



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SGV

202632101705511

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 02 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA A SDQS 1152202026

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), 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, adelanta diversas acciones orientadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes y visitantes de Bogotá en materia de movilidad, contribuyendo al desarrollo, la competitividad y la seguridad vial, en un marco de inclusión y protección de los derechos de todos los actores viales. Todo lo anterior, en atención a su solicitud en la cual manifiesta:

“LOS USUARIOS DE KENNEDY ESTAMOS AFECTADOS POR ESE TRANCON EN LA ENTRADA AL PORTAL BANDERAS DEL ALIMENTADOR POR QUE NO SOLICITAN AYUDA A TRANSITO LLEVAMOS ASI UN AÑO HASTA 40 MIN EN ESE TRANCON...”

La Subdirección de Gestión en Vía (SGV) se permite informar que las rutas alimentadoras que confluyen al Portal Banderas atienden y canalizan la demanda proveniente de distintos sectores de la localidad de Kennedy, especialmente del suroccidente de la ciudad y de gran parte de Kennedy central, permitiendo la integración de los usuarios al sistema troncal de TransMilenio S.A. en la estación Banderas.

Entre los principales sectores desde donde se originan los desplazamientos según las rutas alimentadoras del Portal Banderas se encuentran:

- El occidente, por el sector de El Tintal.

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

1

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.



- El norte, por Villa Alsacia y Castilla.
- El sur, por Corabastos, la Av. Agoberto Mejía y el sector del colegio INEM, La Av. Poporo Quimbaya por el sector de Chucua, La Av. Primera de Mayo y el Hospital de Kennedy, entre otros puntos estratégicos del área de influencia.

Dada su localización estratégica, el Portal Banderas constituye un punto crucial de articulación modal, concentrando un alto volumen de usuarios provenientes del suroccidente de la ciudad para su conexión con el componente troncal.

En referencia al periodo pico AM, se presentan mayores niveles de congestión coincidiendo con el inicio y las primeras horas de funcionamiento del punto fijo del contraflujo implementado sobre la Avenida de Las Américas, condición que incide directamente en la dinámica de acceso de los vehículos alimentadores al portal.

Dicha medida de contraflujo sobre la Avenida de las Américas fue implementada por la SGV desde abril de 2022, con el propósito de optimizar la capacidad del corredor en sentido occidente–oriente durante el periodo de máxima demanda de la mañana, mitigando los cuellos de botella generados principalmente por la reducción de carriles en los puentes vehiculares de la Av. Boyacá y la Av. Carrera 68.

La operación del contraflujo sobre la Avenida de las Américas implica un proceso de incorporación controlada desde la calzada habitual hacia el carril habilitado en la calzada norte, lo cual, por su propia naturaleza operativa, concentra flujos vehiculares en un punto específico durante la franja de mayor demanda. En la hora pico de la mañana, particularmente entre las 5:45 a. m. y las 6:45 a. m., se presenta una alta concentración de vehículos provenientes de corredores estructurales como la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Agoberto Mejía (Central de Abastos), la Carrera 78K y la Carrera 78B (Kennedy Central), cuyos conductores buscan incorporarse al carril de contraflujo en un intervalo reducido de tiempo.

Esta dinámica genera una acumulación temporal de vehículos en el acceso, fenómeno propio de los puntos de transición de flujo, se producen maniobras de cambio de carril y reducción de velocidad. En ese contexto, la formación de filas

2

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



en el punto de ingreso no obedece a una interrupción física permanente de la vía, sino a la concentración de demanda y a las decisiones individuales de los conductores al momento de incorporarse. Se ha evidenciado igualmente que algunos usuarios realizan maniobras tardías de cambio de carril o intentan incorporarse en doble fila, lo cual incrementa los conflictos y reduce la eficiencia del acceso, generando percepción de congestión en el entorno inmediato.

