



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SGV

202632105662271

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., abril 30 de 2026

Señor(a)

ANÓNIMO

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA SDQS 2543812026

Cordial saludo.

Por medio de la presente comunicación se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM está comprometida con la Política Distrital de Servicio a la Ciudadanía y con los lineamientos de eficiencia, eficacia, transparencia, rendición de cuentas y buenas prácticas de gobierno. Para nuestro equipo, la satisfacción de los ciudadanos y las sugerencias que nos hagan llegar son fundamentales para el mejoramiento continuo de la atención prestada.

En atención al radicado de referencia, en el cual se reporta lo siguiente:

“DENUNCIO EL PROBLEMA DE MOVILIDAD TODOS LOS DIAS POR LA CARRERA 30 SENTIDO SUR - NORTE DESDE LA PRIMERA DE MAYO, ES INSOPORTABLE ESTAR EN TRANCON SIN QUE ANDE TOCA ESPERAR EN CADA ARRANQUE DIEZ MINUTOS DE LA CONGESTION. SE EXIGE QUE TOMEN ALGUNA ACCION. GRACIAS.”

En atención a su petición, recibida en la Subdirección de Gestión en Vía (SGV), relacionada con las afectaciones en la movilidad sobre la carrera 30 en sentido sur - norte, desde la avenida Primero de Mayo, agradecemos el tiempo dedicado a exponer su situación y comprendemos la inconformidad generada por los incrementos en los tiempos de desplazamiento y la congestión recurrente en este corredor.

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



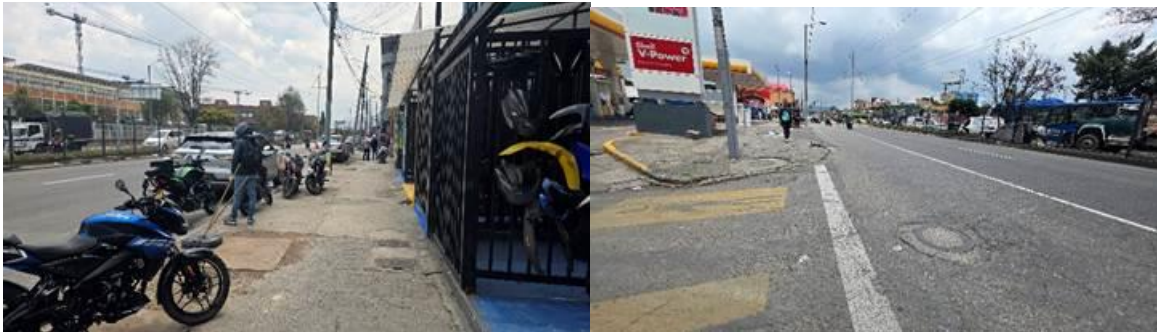
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Al respecto, se informa que desde esta Subdirección se realizó visita de campo en el punto, con el fin de identificar las condiciones operacionales presentes en el corredor. Como resultado de la visita realizada, se evidenciaron afectaciones en la movilidad del sector, asociadas principalmente a los frentes de obra que actualmente se desarrollan en la zona, al alto flujo vehicular que se presenta en el corredor y a situaciones de invasión del espacio público, condiciones que generan congestión y aumentan los tiempos de viaje en el punto.

Ilustración 1. Registro fotográfico visita de campo



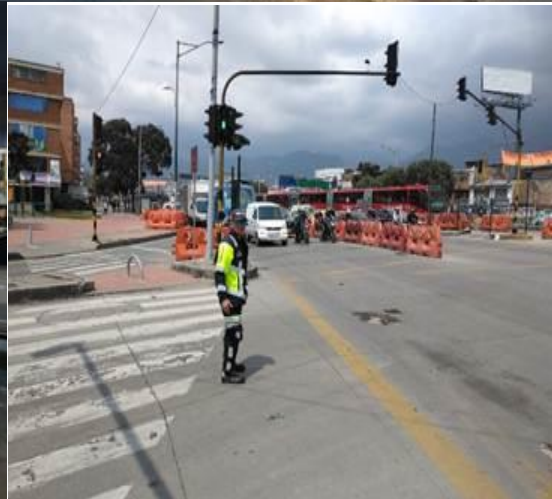


Fuente. SDM - SGV

En relación con las acciones operativas adelantadas en el sector, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con apoyo operativo mediante unidades del Grupo Guía y Agentes Civiles de Tránsito y Transporte en la intersección de la Autopista Sur con calle 8 Sur, orientado a desarrollar labores de regulación y control en este corredor estratégico. Las unidades del Grupo Guía apoyan la operación en jornadas de 06:00 a 13:00 horas y de 13:00 a 20:00 horas, mientras que los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte son asignados principalmente en los periodos críticos de mayor congestión en las franjas AM y PM, de acuerdo con la disponibilidad de personal y las necesidades operativas de la ciudad. Estas acciones buscan mitigar las afectaciones evidenciadas y contribuir al mejoramiento de las condiciones de circulación en el sector.

Ilustración 2. Registro Fotográfico de unidades en campo.





Fuente. SDM

Por otra parte, respecto de las situaciones asociadas a parqueo no autorizado en vía e invasión del espacio público, se informa que la solicitud fue vinculada a las actividades de control bajo el número de operativo OP 289546 y OP 289379, orientadas a la atención de estas conductas que afectan la movilidad y la seguridad vial.



Es importante precisar que la ejecución de dichos operativos estará sujeta a la disponibilidad de los recursos humanos y técnicos de la Policía Metropolitana de Tránsito – SETRA MEBOG y del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte – CACTT, con el fin de prevenir comportamientos que afectan la adecuada operación vial en el sector. Los resultados de estos operativos podrán ser consultados por el ciudadano en la página web de la Entidad en el siguiente enlace, https://www.movilidadbogota.gov.co/resultados-operativos-de-transito?utm_source, mediante el número de OP asignado.

