

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD**

**EVALUACIÓN TÉCNICA PARA LA MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DE
OPERACIÓN DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA AV. CARRERA 7 ENTRE CALLE 31
Y CALLE 134 SUSTENTO MODIFICACIÓN RESOLUCIÓN 560 DE 2015**

STPUB-DTS-002-2025

BOGOTÁ D.C., AGOSTO DE 2025

Página 1 de 24

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD**

EVALUACIÓN TÉCNICA PARA LA MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA AV. CARRERA 7 ENTRE CALLE 31 Y CALLE 134 SUSTENTO MODIFICACIÓN RESOLUCIÓN 560 DE 2015

STPUB-DTS-002-2025

Actividad	Nombre	Cargo
Revisó y aprobó	Cristian Miguel Quintero Pérez	Asesor de Despacho
Revisó y aprobó	Nicolás Adolfo Corral Huertas	Subsecretario de Política de Movilidad
Revisó y aprobó	Rafael Unda	Director de Inteligencia de la Movilidad
Revisó y Aprobó	Sandra Rodríguez	Directora de Planeación de la Movilidad (E)
Revisó y aprobó	Marcela Neira Medina	Subdirectora de Transporte Público
Revisó y aprobó	Sonia Gaona	Subdirectora de Transporte Privado (E)
Revisó y aprobó	Diana Carolina Durán Forero	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón
Revisó y aprobó	Juan Carlos Tovar Rincón	Subdirector de Infraestructura

Actividad	Nombre	Cargo
Revisó y aprobó	Jhon Alexander González Mendoza	Subsecretario de Gestión de la Movilidad
Revisó y aprobó	Juan Camilo Rodríguez Cardenas	Director de Ingeniería de Tránsito
Revisó y aprobó	Martha Cecilia Bayona Gomez	Subdirectora de Planes de Manejo de Tránsito
Revisó y aprobó	Nathaly Patiño González	Directora de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Revisó y aprobó	Jhon Freddy Domínguez Fuentes	Subdirector de Gestión en Vía
Revisó y aprobó	Jack David Hurtado Casquete	Subdirector de Control de Tránsito y Transporte
Elaboró	Miguel Ángel Cuéllar	Dirección de Inteligencia de la Movilidad
Elaboró	David París Bravo	Dirección de Inteligencia de la Movilidad
Elaboró	Luis Miguel Jiménez Caballero	Subdirección de Transporte Público
Elaboró	Zahira Melissa Navarro Cala	Subdirección de Transporte Público
Elaboró	William Leonardo Rincón Pertuz	Subdirección de Transporte Público
Elaboró	Ramiro Cardenas	Subdirección de Transporte Privado
Elaboró	Pablo Sergio Velandia Pulido	Subdirección de Infraestructura

Actividad	Nombre	Cargo
Elaboró	Ana Patricia Herrera Medina	Subdirección de Infraestructura
Elaboró	Martha Helena Silva Morales	Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Elaboró	Christiant Rene Galeano Fajardo	Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró	Felipe Saenz	Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	5
2. ALCANCE	6
3. JUSTIFICACIÓN	6
4. OBJETIVOS	7
4.1. GENERAL	7
4.2. ESPECÍFICOS	7
5. ANÁLISIS OPERACIÓN ACTUAL DEL CORREDOR	8
5.1. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y OBRAS	8
5.1.1. INFRAESTRUCTURA	8
5.1.2. PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO	9
5.1.2.1. Frentes de Obra Abiertos Borde Oriental	9
5.1.2.2. Desvíos	10
5.2. CARACTERÍSTICAS DE MOVILIDAD EN EL CORREDOR	11
5.2.1. Volúmenes	11
5.2.2. Velocidades	13
5.2.3. Tiempos de viaje	14
5.3. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	15
5.3.1. Oferta	15
5.3.2. Paraderos	15
5.3.3. Servicio de Transporte Intermunicipal	15
5.3.4. Transporte Público Individual - Taxi	15
5.3.5. Análisis Transporte Público	16
5.4. TRANSPORTE PRIVADO	17
5.4.1. Zonas de Parqueo Pago (ZPP)	17
5.4.2. Circulación de Vehículos de Transporte de Carga	17
5.4.3. Zonas Cargue y Descargue de Vehículos de Transporte de Carga	17
5.4.4. Análisis Transporte Privado	18
5.5. TRANSPORTE NO MOTORIZADO - BICICLETAS	18
5.6. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL CORREDOR	19
5.6.1. Medidas de Control	19
5.6.2. Fotodetección	20
5.7. OTRAS MEDIDAS DE GESTIÓN	20
6. CONCLUSIONES	21

1. INTRODUCCIÓN

La Avenida Carrera Séptima – Av. Cra. 7 se constituye como uno de los corredores viales más emblemáticos y funcionales de Bogotá. Su importancia trasciende como un corredor vital para la conectividad norte-sur y sur-norte de la ciudad, con una influencia particularmente crítica en el borde oriental, facilitando el tránsito de miles de viajes diarios y ofreciendo actividades económicas, sociales y culturales en espacios para usos residenciales, comerciales e institucionales.

La relevancia de este corredor ha sido consistentemente reconocida en los Planes de Movilidad y desarrollo urbano, siendo objeto de diversas intervenciones y adaptaciones a lo largo de su historia para responder a las crecientes demandas de la ciudad. Una de ellas, la implementación en el 2014 de un carril preferencial con el que se buscaba mejorar la velocidad de operación de las rutas del SITP que por allí transitan y favorecer al modo de transporte que moviliza a la mayor parte de la población bogotana. Pero no fue la única, su operación nunca ha sido estática y también ha convivido con peatonalizaciones, reversibles, ciclorrutas permanentes y ciclovías dominicales, que a su vez han modificado las dinámicas de tránsito en el corredor.

