

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
Conectividad y accesibilidad peatonal y ciclista glorieta calle 63 con carrera 50

SBP-DTS-001-2026

LOCALIDAD: TEUSAQUILLO

2026

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM
AC 13 N°. 37 - 35
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA
WWW.MOVILIDADBOGOTA.GOV.CO

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

INFORME DE FACTIBILIDAD TÉCNICA

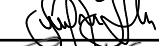
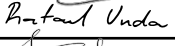
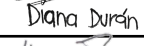
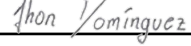
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

FECHA: 16 de enero de 2026

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de páginas
1.0	16 de enero de 2026	N / A	48

APROBÓ

Nicolás Adolfo Correal Huertas	Subsecretario de Política de Movilidad	
Valentina Acuña García	Directora de Planeación de la Movilidad	
Julián Andrés González Flechas	Jefe de la Oficina de Seguridad Vial (e)	
Carlos Humberto Gonzalez	Jefe de la Oficina de Gestión Social	
Rafael Unda Vanegas	Director de Inteligencia para la Movilidad	
Diego Andrés Suárez Gómez	Subdirector de Semaforización	
Diana Carolina Duran Forero	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón	
Jhon Freddy Dominguez Fuentes	Subdirector de Gestión en Vía	

PROYECTÓ

Juan David Pertuz Villalobos	Oficina de Seguridad Vial	VOBO 22/12/2025
Roberth Stiven Rodríguez Ruge	Oficina de Gestión Social	VOBO 26/12/2025
Francy Daniela Chaves Roa	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	VOBO 26/12/2025
Miguel Pineda	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	VOBO 29/12/2025
Isabel Cristina Patiño Díaz	Subdirección de Semaforización	VOBO 26/12/2025
Andres Felipe Salazar Valencia	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	VOBO 05/01/2026
Angela Maritza Cristancho Molina	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	VOBO 26/12/2025
Oswaldo Mateo Diaz Salgado	Subdirección de Gestión en Vía	VOBO 19/12/2025
Maria Camila Ortiz Noriega	Subdirección de Gestión en Vía	VOBO 19/12/2025

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. OBJETIVO	6
1.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
2. DIAGNÓSTICO	7
2.1 Caracterización territorial, dinámica cultural y deportiva	7
2.2 Movilidad y espacio público	10
2.3 Componente de Gestión en vía	19
2.4 Análisis de seguridad vial	28
2.5 Componente de Gestión Social	30
2.6. Resultados del diagnóstico	34
3. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN	36
3.1. Implementación de semaforización	36
4. PARÁMETROS OPERACIONALES DE LA GLORIETA	41
4.1. Planeamiento semafórico	41
4.2. Modelo de tránsito	41
5. CONCLUSIONES	48

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Figura 1. Mapa del PIP Corredor Barrial de Encuentro y del Cuidado Calle 59 – Calle 57	7
Figura 2. Mapa de localización de equipamientos en la zona del proyecto	8
Figura 3. Sistema de transporte público en la zona de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50	9
Figura 4. Oferta de infraestructura peatonal y ciclista	10
Figura 5. Resultado aplicación Metodología de Priorización Circuitos Peditores	11
Figura 6. Cruces peatonales seguros y a riesgo Tramo calle 63 con carrera 50	12
Figura 8. Perfil horario de vehículos día atípico AC 63 X AK 50	18
Fuente: Contrato de consultoría IDU 1659 DE 2023	18
Figura 9. ZAT 219, 290 y 292	19
Figura 10. Datos de congestión por Zona de Análisis de Tráfico (ZAT)	20
Figura 11. Velocidades promedio Calle 63 (occidente-oriental).	21
Figura 12. Velocidades promedio Calle 63 (Oriente-Occidente).	22
Figura 13. Velocidades promedio Carrera 50 (sur-norte).	23
Figura 14. Velocidades promedio Carrera 50 (norte-sur).	23
Figura 15. Puntos de conflicto glorieta CL63 x KR50.	24
Figura 16. Colas generadas por conflictos en la glorieta de la CL63 x KR 50 para días típicos (Jueves, 5 de diciembre a las 16:00 horas y 17:00 horas, respectivamente) .	25

Figura 17. Georreferenciación de incidentes en las inmediaciones de la glorieta de la CL 63 con KR 50.	26
Figura 18. Víctimas por siniestros viales en la glorieta AC 63 X AK 50	28
Figura 19. Medidas necesarias presentadas por la ciudadanía	34
Figura 21. paso peatonal regulado por semáforo costado oriental	37
Figura 22. Paso peatonal regulado por semáforo costado sur	38
Figura 23. Paso ciclista regulado por semáforo costado oriental	38
Figura 24. Paso ciclista regulado por semáforo costado sur	39
Figura 26. Demora promedio en la red en segundos	44
Figura 27. Cola promedio en la red en metros	45
Figura 28. Cola máxima de la red en metros	45

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Características de los pasos peatonales y comportamientos de conductores	13
Tabla 2. Distribución de los viajes de peatones y ciclistas en el entorno de la Calle 63 con Carrera 50 por motivo	16
Tabla 3. Registro de incidentes por hora, día de la semana, mes y actor vial involucrado.	27
Tabla 4. Matriz de interacción de siniestros viales en la glorieta AC 63 X AK 50	29
Tabla 5. Espacios de diálogo con ciudadanía	31
Tabla 6. Sondeos de percepción ciudadana	32
Tabla 7. Calibración del modelo de tránsito período AM	41
Tabla 8. Calibración del modelo de tránsito período PM	42
Tabla 9. Desempeño general de la red AM	43
Tabla 10. Desempeño general de la red PM	43
Tabla 11. Resultados niveles de servicio - AM	43
Tabla 12. Resultados niveles de servicio - PM	44

INTRODUCCIÓN

El entorno de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, constituye un nodo importante para la movilidad de la ciudad, ya que permite la conectividad con el principal núcleo de equipamientos deportivos y recreativos de la ciudad (localizados en el conjunto de polígonos que componen el Parque Simón Bolívar), así como el acceso a la Calle 63 que es uno de los ejes que conectan de manera transversal la ciudad, articulando a la localidad de Chapinero desde el extremo oriental con la localidad de Engativá en el borde occidental.

Además de permitir la conectividad de la malla vial arterial de la ciudad, en este entorno se encuentran equipamientos entre los que se destaca el Parque de Los Novios, Complejo Acuático Simón Bolívar y Palacio de los Deportes, que tienen una afluencia de público importante desde diferentes puntos de la ciudad. De igual manera, la relación directa de estos servicios en un contexto de usos del suelo principalmente residencial, genera una movilidad peatonal y ciclista regular que se acentúa durante la realización de grandes eventos y la programación recreativa y cultural.

No obstante, las condiciones actuales de operación de la glorieta presentan limitaciones que afectan de manera directa la seguridad y continuidad de los desplazamientos peatonales y ciclistas. Entre las principales problemáticas se identifican altas velocidades vehiculares, cruces a nivel con elevados niveles de riesgo, discontinuidades en la cicloinfraestructura, ocupación indebida del espacio público y ausencia de mecanismos claros de priorización para los usuarios más vulnerables. Estas condiciones generan barreras físicas y perceptuales que dificultan la conectividad transversal, incrementan la exposición al riesgo y reducen la calidad de la experiencia de caminar y pedalear en el sector, evidenciando la necesidad de evaluar medidas de control y ordenamiento del tránsito que permitan reconfigurar la glorieta bajo un enfoque de movilidad segura, accesible y centrada en las personas, análisis que se desarrolla en el presente documento técnico de soporte.

1. OBJETIVO

El objetivo general de la estrategia de intervención en este sector es mejorar las condiciones de movilidad principalmente para peatones y ciclistas en la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, reconociendo las dinámicas actuales del entorno y las necesidades asociadas a la alta interacción modal. La intervención busca promover un entorno más seguro, caminable y ciclable, mediante la priorización y adecuación de las trayectorias peatonales y ciclistas, la regulación del tránsito vehicular y el fortalecimiento de la continuidad y conectividad de los recorridos para los usuarios no motorizados.

1.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Desarrollar acciones para el mejoramiento de la movilidad peatonal en la intersección de la Calle 63 con Carrera 50 a través de estrategias que permitan configurar pasos peatonales en condiciones seguras y accesibles.
- Establecer acciones que permitan fortalecer la conectividad y continuidad de la cicloinfraestructura entre la Carrera 50 y la Calle 63, facilitando los desplazamientos de los ciclistas entre el sur y el occidente de la ciudad, y garantizando trayectorias claras y seguras en el entorno de la glorieta.
- Implementar acciones de regulación y control del tránsito vehicular que permitan organizar las interacciones entre los distintos modos de transporte, mejorar la operación de la glorieta y reducir los conflictos viales actuales, con énfasis en la protección de los usuarios más vulnerables.

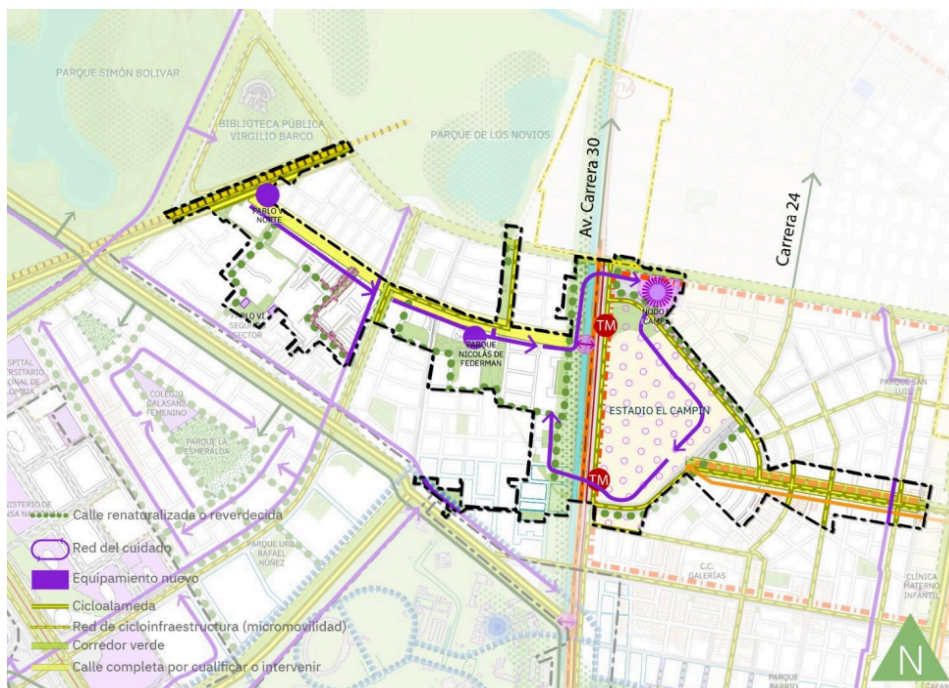
2. DIAGNÓSTICO

2.1 Caracterización territorial, dinámica cultural y deportiva

Este sector constituye un núcleo complejo a nivel metropolitano y zonal. En este sector confluyen dos Unidades de Planeamiento Local (UPL)¹; UPL Teusaquillo en el costado sur Según el POT y UPL Barrios Unidos por el costado norte. La UPL Teusaquillo tiene una vocación de servicios metropolitanos, cultura y patrimonio. Es una de las zonas con mejor infraestructura caminable consolidada, pero que requiere mayor integración con el sistema de transporte masivo. Por otra parte, en la UPL Barrios Unidos se encuentra el Parque de los Novios, el Complejo Acuático y el sector de Siete de Agosto. Según el POT, esta UPL se define por una mezcla de actividad económica (servicios y comercio) y grandes equipamientos de escala ciudad.

Al revisar los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) de estas dos UPL, se encuentra que el proyecto propuesto de intervenir la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50 fortalece el PIP Corredor Barrial de Encuentro y del Cuidado Calle 59 – Calle 57, ya que mejora la conexión entre las escalas barrial y metropolitana.

Figura 1. Mapa del PIP Corredor Barrial de Encuentro y del Cuidado Calle 59 – Calle 57



Fuente: DTS Centro Ampliado, SDP.

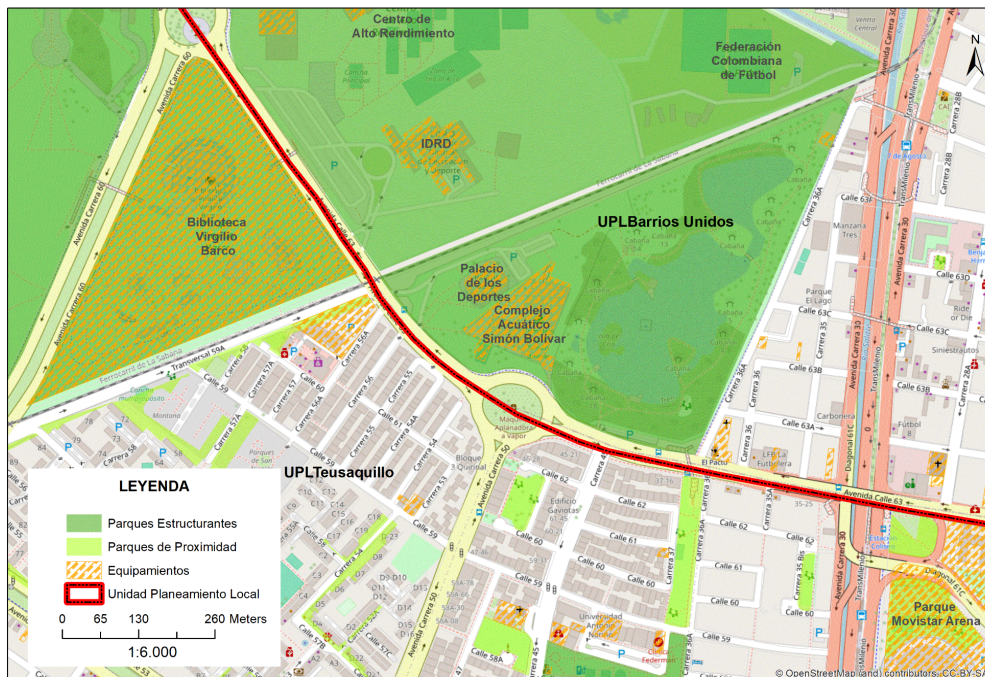
En esta zona se da una concentración de equipamientos culturales y recreo-deportivos de gran relevancia para la ciudad, que son conectados por medio de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, convirtiéndose en una rótula que vincula diferentes equipamientos y que a

¹ <https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/upl>

su vez cuenta con una alta demanda tanto peatonal como ciclista. Dentro de los equipamientos presentes se encuentran:

- Costado Norte: Complejo Acuático, Parque de los Novios, Palacio de los Deportes, Centro de Alto Rendimiento
- Costado Sur: red de parques de proximidad del barrio Nicolás de Federman.
- Oriente: Movistar Arena, Estadio Nemesio Camacho El Campín
- Occidente: Parque Metropolitano Simón Bolívar (sector Central y sector Parque Deportivo El Salitre) y Biblioteca y Parque Virgilio Barco.