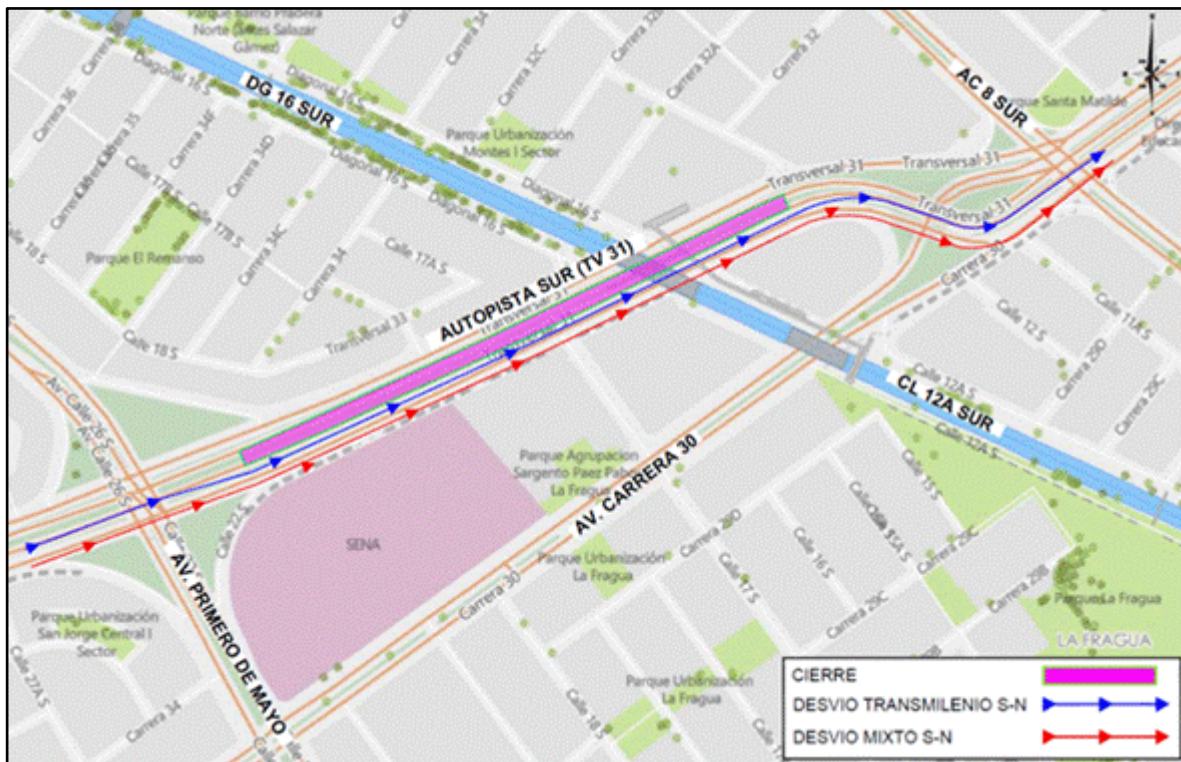
En lo relacionado con los aspectos asociados a los frentes de obra y los planes de manejo de tránsito, la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito – SPMT desde sus competencias informa que en el marco del **Contrato EMB 163 de 2019** “CONCESIÓN PARA QUE EL CONCESIONARIO, POR SU CUENTA Y RIESGO, LLEVE A CABO TODAS LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA FINANCIACIÓN, ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE, EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL PROYECTO Y LA REVERSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA CORRESPONDIENTE A LA PLMB – TRAMO 1” se han realizado diferentes solicitudes y autorizaciones de Planes de Manejo de Tránsito dentro de los cuales se encuentran los siguientes PMT que afectan la capacidad vial:

1. Plan de Manejo de Tránsito presentado ante la SPMT mediante radicados SDM 202361205179192 y SDM 202361205744622, autorizado mediante COI 4 adicional de 2024, SDM 202461202233732, autorizado mediante COI 28 de 2024, SDM 202561201827282 autorizado mediante COI 23 de 2025, SDM 202661201315582 autorizado en COI 16 de 2026, el cual ha permitido desarrollar las actividades de construcción de pilas, viaducto y calzadas BRT del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá (PLMB), la propuesta realizada por el concesionario, autorizada por la SDM e implementada desde el 8 de marzo de 2024 contempla el cierre total de las calzadas exclusivas TransMilenio sentido Norte- Sur y Sur – Norte de la Autopista Sur entre la Av. Primero de Mayo y Av. Calle 8 Sur.



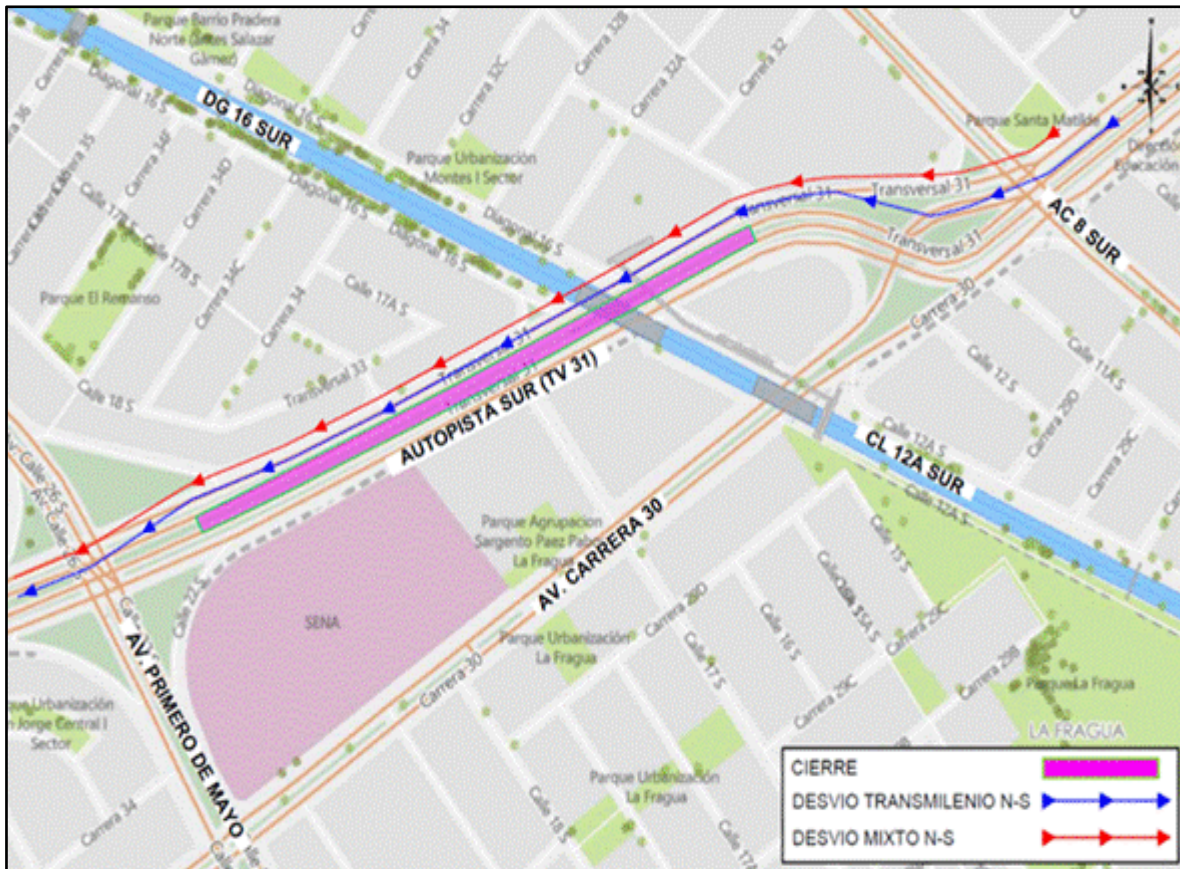
Para facilitar la ejecución de las actividades y garantizar la seguridad a los usuarios de la vía, dentro de las medidas autorizadas se encuentran cambios en la circulación habitual, tránsito de buses articulados por la calzada mixta y una reducción de capacidad en los dos sentidos para los vehículos particulares, así las cosas a continuación se describen las medidas implementadas:

Los buses articulados del sistema TransMilenio que circulaban por la calzada exclusiva de Transmilenio en la Autopista Sur en sentido sur - norte deberán circular por el carril occidental de la calzada mixta oriental la cual fue adecuada para tal fin (Mapa 1 color azul).



Mapa 1. Manejo vehicular sentido S-N. Zona de Obra.

Los buses articulados del sistema TransMilenio que circulaban por la calzada exclusiva Transmilenio en la Autopista Sur en sentido norte - sur deben tomar por el carril oriental de la calzada mixta occidental adecuada para tal fin (Mapa 2 color azul).



Mapa 2. Manejo vehicular sentido N-S. Zona de Obra.

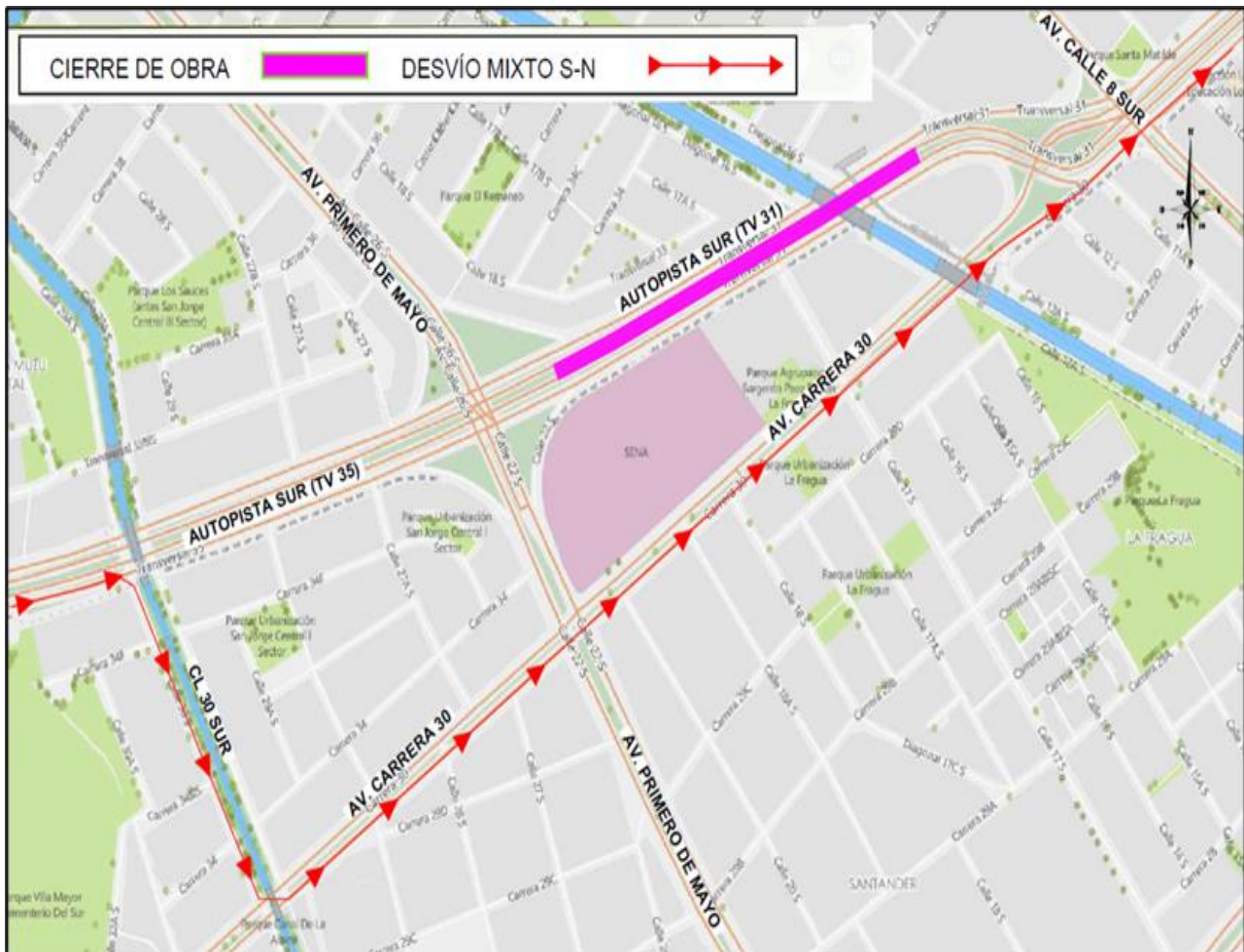
Así mismo el PMT contempla los siguientes desvíos:

•

7

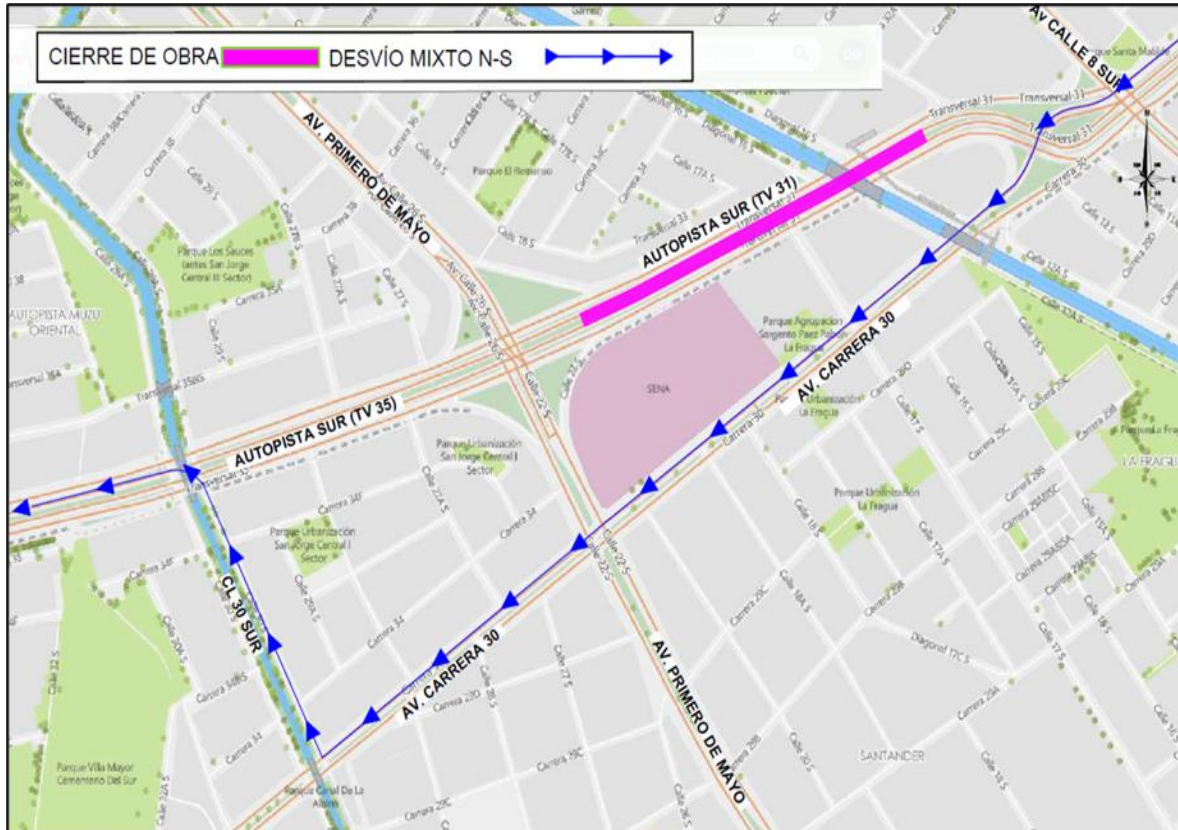
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

- Los usuarios que circulaban en sentido sur – norte por la Autopista Sur podrán tomar la Calle 30 Sur al oriente - Av. Carrera 30 al norte (Mapa 3).



Mapa 3. Desvío particulares sentido S-N.

- Los usuarios que circulaban en sentido norte - sur por la Autopista Sur podrán tomar la Av. Carrera 30 al sur - Calle 30 Sur al occidente (Mapa 4).



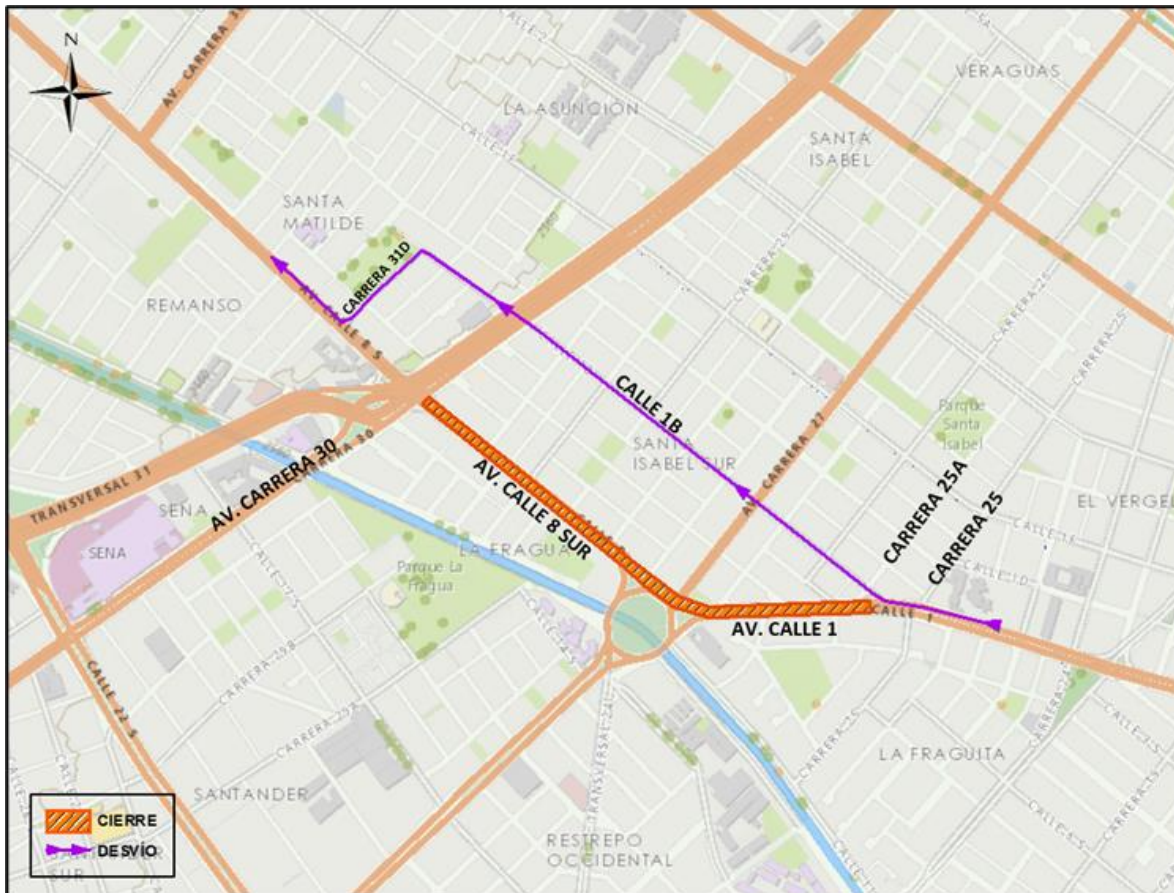
Mapa 4. Desvío particulares sentido N-S.