En el borde oriental actualmente confluyen las obras de dos de los principales proyectos de transporte masivo de la Ciudad: troncal Avenida 68 y construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB); adicionalmente, se espera que comience en el último trimestre de este año la construcción de la troncal Av. Cra. 7 entre Calles 99 y 200, lo que genera un desplazamiento natural de los flujos de tráfico hacia vías alternas durante obras. Bogotá enfrenta el doble desafío de modernizar su infraestructura de transporte masivo y, al mismo tiempo, mantener niveles aceptables de servicio en una red vial sometida a presiones sin precedentes: el borde oriental de la ciudad, que tiene en la Av. Cra. 7 uno de sus principales ejes de movilidad y se convierte en un receptor natural y significativo de este volumen vehicular desviado.

Desde la concepción y estructuración del proyecto de obra de la L1MB, el corredor de la Av. Cra. 7 desde la Calle 26 hasta la Calle 85 fue definido como el principal corredor de desvío en sentido sur-norte. Estudios previos adelantados por esta Entidad muestran que las obras del borde oriental han generado una reducción de velocidad del 24% en la Av Cra. 7 y desvío de hasta 350 vehículos mixtos por sentido en la hora de máxima demanda.

En este contexto, se evidencia la necesidad de modificar las condiciones de operación del carril preferencial de la Av. Cra. 7, disminuyendo las restricciones al tráfico mixto para optimizar el uso del espacio vial disponible en un corredor que actualmente absorbe una demanda adicional significativa debido a las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y otras intervenciones en el borde oriental.

El presente documento consolida los análisis técnicos asociados a la caracterización y gestión del corredor, así como los resultados de los modelos y estudios de impacto que fundamentan esta nueva operación de la Av. Cra. 7, buscando siempre la optimización del sistema de movilidad en su conjunto y fortaleciendo así el compromiso de la Entidad con la transparencia y la articulación con actores clave — usuarios, medios, autoridades de control — durante este periodo crítico de obras.

2. ALCANCE

El presente Documento Técnico de Soporte evalúa la modificación de las condiciones operacionales del carril preferencial de la Av. Cra. 7, entre la Calle 31 y la Calle 134. Para ello, reconoce las condiciones actuales de operación del corredor, identifica las necesidades de ajuste derivadas de los impactos por obras en el borde oriental de la ciudad y formula recomendaciones orientadas a optimizar su uso. El análisis contiene los insumos y conceptos de las áreas técnicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, incluyendo la Subsecretaría de Política de la Movilidad, la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad y la Oficina Asesora de Seguridad Vial.

3. JUSTIFICACIÓN

El corredor de la Av. Cra. 7, entre la Calle 31 y la Calle 134, ha adquirido un papel estratégico dentro del sistema vial de Bogotá debido al impacto directo de las obras en curso en el borde oriental, en particular la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y la Troncal de la Avenida 68. Estas intervenciones han generado una redistribución significativa del tráfico mixto en el borde oriental, donde el principal desvío es la Av. Cra. 7, generando reducciones en la velocidad operacional y variaciones en los tiempos de viaje del corredor.

La actual configuración del carril preferencial, definida mediante la Resolución 560 de 2015 y orientada a favorecer la operación del transporte público, no se ajusta plenamente a las nuevas dinámicas funcionales del corredor como vía alterna de desvío en el borde oriental. En este contexto, se hace necesario evaluar la modificación de las condiciones operacionales del carril preferencial, que permita mitigar el impacto de las obras y mejorar la circulación en este tramo crítico.

El presente documento ofrece los insumos técnicos que sustentan dicha evaluación, reconociendo las condiciones actuales de operación, identificando los ajustes requeridos y formulando recomendaciones para una gestión más eficiente del espacio vial disponible. La medida busca mantener niveles aceptables de servicio durante la ejecución de los proyectos de transporte masivo, sin comprometer la seguridad vial ni la operación del sistema de transporte público.

4. OBJETIVOS

4.1. GENERAL

- Evaluar la modificación de las condiciones de operación del carril preferencial de la Av. Cra. 7, entre la Calle 31 y la Calle 134, definidas en la Resolución 560 de 2015, ante los cierres por obras de la L1MB en la Avenida Caracas y otros proyectos en ejecución en el borde oriental de la ciudad.

4.2. ESPECÍFICOS

- Revisar las condiciones de operación actuales del carril preferencial de la Av. Cra. 7, considerando su uso como corredor de desvío a estos cierres por obras en el borde oriental .
- Identificar las necesidades de modificación de las condiciones operacionales del carril preferencial, a partir de la revisión de sus condiciones actuales y considerando su función como corredor de desvío.
- Formular recomendaciones para la modificación de las condiciones operacionales del carril preferencial, considerando las características actuales y las necesidades identificadas en el corredor.

5. ANÁLISIS OPERACIÓN ACTUAL DEL CORREDOR

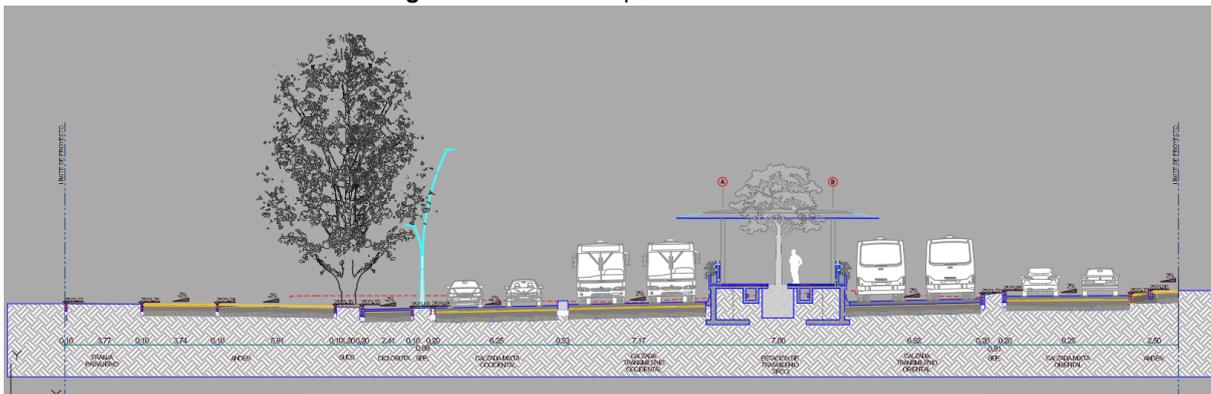
5.1. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y OBRAS

5.1.1. INFRAESTRUCTURA

El corredor de la Av. Cra. 7 entre las calles 31 y 134 forma parte del borde oriental de la ciudad, zona que concentra varios proyectos de infraestructura. A continuación se presenta la información sobre los contratos adjudicados y las intervenciones previstas que afectan su operación. Se describe su localización, alcance y estado actual, con el fin de aportar insumos para la evaluación de las condiciones operativas del corredor.