Figura 2. Mapa de localización de equipamientos en la zona del proyecto

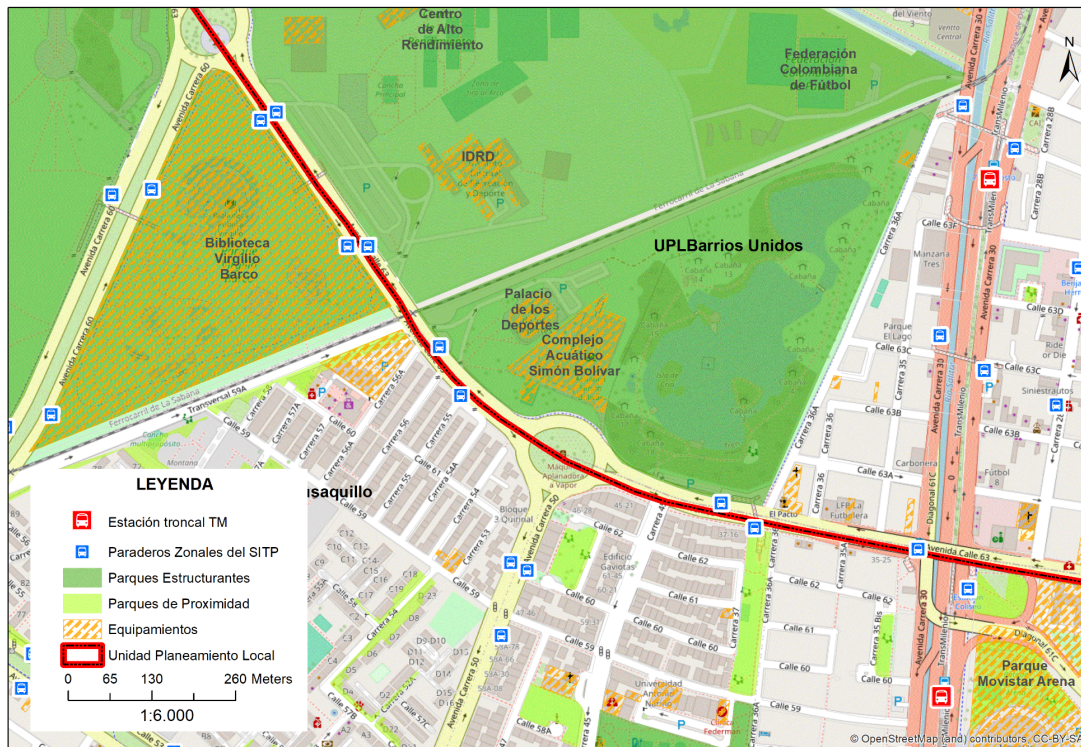


Fuente: Elaboración propia.

A diferencia de otras zonas residenciales, esta zona genera grandes flujos peatonales dada la cantidad de eventos culturales y deportivos en el corredor de la Calle 63. Estos flujos, especialmente de eventos, requieren una infraestructura flexible que pueda transitar de una demanda cotidiana (deportistas matutinos) a una gran demanda (asistentes a conciertos o festivales), donde la capacidad de las aceras y los cruces seguros son críticos.

En cuanto a la conectividad con transporte público, la Calle 63 desde la Carrera 30 hasta la Carrera 60 cuenta con 9 paraderos de SITP Zonales, sobre la carrera 50 cercanos a la glorieta en la calle 60 se encuentran dos paraderos y uno en la calle 59. La glorieta se encuentra aproximadamente a 1 kilómetro de la estación de Transmilenio Movistar Arena (15 minutos de caminata) y a 1,7 km de la estación 7 de agosto (23 minutos de caminata).

Figura 3. Sistema de transporte público en la zona de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50



Fuente: Elaboración propia con datos de Transmilenio.

La intersección de la Carrera 50 con Calle 63 se convierte en un punto de articulación vital donde la conectividad local debe priorizarse para garantizar la eficiencia de la escala metropolitana. Mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas en este punto no solo facilita la 'Ciudad de los 15 minutos' para los residentes y visitantes de la UPL, sino que elimina el efecto barrera que actualmente fragmenta el acceso al sistema de parques y equipamientos.

Una **intervención de movilidad activa en este nodo** asegura que los flujos de larga distancia y los recorridos de proximidad coexistan de forma segura, potenciando la vitalidad urbana y **consolidando un circuito peatonal y la conectividad de la cicloinfraestructura existente**.

Asimismo, esta glorieta es fundamental para la integración multimodal, ya que el sector funciona como un nodo estratégico para los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y aquellos que acceden desde el eje troncal de la NQS. Al optimizar la transferencia entre el transporte masivo y el destino recreativo, se garantiza que el acceso a los servicios de escala ciudad sea equitativo y fluido, reduciendo la dependencia del vehículo particular y consolidando una red donde la caminata actúa como el eslabón que garantiza una experiencia de viaje segura y eficiente.

2.2 Movilidad y espacio público

Este apartado tiene como objetivo analizar las condiciones de movilidad y de espacio público en el área de influencia directa del proyecto, con énfasis en la infraestructura peatonal y ciclista y en su relación con la operación actual de la glorieta. A partir de la caracterización de la oferta existente, se identifican las principales fortalezas, brechas y discontinuidades que inciden en la seguridad, accesibilidad y funcionalidad de los desplazamientos no motorizados, así como los conflictos derivados de su interacción con los flujos vehiculares.

2.2.1. Caracterización de la condiciones de movilidad peatonal y ciclista

La siguiente figura, presenta la oferta de infraestructura ciclista y peatonal disponible en el área de influencia directa del proyecto, que se encuentra delimitada entre la carrera 60 al occidente, la carrera 36 al oriente, el parque de los novios al norte y la calle 59 al sur.

Figura 4. Oferta de infraestructura peatonal y ciclista



Fuente:SDM - IDU

En cuanto a la infraestructura peatonal, la zona cuenta con 41 segmentos de andenes. Al aplicar la metodología de priorización de circuitos peatonales desarrollada con la asistencia técnica de Arup y C40 Cities para la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se han identificado geográficamente tramos que requieren intervención inmediata para optimizar las condiciones de conectividad, movilidad y seguridad vial del sector. Esta caracterización articula criterios técnicos, enfoques sociales y mecanismos de evaluación para garantizar que las decisiones de intervención contribuyan a una movilidad más equitativa, segura y sostenible.

Figura 5. Resultado aplicación Metodología de Priorización Circuitos Peatonales



Fuente:SDM

Asimismo, garantizar una conexión segura, accesible y cómoda entre los equipamientos metropolitanos y las zonas residenciales aledañas representa una oportunidad estratégica para potenciar la recreación, la cultura, el deporte y el turismo en la ciudad. La consolidación de **la permeabilidad peatonal y ciclista en este entorno** contribuye directamente al fortalecimiento de la movilidad sostenible y a la promoción de un cambio cultural en favor de los modos de transporte activos.

Las condiciones actuales evidencian la necesidad de configurar un territorio **conectado y accesible** para todos los usuarios no motorizados, mediante una infraestructura que **realmente priorice dicha movilidad** a la vez que genere mayores condiciones de seguridad vial.

No obstante, el principal desafío se concentra en la **permeabilidad transversal sobre la calle 63**. La distancia para acceder desde la glorieta a pasos peatonales seguros es extensa, por ejemplo, en el caso extremo es de aproximadamente **650 m** hasta el puente peatonal de la Biblioteca Virgilio Barco o de aproximadamente **260 m** hasta el puente peatonal del Parque de los Novios, lo cual genera extra recorridos para las personas que buscan atravesar la vía o **pasos a riesgo** en puntos de la glorieta que no cuentan con la adecuada señalización ni con herramientas complementarias para la gestión de la velocidad.

Esta situación deriva en la aparición de comportamientos informales y líneas de deseo que responden a necesidades reales de conexión, pero que, en el contexto actual, representan altos niveles de riesgo para las personas al verse obligados a realizar cruces de 2 calzadas con 3 carriles cada sin condiciones mínimas de seguridad vial.

A pesar de la vocación cultural y recreo-deportiva del territorio, la infraestructura actual se encuentra fragmentada y resulta **poco estimulante para el disfrute mediante la caminata o el uso de la bicicleta**. Se evidencian cruces informales a través de líneas de deseo, así como oportunidades claras de mejora en los cruces peatonales y ciclistas, en la conectividad transversal y la articulación **con la red de cicloinfraestructura existente**.

Figura 6. Cruces peatonales seguros y a riesgo Tramo calle 63 con carrera 50



Fuente: SDM

Adicionalmente, teniendo en cuenta la alta afluencia de público durante la realización de eventos tanto en el Parque de los Novios como en los escenarios deportivos del sector, es importante considerar medidas que mitiguen el impacto de **comportamientos inadecuados** que dificultan la movilidad peatonal y de ciclistas, principalmente relacionados con el **mal parqueo** en vía sobre el carril norte de la Calle 63 y la **ocupación por parte de ventas informales** que generalmente se localizan sobre el andén y la ciclorruta del mismo costado frente al acceso del parque, extendiéndose de manera generalizada hacia la calzada.

Esta situación no solo dificulta la visibilidad de los cruces peatonales, poniendo en riesgo la integridad de las personas que circulan en el sector, sino que impide la normal circulación de vehículos, convirtiendo este trayecto en un punto crítico para la movilidad con implicaciones en la seguridad vial.

Tabla 1. Características de los pasos peatonales y comportamientos de conductores

	
Infraestructura existente de vados que no cuentan con la señalización horizontal y vertical correspondiente para definir los pasos peatonales. Se requiere implementar los elementos correspondientes para indicar las trayectorias peatonales e indicar los lugares de parada de vehículos.	Proximidad del paso peatonal en la salida de la glorieta que genera condición de riesgo para los peatones al enfrentar vehículos que alcanzan este punto con alta velocidad. No hay elementos complementarios para reducción de la velocidad que permitan priorizar un cruce seguro peatonal.
	
Ausencia de señalización y demarcación de pasos peatonales, no hay diferenciación entre las trayectorias de peatones y ciclistas que toman la cicloinfraestructura existente sobre la Calle 63. Los conductores no tienen indicación de paso peatonal que les indique el cruce y la prioridad de las personas.	Ausencia de señalización y demarcación de pasos peatonales, por lo que los peatones cruzan en situación de riesgo. Los conductores se aglomeran sobre los pasos peatonales ya que no tienen señalización, demarcación o indicación de prioridad peatonal para facilitar el cruce de las personas de manera segura.

	
Situación recurrente de mal parqueo sobre el carril norte de la Calle 63 en sentido oriente-occidente. Este comportamiento genera dificultad en la movilidad del sector, congestión vehicular y dificultad para la visibilidad de peatones y ciclistas.	Situación recurrente de mal parqueo sobre el carril norte de la Calle 63 en sentido oriente-occidente. Esta situación también dificulta la visibilidad de las paradas de transporte público y la accesibilidad al sistema.

Fuente: SDM

De otra parte, en cuanto a la infraestructura ciclista disponible, el área de influencia del proyecto cuenta con una red que permite establecer conexión con los equipamientos del entorno; no obstante, presenta limitaciones en términos de continuidad y articulación funcional en el nodo de la glorieta, tal como se describe a continuación:

- **Carrera 50:** se configura como una ciclorruta bidireccional en calzada adosada al separador central de la calzada occidental de la carrera 50, con 3,20 metros de ancho, dando conexión hacia el sur y occidente de la ciudad, vinculándose con las ciclorrutas de la Calle 26 y la Avenida de las Américas principalmente, constituyéndose como un eje estructurante de la red ciclista urbana, no obstante, esta infraestructura no cuenta con una conexión directa, segura y segregada hacia la ciclorruta existente en la calle 63, limitando su continuidad y funcionalidad como infraestructura de movilidad cotidiana.
- **Calle 63:** se configura como una ciclorruta bidireccional localizada en el andén norte de la Calle 63, que recorre el borde sur del Parque de los Novios, el Centro de Alto Rendimiento y culmina en el borde occidental de la Plaza de los Artesanos. Presenta un ancho promedio de 3,20 m y permite actualmente el desplazamiento de flujos ciclistas en sentido oriente–occidente y viceversa, entre la Carrera 60 y la entrada al Parque de los Novios. No obstante, esta infraestructura no cuenta con una conexión directa, segura, segregada y legible con la ciclorruta existente sobre la Carrera 50, lo que limita su continuidad funcional y reduce su efectividad como infraestructura para la movilidad ciclista cotidiana.

Esta condición deriva en trayectorias ciclistas discontinuas en el entorno de la glorieta, las cuales se ven agravadas por la ausencia de pasos ciclistas seguros y regulados en este punto. Como resultado, los usuarios se ven obligados a ejecutar maniobras de riesgo o a

integrarse de manera imprevista al flujo vehicular motorizado de la glorieta, incrementando su nivel de exposición y configurando escenarios de conflicto entre modos. Lo anterior evidencia la necesidad de implementar medidas de control y ordenamiento del tránsito que permitan gestionar de manera segura los cruces y las interacciones entre peatones, ciclistas y vehículos.

Barreras identificadas

- Infraestructura vial con dimensiones y geometrías que **favorecen velocidades vehiculares elevadas, consolidando puntos críticos de conflicto, como la glorieta de la Carrera 50 con la Calle 63**, y reforzando la vía como una barrera física para los modos activos, especialmente para los peatones que realizan cruces a riesgo.
- Cruces peatonales actuales que implican extra recorridos y no garantizan condiciones efectivas de prioridad ni de seguridad para peatones y ciclistas al no contar con elementos complementarios para gestionar o disminuir la velocidad.
- Desconexión de la infraestructura ciclista existente (ciclorrutas carrera 50 y costado norte de la calle 63) , generando exposición a riesgos por parte de los ciclistas.

Retos principales

- Transformar las barreras físicas y funcionales existentes en conexiones seguras. Es necesario incluir elementos complementarios en los cruces peatonales que aseguren la prioridad peatonal y la gestión de la velocidad.
- Mejorar la experiencia peatonal y ciclista, garantizando la prioridad, continuidad y **articulación con la infraestructura existente**.

2.2.2 Dinámicas de movilidad peatonal y ciclista

Las dinámicas de movilidad peatonal y ciclista en el entorno de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50 están determinadas por la alta interacción entre flujos motorizados continuos y desplazamientos no motorizados asociados a los principales equipamientos existentes en la zona y a las áreas residenciales aledañas. En este contexto, los patrones de desplazamiento observados responden tanto a la infraestructura disponible como a la necesidad de conexión directa entre los distintos costados de la glorieta, configurando patrones de circulación que no siempre encuentran soporte en la infraestructura disponible por la ausencia de pasos seguros.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan aproximadamente 11 mil viajes en modos no motorizados (peatones 9 mil viajes y ciclistas 2 mil viajes) en el entorno de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50. La distribución de estos viajes según el motivo, se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 2. Distribución de los viajes de peatones y ciclistas en el entorno de la Calle 63 con Carrera 50 por motivo

Motivo	Viajes	%
Trabajar	2.325	41,0%
Estudiar	675	11,9%
Asuntos médicos	766	13,5%
Trámites	567	10,0%
Actividades*	414	7,3%
Compras	397	7,0%
Viajes del cuidado	261	4,6%
Otro	266	4,7%
<i>Total viajes motivados</i>	<i>5.671</i>	<i>100%</i>
<i>Regreso al hogar</i>	<i>5.165</i>	
Total	10.836	

*Recreativas/deportivas

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. La Encuesta es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

En cuanto a los flujos peatonales, estos se desarrollan sobre los andenes existentes, especialmente en el costado norte de la calle 63, identificando horas pico y períodos valle asociados no solo a la pendularidad normal de los viajes a nivel ciudad sino a la vocación de la zona, en donde la circulación peatonal en el sector corresponde principalmente a residentes y trabajadores de la zona, quienes realizan desplazamientos cotidianos asociados a actividades laborales, de estudio y asuntos médicos.

