

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

**EVALUACIÓN TÉCNICA DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA AV.CALLE 63 ENTRE
AV.CARACAS Y CARRERA 122**

STPUB-DTS-004-2026

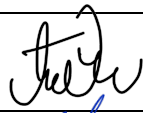
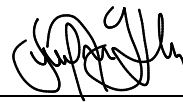
BOGOTÁ D.C., MAYO DE 2026

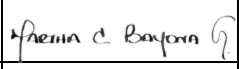
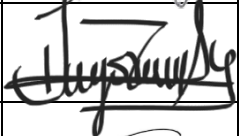
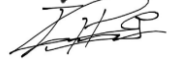
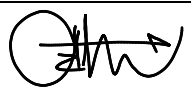
Página 1 de 110

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

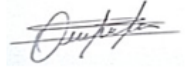
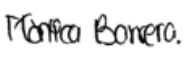
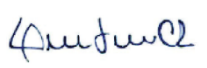
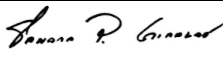
EVALUACIÓN TÉCNICA DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA AV.CALLE 63 ENTRE
AV.CARACAS Y CARRERA 122

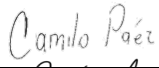
STPUB-DTS-004-2026

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Revisó y aprobó	Cristian Miguel Quintero Pérez	Asesor de Despacho	
Revisó y aprobó	Nicolás Adolfo Correal Huertas	Subsecretario de Política de Movilidad	
Revisó y aprobó	Jhon González Mendoza	Subsecretario de Gestión de Movilidad	
Revisó y aprobó	Rafael Unda Venegas	Director de Inteligencia de la Movilidad	
Revisó y aprobó	Valentina Acuña García	Directora de Planeación de la Movilidad	
Revisó y aprobó	Juan Camilo Rodríguez	Director de Ingeniería de Tránsito	
Revisó y aprobó	Jhon González Mendoza	Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte (E)	
Revisó y aprobó	Julián Andrés González Flechas	Jefe de Oficina de Seguridad Vial (E)	
Revisó y aprobó	Carlos Humberto González	Jefe de la Oficina de Gestión Social	

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Revisó y aprobó	Nubia Quintero Hernández	Subdirectora de Transporte Público	
Revisó y aprobó	Sandra Rodríguez	Subdirectora de Transporte Privado	
Revisó y aprobó	Diana Carolina Durán Forero	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón	
Revisó y aprobó	Juan Carlos Tovar Rincón	Subdirector de Infraestructura	
Revisó y aprobó	Martha Cecilia Bayona Gómez	Subdirectora de Planes de Manejo de Tránsito	
Revisó y aprobó	Jhon Freddy Domínguez Fuentes	Subdirectora de Gestión en Vía	
Revisó y aprobó	Diego Andrés Suárez Gómez	Subdirector de Semaforización	
Revisó y aprobó	Jack David Hurtado Casquette	Subdirector de Control de Tránsito y Transporte	
Revisó	Ricardo Andrés Ojeda Arias	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Revisó	Sandra Raquel Vega Reyes	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Miguel Ángel Cuéllar	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Sebastián Reyes Tarazona	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Bibiana Rivera	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Martha Ramírez Esparza	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Santiago Ramírez Vallejo	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Andrés Alfonso Rincón Guerrero	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Elaboró	Paula Andrea Bonilla Giraldo	Dirección de Inteligencia de la Movilidad	
Revisó	Ruth Dary Borrero Gómez	Subdirección de Transporte Público	
Revisó	David Alejandro García López	Subdirección de Transporte Público	
Elaboró	Luis Miguel Jiménez Caballero	Subdirección de Transporte Público	
Elaboró	Zahira Melissa Navarro Cala	Subdirección de Transporte Público	
Elaboró	Edwin Poveda Pachón	Subdirección de Transporte Público	
Elaboró	Fauri David Cortes Sosa	Subdirección de Transporte Público	
Revisó	July Moscoso Gómez	Subdirección de Transporte Público	
Elaboró	Sonia Rocío Hoyos Avendaño	Subdirección de Transporte Público	
Revisó	Joan Felipe Páez Sánchez	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró	Jorge Armando Herrera Guevara	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Daniel Felipe Ascencio García	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	
Revisó	Ligy Norella Pérez Rátiva	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró:	Jenny Constanza Ruiz Restrepo	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Jasleidi Mogollón Machuca	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Milena Diaz Guerrero	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Andrés Felipe Lemus Gutiérrez	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Juan David Duarte Morales	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Camilo Rodríguez Helo	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Óscar Darío Segura Castro	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Deisy Geraldin Vargas Amaya	Subdirección de Infraestructura	
Elaboró	Mónica Alexandra Barrera Cruz	Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	
Elaboró	Glenda Johana Cárdenas Rojas	Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	
Revisó	Sandra Patricia Giraldo Clavijo	Subdirección de Gestión en Vía	
Elaboró	María Camila Ortiz Noriega	Subdirección de Gestión en Vía	

