establecidos por la SPMT de la SDM en el numeral 4.3.6.9 del “*Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros*”. A partir de esta información se permite definir la alternativa que genera la menor afectación de los indicadores de desempeño del tránsito.

Así mismo, la afectación al transporte público, tránsito particular y vehículos de carga es evaluada inicialmente y durante el seguimiento de la ejecución de las obras de conformidad con el “*Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros*”, y para los proyectos de alto impacto mediante los requerimientos establecidos en los documentos contractuales de cada proyecto.

Por lo anterior y de acuerdo con los datos del seguimiento y/o monitoreo que reportan los contratistas de obra, la velocidad de recorrido y tiempos de desplazamiento han cumplido con los umbrales máximos de afectación permitidos en el marco de los PMT implementados; es decir, para proyectos IDU de acuerdo con la exigencia establecida en el Apéndice F “*Especificaciones para el manejo de tránsito, señalización y desvíos*” de los contratos, la velocidad de operación no se podrá reducir en más del 30%; por consiguiente, las acciones definidas en los PMT planteados han funcionado y se ha mitigado los impactos en los diferentes corredores viales.

El componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP tiene prioridad sobre los demás flujos vehiculares, por lo tanto, en los casos que se requiera por avance de obra generar desvíos, se procurará mantener el componente zonal del SITP por el corredor donde se ejecuta la obra y se desviará el transporte particular. No obstante, en caso de requerirse el desplazamiento de las rutas del componente zonal del SITP, éste no debe ser mayor a 500 metros con relación al trazado actual.

De igual forma, la capacidad vial ofertada para el componente zonal del SITP, debe mantener el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los usuarios del sistema se mantenga.

Modos no motorizados (peatones y ciclistas):

El “*Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros*” establece que el PMT deberá preservar y/o resolver las condiciones de movilidad, en el siguiente orden: peatones (especialmente personas con movilidad reducida), ciclistas, usuarios de transporte público (componente troncal y zonal) y los demás actores viales.





Por consiguiente, cada una de las alternativas planteadas en los PMT debe promover el uso de modos no motorizados (caminata y bicicleta), manteniendo la infraestructura existente o generando nueva infraestructura provisional por obra que garantice circulación cómoda, segura y con capacidad suficiente para atender la demanda de cada sector y/o área de influencia, con el fin de generar el menor impacto posible a estos modos de transporte, y dar conexión a las ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, garantizando en todo momento dicha infraestructura (cuando exista) en cumplimiento del Acuerdo 827 del 21 de septiembre de 2021 *“Por medio del cual se promueve el uso de la bicicleta como un medio de Transporte estratégico y prioritario durante la construcción de obras de infraestructura en la ciudad, y se dictan otras disposiciones”*.

La entidad, de conformidad con las mejores prácticas de planificación urbana y de movilidad, dentro del contexto de los PMT, armoniza los proyectos viales de las obras que se llevan a cabo en los bordes y zonas de la ciudad de Bogotá D.C. En lo que respecta a los cierres de vías como consecuencia de las obras, desvíos y reordenamiento del tránsito, entre otros, el objetivo es promover la movilidad, la accesibilidad y la seguridad vial.