- Actualmente, el corredor Av. Cra. 7 en el tramo de la Calle 99 a la Calle 134 está contratada la construcción de las calzadas exclusivas para el sistema BRT con dos carriles de tráfico mixto en ambos sentidos de circulación, mediante los contratos de obra IDU-1739-2023 e IDU-1727-2023 De acuerdo a los cronogramas se espera culminar la etapa preconstructiva e iniciar la obra en el tercer trimestre de este año.

Figura 1. Distribución perfil vial Av.Cra. 7



Fuente: Contratos de obra IDU-1739-2023 e IDU-1727-202

- Para el sector comprendido entre la Av. Cra. 7 y la Carrera 13 entre Calle 36 y Calle 39 se tienen delimitados los Planes Parciales de Renovación Urbana CAR-Universidad Libre y Centro Empresarial Ecopetrol - Ministerio de Ambiente, los cuales cuentan con resolución de viabilidad pero aún no han sido adoptados.

Se estima una demanda de 2.700 peatones en la hora de máxima demanda y 1.380 vehículos entrando y 1.250 saliendo de los estacionamientos.

- En la Av. Cra. 7 entre Av. Calle 100 y Calle 102 costado occidental, se encuentra en ejecución el Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal, modificado mediante Decreto Distrital 315 de 2023, que proyecta 8 sótanos para 4.650 parqueaderos fuera de vía y patio de regulación para 38 buses padrones SITP.

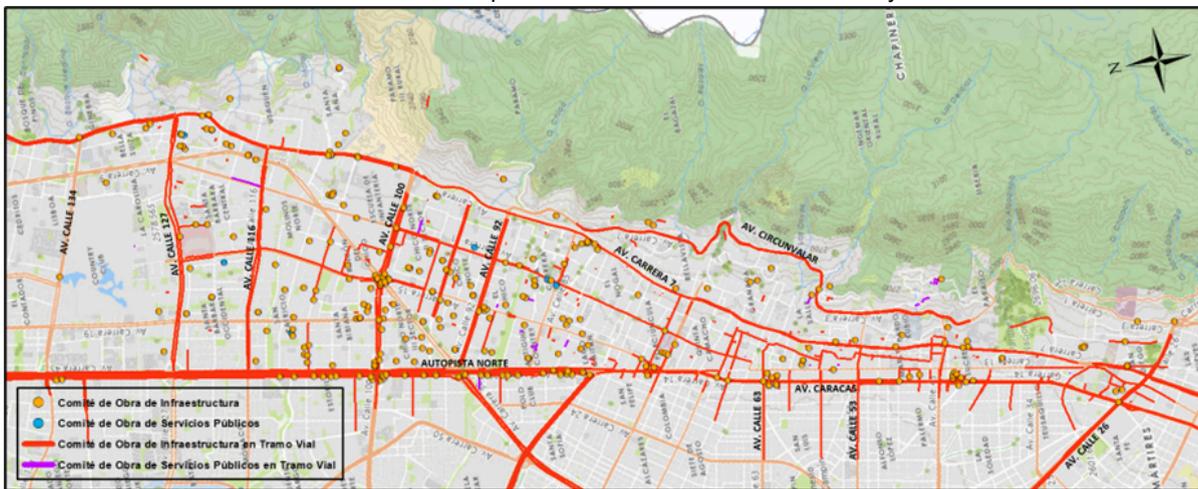
Se estima una demanda de 6.000 peatones en la hora de máxima demanda y 1.850 vehículos ingresando y 1.950 saliendo de los estacionamientos.

- En la Av. Cra. 7 por Av. Calle 134 costado oriental, se proyecta la ejecución del Plan Parcial de Desarrollo Contador Oriental, adoptado mediante Decreto Distrital 577 de 2015, se proponen 1.500 cupos de estacionamiento y se proyecta una demanda estimada de 150 peatones en la hora de máxima demanda y 106 vehículos entrando y 236 vehículos saliendo del proyecto.

5.1.2. PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

En el borde oriental de la ciudad en el sector comprendido entre la Av. Calle 26, Av. Caracas, Calle 134, y Av. Circunvalar durante la vigencia 2024 se autorizaron 3.648 PMT y en lo corrido del año 2025 se han aprobado 1.860 solicitudes de PMT.

Figura 2. Planes de Manejo de Tránsito implementados, publicados, vigentes y programados delimitados en el área de influencia carril preferencial Av.Cra. 7 con corte a Mayo 2025



Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, 2025

5.1.2.1. Frentes de Obra Abiertos Borde Oriental

A corte del 16 de junio de 2025 se tienen aproximadamente 997 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) activos para obras públicas como construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de la Troncal de TransMilenio de la Av. Carrera 68 y Línea 1 del Metro de Bogotá; rehabilitación o mantenimiento de infraestructura de redes de servicios públicos e infraestructura vial, entre otras.

En el corredor de la Av. Cra. 7 se tiene previsto realizar la construcción del Corredor de transporte masivo de la Av. Cra. 7 entre la Calle 26 y la Calle 200, aunque actualmente el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU solo tiene adjudicado el tramo de la Calle 99 hasta la Calle 200 y Patio Taller. El tiempo contractual previsto para la construcción del proyecto es de 44 meses, período en el cual se atenderán los diferentes PMT que se requieran conforme las necesidades de los avances de obra. Es importante aclarar, que a la fecha no se ha iniciado la etapa de construcción de este proyecto.