Actividad	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Robert Camilo Páez Menjura	Subdirección de Gestión en Vía	
Elaboró	José Luis Montes Torres	Subdirección de Gestión en Vía	
Revisó	Angie Tatiana Espejo Rodríguez	Subdirección de Gestión en Vía	
Revisó	Carlos Sánchez Urquijo	Subdirección de Semaforización	
Elaboró	Eric Javier Galeano León	Subdirección de Semaforización	
Elaboró	Felipe Ricardo Sáenz Barrero	Subdirección de Control de Tránsito y Transporte	
Elaboró	Julián Andrés Guerrero Amaya	Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	
Elaboró	Paula Valentina Perdomo Botello	Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Iván Ricardo Sánchez	Oficina de Seguridad Vial	
Elaboró	Angie Paola Bejarano Moreno	Oficina de Gestión Social	

Contenido

1	INTRODUCCIÓN	11
2	ALCANCE	13
3	JUSTIFICACIÓN	14
4	OBJETIVOS	17
4.1	Objetivo general	17
4.2	Objetivos específicos	17
5	MARCO NORMATIVO Y LEGAL	18
6	DESCRIPCIÓN DEL CORREDOR	21
6.1	Generalidades	21
6.1.1	Zona de influencia	27
6.2	Usos del suelo	28
6.3	Caracterización de la movilidad en el corredor	30
6.3.1	Viajes y partición modal	30
6.4	Caracterización de la oferta de transporte público	31
6.4.1	Rutas del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	31
6.4.2	Paraderos Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	34
6.4.3	Velocidades SITP período HMC (Hora de Máxima Congestión)	36
6.4.4	Validaciones	37
6.4.5	Servicio de Transporte Intermunicipal	39
6.4.6	Transporte Público Individual - Taxi	39
6.5	Caracterización de la operación	40
6.5.1	Planes de Manejo de Tránsito (Frentes de obra en la zona de influencia)	40
6.5.2	Desvíos	41
6.5.3	Volúmenes	42
6.5.4	Índice de congestión	48
6.5.5	Tiempos de viaje	48
6.5.6	Siniestralidad	49
6.5.7	Intersecciones semaforizadas	56
6.6	Problemáticas identificadas	78
6.6.1	Estacionamiento en vía	79
6.6.2	Diagnóstico socioterritorial y operativo del corredor: Av.Calle 63 (entre Av.Caracas y Transversal 112B)	79
6.6.3	Diagnóstico socio territorial y mapeo de actores estratégicos	80
7	ARTICULACIÓN CON PROYECTOS DE TRANSPORTE	81
7.1	Infraestructura	81
7.2	Transporte de carga	84
7.3	Zonas de Parqueo Pago (ZPP)	85
7.4	Cicloinfraestructura	87
8	FORMULACIÓN CARRIL PREFERENCIAL	90
8.1	Delimitación del proyecto	90
8.2	Condiciones operacionales	90
8.2.1	SITP	90
8.2.2	Taxis	90
8.2.3	Transporte público especial	90
8.2.4	Vehículos de emergencia	91
8.2.5	Vehículos de servicio particular (incluidas motocicletas)	91
8.2.6	Transporte de carga	91
8.2.7	Bicicletas	91
8.3	Señalización	92