- Plan de Manejo de Tránsito presentado ante la SDM mediante radicación SDM-202461201306372 y SDM-202461201910072 y autorizado mediante COI 25 AD-2024; y SDM 202561201833612 el cual fue autorizado mediante COI 25-2025, e implementado el 6 de julio de 2024, el cual ha permitido desarrollar actividades de construcción de pilotes, pilotaje, traslado de redes de servicios públicos, y construcción de espacio público el PMT contempla el cierre total de separador central, cierre total de calzada norte y cierre total de calzada sur de la Calle 8 sur

entre Av. Carrera 30 y Carrera 27 garantizando acceso a predios mediante un carril de circulación de mínimo 3 metros de ancho.

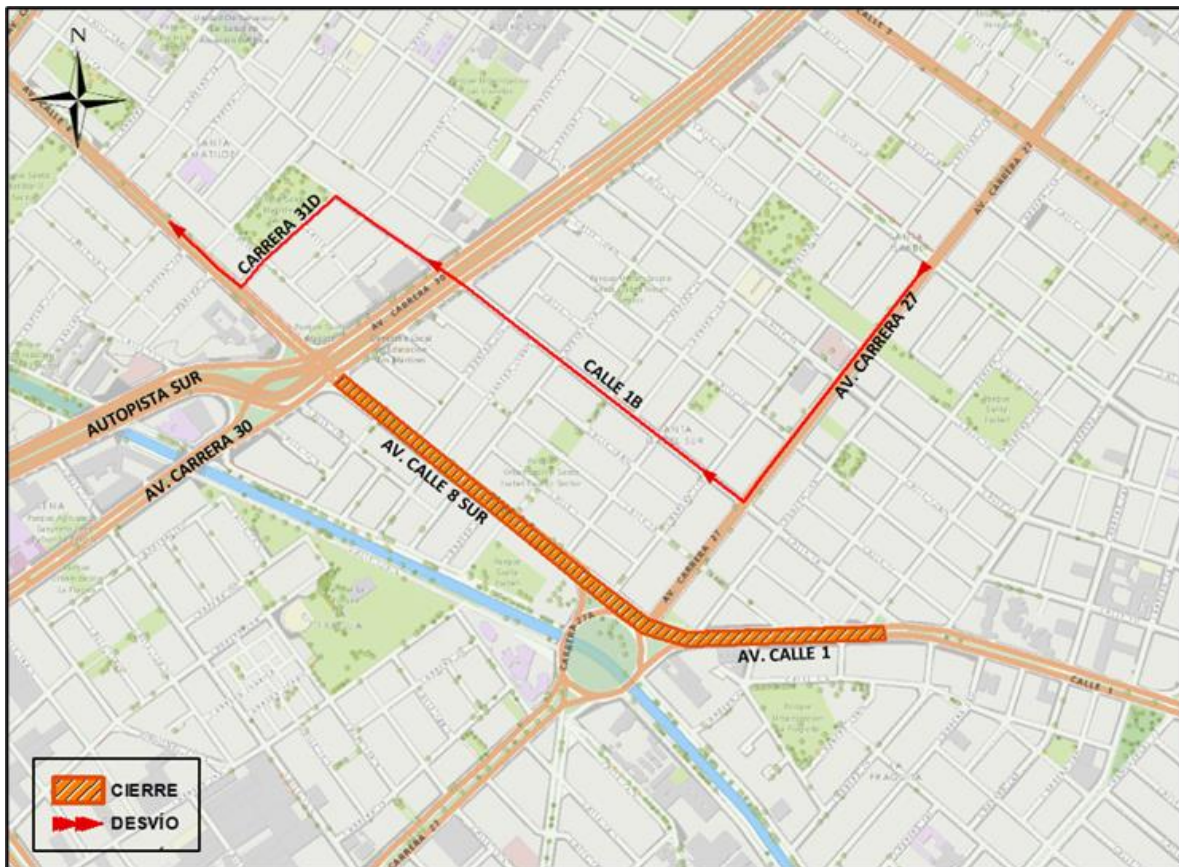
Para facilitar la ejecución de las actividades y garantizar la seguridad a los usuarios de la vía, se autorizaron los siguientes desvíos:

- Los usuarios que circulaban en sentido oriente – occidente por la Av. Calle 1 y Av. Calle 8 sur, deberán tomar la Calle 1B al occidente - Carrera 31D al sur – Av. Calle 8 sur al occidente por donde se empalman a su recorrido habitual. (Ver Mapa 5).