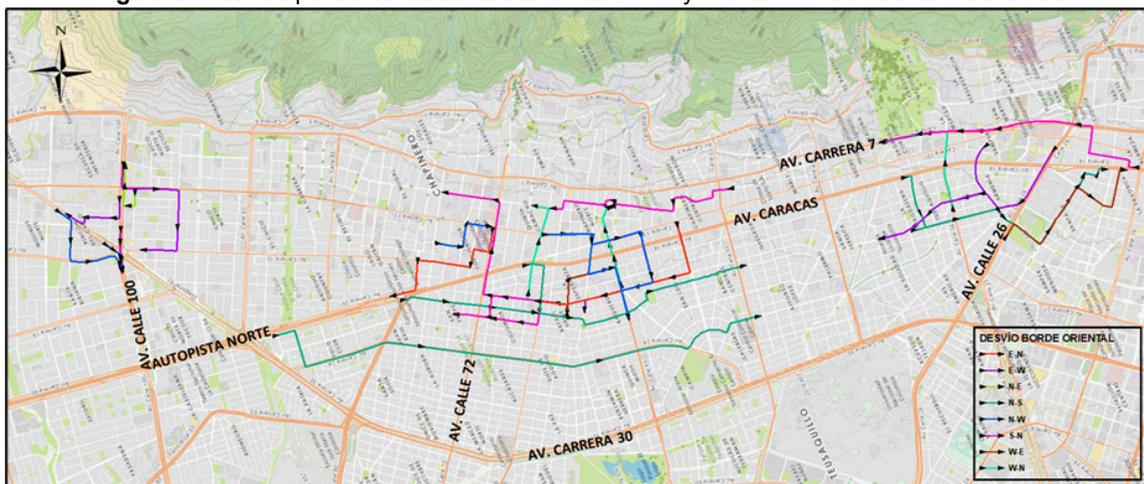
Por otra parte, en el borde oriental se tienen los cierres y desvíos de la Construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), el cual tiene para la etapa de construcción un tiempo contractual establecido de cinco (5) años.

5.1.2.2. Desvíos

En el marco de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para el proyecto de la Construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) se tiene establecido como corredor de desvíos la calzada oriental de la Av. Cra. 7 entre Avenida Calle 26 y Avenida Calle 45, aunque actualmente los PMT que incluyen estos desvíos tiene vigencia de un año (hasta el año 2026), se tiene contemplado el uso de este corredor como desvío durante la construcción de la L1MB.

A partir del análisis de los estudios técnicos asociados a la implementación de este proyecto, se identifica el corredor de la Av. Cra. 7 desde la Calle 26 hasta la Calle 85 y la Avenida Circunvalar, como uno de los principales corredores de desvíos en sentido sur-norte por su cercanía con la Avenida Caracas, tal como se evidencia en la figura 3, donde se evidencian los desvíos por obra.

Figura 3. Desvíos por obras de construcción de L1MB y Troncal Av. Carrera 68 - Calle 100



Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, 2025

Los desvíos del tráfico mixto generan una mayor saturación, menores velocidades y mayores tiempos de viaje de las vías que no estarán en obra, afectando a los usuarios de vehículo particular (auto, moto y carga), transporte público individual (taxi) y del componente zonal del SITP.

Adicionalmente, sobre este corredor se han adjudicado dos contratos de obra que intervendrán distintos tramos de la vía. El contrato IDU-1739-2023 (Lote 1) cubre el tramo entre la Calle 99 y la Calle 127, e incluye la armonización con el Plan Parcial El Pedregal y la construcción de la intersección elevada de la Calle 127. Actualmente se encuentra en etapa de preconstrucción, con la metodología de línea base aprobada desde octubre de

2024 y observaciones en trámite. No se han radicado PMT ante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para dar inicio a la fase constructiva.

Por su parte, el contrato IDU-1727-2023 (Lote 2) interviene el tramo entre la Calle 127 y la Calle 183, con adecuaciones puntuales para mejorar la circulación vehicular, especialmente en las intersecciones de la Calle 134 y Calle 147. La línea base fue aprobada en enero de 2025, pero tampoco se han presentado PMT para el inicio de obras.

La identificación de los PMT autorizados, los frentes de obra adjudicados y la duración prevista de los desvíos permite anticipar un aumento de los volúmenes vehiculares sobre el corredor de la Av. Cra. 7. Este contexto, sumado a su papel como vía alterna ante las intervenciones en la Avenida Caracas, sustenta la necesidad de revisar las condiciones operacionales del carril preferencial, en función de mantener su funcionalidad y garantizar una operación segura y eficiente.

5.2. CARACTERÍSTICAS DE MOVILIDAD EN EL CORREDOR

A raíz de las modificaciones de infraestructura, las características actuales de movilidad en el corredor de la Av. Cra. 7, se extrae la información del Modelo de Transporte de Bogotá para 2023, de acuerdo con la actualización reciente de éste. La información presentada en este apartado corresponde a la modelación de vehículos mixtos en el corredor, con el cual se estimaron los volúmenes equivalentes, velocidades de flujo y tiempo de viaje con corte temporal a 2023, en la hora de máxima demanda 6:30 - 7:30 am

La información extraída del Modelo en este apartado se dispone con el fin de analizar el impacto y las diferencias en las condiciones operacionales antes y después de la puesta en marcha de los cierres por obras asociadas a la L1MB.

5.2.1. Volúmenes

Como parte del análisis del corredor, se extrajeron los volúmenes vehiculares equivalentes a modo comparativo antes y después de las obras asociadas a la L1MB, específicamente en la Avenida Caracas entre la Calle 1 y la Calle 80. A continuación se presenta un resumen del análisis consolidado en el mapa que muestra en color verde los volúmenes sobre la Av. Cra. 7 que aumentan con las obras y cierres viales de la Avenida Caracas, mientras que en rojo se representan los volúmenes que disminuyen con estas modificaciones en la oferta vial asociadas a la L1MB.

Figura 4. Cambios de volúmenes de vehículos equivalentes totales por tramo asociados a la Av.Cra. 7 después de la puesta en marcha de cierres asociados a L1MB



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025

Con lo anterior, se evidencia el aumento en la demanda del corredor, especialmente en los tramos entre la Calle 31 y la Calle 72, mientras que en el tramo norte entre la Calle 100 y Calle 127 se mantienen volúmenes de entre 367 y 188 vehículos equivalentes.