Por otra parte y teniendo en cuenta especialmente las dinámicas alrededor de los centros deportivos del sector, por parte del complejo acuático se registran aproximadamente 1.500 visitantes diarios entre semana y 2.000 en fines de semana, y por parte del IDRD se registran entre 4.000 a 6.000 visitantes en promedio entre semana y los fines de semana en promedio entre 14.000 a 25.000 en el Parque de Los Novios. Así mismo, a partir de la toma de información realizada bajo el contrato de consultoría IDU 1659 DE 2023, los días 23 y 26 de noviembre de 2024, durante la hora de mayor demanda peatonal en la mañana (06:45 a 07:45), aproximadamente 49 peatones realizan cruces por los accesos de la glorieta, los cuales actualmente no cuentan con infraestructura peatonal segura. Así mismo, el volumen total de peatones que realizan cruces por dichos accesos a lo largo del día asciende a alrededor de 590 peatones.

Durante los fines de semana, se registran por parte del IDRD entre 14.000 y 25.000 visitas en los centros deportivos, recreativos y culturales del sector, para el día sábado, se tienen alrededor de 89 peatones circulando en la hora de máxima demanda peatonal de la tarde (17:30 - 18:30), así mismo, el volumen total de peatones que realizan cruces por dichos accesos a lo largo del día sábado, ascienden a alrededor de 766 peatones.

En cuanto a los flujos ciclistas, estos se desarrollan tanto sobre la infraestructura ciclista existente como sobre la calzada, identificando horas pico y períodos valle asociados a la pendularidad de los viajes urbanos. Dichas variaciones responden, por una parte, a los desplazamientos cotidianos de ciclistas que atraviesan el sector con motivo de trabajo o estudio y, por otra, a las dinámicas propias de la zona vinculadas a la realización de eventos deportivos, recreativos y culturales. Al igual que para el caso peatonal, la toma de

información se realizó bajo el contrato de consultoría IDU 1659 DE 2023, los días 23 y 26 de noviembre de 2024.

Entre semana, en la hora de máxima demanda vehicular de la mañana en glorieta (06:15-07:15), se registran alrededor de 500 ciclistas ingresando a la glorieta a nivel de calzada y por las ciclorrutas existentes, con desplazamientos en los sentidos occidente–oriente, oriente–occidente, sur–oriente y oriente–sur. De estos movimientos, los tres últimos predominan en las trayectorias ciclistas observadas; sin embargo, los movimientos sur–oriente y oriente–sur no cuentan actualmente con infraestructura exclusiva ni con pasos seguros que permitan su adecuada integración a la ciclorruta de la Carrera 50 o de la Calle 63. Así mismo, durante un día típico entre semana, se registran alrededor de 3.501 ciclistas ingresando a la glorieta.

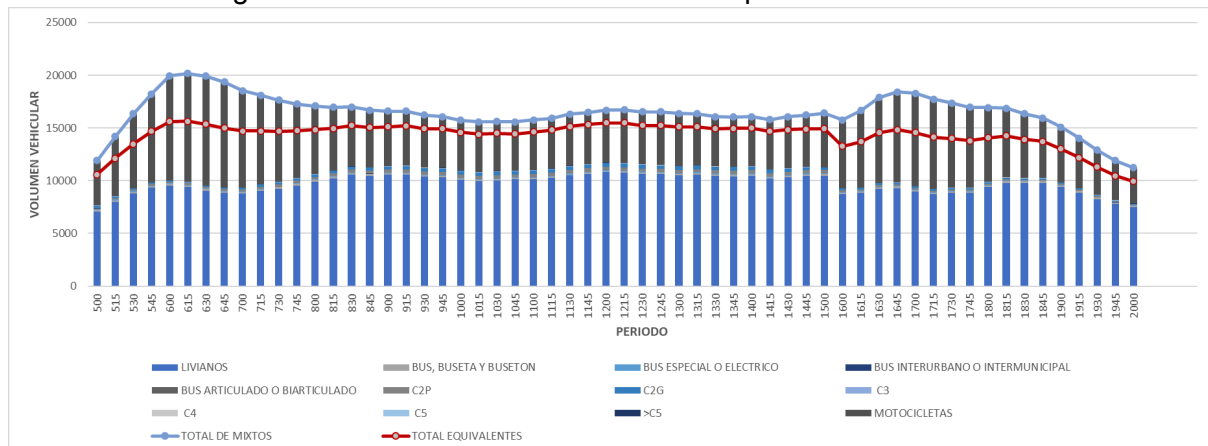
Durante el día sábado, se registran flujos que alcanzan los 226 ciclistas ingresando a esta glorieta en la hora de máxima demanda del fin de semana que se encuentra entre las 12:45 a 13:45 horas, asociados principalmente a actividades recreativas, deportivas y culturales. Al igual que en días hábiles, estas dinámicas no cuentan con infraestructura que atienda de manera efectiva las necesidades de conectividad hacia y desde el sur de la ciudad. Así mismo, durante todo el día, se registran alrededor de 1.962 ciclistas ingresando a la glorieta.

Esta condición evidencia una necesidad clara de conectividad transversal a la altura de la glorieta, orientada a facilitar la interconexión entre el sur y el oriente de la ciudad y a responder de manera adecuada a las dinámicas ciclistas del sector. Además se genera una exposición continua al riesgo para los ciclistas al tener que interactuar con los diferentes modos de transporte en la glorieta. Esta situación se ve acentuada tanto en horas valle, cuando se presentan velocidades vehiculares más elevadas, como en horas pico, donde la congestión y los embotellamientos propician maniobras riesgosas por parte de los distintos actores viales para integrarse a la glorieta.

2.2.3. Dinámicas de movilidad transporte motorizado

En cuanto al transporte motorizado, la siguiente figura muestra el perfil horario de la glorieta para el período comprendido entre las 05:00 a 20:00 horas del día típico.

Figura 7. Perfil horario de vehículos día típico AC 63 X AK 50



Fuente: Contrato de consultoría IDU 1659 DE 2023

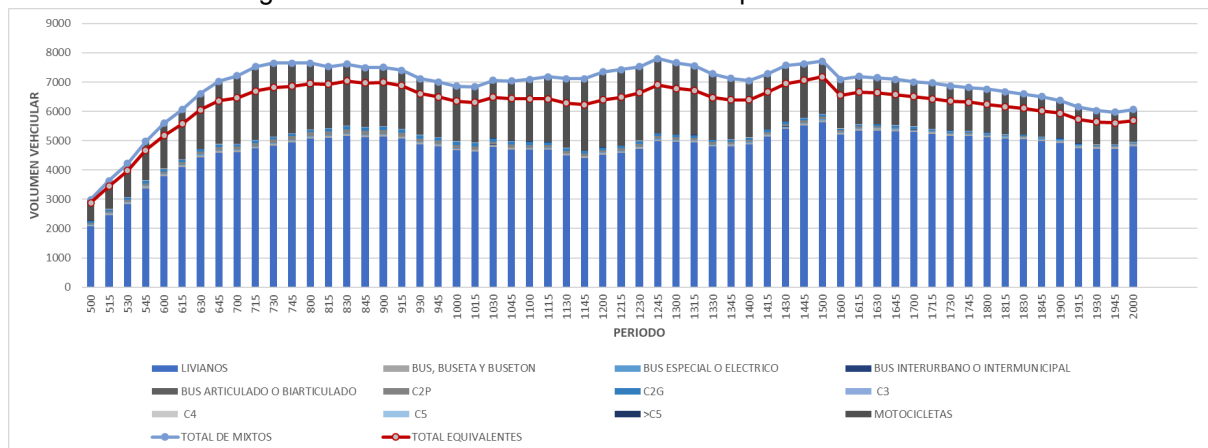
Inicialmente, es importante tener en cuenta que, en el histograma de volúmenes vehiculares, se observa que los valores en vehículos mixtos presentan mayores magnitudes, sin embargo, la determinación de la hora de máxima demanda se realiza con base en los volúmenes expresados en vehículos equivalentes, dado que estos permiten reflejar de manera más adecuada el efecto real de la composición vehicular sobre la operación de la intersección.

En la glorieta de la calle 63 con carrera 50 para el día típico se tiene que para la mañana la HDM se encuentra entre las 6:15 a 7:15 con 15.648 vehículos equivalentes circulando por la intersección, donde la moto tiene la mayor participación en la composición vehicular con el 51%, seguido del vehículo liviano con el 47% de participación, dejando en el último lugar al vehículo pesado con el 2% y los buses con el 1%.

En cuanto al período de la tarde, la HMD se encuentra entre las 12:00 y 13:00 con 15.490 vehículos equivalentes circulando por la intersección, en donde la mayor participación en la composición vehicular esta vez, al contrario que en la mañana es por parte de los vehículos livianos que se tiene la mayor participación con el 65%, seguido de las motos con el 30% y el 5% restante se encuentra dividido entre camiones y buses al igual igual que en la mañana.

En cuanto al día atípico, la siguiente figura muestra el perfil horario de la glorieta para el período comprendido entre las 05:00 a 20:00 horas.

Figura 8. Perfil horario de vehículos día atípico AC 63 X AK 50



Fuente: Contrato de consultoría IDU 1659 DE 2023

Para el día atípico (sábado) se tiene que para la mañana la HDM se encuentra entre las 08:30 a 09:30 con 14.041 vehículos equivalentes circulando por la intersección, donde el vehículo liviano tiene mayor participación en la composición vehicular con el 68%, seguido de las motos con el 31%, dejando en el último lugar al vehículo pesado con el 2% y los buses con el 1%.

En cuanto al período de la tarde, la HMD se encuentra entre las 12:45 y 13:45 con 14.451 vehículos equivalentes circulando por la intersección, en donde la mayor participación en la composición vehicular, es por parte de los vehículos livianos que se tiene la mayor

participación con el 65%, seguido de las motos con el 31% y el 4% restante se encuentra dividido entre camiones y buses al igual igual que en la mañana.

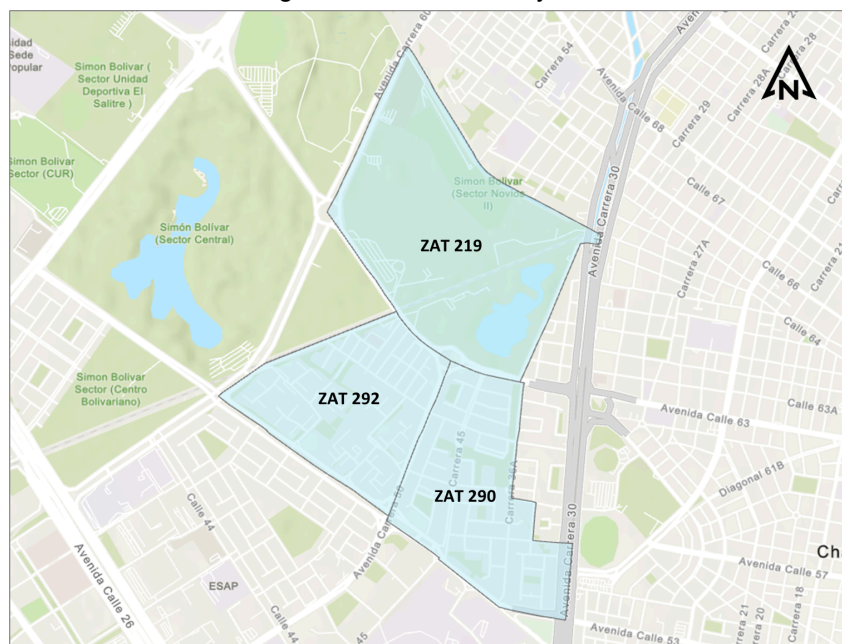
2.3 Componente de Gestión en vía

Con el fin de caracterizar la operación de la glorieta, se realizó la validación de distintos indicadores asociados a la congestión y a la ocurrencia de incidentes en la zona de influencia del proyecto. Se calcula el indicador de congestión que muestra la afectación promedio en los tiempos de viaje reportado por Waze de determinado periodo en comparación en condiciones ideales (flujo libre), las velocidades según Waze y los incidentes identificados por el Centro de Gestión del Tránsito, en los puntos de conflictos existentes en la glorieta.

2.3.1 Análisis de congestión

En términos de congestión, y con base en la información de las Zonas de Análisis de Tráfico (ZAT), se dispone de registros porcentuales promedio para días hábiles y sábados, desglosados por trimestre desde el año 2023. Esta información permite realizar un análisis histórico de la congestión en el área de influencia de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50.

Figura 9. ZAT 219, 290 y 292

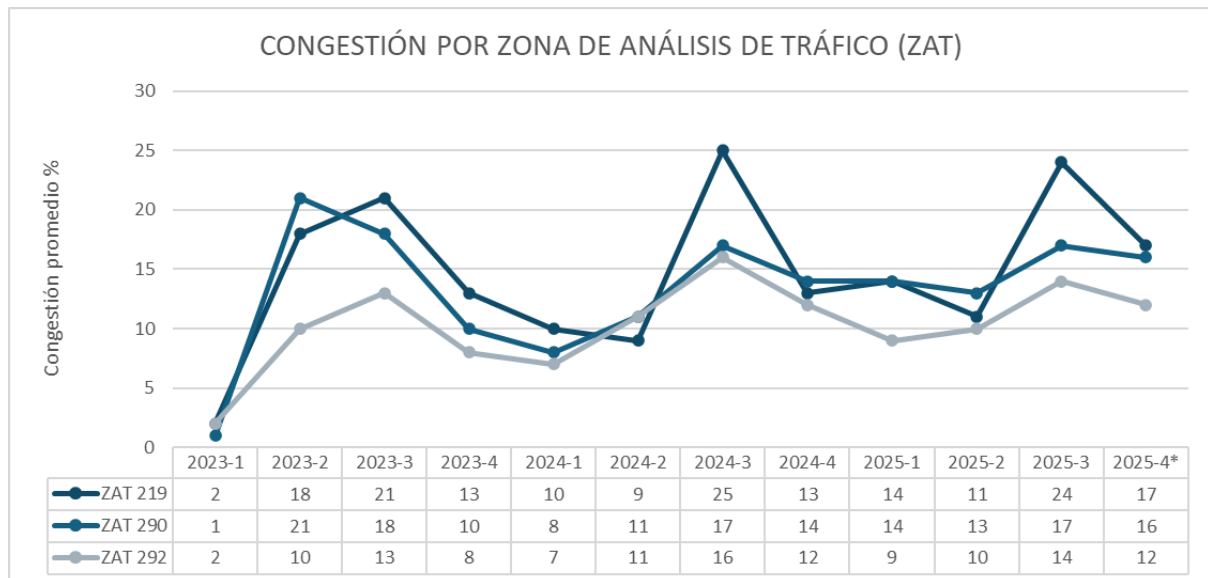


Fuente: Elaboración propia

En la zona objeto de estudio se identifican tres Zonas de Análisis de Tráfico (ZAT). La **ZAT 219** comprende el sector que se extiende desde la Calle 63 hasta el Canal Esmeralda, entre la Carrera 36A y la Carrera 60. La **ZAT 290** se ubica entre la Calle 53 y la Calle 63, desde la Avenida NQS (costado sur) y desde la Carrera 36A (costado norte) hasta la Carrera 50. Por su parte, la **ZAT 292** abarca el área comprendida entre la Calle 53 y la Calle 63, desde la Carrera 50 hasta la Transversal 59A.

Lo anterior cubre en su totalidad las vías que conectan directamente con la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, lo que permite enfocar de manera más precisa el análisis en el área del proyecto.

Figura 10. Datos de congestión por Zona de Análisis de Tráfico (ZAT)



Fuente: Elaboración propia

El análisis de los porcentajes de congestión promedio por trimestre, desde 2023 hasta 2025, evidencia variaciones significativas entre las tres Zonas de Análisis de Tráfico (ZAT) conectadas por los principales corredores de la zona, como la Calle 63 y la Carrera 50. La **ZAT 219** presenta los valores más altos de congestión a lo largo del periodo, con picos notorios en los trimestres **2023-2**, **2023-3**, **2024-3** y **2025-3**, alcanzando niveles cercanos al **25 %**, lo que indica que el tiempo de viaje promedio del polígono es un 25% más, en comparación con las condiciones de flujo libre, reflejando una mayor presión vehicular en este sector (Calle 63). La **ZAT 290** muestra un comportamiento similar, aunque con valores ligeramente inferiores, con incrementos relevantes en los mismos trimestres, lo que coincide con una mayor carga vehicular en los corredores que la conectan con la ZAT 219, especialmente la Calle 63. Por su parte, la **ZAT 292** mantiene los niveles de congestión más bajos del conjunto, con porcentajes entre el **7 % y el 16 %**, evidenciando una menor afectación relativa frente a las otras zonas.