8.4	Seguridad vial.....	92
8.5	Restricción por parqueo en vía	92
8.6	Medidas de Gestión en vía complementarias (Articulación con Estrategia de Gestión)	93
8.6.1	Gestión operativa durante la implementación.....	93
8.6.2	Apoyo en gestión de tráfico.....	94
8.6.3	Recorridos periódicos con apoyo operativo (GOGEV)	95
8.6.4	Administración vial (RAV)	95
8.6.5	Seguimiento posterior a la implementación	96
8.7	Medidas de Control en vía complementarias.....	96
8.7.1	Control con sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST)	96
8.8	Implementación	97
8.8.1	Tramo I - Av.Calle 63 entre Av.Carrera 50 y Carrera 111	97
8.8.2	Tramo II - Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Av.Carrera 50	98
8.8.3	Tramo III - Av.Calle 63 entre Carrera 111 y Carrera 122.....	98
8.9	Medidas de comunicación e información del carril preferencial	99
9	EVALUACIÓN DEL CARRIL PREFERENCIAL.....	101
9.1	Supuestos de modelación.....	101
9.2	Metodología de cálculo de indicadores.....	101
9.3	Beneficios de la implementación del carril preferencial.....	101
10	INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL CARRIL PREFERENCIAL	104
11	CONCLUSIONES.....	106
11.1	Recomendaciones generales.....	106
11.2	Recomendaciones al diseño de señalización	110

Listado de figuras

Figura 1.	Planes de Manejo de Tránsito y desvíos vigentes Bogotá D.C. - Diciembre 2025.....	15
Figura 2.	Red de carriles preferenciales implementados 2025	20
Figura 3.	Detalle de carriles y bicicarril sobre el corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122	22
Figura 4.	Registro fotográfico Av.Calle 63 con Av.Caracas.....	23
Figura 5.	Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 15.....	23
Figura 6.	Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 16.....	24
Figura 7.	Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 23.....	25
Figura 8.	Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 27	25
Figura 9.	Registro fotográfico Parque de los Novios	26
Figura 10.	Registro fotográfico Biblioteca Virgilio Barco.....	26
Figura 11.	Registro fotográfico Jardín Botánico.....	26
Figura 12.	Registro fotográfico Carrera 111 hasta la Carrera 114	27
Figura 13.	Zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63	28
Figura 14.	Uso predominante por manzanas zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63	29
Figura 15.	UTAM Área de influencia	30
Figura 16.	Rutas SITP sobre Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122.....	33
Figura 17.	Paraderos Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122.....	34
Figura 18.	Velocidades SITP Zonal HMC día-hábil dentro de zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122.....	37

Figura 19. Validaciones día-hábil en zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Av.Carrera 70	38
Figura 20. Validaciones día-hábil en zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Carrera 70 y Carrera 122	39
Figura 21. Planes de Manejo de Tránsito implementados, publicados, vigentes y programados Av.Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 122, con corte a febrero 2026	40
Figura 22. Desvíos por obras de construcción de L1MB tramo Av.Calle 63 entre Carrera 17 y Av. Carrera 9	41
Figura 23. Histograma Volúmenes Períodos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Occidente - Oriente	47
Figura 24. Histograma Volúmenes Períodos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Oriente - Occidente	47
Figura 25. Perfil horario de congestión promedio anual (%) en día hábil	48
Figura 26. Perfil horario de tiempo promedio anual de desplazamiento (min/km) en día hábil	49
Figura 27. Fallecidos y lesionados por año en el tramo de análisis de la Av.Calle 63	50
Figura 28. Fallecidos y lesionados totales distribuidos por actor vial en el tramo de análisis de la Av.Calle 63	50
Figura 29. Distribución horaria de fallecidos en el tramo de análisis de la Av.Calle 63	52
Figura 30. Mapa con concentraciones de víctimas en el tramo de análisis de la Av.Calle 63	53
Figura 31. Fallecidos y lesionados por año en el área de influencia de la Av.Calle 63	54
Figura 32. Fallecidos y lesionados promedio por año distribuidos por actor vial en el área de influencia de la Av.Calle 63	55
Figura 33. Distribución horaria de fallecidos en el área de influencia de la Av.Calle 63	56
Figura 34. Esquema de la intersección Semaforizada delimitación carril preferencial Av.Calle 63	57
Figura 35. Esquema intersección Av.Caracas (Carrera 14 con Av.Calle 63	58
Figura 36. Esquema intersección Carrera 16 con Av.Calle 63	59
Figura 37. Esquema intersección Carrera 17 con Av.Calle 63	60
Figura 38. Esquema intersección Carrera 19 con Av.Calle 63	61
Figura 39. Esquema intersección Carrera 20 con Av.Calle 63	62
Figura 40. Esquema intersección Av.Carrera 24 con Av.Calle 63	63
Figura 41. Esquema intersección Carrera 27 con Av.Calle 63	64
Figura 42. Esquema intersección Transversal 85 con Av.Calle 63	65
Figura 43. Esquema intersección Carrera 90 con Av.Calle 63	66
Figura 44. Esquema intersección Carrera 92 con Av.Calle 63	67
Figura 45. Esquema intersección Transversal 93 con Av.Calle 63	68
Figura 46. Esquema intersección Av.Carrera 96 con Av.Calle 63	69
Figura 47. Esquema intersección Carrera 105 con Av.Calle 63	70
Figura 48. Esquema intersección Carrera 110 y Carrera 110 Bis con Av.Calle 63	71
Figura 49. Esquema intersección Carrera 111C con Av.Calle 63	73
Figura 50. Esquema intersección Carrera 112 con Av.Calle 63	74
Figura 51. Esquema intersección Carrera 112B con Av.Calle 63	75
Figura 52. Esquema intersección Carrera 113B con Av.Calle 63	76
Figura 53. Esquema intersección Carrera 113D con Av.Calle 63	77
Figura 54. Esquema intersección Carrera 118A con Av.Calle 63	78
Figura 55. Registro fotográfico Transversal 103 hasta la Carrera 105C	79
Figura 56. Delimitación Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá	82
Figura 57. Perfil vial Av. Calle 63 entre Av. Caracas y la Carrera 15	82
Figura 58. Perfil vial propuesto Av. Calle 63 entre la Carrera 68 y Carrera 70	83
Figura 59. Sección vial propuesta entre la Carrera 114 y Carrera 122	84
Figura 60. Restricciones de circulación para vehículos de carga - Zona 1 y 2	85
Figura 61. Tramos evaluados en el área de influencia indirecta Zonas de Parqueo Pago (ZPP)	87