En resumen, los cambios más significativos se dan en los tramos presentados en la Tabla 1, donde se muestran los volúmenes vehiculares equivalentes en las calles 32 (inicio del carril preferencial), 45, 53 y 72, evidenciando que el volumen aumenta en más del 37% en la Calle 53, y otro 18% en la Calle 45, donde además se presenta el volumen más alto en ambos sentidos para el caso de los cierres asociados a la L1MB. Asimismo, en la Calle 72

se tenía el volumen más sin las obras mencionadas anteriormente y, aunque aumenta con los cierres en casi 8%, es el segundo tramo con mayor volumen entre los analizados.

Tabla 1. Volúmenes totales por tramo asociados a la Av.Cra. 7 antes y después de la puesta en marcha de cierres asociados a L1MB

Sección del corredor	Sin cierres en la Av. Caracas (vehículos equivalentes por hr)	Con cierres en la Av. Caracas (vehículos equivalentes por hr)	Cambio porcentual (%)
Calle 31	3.419	3.685	7,78%
Calle 45	4.227	5.027	18,93%
Calle 53	3.098	4.264	37,64%
Calle 72	4.332	4.657	7,50%
Calle 85	2.094	2.526	20,63%
Calle 92	4.739	5.139	8,44%
Calle 100	4.150	4.616	11,23%
Calle 106	4.223	4.520	7,03%
Calle 116	4.075	4.390	7,73%
Calle 127	3.977	4.178	5,05%
Calle 134	2.994	3.239	8,18%

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025

5.2.2. Velocidades

Por otro lado, el análisis de velocidades de flujo vehicular permite evidenciar el cambio, contrastando ambos escenarios, tal como se presenta en la Tabla 2.

Tabla 2. Velocidades vehiculares promedio en el corredor Av.Cra. 7 por sentido antes y después de la puesta en marcha de cierres asociados a L1MB

Sentido	Sin cierres en la Av. Caracas (km/h)	Con cierres en la Av. Caracas (km/h)	Cambio porcentual (%)
Sur - Norte	10,7	9,0	-15,85%
Norte - Sur	9,7	9,3	-3,89%

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025

De aquí se destaca la disminución de la velocidad promedio en el corredor en ambos sentidos de flujo, especialmente en el sentido Sur - Norte, donde la velocidad se ve disminuida en promedio casi 16% (1,7 km/h, en valor absoluto).

Del mismo modo, se realizó el mismo análisis desagregado, de tal manera que la Tabla 3 presenta los cambios de velocidades para los tramos de análisis sobre el corredor.

Tabla 3. Velocidades vehiculares por tramo asociados a la Av.Cra.7 antes y después de la puesta en marcha de cierres asociados a L1MB

Sección del corredor	Sin cierres en la Av. Caracas (km/h)		Con cierres en la Av. Caracas (km/h)		Cambio porcentual (%)	
	Sur-Norte	Norte-Sur	Sur-Norte	Norte-Sur	Sur-Norte	Norte-Sur
Calle 32	19	13	9	13	-52,63%	0,00%
Calle 45	11	27	6	14	-45,45%	-48,15%
Calle 53	22	40	19	27	-13,64%	-32,50%
Calle 72	15	26	13	19	-13,33%	-26,92%
Calle 85	46	32	44	31	-13,33%	-3,85%
Calle 92	33	6	21	6	-80,00%	0,00%
Calle 100	30	6	32	6	13,33%	0,00%
Calle 106	41	36	39	35	-13,33%	-3,85%
Calle 116	22	38	19	36	-20,00%	-7,69%
Calle 127	38	12	38	6	0,00%	-23,08%
Calle 134	43	17	43	12	0,00%	-19,23%

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025

En este resumen se evidencia que todas las velocidades promedio de los vehículos en el corredor disminuyen, en ambos sentidos de flujo vehicular, entre aproximadamente un 13% y un 53% con la puesta en marcha de estas obras; solo a la altura de la Calle 32, donde inicia el carril preferencial al sur del corredor, se mantiene la velocidad promedio de viaje.

5.2.3. Tiempos de viaje

Finalmente, los tiempos de viaje totales en el corredor, desde la Calle 31 a la Calle 134 también fueron analizados si se presenta a continuación, en la Tabla 4, los resultados de la modelación de ambos escenarios.

Tabla 4. Tiempos de viaje total en el corredor Av.Cra. 7 por sentido antes y después de la puesta en marcha de cierres asociados a L1MB

Sentido	Sin cierres en la Av. Caracas (min)	Con cierres en la Av. Caracas (min)	Cambio porcentual (%)
Sur - Norte	65	77	18,83%
Norte - Sur	71	74	4,05%

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - DIM, 2025

Así, la información destaca el aumento en los tiempos de viaje con la puesta en marcha en las obras de la L1MB sobre la Avenida Caracas, ya que en el sentido Sur - Norte, aumenta el tiempo de viaje total en un 19% (12 minutos, en valor absoluto), mientras que para el sentido Sur - Norte aumenta poco más del 4% el tiempo de viaje total (3 minutos, en valor absoluto).

5.3. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

5.3.1. Oferta

El corredor de la Av.Cra. 7 entre las calles 31 y 134 presenta una alta oferta de transporte público asociada al componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. En total, se identifican 54 rutas zonales que circulan total o parcialmente por este corredor.. Estas rutas se encuentran entre las de mayor demanda de la ciudad.

5.3.2. Paraderos

Sobre el corredor de la Av.Cra. 7, entre las calles 31 y 134, se encuentran en operación 149 paraderos en ambos sentidos de circulación. Estos paraderos prestan servicio a las rutas del componente TransMiZonal y del componente dual que operan sobre este eje vial.

5.3.3. Servicio de Transporte Intermunicipal

Sobre el corredor de la Av.Cra. 7 se cuenta con la circulación de rutas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (servicio intermunicipal), en particular, la ruta que conecta el municipio de La Calera con Bogotá, la cual, en esta zona de la ciudad, circula por la Av.Cra. 7 desde la calle 72 hasta la calle 84C.

5.3.4. Transporte Público Individual - Taxi

Como parte del fortalecimiento del transporte público individual, Bogotá ha avanzado en la consolidación de Zonas Amarillas, espacios diseñados para el ascenso y descenso seguro de pasajeros del servicio de taxi.