En conjunto, los resultados muestran una dinámica trimestral consistente: los trimestres **2 y 3** registran incrementos simultáneos en las tres zonas, lo cual puede asociarse a patrones estacionales de movilidad propios de periodos típicos de la ciudad; mientras que los trimestres **1 y 4** reflejan comportamientos históricamente atípicos, relacionados con variaciones en la demanda vehicular propias de esas fechas.

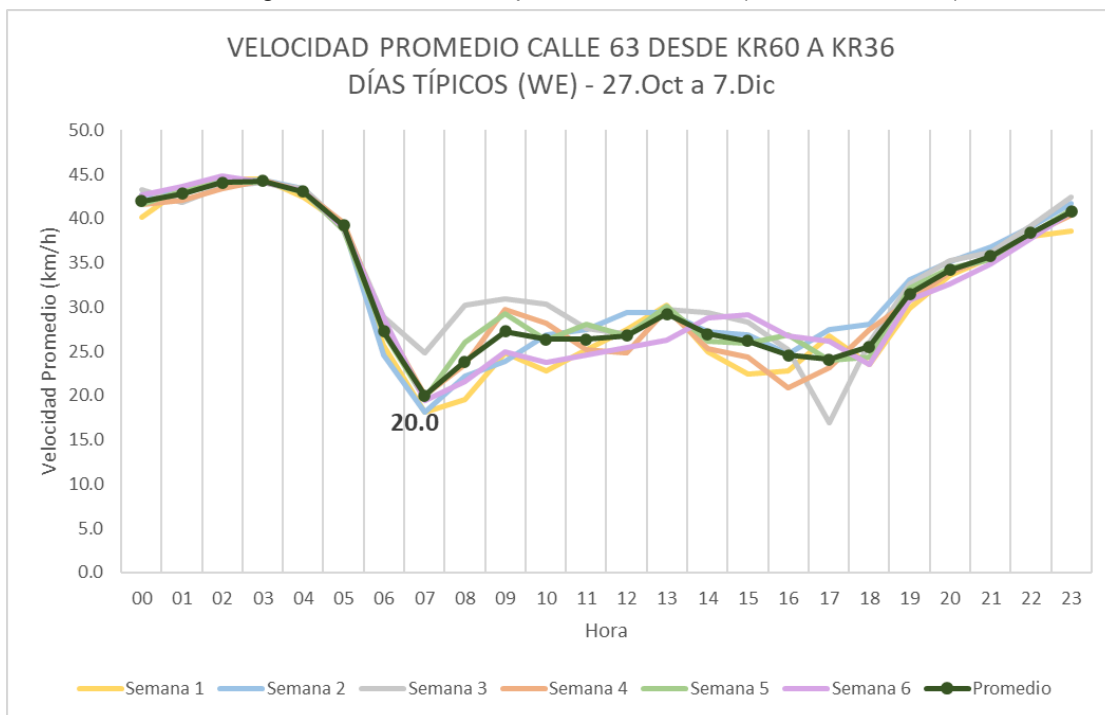
2.3.1. Análisis de velocidades

Se adelantó un seguimiento semanal en las inmediaciones de la glorieta ubicada en la Calle 63 con Carrera 50, en el cual se registraron las velocidades promedio horarias durante el periodo comprendido entre el 27 de octubre y el 7 de diciembre de 2025. Este análisis se focalizó en tramos de la **Calle 63** y de la **Carrera 50**, observándose diversos factores que permitieron caracterizar el sector en términos de velocidades.

- **Calle 63**

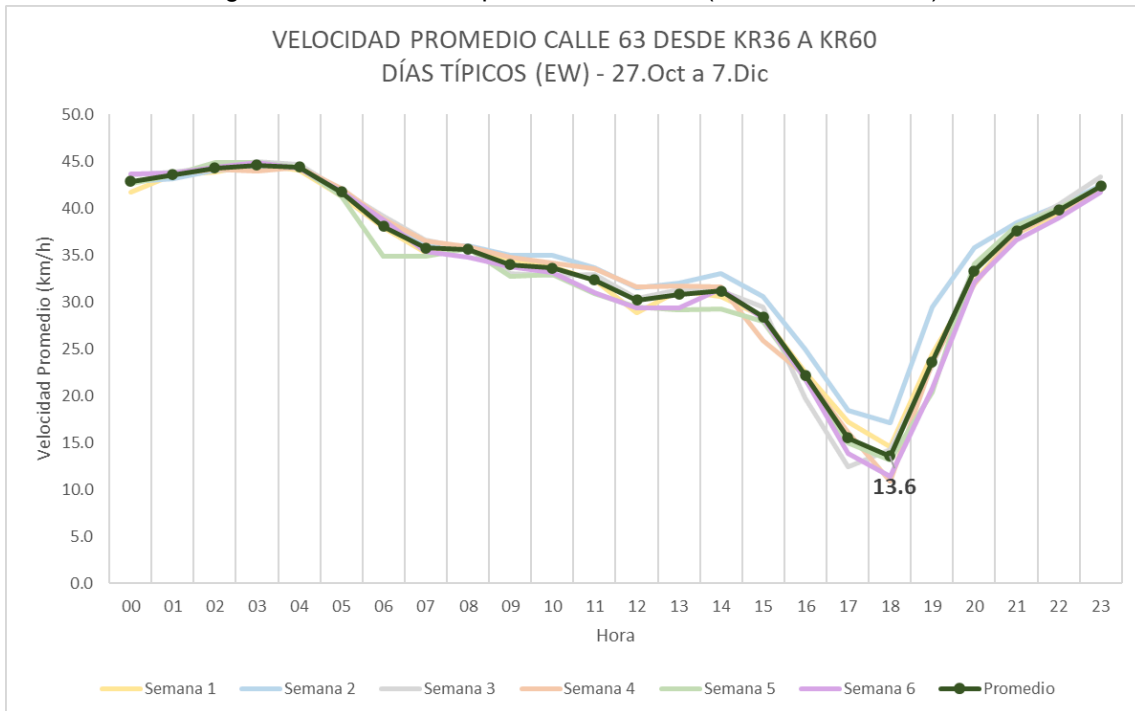
Las curvas que se presentan a continuación describen el comportamiento de las velocidades en el tramo de la Calle 63, entre la Carrera 60 y la Carrera 36, discriminadas por cada uno de sus sentidos de circulación.

Figura 11. Velocidades promedio Calle 63 (occidente-oriente).



Fuente: Elaboración propia a partir de velocidades registradas en Waze.

Figura 12. Velocidades promedio Calle 63 (Oriente-Occidente).



Fuente: Elaboración propia a partir de velocidades registradas en Waze.

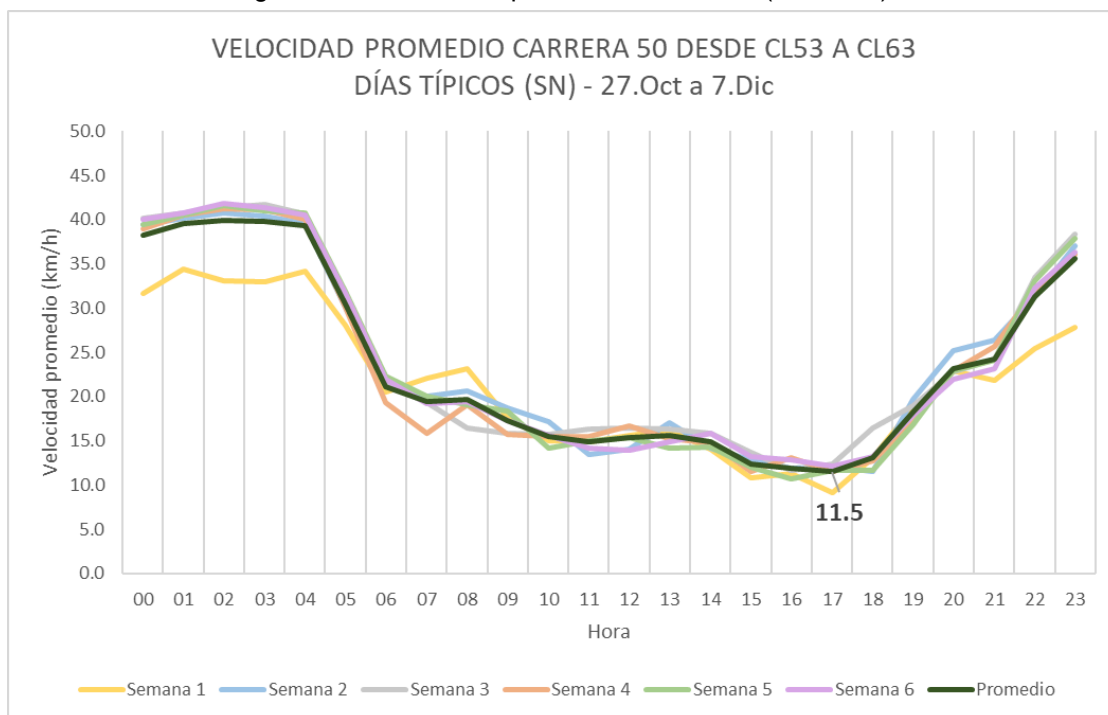
A partir de lo anterior, se observó que el corredor de la Calle 63 presenta un comportamiento pendular, lo que indica que en el periodo **AM** el sentido más crítico es **occidente – oriente**, donde la velocidad desciende hasta **20,0 km/h** en promedio entre las **07:00 y 08:00**. Por su parte, en el periodo **PM**, la velocidad disminuye hasta **13,6 km/h** en promedio entre las **18:00 y 19:00** para el sentido **oriente-occidente**.

En términos generales, el tramo registra una velocidad promedio durante el periodo analizado de **32,1 km/h** para el sentido **occidente–oriente** y de **34,1 km/h** para el sentido **oriente–occidente**.

- **Carrera 50**

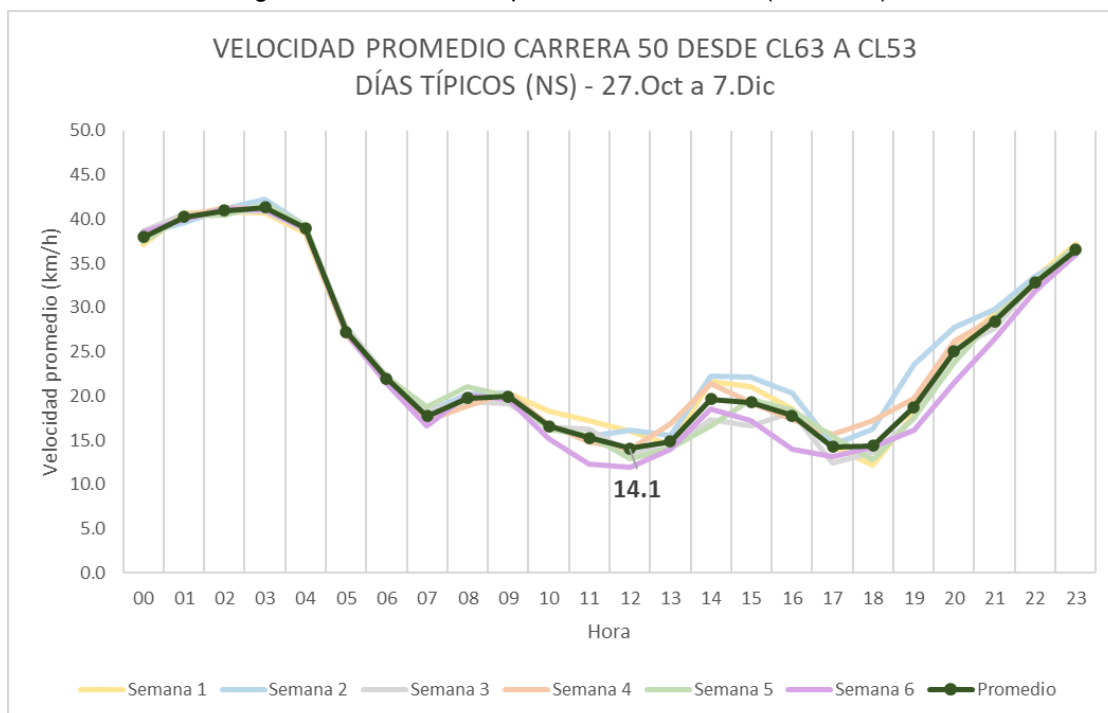
Las curvas que se presentan a continuación describen el comportamiento de las velocidades en el tramo de la Carrera 50, entre la Calle 53 y la Calle 63, discriminadas por cada uno de sus sentidos de circulación.

Figura 13. Velocidades promedio Carrera 50 (sur-norte).



Fuente: Elaboración propia a partir de velocidades registradas en Waze.

Figura 14. Velocidades promedio Carrera 50 (norte-sur).



Fuente: Elaboración propia a partir de velocidades registradas en Waze.

De lo anterior, se observó que el corredor de la **Carrera 50** presenta sus velocidades promedio más bajas a partir del mediodía, durante la jornada **PM**. En el sentido **sur-norte**, los registros descienden hasta **11,5 km/h** entre las **17:00 y 18:00**, mientras que en el sentido **norte-sur** la velocidad disminuye hasta **14,1 km/h** entre las **12:00 y 13:00**.

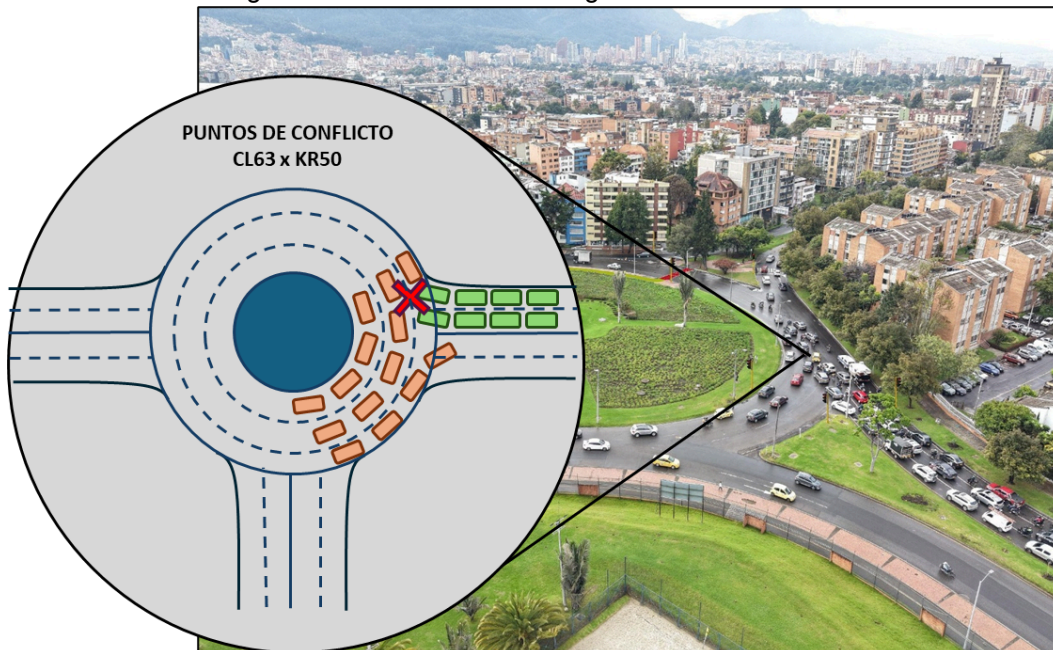
En general, el tramo registra una velocidad promedio durante el periodo analizado de **23,4 km/h** para el sentido **sur-norte** y de **24,8 km/h** para el sentido **norte-sur**.