Figura 62. Perfil vial crítico ciclorruta Av.Calle 63 entre Carrera 16 y Av.Carrera 50 (perfil vial crítico88	
Figura 63. Perfil vial ciclorruta puente vehicular Av.Calle 63 x Av.NQS	88
Figura 64. Propuesta de intervención - semaforización glorieta Av.Calle 60 X Av.Carrera 50	89
Figura 65. Glorieta Av.Calle 63 con Av.Carrera 50 sentido oriente–occidente. Se observa importante estacionamiento en vía y presencia de vendedores ambulantes	93
Figura 66. Tramo de la Av.Calle 63 con problemática de contravías y estacionamiento en vía asociado a actividad comercial, lo que reduce el ancho efectivo de calzada, genera fricción lateral y afecta la continuidad del flujo vehicular.	95
Figura 67. Detalle de los tramos sobre el corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 y extensión de Carrera 122.....	99
Figura 68. Volumen de vehículos privados que toman desvíos tras la implementación Av.Calle 63	103

Listado de tablas

Tabla 1. Carriles preferenciales implementados en Bogotá (octubre 2014 – diciembre 2023).....	19
Tabla 2. Partición modal de viajes en un día típico en el área de influencia.....	31
Tabla 3. Rutas SITP sobre Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122	33
Tabla 4. Paraderos Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122	36
Tabla 5. Paraderos intervenidos por el DADEP.....	36
Tabla 6. Zonas amarillas carril preferencial Av.Calle 63	40
Tabla 7. Volúmenes de Mixtos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Occidente - Oriente	44
Tabla 8. Volúmenes de Mixtos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Oriente - Occidente	47
Tabla 9. Matriz de interacción de fatalidades en el tramo de análisis de la Av.Calle 63.....	51
Tabla 10. Matriz de interacción de fatalidades en el área de influencia de la Av.Calle 63	55
Tabla 11. Fases intersección semaforizada Av.Caracas (Carrera 14 con Av.Calle 63.....	58
Tabla 12. Fases intersección semaforizada Carrera 16 con Av.Calle 63	59
Tabla 13. Fases intersección semaforizada Carrera 17 con Av.Calle 63.....	60
Tabla 14. Fases intersección semaforizada Carrera 19 con Av.Calle 63	61
Tabla 15. Fases intersección semaforizada Carrera 20 con Av.Calle 63	62
Tabla 16. Fases intersección semaforizada Av.Carrera 24 con Av.Calle 63	63
Tabla 17. Fases intersección semaforizada Carrera 27 con Av.Calle 63	64
Tabla 18. Fases intersección semaforizada Transversal 85 con Av.Calle 63	66
Tabla 19. Fases intersección semaforizada Carrera 90 con Av.Calle 63.....	67
Tabla 20. Fases intersección semaforizada Carrera 92 con Av.Calle 63.....	68
Tabla 21. Fases intersección semaforizada Transversal 93 con Av.Calle 63	69
Tabla 22. Fases intersección semaforizada Av.Carrera 96 con Av.Calle 63	70
Tabla 23. Fases intersección semaforizada Carrera 105 con Av.Calle 63.....	71
Tabla 24. Fases intersección semaforizada Carrera 110 y Carrera 110 Bis con Av.Calle 63	72
Tabla 25. Fases intersección semaforizada Carrera 111C con Av.Calle 63	73
Tabla 26. Fases intersección semaforizada Carrera 112 con Av.Calle 63.....	74
Tabla 27. Fases intersección semaforizada Carrera 112B con Av.Calle 63	75
Tabla 28. Fases intersección semaforizada Carrera 113B con Av.Calle 63	76
Tabla 29. Fases intersección semaforizada Carrera 113D con Av.Calle 63	77
Tabla 30. Fases intersección semaforizada Carrera 118A con Av.Calle 63	78
Tabla 31. Indicadores de desempeño Av.Calle 63	102
Tabla 32. Indicadores propuestos para el seguimiento de red de carriles preferenciales	105