No obstante, una vez superado el punto de incorporación, el flujo tiende a estabilizarse, permitiendo una redistribución efectiva de la demanda sobre el corredor y evitando que el volumen total se incorpore a los puntos estructuralmente críticos ubicados aguas abajo, particularmente en los puentes vehiculares. En ese sentido, el inicio de congestión observado en el sector se encuentra asociado principalmente a la dinámica de incorporación y al comportamiento de los conductores en el acceso al contraflujo, más que a una restricción estructural del corredor.

Con base en los análisis comparativos frente a la línea base de marzo de 2022, durante los años 2022 y 2023 se registraron mejoras promedio del 63 % en la calzada habitual en sentido occidente–oriente, considerando datos consolidados de todo el año frente al escenario previo a la implementación. Para el año 2025, dichas mejoras se sitúan en aproximadamente 23 %, principalmente debido a las afectaciones operativas asociadas al PMT de la Carrera 50. Sin embargo, pese a esta variación porcentual, la medida continúa presentando beneficios significativos para los usuarios que hacen uso directo del carril de contraflujo, manteniendo condiciones de circulación superiores frente al escenario sin medida.

En términos de volumen vehicular, para el año 2022 se registraba un promedio aproximado de 2.548 vehículos utilizando la medida en la franja operativa, mientras que para noviembre de 2025 se registra un promedio de 2.440 vehículos. Este volumen representa una demanda significativa que, de no contar con la medida, se incorporaría directamente a los puntos estructuralmente críticos del corredor, intensificando la saturación en los accesos a los puentes vehiculares y aumentando la presión sobre los cuellos de botella existentes.

En ese contexto, el contraflujo continúa funcionando como un mecanismo de gestión de la demanda que redistribuye flujos y contribuye a mejorar las condiciones generales de movilidad durante la hora de máxima demanda. La

3

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



Secretaría Distrital de Movilidad mantiene seguimiento constante de la operación mediante verificación directa en campo y herramientas de monitoreo institucional, incluyendo registro documental y fotográfico de las condiciones operativas.

Figura 1. Registro fotográfico seguimiento medida de contraflujo



Av. de las Américas con Carrera 65



Av. de las Américas con Carrera 73C

Fuente: SDM – SGV

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

4



Figura 2. Tomas aéreas registro medida de contraflujo



Fuente: SDM – SGV

Entendemos que al ingreso al carril de contraflujo se presentan dificultades que provocan la formación de filas sobre la Avenida de las Américas provenientes de la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Agoberto Mejía (Central de Abastos), la Carrera 78K y la Carrera 78 B (Kennedy Central). Estas condiciones han sido observadas, registradas y analizadas en campo como parte del seguimiento



técnico de la medida. Asimismo, el alto flujo de usuarios que intentan incorporarse al contraflujo ha ocasionado conflictos puntuales en las entradas, especialmente a la altura de la Carrera 78. Por esta razón, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se continúa en seguimiento permanente y en la planeación de ajustes operativos orientados a optimizar la incorporación vehicular, mitigar maniobras indebidas y fortalecer la seguridad vial para todos los actores del corredor.

De manera complementaria al seguimiento en campo y a la planeación de ajustes operativos, el sector permanece bajo monitoreo permanente desde el Centro de Gestión de Tránsito (CGT), instancia desde la cual se supervisan en tiempo real las condiciones de movilidad y se adoptan medidas de regulación operativa de forma oportuna cuando la situación lo exige.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad reitera su disposición para atender cualquier inquietud o solicitud encaminada a fortalecer la movilidad y la seguridad vial en beneficio de todos los ciudadanos.

Cordialmente,



Sandra Patricia Giraldo Clavijo
Subdirectora de Gestión en Vía (e)

Firma mecánica generada en 02-03-2026 08:11 PM

Revisó: Angie Tatiana Espejo Rodríguez - Subdirección de Gestión en Vía

Elaboró: Diego Miguel Barreto Soler - Subdirección de Gestión en Vía

Elaboró: Mayra Alejandra Espejo Avila - Subdirección de Gestión en Vía