- Conclusiones velocidades Calle 63 y Carrera 50

Al analizar las disminuciones significativas en las velocidades de operación, se identificó que la glorieta de la **Calle 63 con Carrera 50** presenta conflictos relevantes durante las franjas horarias previamente definidas como críticas, en las cuales se registran las velocidades más bajas. En el corredor de la **Calle 63**, estas condiciones se presentan en el sentido **occidente-orienté** durante el periodo **AM**, entre las **07:00 y 08:00**, y en el sentido **orienté-occidente** durante el periodo **PM**, entre las **18:00 y 19:00**. Por su parte, en la **Carrera 50**, los valores más bajos se registran en el sentido **sur-norte** durante el periodo **PM**, entre las **17:00 y 18:00**, así como en el sentido **norte-sur** entre las **12:00 y 13:00** y nuevamente entre las **17:00 y 19:00**.

Durante estos periodos críticos, el flujo vehicular predominante al interior de la glorieta restringe el ingreso eficiente de los vehículos provenientes tanto de la **Calle 63**, en ambos sentidos de circulación, como de aquellos que se incorporan desde la **Carrera 50** en sentido **sur-norte**, lo que contribuye de manera significativa al deterioro de las condiciones operacionales del sector.

Figura 15. Puntos de conflicto glorieta CL63 x KR50.



Fuente: Elaboración propia SDM

Por lo tanto, y tal como se aprecia en la figura anterior, se identificaron los puntos críticos de mayor conflicto dentro de la glorieta. Estos puntos de conflicto generan, durante los periodos críticos descritos anteriormente, colas significativas que en ocasiones superan el kilómetro de longitud, tal como se evidencia a continuación:

Figura 16. Colas generadas por conflictos en la glorieta de la CL63 x KR 50 para días típicos (Jueves, 5 de diciembre a las 16:00 horas y 17:00 horas, respectivamente) .



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps

2.3.2. Incidentes

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

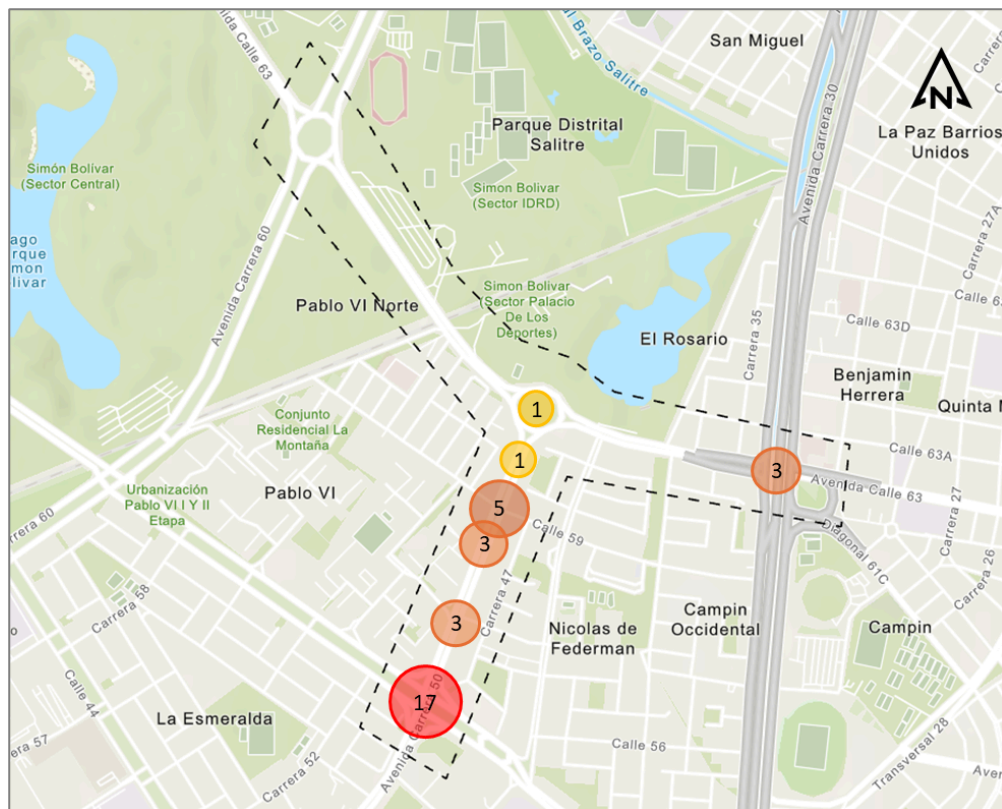


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Con el fin de caracterizar los incidentes que afectan la movilidad y que son registrados por el Centro de Gestión del Tránsito (CGT) en las vías que conectan la glorieta de la Calle 63 con la Carrera 50, se consultó la información correspondiente al periodo comprendido entre enero y noviembre de 2025. Este intervalo se tomó como referencia al representar, en su totalidad, el comportamiento anual de la zona de estudio. Es importante precisar que estos datos reflejan únicamente los eventos reportados y gestionados por el CGT y no deben confundirse con la información oficial de siniestralidad, cuya fuente es el SIGAT.

En las figuras siguientes se presentan los resultados obtenidos, los cuales permiten identificar de manera preliminar el comportamiento y la tendencia de los incidentes; no obstante, se reconoce que un análisis más robusto requeriría una serie de tiempo más extensa.

Figura 17. Georreferenciación de incidentes en las inmediaciones de la glorieta de la CL 63 con KR 50.



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos del CGT 2025.

A lo largo del año 2025, entre enero y noviembre, se registraron **33 incidentes clasificados como “choque simple”** en los alrededores de la glorieta objeto de análisis. Los tramos seleccionados para el estudio comprenden la **Calle 63**, entre la **Carrera 60** y la **Avenida NQS**, y la **Carrera 50**, entre la **Calle 53** y la **Calle 63**.

Tabla 3. Registro de incidentes por hora, día de la semana, mes y actor vial involucrado.



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos del CGT 2025.

En cuanto a la temporalidad, el análisis de incidentes por hora, día de la semana y mes muestra que los mayores registros durante el día se concentran entre las **07:00 y 08:00** en el periodo **AM**, y entre las **18:00 y 19:00** en el periodo **PM**. No obstante, el intervalo que aporta aproximadamente el **52%** de los incidentes se encuentra entre las **13:00 y las 19:00**. En relación con los días de la semana, se identifica que **martes** y **viernes** son aquellos en los que se presenta el mayor número de incidentes, seguidos del **sábado**.

Respecto a la distribución mensual, se observa que la mayoría de incidentes ocurren en la **segunda mitad del año**, específicamente entre **julio y noviembre**, periodo que concentra el **62%** del total.

Finalmente, se destaca que el actor vial más involucrado a lo largo del año es el **automóvil particular**, con una participación del **52%** de los registros reportados durante el periodo de estudio.

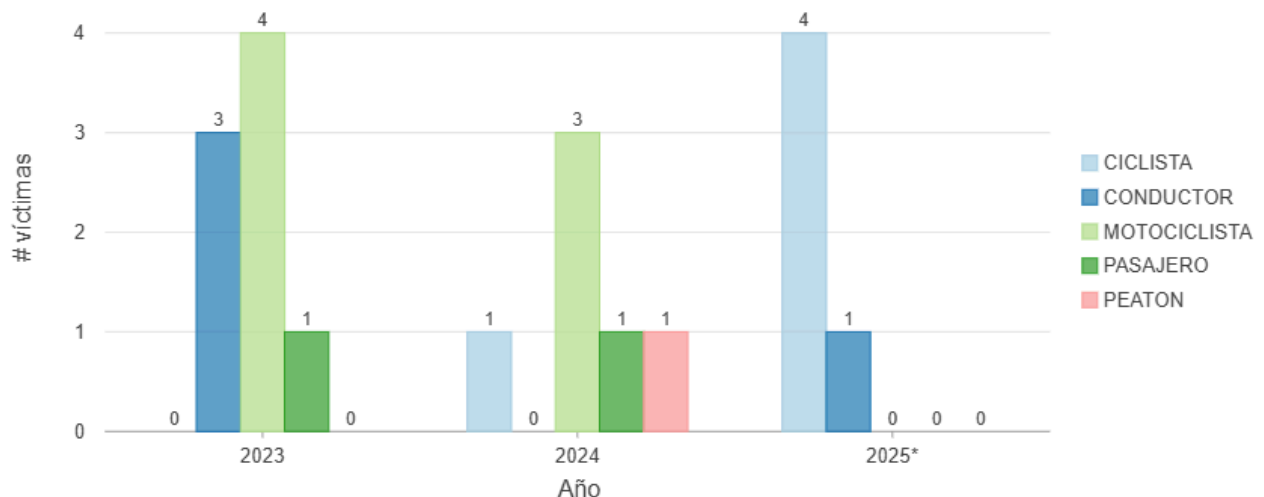
En conjunto, los resultados del análisis de congestión, velocidades de operación e incidentes evidencian que la glorieta de la avenida carrera 50 con calle 63 concentra condiciones operativas críticas que se manifiestan de manera recurrente en períodos específicos del día, particularmente durante las horas de mayor demanda. Estas condiciones ponen de manifiesto la necesidad de implementar medidas de gestión y control que permitan ordenar la operación de la glorieta, reducir los puntos de conflicto y mejorar la eficiencia y seguridad de la circulación en el sector.

2.4 Análisis de seguridad vial

2.4.1. Análisis de siniestralidad

Con base en la información disponible en el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT), en la glorieta de la Avenida Calle 63 con Avenida Carrera 50 se han registrado 19 víctimas lesionadas por siniestros viales entre enero de 2023 y noviembre de 2025, con corte al 23 de diciembre de 2025. De acuerdo con estos registros, los motociclistas constituyen el actor vial más afectado, con 7 víctimas, lo que equivale al 36,8 % del total, seguidos por los ciclistas, con 5 víctimas (26,3 %). En conjunto, los usuarios vulnerables —peatones, ciclistas y motociclistas— concentran el 68,4 % de las víctimas lesionadas registradas en la intersección, lo que evidencia una alta exposición al riesgo y sustenta la necesidad de implementar medidas de control y ordenamiento del tránsito orientadas a su protección.

Figura 18. Víctimas por siniestros viales en la glorieta AC 63 X AK 50



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de SIGAT, 2025.

En cuanto a las interacciones entre actores viales, se identifica que la tipología más frecuente corresponde a eventos que involucran ciclistas con vehículos livianos y taxis, siendo este grupo el asociado a la totalidad de los siniestros registrados con ciclistas (5 casos). Asimismo, el grupo de actores “vehículos livianos y taxis” es aquel con el que más se presentan siniestros en general, al estar vinculado a 10 de los 19 hechos registrados, lo que representa el 52,6 % del total. Esta recurrencia evidencia conflictos operacionales relevantes entre estos modos de transporte en la intersección, asociados a maniobras de circulación, y pone de manifiesto la necesidad de garantizar condiciones de segregación y demás medidas de seguridad orientadas a la protección de los actores viales vulnerables.

Tabla 4. Matriz de interacción de siniestros viales en la glorieta AC 63 X AK 50

Condición / asociado	Bicicletas	Motocicletas	Peatones	Vehículos livianos y taxi	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Total general
CICLISTA				5		5
CONDUCTOR	1	2		1		4
MOTOCICLISTA		2	1	3	1	7
PASAJERO				1	1	2
PEATON		1				1
Total general	1	5	1	10	2	19

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de SIGAT, 2025.

2.4.2. Resultados visita técnica

Con el fin de verificar en campo las condiciones actuales de la glorieta, así como de identificar las dinámicas de movilidad asociadas al riesgo de los distintos actores viales y los conflictos que se presentan en este punto, se realizó una visita técnica el día 16 de octubre. A continuación, se presenta la síntesis de los principales hallazgos obtenidos durante dicha visita.

Situaciones identificadas:

Durante la visita técnica realizada a la glorieta ubicada en la intersección de la Avenida Calle 63 con la Carrera 50, se identificaron diversas condiciones que inciden en la seguridad vial y en la operación del nodo, caracterizado por una alta interacción entre vehículos motorizados, ciclistas y peatones. Las situaciones observadas evidencian conflictos operacionales y deficiencias en la organización del espacio vial, que afectan la legibilidad y previsibilidad de los movimientos dentro de la intersección.

En primer lugar, se observó la presencia recurrente de vehículos estacionados de manera indebida al interior de la glorieta y en sus accesos inmediatos, ocupando franjas de calzada destinadas a la circulación continua.

No se identifican pasos peatonales claramente delimitados ni marcas de “ceda el paso”, lo que dificulta la correcta interpretación de prioridades de circulación por parte de los usuarios y debilita el control visual del espacio, particularmente en un entorno de operación compleja.

Desde la perspectiva del usuario ciclista, durante la observación de campo se identificaron maniobras de riesgo asociadas a la falta de continuidad y orientación del recorrido dentro de la glorieta, especialmente en el movimiento sur-norte para incorporarse a la Calle 63 en sentido oriente. La ausencia de demarcación o elementos que guíen el tránsito ciclista dentro del anillo obliga a los usuarios a ejecutar cruces en contraflujo o trayectorias imprevistas, incrementando su exposición al conflicto con vehículos motorizados.

Finalmente, se identificaron pasos peatonales en condiciones de riesgo en los accesos sur y oriente de la glorieta, donde los peatones deben realizar cruces sobre flujos vehiculares continuos sin apoyo semafórico ni tiempos de paso seguro. La elevada intensidad de circulación vehicular, sumada a la ausencia de cruces peatonales seguros y claramente jerarquizados a nivel, reduce de manera sustancial la accesibilidad peatonal del nodo, obligando a los usuarios a aceptar brechas de cruce insuficientes o a prolongar sus

recorridos en busca de oportunidades informales para atravesar la calzada. Esta situación incrementa los tiempos de espera, desincentiva los desplazamientos a pie y configura escenarios de alta vulnerabilidad, particularmente para personas con movilidad reducida, adultos mayores y usuarios con menores capacidades de reacción frente al tránsito vehicular.

Recomendaciones técnicas desde la Oficina de Seguridad Vial (OSV):

Desde el enfoque de la seguridad vial y en coherencia con las situaciones identificadas, se considera pertinente implementar acciones orientadas a fortalecer la protección de los usuarios más vulnerables, mejorar la accesibilidad y optimizar la organización del espacio vial en la glorieta de la Avenida Calle 63 con Carrera 50. Estas intervenciones resultan particularmente relevantes en un entorno caracterizado por la presencia de grandes equipamientos urbanos y una alta demanda de desplazamientos peatonales y ciclistas, por lo que se recomienda priorizar medidas articuladas con los proyectos actualmente en desarrollo sobre el corredor.

En este sentido, se propone la renovación integral de la señalización horizontal en la glorieta y en sus aproximaciones, con el fin de mejorar la legibilidad operacional del nodo y adecuar la señalización a las dinámicas reales de circulación. Esta actuación permitiría ordenar las trayectorias de los distintos modos, clarificar las prioridades de paso y reforzar la previsibilidad de los movimientos en un punto de alta interacción modal. Las intervenciones deberán ajustarse a los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial 2024, garantizando criterios de uniformidad, visibilidad y coherencia con las condiciones operativas propias de la glorieta.