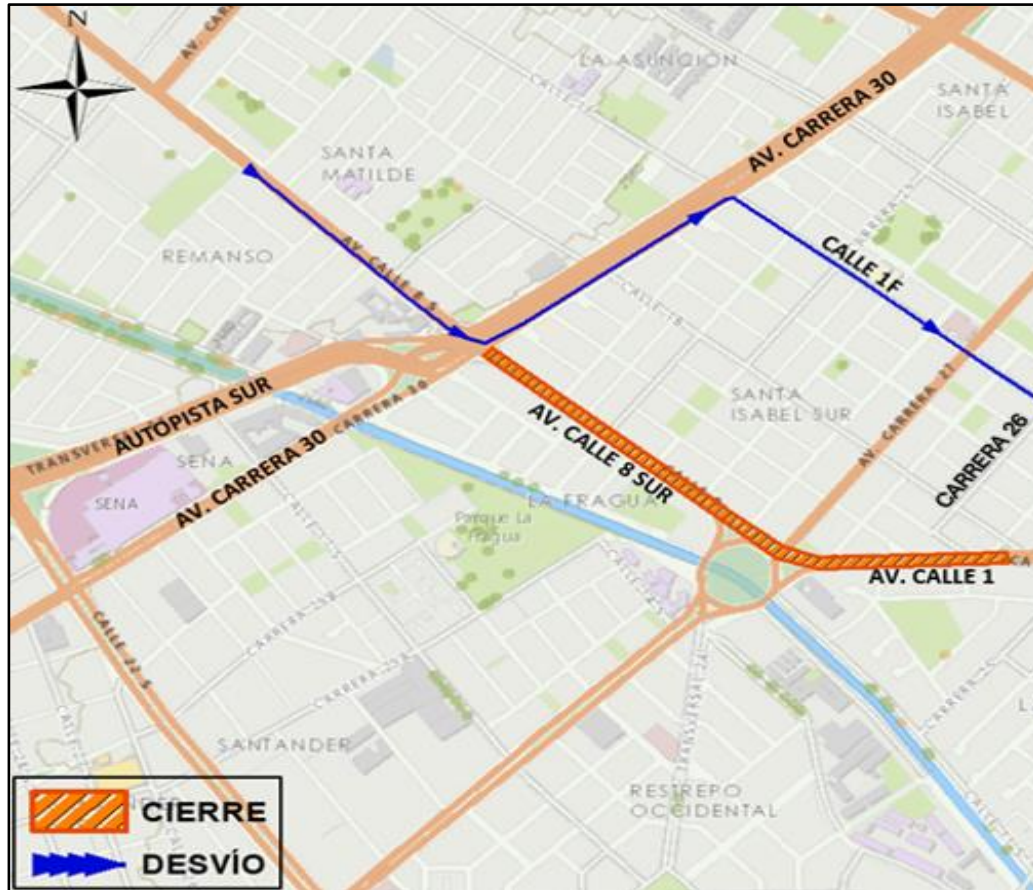
Mapa 5. Desvío sentido E-W

- Los usuarios que circulaban en sentido norte - sur por la Av. Carrera 27 y tomaban la Av. Calle 8 sur al occidente, deberán tomar la Calle 1B al occidente - Carrera 31D al sur - Av. Calle 8 sur al occidente por donde se empalman a su recorrido habitual. (Ver Mapa 6).



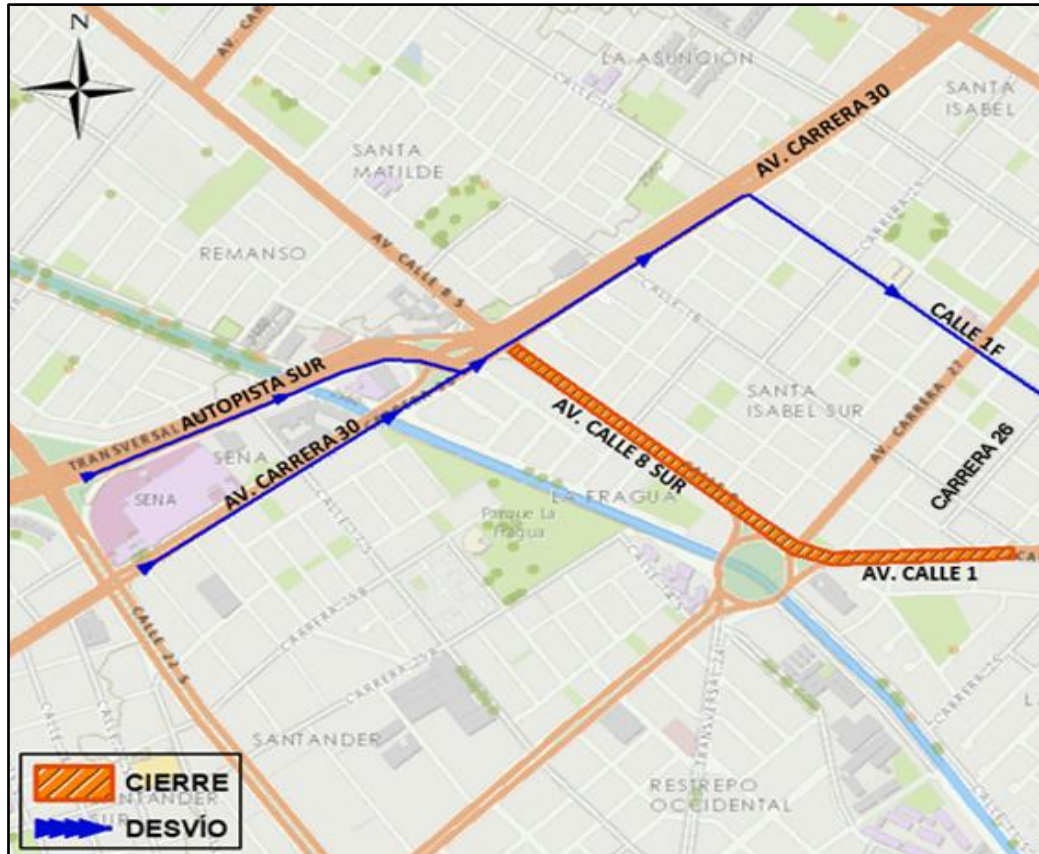
Mapa 6. Desvío sentido N-W

- Los usuarios que circulaban en sentido occidente – oriente por la Av. Calle 8 sur, deberán tomar la Av. Carrera 30 al norte - Calle 1F al oriente. (Ver Mapa 7).