1 INTRODUCCIÓN

La Av. Calle 63 se constituye como un eje estratégico para la conectividad y funcionalidad de Bogotá, especialmente en la zona centro oriental, consolidándose como un corredor vital para la articulación occidente-oriental y oriente-occidente, con una influencia particularmente crítica en el borde oriental. En este contexto, el transporte público se reafirma como el principal modo de desplazamiento, otorgando al corredor una clara prioridad en términos de movilidad y cumpliendo una función esencial al conectar la cuenca de Engativá con el borde oriental de la ciudad. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023 (EMB2023), en un día hábil se realizan aproximadamente 1,9 millones de viajes en el área de influencia del corredor, lo que refleja una intensa activación de dinámicas comerciales, institucionales y residenciales en los sectores aledaños. Asimismo, la EMB2023 evidencia que cerca del 45,6% de los viajes registrados se realizan en transporte público, dato que confirma su papel central para responder a las crecientes demandas de movilidad de Bogotá y fortalecer la cobertura y alcance del Sistema Integrado de Transporte Público, favoreciendo al modo que moviliza a la mayor parte de la población bogotana.

Actualmente, en el borde oriental confluyen las obras de dos de los principales proyectos de transporte masivo de la Ciudad: troncal Av.68 y la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB); A esto se sumará el inicio de la construcción de la Troncal Av.Carrera 7 entre calles 99 y 200. Destacando que solo en el área de influencia de la Av.Calle 63 durante la vigencia del año 2025 se autorizaron 119 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) y en lo corrido del año 2026 se autorizaron 13 PMT de gran impacto.

La incidencia de los PMTs vigentes se refleja de manera directa en la circulación vehicular, peatonal y en la gestión del espacio público, lo que ha provocado un desplazamiento natural de los flujos de tráfico hacia vías como la Av.Calle 63, y que de acuerdo con el seguimiento operacional realizado por esta Entidad, demuestran que las obras, en especial las delimitadas por el borde oriental, han generado reducciones considerables de velocidades a lo largo del corredor que alcanzan hasta el 40% en los tramos críticos, entre la Av.Caracas y Av.Carrera 24, y entre la Av.Carrera 68 y Av.Ciudad de Cali.

Esta condición se refleja directamente en los incrementos en los tiempos de viaje de los miles de usuarios que circulan diariamente a lo largo del corredor, en especial para los usuarios del componente zonal del SITP, que para un día hábil registran cerca de 13.500 ascensos y 15.200 descensos, aunados a la sobrecarga vehicular por el desvío del tráfico mixto, especialmente en las horas de máxima demanda.

En este sentido, 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 entre otros, a la Av.Calle 63, uno de sus principales ejes de movilidad y se convierte en un receptor natural y significativo de este volumen vehicular desviado, y como eje para garantizar la conectividad y fluidez del tránsito en este sector de la ciudad.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), como autoridad de tránsito y transporte, y en cumplimiento de su función de orientar y planear el servicio público urbano,

contempla la adopción de nuevos carriles preferenciales para el transporte público colectivo (TransMiZonal e intermunicipal de corta distancia). Esta medida busca optimizar el uso del espacio vial en los corredores de conexión del borde oriental, que poseen una clara vocación hacia el transporte público y actualmente enfrentan una demanda adicional significativa derivada de las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y otras intervenciones en el sector; en este contexto, su priorización resulta esencial para garantizar la continuidad de la movilidad y fortalecer la integración del Sistema Integrado de Transporte Público, asegurando cobertura y alcance en medio de la transformación urbana.