Sobre la Av.Cra. 7 no existen segmentos habilitados de zonas amarillas. Esta restricción responde a que se trata de una vía arterial, donde el estacionamiento está prohibido por la

normativa vigente. Esto ha sido ratificado por los lineamientos técnicos del proyecto y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

En el área de influencia (3 cuadras) del corredor de la Av.Cra. 7, entre las calles 31 y 134, se identifican las siguientes doce (12) zonas amarillas:

Tabla 5. Zonas amarillas en la zona de estudio.

DIRECCIÓN	CIV	OBS	LOCALIDAD	CUPOS
Avenida Calle 63 entre Av.Cra. 7 y Cra. 7 A	2001414	20222210033603 (Viable, Solicitud de mantenimiento); SDM-DTI-52467-15	Chapinero	5
Carrera 8 entre Calle 36 y Calle 37	3000033	SDM-DTI-55070-13	Santa Fe	6
Calle 49 entre Transversal 5 y Carrera 6	2001814	RESOLUCIÓN 103 DE 2011	Chapinero	5
Calle 61 entre Carrera 4A y Carrera 5	2001502, 2001489	SDM-DTI-69002-12	Chapinero	6
Calle 31 entre Carrera 13 A y Avenida Carrera 14	30000471	SDM-DTI-70729-12	Santa Fe	4
Calle 33 A entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14	3000053	SDM-DTI-71882-12	Santa Fe	4
Carrera 10 entre Calle 65 y Calle 66	2001300, 2002205	202222100128663 (No viable, Solicitud de Retiro); SDM-DTI-70183-12	Chapinero	3
Calle 33 entre Carrera 6B y Av.Cra. 7	3000085	RESOLUCIÓN 103 DE 2011	Santa Fe	6
Calle 71 entre Av.Cra. 7 y Carrera 5	2001193	202322100089143 (Viable); SDM-DTI-15863-12	Chapinero	4
Calle 39 entre Carrera 5 y Av.Cra. 7	3002420, 3002406	RESOLUCIÓN 103 DE 2011	Santa Fe	6
Calle 64 entre Carrera 10 y Carrera 9 A	2001346, 2001353	202422100049063 (No viable, solicitud de retiro); RESOLUCIÓN 103 DE 2011	Chapinero	6

DIRECCIÓN	CIV	OBS	LOCALIDAD	CUPOS
Calle 73 entre Av.Cra. 7 y Carrera 9	2001097	202322100089143 (No viable, Solicitud de retiro); SDM-DTI-89573-14	Chapinero	3

Fuente: Subdirección de Transporte Público (STPu), 2025

5.3.5. Análisis Transporte Público

El análisis de la oferta de transporte público confirma la necesidad de revisar las condiciones operacionales del carril preferencial. El corredor presenta alta demanda y cumple una función importante como vía alterna ante las obras de la Primera Línea del Metro sobre la Av. Caracas, así como otras intervenciones en el borde oriental de la ciudad. En este contexto, es necesario mantener la eficiencia y el nivel de servicio del transporte público en el corredor. Los puntos con mayor concentración de usuarios requieren conservar o mejorar las condiciones operativas y de accesibilidad de los paraderos del SITP y del transporte intermunicipal, cuya ubicación, uso y funcionalidad deben ser criterios centrales en la evaluación. Teniendo en cuenta la oferta del transporte público en el corredor y la importancia de mantener la eficiencia en la operación del SITP, resulta indispensable restringir el ascenso y descenso de pasajeros en los paraderos del SITP, únicamente para los buses del SITP, prohibiendo el bloqueo y uso de estos paraderos por parte de otros vehículos.

5.4. TRANSPORTE PRIVADO

5.4.1. Zonas de Parqueo Pago (ZPP)

En el área de influencia del corredor de la Av.Cra. 7, entre las calles 31 y 134, se han habilitado Zonas de Parqueo Pago en segmentos viales ubicados en Usaquén, Chapinero y Santa Fe, como parte del proyecto distrital para ordenar el estacionamiento en vía. En total, se han implementado 190 cupos distribuidos en 12 segmentos viales.

Estos espacios se localizan sobre vías secundarias del entorno inmediato al corredor. La zona presenta alta actividad comercial, institucional y de servicios, lo que favorece la rotación y el uso regulado del estacionamiento.

Sobre la Av.Cra. 7 no existen segmentos habilitados para parqueo en vía. Esta restricción responde a que se trata de una vía arterial, donde el estacionamiento está prohibido por la normativa vigente. Esto ha sido ratificado por los lineamientos técnicos del proyecto y las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

5.4.2. Circulación de Vehículos de Transporte de Carga

De acuerdo con lo establecido en los Decretos Distritales 840 de 2019 y 077 de 2020, por medio de las cuales se disponen las condiciones y restricciones horarias de circulación, operación de cargue y descargue, y demás disposiciones para los vehículos de transporte de carga la Av.Cra. 7 entre la calle 31 y calle 134 se encuentra tipificada como una vía de la malla vial arterial de la ciudad y pertenece a la Zona 1 de restricción de circulación de vehículos de carga en Bogotá, por la cual se restringen vehículos de carga con un peso bruto vehicular mayor de 8.500 kg de lunes a viernes entre las 6:00 horas a las 8:00 horas y de las 17:00 horas a las 20:00 horas, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada.

Adicionalmente este corredor vial cuenta con restricción para vehículos de carga de año modelo superior a 20 años de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:00 y entre las 17:00 y las 20:00 horas y los días sábados aplica pico y placa rotativo par e impar para estos mismos vehículos entre las 5:00 y las 21:00 horas.

Así mismo, dado que se trata de una vía de la malla vial arterial, fuera de los horarios de restricción indicados está autorizada la circulación de todas las tipologías de vehículos de carga.