Así mismo, se sugiere evaluar la implementación de pasos peatonales y ciclistas en la glorieta de la Carrera 50, orientado a ofrecer cruces seguros, continuos y claramente jerarquizados a nivel, reduciendo la exposición de los usuarios vulnerables al tránsito vehicular continuo. Esta medida permitiría mejorar de manera sustancial las condiciones de accesibilidad del entorno, facilitando los desplazamientos a pie y en bicicleta entre los distintos costados de la intersección y los equipamientos urbanos circundantes.

2.5 Componente de Gestión Social

El siguiente apartado presenta el desarrollo del componente de gestión social del proyecto.

El diagnóstico social permite contextualizar la intervención desde una perspectiva territorial e inclusiva, fortaleciendo la toma de decisiones y contribuyendo a que las medidas planteadas respondan a las dinámicas reales del entorno y a las necesidades de quienes lo habitan y transitan, como complemento a los análisis técnicos de movilidad.

2.5.1. Contexto general de la intervención

La glorieta ubicada en la intersección de la avenida carrera 50 con calle 63 constituye un nodo vial estratégico para la conectividad entre las localidades de Barrios Unidos y Teusaquillo, impactando directamente barrios como Nicolás de Federmán, Pablo VI, Rafael Núñez, El Rosario y sectores aledaños. Este punto articula flujos vehiculares, peatonales y ciclistas que conectan áreas residenciales con equipamientos recreativos y deportivos de escala zonal y metropolitana.

La alta afluencia asociada a estas actividades genera una demanda constante de desplazamientos, incrementando los conflictos entre modos, la presión sobre el espacio público y las dificultades de accesibilidad peatonal y ciclista. Estas condiciones motivan la formulación de una intervención orientada a mejorar la seguridad vial, el ordenamiento del espacio público y la claridad de los recorridos.

Asimismo, el entorno presenta dinámicas asociadas al comercio formal e informal, estacionamiento en vía, paradas informales y ocupación del espacio público, factores que inciden directamente en la percepción de orden, seguridad y funcionalidad de la glorieta.

2.5.2. Metodología de acercamiento comunitario

Como parte del diagnóstico social, se desarrollaron espacios de diálogo con la ciudadanía, incluyendo reuniones con Juntas de Acción Comunal, actores locales y residentes del sector. En estos escenarios se indagó sobre las percepciones frente al funcionamiento actual de la glorieta, las problemáticas identificadas y las alternativas que la comunidad considera pertinentes para mejorar el entorno.

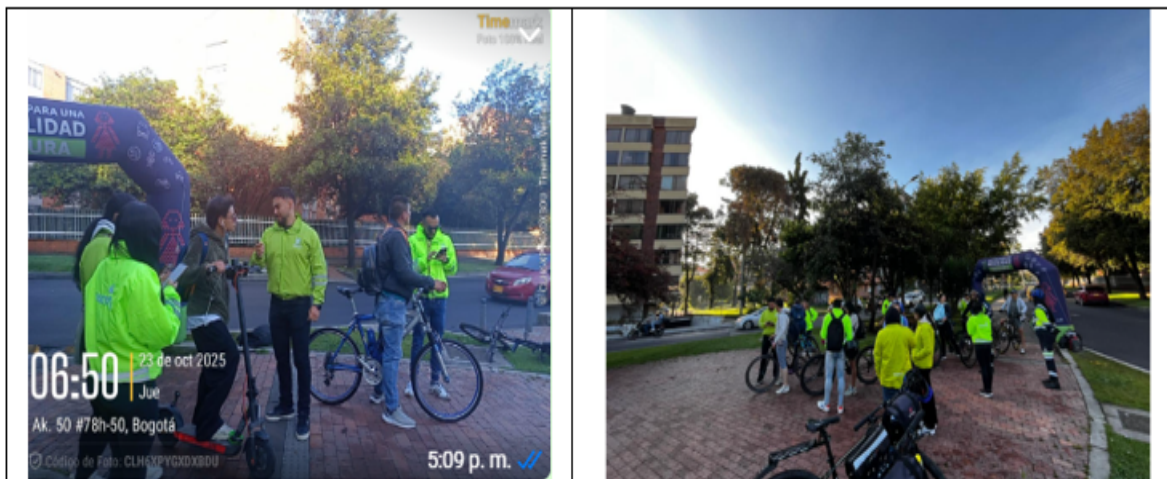
Tabla 5. Espacios de diálogo con ciudadanía



Fuente: SDM

De manera complementaria, se realizaron sondeos de percepción ciudadana con el fin de recoger información directa de los usuarios del sector. Llevados a cabo el 23 de octubre y 22 de diciembre, en horarios de alta afluencia, permitiendo contrastar percepciones en distintos momentos y fortalecer el análisis social del entorno.

Tabla 6. Sondeos de percepción ciudadana



Fuente: SDM

2.5.3. Percepción ciudadana

En el marco del proceso de diagnóstico social, se desarrollaron ejercicios de sondeo de percepción ciudadana de carácter cuantitativo y cualitativo, con el fin de recoger insumos que permitieran comprender de manera integral el funcionamiento actual de la glorieta y la percepción de la comunidad frente a la propuesta de intervención.

A partir de los resultados de la primera jornada del sondeo que se enfocaron principalmente en ciclistas habituales del corredor, se logró establecer una aproximación general del perfil de usuarios, los patrones de movilidad y las principales problemáticas percibidas en la glorieta, particularmente asociadas a la congestión vehicular, la seguridad vial y la insuficiencia del espacio disponible. A partir de estos hallazgos preliminares, se desarrolló una segunda jornada de sondeos orientada específicamente a actores viales no motorizados peatones y ciclistas, en horarios de mayor afluencia peatonal, con el fin de profundizar en la comprensión de sus condiciones de uso, niveles de exposición al riesgo y necesidades específicas en el entorno inmediato de la glorieta.

Como insumo para el análisis del entorno desarrollado por el equipo de Gestión Social se aplicaron sondeos de percepción ciudadana en un punto estratégico ubicado en la intersección de la calle 63 con carrera 50, en el horario de mayor afluencia de ciclistas y peatones, obteniendo un total de 270 personas consultadas.

Como resultado de los sondeos realizados en el sector, se consultaron en total 270 personas. Del total de la muestra, 137 corresponden a ciclistas (50,7 %) y 98 a peatones (36,3 %), lo que representa un 87,0 % de actores viales no motorizados, mientras que el 13,0 % restante corresponde a actores viales motorizados, equivalente a 35 personas. Con

estos datos se realiza el análisis de la caracterización de los actores viales en el entorno de la glorieta.

Desde un enfoque de género, los sondeos evidencian una participación mayoritaria de hombres (65 %) frente a un 35 % de mujeres dentro de la población consultada. En cuanto a la relación con la zona y la frecuencia de uso, los resultados consolidados evidencian un uso intensivo y cotidiano del sector. El 90 % de las personas consultadas manifiestan transitar por la glorieta por motivos laborales, residenciales o de estudio, y más del 80 % indica hacerlo entre 3 y 7 días a la semana, lo que confirma que se trata de un entorno de uso frecuente y no ocasional.

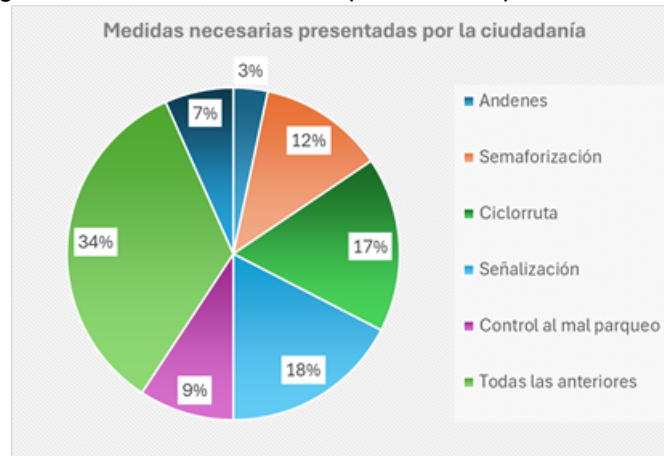
Respecto a las condiciones de movilidad, el 63% de la población consultada considera que la congestión vehicular se presenta siempre o casi siempre, situación que incide directamente en la operación del cruce y en la interacción entre los distintos actores viales. Esta condición se refleja en la percepción de seguridad, dado que más del 65% de ciudadanos consultados manifiesta sentirse poco o nada seguro al cruzar la glorieta.

En relación con el espacio disponible para la movilidad no motorizada, el 56 % de los consultados considera que no es suficiente para peatones y ciclistas, percepción que se ve reforzada por la experiencia directa en el entorno, ya que el 68,0 % afirma haber presenciado o experimentado situaciones de riesgo o conflicto entre actores viales en este punto.

Los factores de riesgo más identificados en los sondeos corresponden al exceso de velocidad (20%), el estacionamiento indebido (17 %) y la insuficiencia de pasos peatonales (14 %), mientras que un 27 % de la población consultada considera que la combinación de todos estos factores representa un riesgo relevante en la glorieta.

En cuanto a las medidas necesarias para mejorar la movilidad y la seguridad vial, los resultados consolidados muestran que la ciudadanía prioriza la implementación de infraestructura y medidas integrales, destacándose la ciclorruta (17%), el mejoramiento de la señalización (18 %) y el control al estacionamiento indebido (9 %); adicionalmente, un 34 % considera que es necesaria la implementación conjunta de todas estas medidas. De manera específica, la implementación de nueva semaforización es señalada como una necesidad por un porcentaje significativo de peatones y ciclistas, ante la ausencia de dispositivos de control en los cruces de la glorieta; a continuación, se evidencia las necesidades expuestas por parte de la ciudadanía:

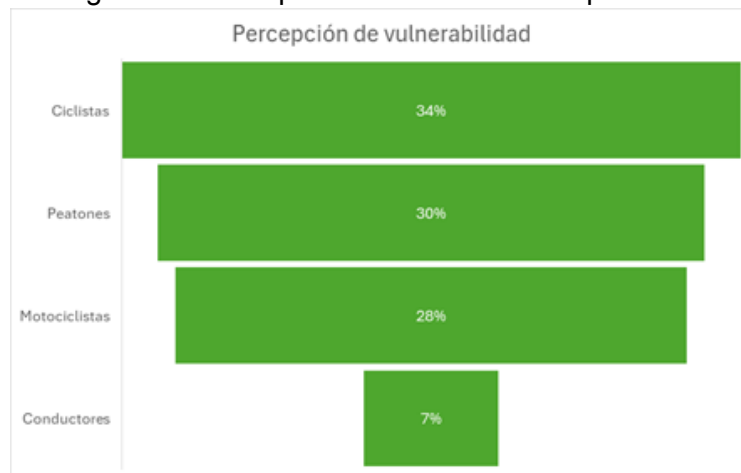
Figura 19. Medidas necesarias presentadas por la ciudadanía



Fuente: SDM

Finalmente, al consolidar la percepción sobre la vulnerabilidad frente a siniestros viales, los actores más señalados son los ciclistas (34%), seguidos por los peatones (34%) y motociclistas (28 %), lo que ratifica la necesidad de priorizar intervenciones orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial y accesibilidad para los usuarios con mayor nivel de exposición al riesgo en este punto del sector, a continuación se evidencia las proporciones de la percepción de vulnerabilidad presentada por la ciudadanía.

Figura 20. Percepción de vulnerabilidad por actor



Fuente: SDM

2.6. Resultados del diagnóstico

Producto del diagnóstico realizado, se evidenció que la glorieta de la calle 63 con carrera 50 opera bajo condiciones de alta complejidad caracterizadas por una superposición de flujos vehiculares continuos, una demanda peatonal y ciclista elevada y variable, y una ausencia

de mecanismos efectivos de regulación de las interacciones entre vehículos, peatones y ciclistas. A nivel de caracterización de los actores territoriales de igual manera, se destaca la necesidad de implementar acciones que permitan gestionar los flujos de tráfico en la glorieta para reducir conflictos viales y se identifica la importancia de evaluar medidas de gestión del estacionamiento en el entorno y de garantizar seguimiento permanente a la intervención una vez implementada.

Las condiciones actuales muestran que la operación vigente de la glorieta no resulta suficiente para gestionar de manera segura, legible y predecible los cruces, incorporaciones y desplazamientos transversales que se presentan en este nodo estratégico, particularmente en los periodos de mayor demanda y durante la realización de eventos de escala metropolitana, para los actores más vulnerables, es decir peatones y ciclistas.

En este contexto, se hace necesario evaluar una alternativa de intervención que permita introducir un mayor nivel de control operativo sobre la glorieta, con el fin de ordenar los flujos, reducir los puntos de conflicto y priorizar la seguridad de los usuarios más vulnerables. Dicha alternativa debe responder tanto a las dinámicas cotidianas de movilidad como a los escenarios de alta demanda asociados a eventos, garantizando una operación flexible, eficiente y segura de la glorieta y del entorno.

3. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La propuesta de intervención se fundamenta en el diagnóstico integral elaborado por los equipos técnicos de la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual permitió caracterizar las condiciones actuales de operación de la glorieta de la Avenida Calle 63 con Carrera 50 y su área de influencia. Dicho diagnóstico identifica problemáticas recurrentes de carácter operacional, de seguridad vial y de ocupación del espacio público, asociadas a las dinámicas propias del territorio y a la complejidad funcional de la glorieta y del entorno.

En particular, se evidencia una brecha significativa entre la operación vehicular de la glorieta y las necesidades de movilidad peatonal y ciclista, reflejada en la presencia de trayectorias discontinuas, velocidades vehiculares variables, congestión recurrente y la concentración de incidentes en franjas horarias específicas. La ausencia de cruces regulados y tiempos de cruce limita la posibilidad de garantizar desplazamientos seguros, legibles y continuos, obligando a los usuarios más vulnerables a realizar maniobras de riesgo para integrarse o atravesar la glorieta.

En este contexto, se hace necesaria la implementación de mecanismos de control operativo que permitan ordenar las interacciones entre los distintos modos de transporte, priorizar la seguridad y accesibilidad de peatones y ciclistas y mejorar la previsibilidad de la operación de la glorieta. Bajo este escenario, la incorporación de control semafórico se configura como una medida funcional para responder a las condiciones diagnosticadas y contribuir a la consolidación de un entorno vial más seguro, accesible y ordenado para la comunidad.

3.1. Implementación de semaforización

La implementación de regulación semafórica en la glorieta se fundamenta en la necesidad de transitar de un modelo de flujo vehicular continuo a uno de movilidad segura y organizada, atendiendo los siguientes enfoques:

1. **Garantía de cruce seguro para usuarios vulnerables:** En la actualidad, la prioridad de paso en la glorieta depende del flujo constante de vehículos, lo que dificulta que peatones y ciclistas encuentren momentos seguros para cruzar. La semaforización permite segmentar el tiempo de circulación, asignando turnos exclusivos y protegidos para el cruce de personas. Esto elimina la incertidumbre y reduce directamente el riesgo de atropellamientos en un entorno de alta demanda peatonal.
2. **Optimización del flujo y prevención de bloqueos:** Cuando el volumen de vehículos es muy alto, las glorietas suelen saturarse en sus accesos. El sistema semafórico permite dosificar el ingreso de vehículos al anillo circulatorio, evitando el auto-bloqueo de la intersección. Esto genera un tránsito más predecible y ordenado, reduciendo la probabilidad de ocurrencia de maniobras bruscas o colisiones laterales por cambios de carril inesperados.
3. **Mejora en la legibilidad y el orden vial:** Bajo los lineamientos del Manual de Señalización Vial del 2024, esta intervención busca que la operación del nodo sea clara para todos. La combinación de semáforos con una renovación de la señalización horizontal define con precisión las trayectorias permitidas. Esto es fundamental en una zona con proximidad a grandes equipamientos urbanos, donde

la claridad en las reglas de paso mejora la convivencia entre los diferentes actores y modos de transporte.