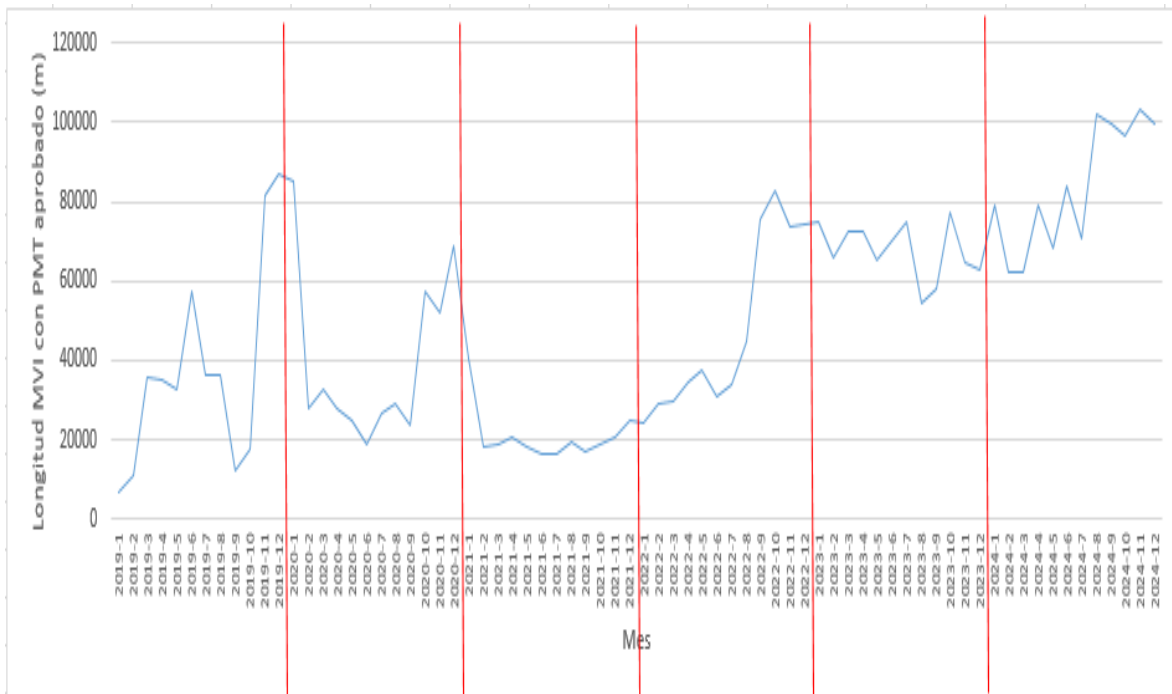
En relación con su consulta sobre estudios recientes que midan el impacto de las obras en el flujo vehicular y el uso del transporte público, tal como se mencionó en la respuesta al numeral 1, es importante señalar que evaluar este tipo de efectos de manera aislada resulta metodológicamente complejo. El comportamiento del tráfico y la movilidad en general está influenciado por múltiples factores, incluyendo patrones de desplazamiento de los usuarios, cambios en la demanda de transporte, crecimiento urbano, condiciones climáticas, y modificaciones en la infraestructura vial en distintos puntos de la ciudad, entre otros. Debido a esta naturaleza multifactorial, atribuir cambios específicos en el flujo vehicular o en el uso del transporte público únicamente a la ejecución de una obra en particular o de todas las obras en general es un reto analítico que requiere largos periodos de observación y modelación avanzada.

No obstante lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza un seguimiento constante a diversos indicadores que pueden ofrecer una aproximación al estado de la movilidad en la ciudad. Entre estos se encuentran los metros de malla vial sobre los cuales se han aprobado Planes de Manejo de Tránsito (PMT), así como el monitoreo de velocidades en los corredores principales. Estos registros permiten tener una visión de cómo se adaptan los flujos vehiculares a las intervenciones viales y qué ajustes pueden ser necesarios para minimizar impactos negativos durante su ejecución.

En las gráficas 1 y 2, se puede apreciar que, a pesar del incremento en la cantidad de metros de malla vial sobre los que se han aprobado PMT desde que se levantaron las

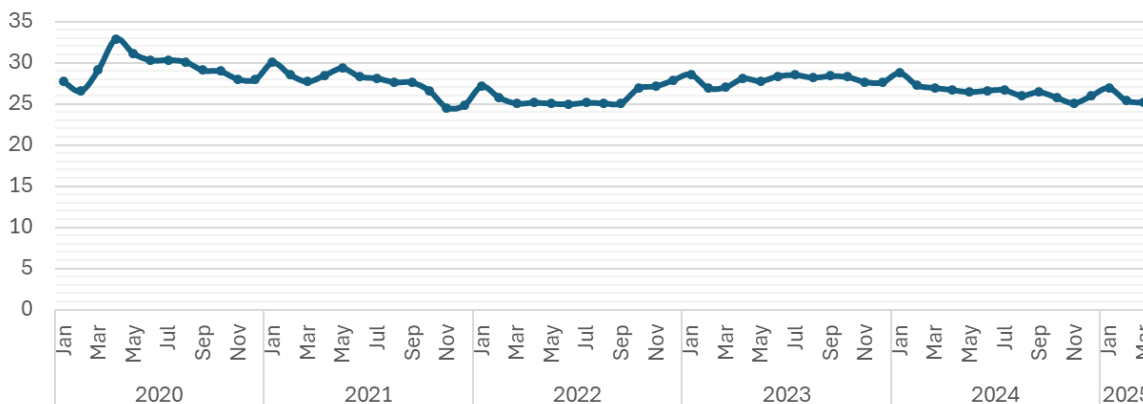
medidas de confinamiento con ocasión de la pandemia de COVID-19, las velocidades en los principales corredores de la ciudad se han mantenido con pocas fluctuaciones. Esto ha sido posible gracias a las medidas de mitigación implementadas por los contratistas en los PMT, en cumplimiento de las exigencias establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, así como al constante monitoreo y apoyo de los cuerpos operativos y los equipos técnicos de la entidad, quienes supervisan y optimizan la gestión del tráfico en las zonas intervenidas.