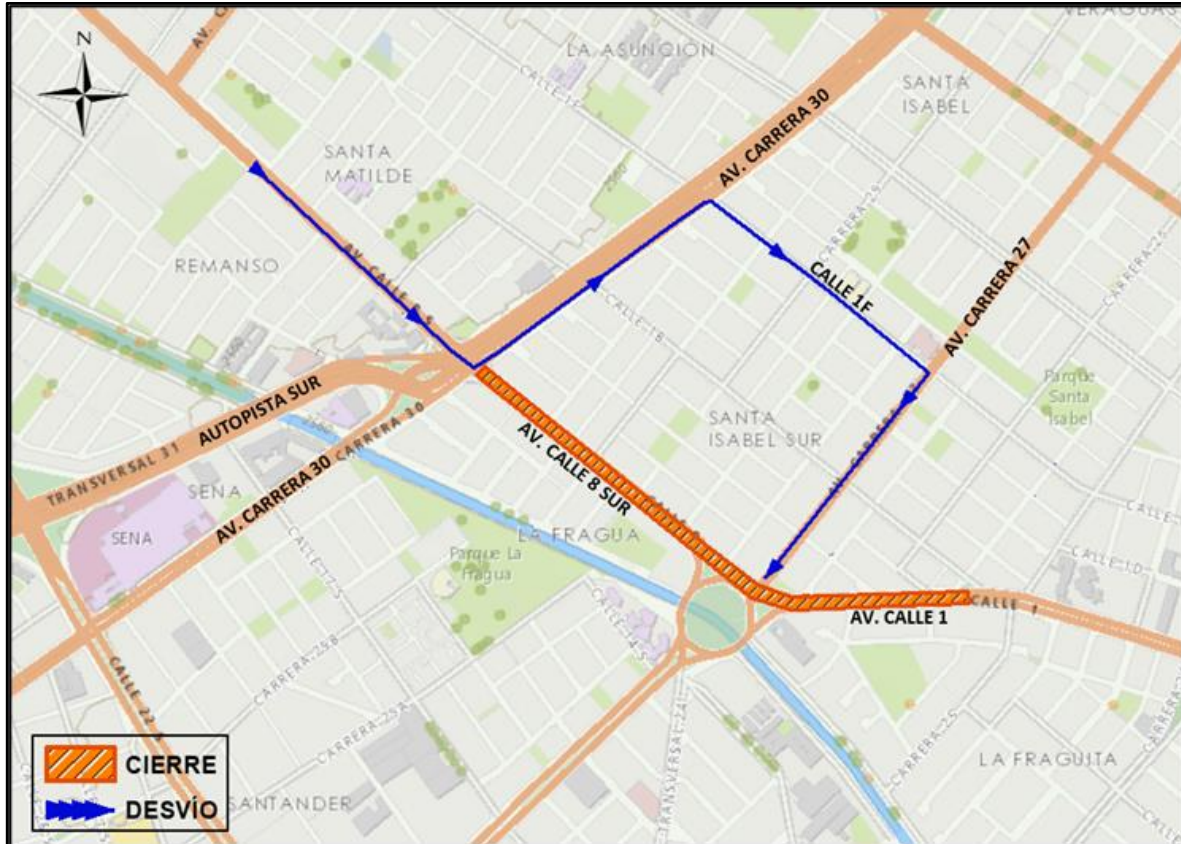
Mapa 7. Desvío sentido W-E

- Los usuarios que circulaban en sentido sur – norte por la Autopista Sur o por la Av. Carrera 30 y tomaban la Av. Calle 8 sur al oriente, deberán continuar por la Av. Carrera 30 al norte - Calle 1F al oriente. (Ver Mapa 8).



Mapa 8. Desvío sentido S-E

Los usuarios que circulan en sentido occidente – oriente por la Av. Calle 8 sur y toman la Av. Carrera 27 al sur, deberán tomar la Av. Carrera 30 al norte - Calle 1F al oriente – Av. Carrera 27 al sur por donde se empalman a su recorrido habitual. (Ver Mapa 9).



Mapa 9. Desvío sentido W-S

De otra parte, es importante indicar que de acuerdo con lo establecido contractualmente en el *Apéndice Técnico 16 - Especificaciones Técnicas para el Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos y Estudios de Movilidad Sección 1 - Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos - Primera Línea del Metro de Bogotá*, numeral 7.1 *SEGUIMIENTO DE LOS PARÁMETROS DE CONTROL DE TRÁNSITO*, donde se indica:

“...Los parámetros de tránsito establecidos permitirán medir la eficiencia del PMT implementado y realizar los ajustes necesarios. El Concesionario deberá conocer claramente mediante aforos, cuáles son las condiciones existentes antes del inicio y durante la ejecución de la obra a lo largo de todo el corredor y las vías de

14

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



desvío, indicando claramente cuál es la metodología utilizada, la cual debe ser aplicada en el seguimiento.

Los volúmenes por tipo de vehículo sobre el corredor y las vías de desvío le permitirán al Concesionario visualizar la distribución del tránsito y realizar los ajustes necesarios al PMT para acometer las obras. Para ello deberán medir mensualmente los volúmenes, siguiendo la metodología aprobada por la SDM.

Teniendo en cuenta las condiciones de la obra y el tiempo de ejecución de esta, el Concesionario deberá garantizar, durante todo el tiempo de ejecución de las obras, el cumplimiento de los siguientes parámetros de control de las condiciones de tránsito existentes en el corredor y en las vías de desvío:

- Una reducción de máximo el 25% de la velocidad en el transporte público colectivo y del 40% para los particulares (o el porcentaje equivalente a la velocidad ponderada), en comparación con la modelación de oferta y demanda (microsimulación) para la situación de línea base (condiciones existentes antes de la obra)...*
- Para la cuantificación de la variación en la velocidad se relacionarán las velocidades de la situación previa o línea base, sin obras, con las velocidades medias obtenidas durante el proceso de ejecución de las obras. Las mediciones de velocidad se extenderán siempre a la totalidad del tramo y en las vías de desvío. Al igual que en las mediciones iniciales, las velocidades medias, durante el tiempo que duren las obras, se estimarán en campo en forma mensual durante un (1) Día Hábil típico, y un (1) Día atípico generalmente el sábado, utilizando el método seleccionado para el registro de velocidades, en los mismos tramos y durante los mismos períodos de la situación inicial..."*