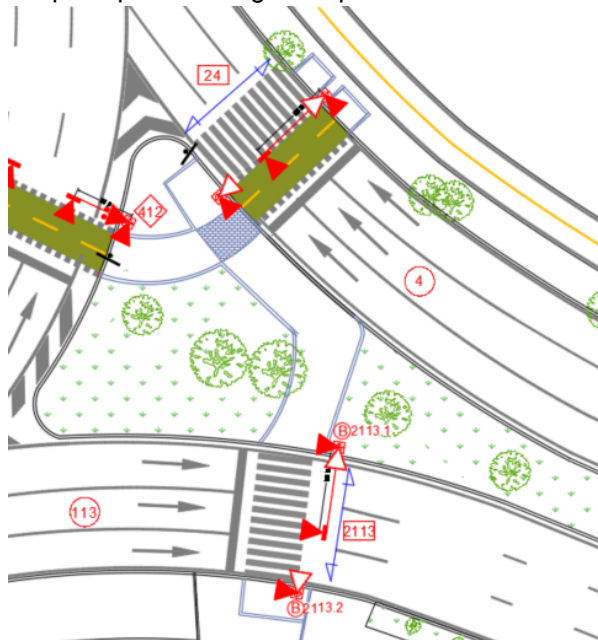
La semaforización de la glorieta es una medida necesaria para ofrecer una infraestructura que sea realmente accesible, continua y segura, respondiendo a las dinámicas actuales de movilidad del sector y buscando generar la oportunidad de paso para todos los usuarios, con prioridad a los más vulnerables.

3.1.1. Intervención por actor vial en la glorieta

Ahora bien, a continuación se define la estrategia de Intervención por Actor Vial, entendiendo que la regulación semafórica permitirá ordenar el derecho de paso de manera equitativa, ofreciendo soluciones ajustadas a las necesidades de cada actor:

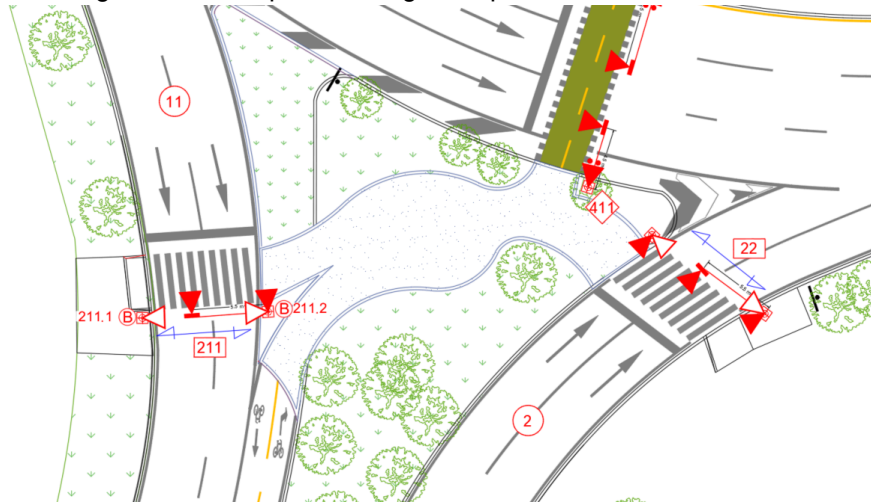
- **Movilidad Peatonal y Accesibilidad Universal** Con especial atención a la infancia, personas mayores y ciudadanos con discapacidad, se integrarán dos pasos peatonales a nivel en los costados oriental y sur de la intersección. Esta estrategia se apoya en una programación semafórica de fases exclusivas, libres de conflicto, con tiempos de verde suficientes para garantizar un cruce tranquilo. A nivel de infraestructura, el proyecto contempla la construcción de rampas con pendientes normativas para superar los desniveles entre andén y calzada, así como senderos endurecidos en los separadores centrales con anchos adecuados para la demanda peatonal del sector. Todo el circuito estará debidamente señalizado con demarcación de cebras y señalización táctil para asegurar una ruta de accesibilidad universal.

Figura 21. paso peatonal regulado por semáforo costado oriental



Fuente: SDM, 2025

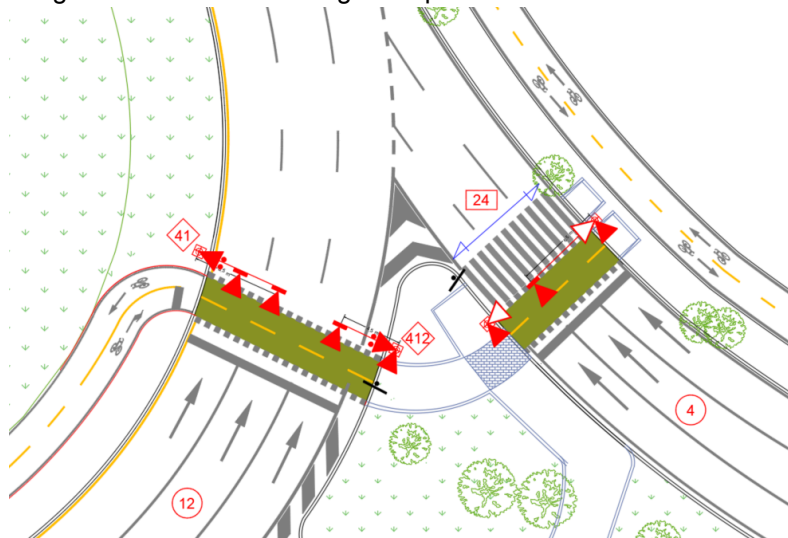
Figura 22. Paso peatonal regulado por semáforo costado sur



Fuente: SDM

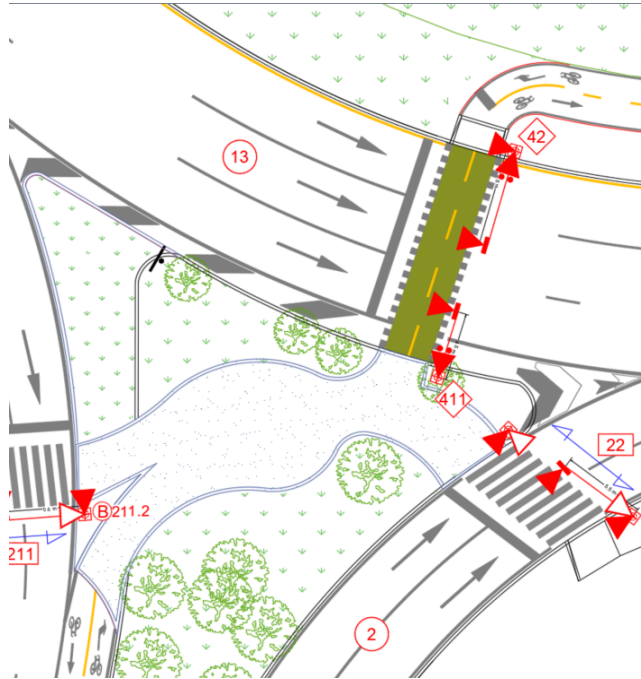
- Conexión y Seguridad para Ciclistas:** para fortalecer la red de movilidad activa, se garantizará la continuidad de las ciclorrutas de la AK 50 y la AC 63 mediante la implementación de tres pasos ciclistas a nivel en los costados oriental y sur. Estos pasos contarán con semáforos específicos para ciclistas o peatonales en franjas compartidas, programados en fases protegidas para evitar interacciones riesgosas con vehículos. El diseño se complementa con senderos ciclistas endurecidos en los separadores y rampas de transición cómoda, reforzados por la demarcación de "tapetes de cruce bici" en la calzada, lo que aumenta la visibilidad y prioridad del ciclista durante su trayectoria por la intersección.

Figura 23. Paso ciclista regulado por semáforo costado oriental



Fuente: SDM

Figura 24. Paso ciclista regulado por semáforo costado sur

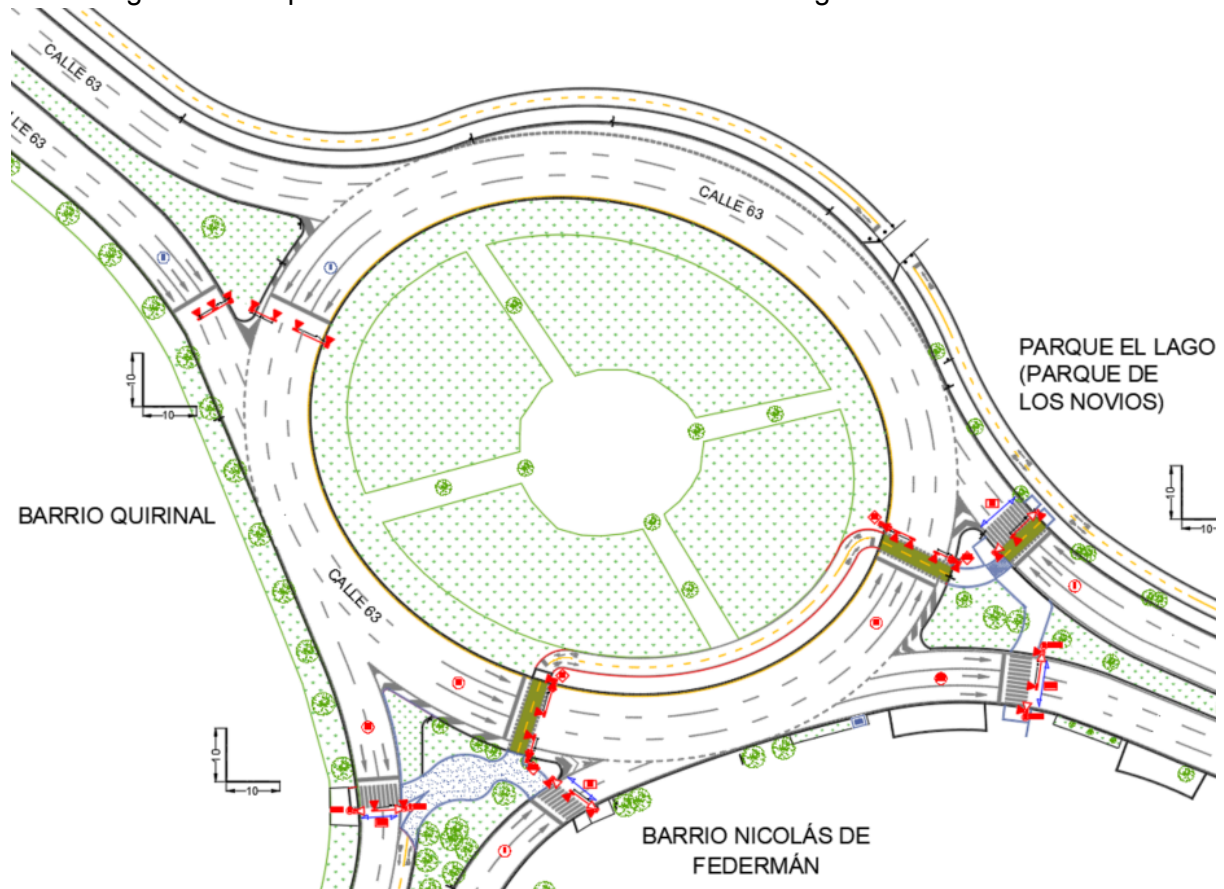


Fuente: SDM

- **Ordenamiento del Tránsito Vehicular:** para los vehículos motorizados, la intervención se centra en lograr un tránsito ordenado y predecible mediante la creación de líneas de detención en los accesos Occidente, Sur y Oriente, así como en puntos estratégicos dentro del anillo para gestionar los flujos conflictivos y proteger los cruces peatonales. La operación se regirá por una programación secuencial de fases coordinadas que responderán a las variaciones de tráfico detectadas a lo largo del día y la semana. Esta gestión se verá reforzada por una demarcación precisa de líneas de pare y flechas direccionales que orientarán de forma eficiente las trayectorias de incorporación y salida.

De acuerdo a lo anterior, se tiene la siguiente propuesta de intervención para la implementación de semaforización en la glorieta.

Figura 25. Propuesta de intervención - semaforización glorieta AC 60 X AK 50



Fuente: SDM

Esta propuesta técnica responde a las dinámicas actuales del sector, transformando un nodo crítico en una infraestructura **accesible, continua y segura**, que prioriza la vida sin comprometer la eficiencia operativa del corredor.

4. PARÁMETROS OPERACIONALES DE LA GLORIETA

El presente capítulo abarca el análisis realizado a los parámetros operacionales de la glorieta, como comparativo del escenario base y la intervención propuesta.

4.1. Planeamiento semafórico

A partir de la propuesta de intervención, se construyó el planeamiento semafórico para la operación de la glorieta el cual se encuentra detallado en el anexo 3² del presente documento.

4.2. Modelo de tránsito

A continuación, se presentan los resultados del proceso de calibración del modelo de microsimulación. De acuerdo con los indicadores obtenidos, se evidencia que el modelo cumple satisfactoriamente con las cuatro pruebas de calibración establecidas, tanto para el periodo de la mañana AM (06:15 - 07:15) como para el periodo de la tarde PM (16:30 - 17:30), y para todos los tipos de vehículo analizados (autos, buses, camiones y motos). Es importante tener en cuenta que este tipo de modelos únicamente evalúan modos motorizados y por eso los resultados se deben balancear con los beneficios de este tipo de proyectos para los modos caminata y bicicleta.

En este sentido, se puede concluir que el modelo se encuentra adecuadamente calibrado y representa de manera consistente las condiciones reales de operación de la red, por lo que resulta confiable para el desarrollo de los análisis posteriores.

Tabla 7. Calibración del modelo de tránsito período AM

AUTOS

16.933	16.855	0,6	100%	100%	100%	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3
0%		✓	1	Flujos de arcos individuales		
ERROR PRECISIÓN		✓	2	Suma de todos los flujos por arco		
		✓	3	GEH para flujos por arco individual		
		✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco		

BUSES

412	395	0,8	100%	100%	-	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3
4%		✓	1	Flujos de arcos individuales		
ERROR PRECISIÓN		✓	2	Suma de todos los flujos por arco		
		✓	3	GEH para flujos por arco individual		
		✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco		

CAMIONES

² https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1bs1ghLra1_B7hUuOYaTLSX_Qke6zOV49

603	600	0,1	100%	100%	-	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

0%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

MOTOS

15.254	15.164	0,7	100%	100%	100%	100%
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

1%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

Fuente: SDM

Tabla 8. Calibración del modelo de tránsito período PM

AUTOS

16.501	16.617	0,9	100%	90%	100%	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

1%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

BUSES

411	403	0,4	100%	100%	-	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

2%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

CAMIONES

645	674	1,1	100%	100%	-	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

4%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

MOTOS

14.316	14.726	3,4	100%	100%	90%	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL MODELADO	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN INT. 1	% ACEPTACIÓN INT. 2	% ACEPTACIÓN INT. 3

3%	✓	1	Flujos de arcos individuales
ERROR PRECISIÓN	✓	2	Suma de todos los flujos por arco
	✓	3	GEH para flujos por arco individual
	✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco

Fuente: SDM

Una vez calibrado el modelo, se procedió con el análisis de los resultados correspondientes a los escenarios evaluados (escenario base AM y PM y escenario con proyecto semaforizado de acuerdo con los requerimientos), a partir de los indicadores generales de desempeño de la red.

En el periodo AM la demora promedio por vehículo y la demanda latente disminuyen, lo que implica una mejora significativa en el desempeño de la red para los vehículos motorizados con el proyecto. En el periodo PM, el desempeño de la red para vehículos motorizados se ve afectado por el proyecto, pero la velocidad, la demora promedio y la demanda latente se mantienen en niveles moderados para unas condiciones funcionales de movilidad, especialmente teniendo en cuenta el beneficio para los modos caminata y bicicleta del proyecto.