5.4.3. Zonas Cargue y Descargue de Vehículos de Transporte de Carga

En el corredor de la avenida carrera 7, entre las calles 31 y 134, por tratarse de una vía de la malla vial arterial, las operaciones de cargue y descargue de mercancías se encuentran condicionadas de la siguiente manera:

Se deberá ingresar el vehículo al predio en su totalidad sin obstruir los andenes, de no ser posible esta condición, se deberá realizar la actividad en vías locales o intermedias cercanas siempre que el vehículo no supere los dos ejes entre las 8:00 y las 17:00 horas y entre las 20:00 y las 6:00 horas. Si no es posible realizar las actividades de cargue y descargue bajo las condiciones antes mencionadas se permite la realización de las mismas sobre la avenida carrera 7 entre las 22:00 y las 6:00 horas siempre y cuando se implemente un dispositivo de señalización luminosa para advertir a los demás usuarios de la vía sobre las actividades en la vía.

Finalmente, se realizó un análisis de localización de zonas de cargue y descargue de mercancías en un radio de 500 metros del corredor, encontrando que actualmente se encuentran habilitadas 7 zonas autorizadas de cargue y descargue de mercancías (ZCYD), ubicadas en vías intermedias y locales. Estas zonas representan el 5,6 % del total de las 124 zonas habilitadas en la ciudad.

Las operaciones están permitidas únicamente para vehículos con máximo dos ejes entre las 8:00 y las 17:00 horas y entre las 20:00 y las 6:00 horas o en el horario determinado por la plaqueta de cada señal. A continuación se relaciona la tabla de localización de las zonas de carga mencionadas.

Tabla 6. Ubicación de las zonas de cargue y descargue próximas a la Av.Cra. 7

Localidad	No. ZCYD	Ubicación
Chapinero	1	Calle 69A entre Cra. 5 y 6
	2	Calle 71 entre Cra. 9 y 11
	3	
	4	
	5	Calle 71 entre Av.Cra. 7 y Cra. 5
	6	Carrera 8A entre Av Calle 100 y Calle 99
	7	Calle 62 entre Cra. 11 y 13

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2025

5.4.4. Análisis Transporte Privado

El análisis del transporte privado confirma la necesidad de revisar las condiciones operacionales del carril preferencial. El corredor ha registrado un mayor volumen de vehículos particulares y motocicletas debido a los desvíos generados por las obras en el borde oriental. Este incremento ha impactado la velocidad y la continuidad del tránsito mixto. La flexibilización en el uso del carril debe ir acompañada de medidas que eviten bloqueos e invasiones indebidas. La oferta de zonas de parqueo regulado en el entorno inmediato permite desincentivar el estacionamiento en vía sobre el carril preferencial. Asimismo, se establecen opciones para la actividades de cargue y descargue, con el fin de garantizar una operación continua y segura de las actividades logísticas.

5.5. TRANSPORTE NO MOTORIZADO - BICICLETAS

En el corredor de la Av.Cra. 7, comprendido entre la Calle 34 y la Calle 106, se cuenta con una ciclorruta bidireccional segregada ubicada en la calzada occidental, la cual se articula con la red existente en el sector del borde oriental de la ciudad. Este corredor se ha consolidado como un eje estratégico para la movilidad en bicicleta, registrando una alta demanda en el periodo de mayor afluencia (6:00 a.m. a 9:00 a.m.). En dicho horario, se han contabilizado hasta 1.440 ciclistas entre las calles 32 y 100, y 945 ciclistas entre las calles 100 y 106, en ambos sentidos.

5.6. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL CORREDOR

5.6.1. Medidas de Control

A lo largo del corredor de la Av.Cra. 7 se han identificado distintos puntos donde la congestión vehicular es mayor, principalmente debido a parqueo irregular. Esta conducta habitualmente está asociada a zonas atractoras de usuarios, tales como centros de salud, instituciones educativas y centros comerciales.

Dentro de los puntos identificados, los siguientes son los más relevantes:

- Av.Cra. 7 entre Calle 28 y Calle 33 - Sentido Sur - Norte (Centro comercial San Martín).
- Av.Cra. 7 entre Calle 40Bis y Av. Calle 45 - Sentido Sur - Norte (Universidad Javeriana y Hospital San Ignacio)
- Av.Cra. 7 entre Calle 84 y Calle 84A - Sentido Sur - Norte (Centro comercial San Martín).
- Av.Cra. 7 entre Calle 119 y Av. Calle 116 - Sentido Sur - Norte (Fundación Santa Fe).

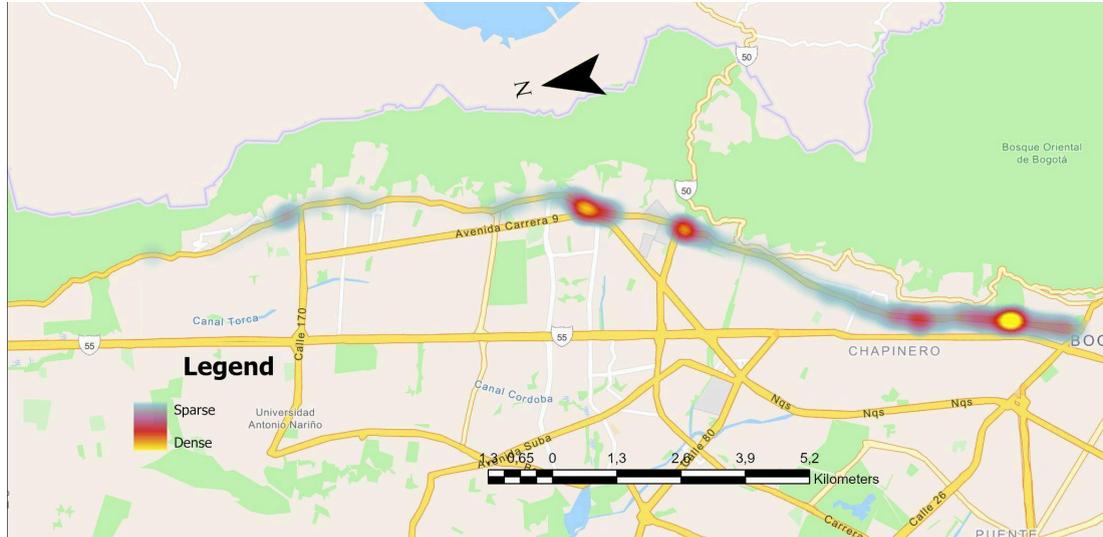
Debido a estos comportamientos se afecta el carril derecho de la Av.Cra. 7 en ambos sentidos, se ve disminuida la capacidad vial del corredor, y a su vez, se incrementan los tiempos de viaje de los usuarios del corredor.