Por lo anterior, en atención al cumplimiento de las actividades contractuales, el concesionario Metro Línea 1 S.A.S. realiza seguimiento mensual a la velocidad de los corredores que hacen parte de los desvíos, encontrando para este caso se realiza seguimiento en los siguientes tramos:

- TRAMO 11 AV. NQS (CL29AS-CL1B)
- TRAMO 28 AK30 (CL30S-AC8S)



En este sentido, a continuación, se presentan los resultados del seguimiento a las velocidades de operación para vehículos particulares y transporte público en los corredores analizados, diferenciando entre la condición de línea base y el último mes de seguimiento reportado por el concesionario, así como para días típicos y atípicos en periodos AM y PM. La información se consolida a nivel de tramo y sentido de circulación, incluyendo promedios por corredor y promedios generales del periodo evaluado, lo que permite comparar las condiciones de operación antes y durante la implementación del Plan de Manejo de Tránsito y verificar la variación en las velocidades conforme a los parámetros contractuales establecidos.

Tabla 1. Variación de velocidades en transporte particular. Línea Base / Mes de seguimiento No. 23 (Febrero 2026)

VELOCIDAD PARTICULARES (Km/h)													
CORREDOR	SENTIDO	LINEA BASE				MES DE SEGUIMIENTO (FEBRERO)				Variación Velocidad Particular %			
		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO	
		AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM
TRAMO 11 AV. NQS (CL29AS-CL1B)	SN	9,5	13,9	10,0	13,5	10,5	12,7	10,6	11,3	11%	-9%	6%	-16%
	NS	21,1	12,8	21,6	14,8	13,3	15,6	18,2	10,9	-37%	22%	-16%	-27%
	PROMEDIO	15,3	13,4	15,8	14,1	11,9	14,1	14,4	11,1	-22%	6%	-9%	-22%
TRAMO 28 AK30 (CL30S-AC8S)	SN	13,1	12,2	10,2	10,5	10,2	10,8	9,8	10,1	-22%	-11%	-4%	-4%
	NS	9,6	9,9	13,3	9,9	12,4	10,7	13,7	10,8	29%	8%	3%	9%
	PROMEDIO	11,3	11,0	11,7	10,2	11,3	10,7	11,7	10,5	0%	-3%	0%	3%
VELOCIDAD PROMEDIO PERIODO (Km/h)		13,3	12,2	13,8	12,2	11,6	12,4	13,1	10,8	-13%	2%	-5%	-11%
VELOCIDAD PROMEDIO DIA TÍPICO (Km/h)		12,8		13,0		12,0		12,0		-6%		-8%	
VELOCIDAD PROMEDIO PARTICULARES (Km/h)		12,90				12,00				-7%			



Tabla 2. Variación de velocidades en transporte particular. Línea Base / Mes de seguimiento No. 23 (Febrero 2026)

VELOCIDAD TRANSPORTE PUBLICO (Km/h)													
CORREDOR	SENTIDO	LINEA BASE				MES DE SEGUIMIENTO				MES DE SEGUIMIENTO			
		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO		DIA TÍPICO		DIA ATÍPICO	
		AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM	AM	PM
TRAMO 11 AV. NQS (CL29AS-CL1B)	SN	9,0	12,8	9,5	12,4	9,7	11,5	9,8	10,4	8%	-10%	3%	-16%
	NS	17,3	11,0	17,7	13,0	12,1	13,8	15,6	10,0	-30%	25%	-12%	-23%
	PROMEDIO	13,1	11,9	13,6	12,7	10,9	12,6	12,7	10,2	-17%	6%	-7%	-20%
TRAMO 28 AK30 (CL30S-AC8S)	SN	8,1	10,6	9,2	9,8	8,7	9,1	8,4	8,7	8%	-14%	-9%	-12%
	NS	10,8	8,6	10,8	8,5	10,3	9,1	11,2	9,2	-5%	6%	4%	9%
	PROMEDIO	9,4	9,6	10,0	9,2	9,5	9,1	9,8	8,9	1%	-5%	-2%	-2%
VELOCIDAD PROMEDIO PERIODO (Km/h)		11,3	10,7	11,8	10,9	10,2	10,9	11,3	9,6	-10%	2%	-4%	-12%
VELOCIDAD PROMEDIO DIA TÍPICO (Km/h)		11,0		11,4		10,6		10,5		-4%		-8%	
VELOCIDAD PROMEDIO TRANSPORTE PUBLICO (Km/h)		11,20				10,55				-6%			

A partir de los resultados presentados, se evidencia que la variación promedio de la velocidad para vehículos particulares presenta una disminución del 7% respecto a la línea base, mientras que para el transporte público la reducción corresponde al 6%. Al desagregar por tipo de día, se observa que en días típicos la variación es del -6% para vehículos particulares y del -4% para transporte público, y en días atípicos del -8% y -8%, respectivamente. En este contexto, las variaciones registradas se

17

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



encuentran dentro de los umbrales máximos establecidos contractualmente, los cuales contemplan una reducción de hasta el 40% para vehículos particulares y del 25% para el transporte público colectivo. Por lo tanto, se concluye que las condiciones de operación evaluadas en los corredores analizados cumplen con los parámetros de control de tránsito definidos, para este sector en donde se desarrolla el proyecto L1MB.

Finalmente, esta Secretaría manifiesta su total compromiso con la comunidad, para evaluar y solicitar la implementación de las medidas necesarias que conlleven a garantizar condiciones óptimas de movilidad del sector y la seguridad vial de los usuarios más vulnerables de la infraestructura vial.

Cordialmente,



Jhon Freddy Dominguez Fuentes

Subdirector de Gestión en Vía

Firma mecánica generada en 30-04-2026 08:41 AM

cc Martha Cecilia Bayona Gómez - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

Aprobó: [Martha Cecilia Bayona Gomez](#) – Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

Revisó: Glenda Johana Cárdenas Rojas – Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

Revisó: Angie Tatiana Espejo - Subdirección de Gestión en Vía

Elaboró: Mayra Alejandra Espejo Avila-Subdirección De Gestión En Vía

Elaboró: Magda Fabiola Rojas Ramírez – Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