Tabla 9. Desempeño general de la red AM

DESEMPEÑO GENERAL DE LA RED				
Escenarios	Indicador			
	Velocidad de la red (km/h)	Demora promedio por Vehículo en la Red (seg/veh)	Volumen	Demanda Latente
BASE AM	15,3	154	26.689	2.070
ESC SEMAFORO AM	14,3	123	27.544	1.637

Fuente: SDM

Tabla 10. Desempeño general de la red PM

DESEMPEÑO GENERAL DE LA RED				
Escenarios	Indicador			
	Velocidad de la red (km/h)	Demora promedio por Vehículo en la Red (seg/veh)	Volumen	Demanda Latente
BASE PM	24,7	76	39.730	528
ESC SEMAFORO PM	16,3	155	37.956	1.771

Fuente: SDM

Adicionalmente, se realizó un análisis específico del nivel de servicio de la glorieta con los escenarios proyectados. Los resultados obtenidos son consistentes con el análisis general de la red, evidenciando condiciones de operación funcionales, en las que se presentan demoras propias del funcionamiento del sistema vial en horas de mayor demanda.

Tabla 11. Resultados niveles de servicio - AM

Nivel de Servicio (LOS) - AM		
Intersección	BASE AM	ESC SEMAFORO AM
AK 50X CL63 ACCESO SUR	C	D
AK 50X CL63 ACCESO ORI	A	C
AK 50X CL63 ACCESO OCC	D	C

Fuente: SDM

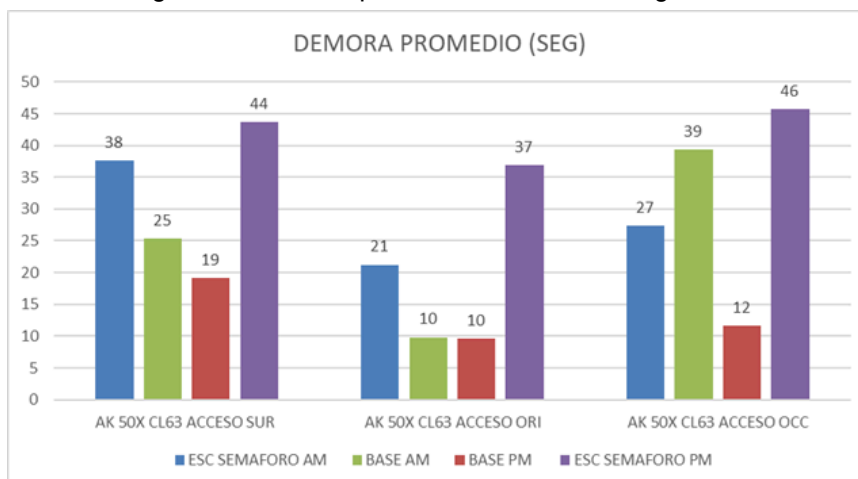
Tabla 12. Resultados niveles de servicio - PM

Nivel de Servicio (LOS) - PM		
Intersección	BASE PM	ESC SEMAFORO PM
AK 50X CL63 ACCESO SUR	B	D
AK 50X CL63 ACCESO ORI	A	D
AK 50X CL63 ACCESO OCC	B	D

Fuente: SDM

Una vez analizados los resultados generales del modelo, se llevó a cabo un análisis detallado de demoras y colas, para la comparación entre los escenarios evaluados. En términos de demoras, se identifican tiempos de espera acordes con la dinámica del sector, concentrados principalmente en los periodos de demanda pico, como se observa en la gráfica a continuación.

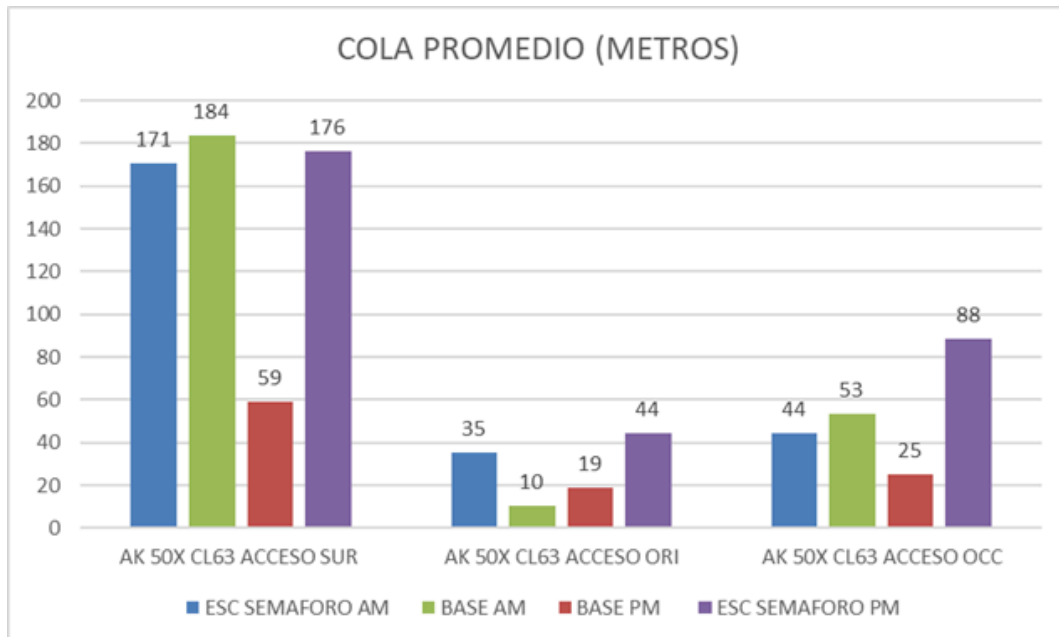
Figura 26. Demora promedio en la red en segundos



Fuente: SDM

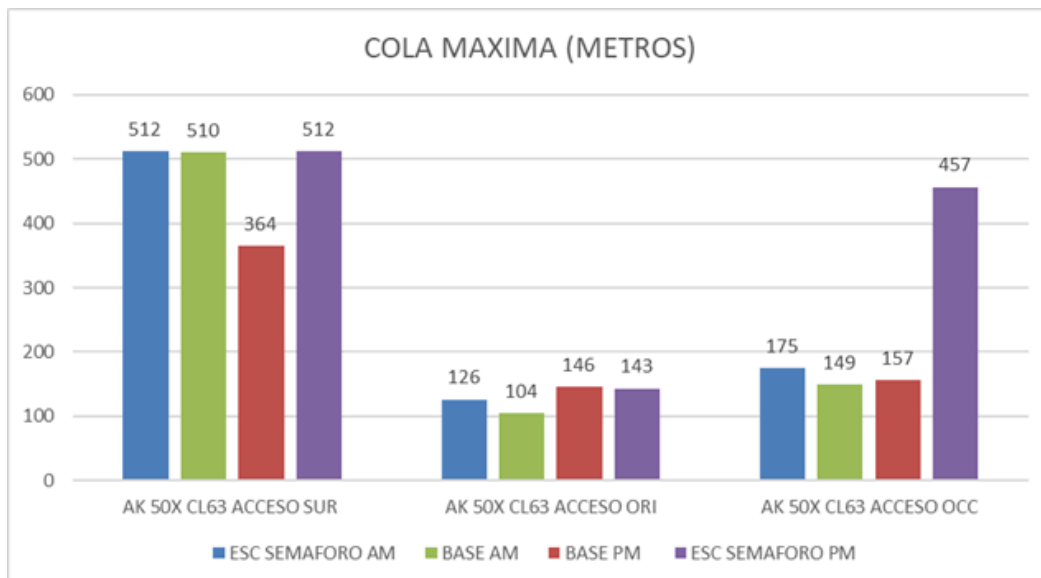
Respecto a las colas promedio, se observan controladas en los accesos a la glorieta, reflejando una utilización eficiente de la capacidad disponible. Por su parte, las colas máximas corresponden a situaciones puntuales asociadas a picos de demanda, sin que se evidencien condiciones de congestión permanentes en la red (ver gráficas a continuación).

Figura 27. Cola promedio en la red en metros



Fuente: SDM

Figura 28. Cola máxima de la red en metros



Fuente: SDM

Los resultados del modelo de microsimulación evidencian que la implementación de la regulación semafórica en la glorieta de la Avenida Calle 63 con Carrera 50 introduce cambios en los indicadores operacionales de la red, particularmente en términos de velocidad promedio y niveles de servicio vehicular en algunos accesos, especialmente durante el periodo PM. No obstante, estos resultados deben interpretarse a la luz del

objetivo principal de la intervención, orientado a mejorar la seguridad vial, la accesibilidad y la calidad de los desplazamientos de peatones y ciclistas en un nodo de alta complejidad funcional y elevada interacción modal.

Ahora bien, para el período AM se observa una disminución en las demoras promedio de la red, reflejada en la reducción de los tiempos de espera, que pasan de 2 minutos y 34 segundos en el escenario base a aproximadamente 2 minutos en el escenario con proyecto. Este comportamiento evidencia que la implementación de la regulación semafórica, orientada a priorizar fases de cruce seguras para peatones y ciclistas, no solo no genera una afectación significativa en la operación vehicular, sino que contribuye a una gestión más ordenada y eficiente de los flujos en la glorieta, manteniendo niveles adecuados de desempeño operacional.

Si bien en el periodo PM se registra un aumento en las demoras promedio y un descenso en los niveles de servicio vehicular, estos efectos son coherentes con la introducción de un ciclo semafórico que prioriza la asignación de fases seguras para los usuarios vulnerables, en un contexto donde la operación actual se basa en flujos continuos que limitan la posibilidad de cruces seguros a nivel para ciclistas y peatones.

Desde la perspectiva de la movilidad activa, la semaforización permite incorporar tiempos de cruce protegidos y exclusivos para peatones y ciclistas, eliminando la dependencia de brechas vehiculares aleatorias y reduciendo de manera sustancial la exposición al riesgo. Si bien estos aspectos no son capturados como tal y plenamente por los indicadores tradicionales de desempeño vehicular, pero resulta determinante en un entorno caracterizado por alta demanda peatonal, presencia de equipamientos metropolitanos y una siniestralidad concentrada en usuarios vulnerables.

4.3. Resultados de las reuniones con la ciudadanía

Como resultado de los espacios de diálogo desarrollados con las comunidades del área de influencia, se identificaron percepciones diferenciadas por barrio frente al funcionamiento actual de la glorieta y a la propuesta de intervención, las cuales se presentan a continuación.

Con el barrio Nicolás de Federmán, la comunidad se mostró receptiva frente a la medida, reconociendo una alta percepción de inseguridad vial al transitar por el sector. No obstante, recomiendan calibrar adecuadamente la intersección para evitar afectaciones al tránsito y resaltan la necesidad de que la Secretaría Distrital de Movilidad garantice la conectividad de la cicloinfraestructura y de los pasos peatonales. Adicionalmente, en días de eventos, solicitan apoyo en la evaluación de la Zona de Parqueo Pago (ZPP) sobre la carrera 45, debido a la inadecuada ocupación del espacio público por vehículos y personas conocidas como “trapitos rojos”. De manera adicional, solicitan revisar la congestión que se genera en la oreja de la avenida calle 63 con la NQS, en sentido occidente–norte, donde se presentan múltiples conflictos viales.

En el barrio El Quirinal, la comunidad manifestó que ya tenía conocimiento de la posible intervención y que, debido a la cercanía de la reunión, se realizó un recorrido previo para evidenciar la necesidad del proyecto. Reconocen la importancia de organizar los pasos seguros y consideran necesario que la Secretaría Distrital de Movilidad garantice la

conectividad tanto de la cicloinfraestructura como de los pasos peatonales; sin embargo, señalan la presencia de varios actores políticos que podrían dificultar el proceso, por lo que solicitan la realización de una nueva reunión con mayor participación ciudadana y una exposición más amplia del alcance técnico del proyecto

Con el barrio Pablo VI, la comunidad se mostró muy receptiva frente a la propuesta y destacó la necesidad de que la Secretaría Distrital de Movilidad garantice la conectividad de la cicloinfraestructura y de los pasos peatonales, especialmente en articulación con nuevos proyectos como el de la avenida calle 63. No obstante, solicitan la implementación de campañas de sensibilización dirigidas a los ciclistas sobre el adecuado uso de la cicloinfraestructura.

Finalmente, con el barrio El Rosario, la comunidad ve con buenos ojos la medida en términos de seguridad vial y considera necesario que la Secretaría Distrital de Movilidad garantice la conectividad de la cicloinfraestructura y de los pasos peatonales. Sin embargo, solicita tener en cuenta varias afectaciones del barrio y de la avenida calle 63, tales como la invasión del espacio público por la futbolera que genera congestión, el ingreso de vehículos de carga de grandes dimensiones, la circulación de buses del SITP pese a no existir trazado de ruta, la ocupación sobre la calle 63A por parte de IPS —respecto de la cual se ha solicitado a la Subdirección de Gestión en Vía (SGV) revisar medidas para mitigar la congestión—, el mal uso de los andenes por bicitaxis en la carrera 36A y la alta presencia de vendedores informales.

En el siguiente enlace se adjuntan las actas de las reuniones adelantadas con la comunidad:

<https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1K7Zmju6iBwFwXWYS9CNbMYdCevX8rVCE>

5. CONCLUSIONES

El diagnóstico sobre la movilidad en la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50 concluye que, pese a su importancia como nodo de conectividad a grandes equipamientos, su operación actual presenta limitaciones críticas que comprometen la seguridad y continuidad de los desplazamientos de peatones y ciclistas. La principal problemática es la falta de permeabilidad transversal segura sobre la Calle 63, manifestada en altas velocidades vehiculares, cruces a nivel con elevado riesgo, discontinuidades en la cicloinfraestructura, una distancia excesiva entre cruces peatonales seguros (hasta 650 m), y la ausencia de una infraestructura adecuada y señalizada que priorice a los usuarios vulnerables, lo que ha derivado en la aparición de cruces informales y un alto nivel de riesgo vial.

La implementación de acciones como la semaforización y una adecuada señalización y demarcación contribuirán a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial, priorizando a los peatones y ciclistas, para ofrecer una infraestructura que sea realmente accesible, continua y segura.

La implementación de segmentos de conectividad entre la cicloinfraestructura existente permite consolidar una red legible para los ciclistas que tienen relación con los equipamientos deportivos y culturales o quienes realizan trayectos más largos para otras zonas de la ciudad.

Aunque el modelo evidencia un ajuste en la eficiencia vehicular del nodo, la semaforización se configura como la alternativa más adecuada para equilibrar la operación de la glorieta, ordenar las interacciones entre modos y garantizar condiciones de seguridad, accesibilidad y legibilidad para peatones y ciclistas. En este sentido, la intervención prioriza la protección de la vida y la funcionalidad urbana del entorno sobre la optimización exclusiva del flujo vehicular, en coherencia con los principios de movilidad segura, sostenible y centrada en las personas.

El análisis desarrollado permite concluir que la intervención propuesta responde de manera coherente a las condiciones actuales de operación de la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50 y a las dinámicas de movilidad identificadas en su área de influencia. La incorporación de control semafórico, acompañada de adecuaciones para peatones y ciclistas, contribuye a ordenar las interacciones entre modos, mejorar la seguridad vial y fortalecer la continuidad de la movilidad activa, sin comprometer de forma significativa el desempeño general de la red.

Finalmente, el diagnóstico evidencia que la efectividad de la intervención dependerá de la articulación entre semaforización, control, pedagogía y presencia institucional, entendiendo que la transformación del espacio público requiere una gestión continua que responda a las dinámicas y necesidades del territorio.