En este sentido, las medidas de control implementadas en el corredor de la Av.Cra. 7 se encuentran enfocadas en mejorar la circulación de todos los actores viales permitiendo que las vías puedan operar sin disminuir su capacidad, motivo por el cual se busca, principalmente, desincentivar y sancionar el parqueo irregular en vía y mejorar la seguridad vial en el corredor.

Entre enero y mayo del 2025 se han impuesto un total de 5.340 órdenes de comparendo en el corredor de la Av.Cra. 7 entre calle 26 y calle 245 y se han inmovilizado un total de 1.058 vehículos. Del total de comparendos impuestos, la mayoría corresponde a la infracción C02 (Estacionar un vehículo en sitios prohibidos) y a la infracción C14 (Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado).

Teniendo en cuenta que los tramos con mayor volumen de pasajeros en el corredor son entre la calle 26 y calle 100, se han priorizado los controles de tránsito y transporte sobre puntos neurálgicos de este corredor para mejorar los tiempos de viaje de los miles de ciudadanos que transitan por esta arteria de la ciudad. En la figura 5, a continuación se muestran los principales puntos en donde se han impuesto órdenes de comparendo sobre el corredor de la Av.Cra. 7 entre enero y mayo de 2025.

Figura 5. Mapa de calor de concentración de órdenes de comparendo - Av.Cra. 7 - Periodo enero-mayo 2025



Fuente: SDM con base en Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero al 31 de mayo de 2025

5.6.2. Fotodetección

El sistema de fotodetección para el control y seguimiento para la protección y correcto funcionamiento del carril preferencial de la Av.Cra. 7, se encuentra enfocado principalmente en la detección de vehículos que bloqueen la calzada o la intersección, se encuentren mal estacionados o realicen cargue y descargue sobre el carril preferencial y en general las maniobras contrarias a las condiciones de operación que dan lugar a la imposición de la infracción por “transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente y dan lugar a inmovilización”. (Infracción C14 artículo 131 Ley 769/2002).

Se realiza desde el año 2018 en los siguientes puntos en los que se cuenta con cámaras de videovigilancia que hacen parte del Circuito Cerrado de TV del Centro de Gestión de Tránsito, autorizadas como cámaras semiautomáticas para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

- 1) Av.Cra. 7 - CL 45 - CHAPINERO
- 2) Av.Cra. 7 - CL 53 - CHAPINERO
- 3) Av.Cra. 7 - CL 63 - CHAPINERO
- 4) Av.Cra. 7 - CL 72 - CHAPINERO
- 5) Av.Cra. 7 - CL 92 - CHAPINERO

5.7. OTRAS MEDIDAS DE GESTIÓN

La Subdirección de Gestión en Vía (SGV) ha proyectado e implementado medidas operativas puntuales sobre el corredor de la Av.Cra. 7, entre la Av. Calle 72 y la Calle 94. Estas intervenciones se enfocan en mejorar las condiciones de circulación y reducir la congestión en los tramos críticos del corredor.

Las acciones han incluido la presencia operativa del Grupo Guía de la SGV y del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT), con cobertura en puntos fijos de alta congestión. El objetivo ha sido mejorar las velocidades y tiempos de viaje, priorizando la seguridad vial y el ordenamiento del flujo vehicular.

Adicionalmente, se implementó un reversible en la Calle 84 entre la Av.Cra. 7 y la Av. Circunvalar, de lunes a viernes entre las 17:00 y las 20:00 horas, con circulación en sentido occidente-oriente. Esta medida facilita la conexión hacia San Luis, La Calera y municipios aledaños, y mejora la movilidad en sentido sur-norte del corredor.

De forma complementaria, la SGV dispone de dos unidades motorizadas del Grupo Guía para atender situaciones imprevistas que afecten la operación vial o requieran refuerzo operativo en intersecciones.

Estas medidas reflejan un esfuerzo institucional por mejorar la funcionalidad del corredor y permiten sustentar la necesidad de revisar las condiciones operativas del carril preferencial. El fortalecimiento de la gestión en vía es clave para garantizar una circulación eficiente en un escenario de demanda creciente.

6. CONCLUSIONES

- La ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, como la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y la troncal de la Av Cra. 7 entre la calle 99 y la calle 200, junto con desarrollos urbanísticos e inmobiliarios en el borde oriental, generan condiciones particulares para la operación del corredor y exigen ajustes en su funcionamiento.
- Estos proyectos modifican los volúmenes de tráfico mixto, por lo que es necesario revisar los lineamientos operacionales del carril preferencial en función de las nuevas dinámicas de movilidad.
- Se estima que la velocidad en la Av.Cra. 7 ha disminuido entre un 5% y un 35% debido a los cierres viales asociados a la Avenida Caracas por las obras de la L1MB, aumentando la necesidad de ampliar la capacidad para el tráfico mixto en este corredor.
- La operación del carril preferencial deberá estar acompañada de controles al parqueo en vía, complementados con medidas de gestión del tránsito, con el fin de preservar las condiciones de operación del corredor, especialmente para el SITP.
- Se prohíbe el estacionamiento en vía sobre el carril preferencial y se restringe cualquier maniobra que genere bloqueo en el carril o en las intersecciones. Estas conductas deberán ser objeto de control y sanción conforme a la normatividad vigente.
- Bajo las nuevas condiciones de tránsito del carril, se permite que todos los vehículos circulen por el carril preferencial de la Av. Cra. 7, entre las calles 31 y 134. También se permite el giro a la derecha para acceso o salida de predios y bocacalles, y paradas momentáneas para ascenso y descenso de pasajeros, salvo en los

paraderos del SITP. Lo anterior, siempre y cuando no se bloquee ni el carril ni las intersecciones, ni se afecte la operación del SITP.

- En lo referente a la circulación de ciclistas, estos deben transitar por el corredor en mención de conformidad con la normatividad vigente de carácter nacional y los actos administrativos expedidos por la Entidad.