Gráfica 2. Longitud de malla vial integral (MVI) sobre la que se han aprobado planes de manejo de tránsito



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la SDM

Gráfica 3. Velocidad promedio (km/h) principales corredores de la ciudad



Fuente: Elaboración propia a partir de datos provenientes de las posiciones del componente zonal del SITP, para los días hábiles entre las 6:00 am y las 9:00 pm.

Si bien en el corto plazo los trabajos en la infraestructura pueden generar alteraciones en la movilidad, a largo plazo se ha observado que estas intervenciones tienden a generar impactos positivos. La mejora en la calidad y capacidad de las vías, junto con la optimización de la señalización y la reorganización del tráfico, favorecen una circulación más eficiente y segura. Por ello, aunque no es posible determinar con precisión el impacto inmediato de cada obra en el tráfico y el uso del transporte público, la experiencia demuestra que la modernización de la infraestructura contribuye a mejorar en el tiempo la movilidad de la ciudad.

4. ¿Cómo afecta las proyecciones de demanda de la Primera Línea del Metro los retrasos en la operación de las troncales alimentadoras de Transmilenio de la Avenida 68, Avenida Ciudad de Cali, ¿Calle 13 y Corredor Verde tramos 1 y 2?

El Documento CONPES 3900 establece que la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), se alimenta de los tramos de los corredores troncales de la Avenida Ciudad de Cali (entre la Av. de Las Américas y la Av. Circunvalar del Sur) y Av. Carrera 68-Calle 100 (entre la Carrera 7 y Autopista Sur). Estas troncales, en conjunto con la troncal Carrera Séptima y la extensión de la troncal Avenida Caracas desde Molinos hasta el portal Usme, facilitarán el acceso de pasajeros de la PLMB al tramo 1.

Según el cronograma actual la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) estará en operación en el 2028, mientras que las troncales alimentadoras Avenida Ciudad de Cali y la Av. Carrera 68 de acuerdo con los cronogramas de ejecución a cargo del IDU estarán en operación en

12

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





los años 2025 y 2027, respectivamente. Lo anterior, indica que no habrá impacto en la demanda de la L1MB por los retrasos presentados en las troncales alimentadoras ya que no coinciden en las fechas de operación.

Con respecto a la troncal Calle 13, este proyecto hace parte del CONPES 4104 de 2022 con el que el Departamento Nacional de Planeación declaró la importancia estratégica de este proyecto junto con la Línea 2 del Metro de Bogotá. Sin embargo, estos estudios son posteriores a la estructuración de la L1MB y los atrasos presentados en la licitación de algunos tramos de Calle 13 no cambian o modifican las cifras de la estructuración de L1MB, teniendo en cuenta que no hacían parte de las troncales alimentadoras.

La Administración Distrital, a través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el 2 de Agosto de 2024 revocó la apertura del proceso licitatorio y los concursos de méritos de las correspondientes interventorías para los tramos 1 y 2 del Corredor Carrera Séptima (Proyecto estructurado y licitado en el año 2023), que abarca desde la calle 99 hasta la calle 24. Esta decisión se fundamenta en el documento *"Análisis de movilidad del Borde Oriental"*, realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad, que evalúa la simultaneidad de las obras en el borde oriental. El IDU, basado en este documento, ha determinado que no es factible continuar con dichos procesos licitatorios mientras avanzan las obras que afectan actualmente el borde oriental de la ciudad. Actualmente, la Administración está revisando los estudios existentes y los parámetros operacionales de los buses en el corredor de la Carrera Séptima con el fin que se garantice una continua y eficiente prestación del servicio, de tal modo que dicho proyecto tenga en cuenta la información actualizada de los viajes en todos los medios de transporte y las condiciones de movilidad del área de influencia.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 01-04-2025 08:32 PM

Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

13

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
202510003401401

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
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 27-03-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 31-03-2025
Cristian Miguel Quintero-Asesor de Despacho 31-03-2025
Elaboró Juan camilo Posada Durango - Subdirección de Transporte Privado 26-03-2025
Bibiana Rivera - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 25-03-2025
Andrés Alfonso Rincón - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 26-03-2025
Martha Helena Silva - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 26-03-2025
Julio César Arias - Subdirección de gestión en vía 27-03-2025
Fabian Acevedo -Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 28-03-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

14

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