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 la adopción del carril preferencial de la Av.Calle 63.

2 ALCANCE

El presente Documento Técnico de Soporte evalúa las condiciones operacionales para un nuevo carril preferencial que corresponde a la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y la Carrera 122. Para ello, reconoce las condiciones actuales de operación del corredor identificando las necesidades derivadas de los impactos por obras en el borde oriental de la ciudad, y de manera transversal con lo dispuesto en los instrumentos de planeación orientados a la promoción de la movilidad activa, y del uso del transporte público, considerando una evaluación de impactos en el corredor. 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, la Oficina de Gestión Social y la Oficina Asesora de Seguridad Vial.

3 JUSTIFICACIÓN

Bogotá le apuesta a un sistema de movilidad multimodal sostenible y descarbonizado, que privilegie la movilidad de cero y bajas emisiones para el cuidado del ambiente y la salud, así como la adaptación y mitigación del Distrito al cambio climático. Para lo cual, el Plan Distrital de Desarrollo *“Bogotá Camina Segura 2024-2027”*, estableció una Hoja de Ruta compuesta por cinco (5) objetivos estratégicos, en el cual se destaca el Objetivo 4, relacionado con la acción climática y la renovación urbana, denominado: *“Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, justicia ambiental e integración regional”*, que dispuso el **Programa 26. Movilidad Sostenible**, y que tiene por meta alcanzar los 9.200.000 viajes diarios en modos sostenibles (Transporte Público, a pie y en bicicleta).

Alineándose también con los pilares y enfoques del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, que contempla dentro de sus estrategias: *“Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.”*

En este marco, transversal a la ejecución de esta estrategia, la ciudad adelanta entre otras, las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), y de la infraestructura del sistema de transporte de soporte, correspondiente a las troncales alimentadoras, concentrando frentes de obra principalmente sobre la Av.Carrera 68, la Av.Caracas, la Calle 72, la Av.Ciudad de Cali, entre otros corredores. A continuación, se presentan los Planes de Manejo de Tránsito y desvíos vigentes en la ciudad, contrastando con las zonas donde se presenta la mayor congestión vehicular:



Figura 1. Planes de Manejo de Tránsito y desvíos vigentes Bogotá D.C. - Diciembre 2025
Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SDM, 2025)

Lo anterior, justifica la necesidad de continuar con la adopción de medidas complementarias orientadas a la promoción de la movilidad sostenible y multimodal que contribuya a mitigar el impacto generado no solo por el crecimiento de la ciudad y su parque automotor, sino orientadas a optimizar y priorizar la operación de los sistemas de transporte de pasajeros que actualmente funcionan en el Distrito, y que fungen como ejes de articulación e integración a escalas locales y regionales.

La Av. Calle 63 se consolida como un corredor con vocación orientada al transporte público, lo que la convierte en un eje estratégico para la conectividad de Bogotá. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023 (EMB2023), en su área de influencia se registran aproximadamente 1,9 millones de viajes en un día hábil, de los cuales cerca del 45,6% (866.400) corresponden al transporte público. Este dato reafirma la necesidad de implementar medidas que fortalezcan un sistema confiable, eficiente y sostenible, capaz de reducir tiempos de viaje, ampliar cobertura y avanzar en la transición energética, con beneficios directos en la disminución de emisiones, la generación de nuevas oportunidades de empleo, educación y salud, y la mitigación de los costos sociales y económicos asociados a la siniestralidad vial.

En este contexto, durante la vigencia de 2025 se autorizaron 119 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) en el área de influencia de la Av. Calle 63 y en lo corrido de 2026 se han autorizado 13 adicionales, todos con incidencia directa en la circulación vehicular, peatonal y en la gestión del espacio público, afectando los tiempos de viaje de los distintos actores viales, particularmente de los usuarios del transporte público. Así, el corredor de la Av. Calle 63 se configura como una alternativa viable para garantizar la conectividad de la ciudad,

especialmente entre la cuenca de Engativá y la zona oriental, beneficiando de manera directa a los habitantes de su área de influencia.

El presente documento ofrece los insumos técnicos que sustentan la 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 Objetivo general

Evaluar la viabilidad de la implementación de un carril preferencial para el sistema integrado de transporte público -SITP- en la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y la Carrera 122, ante los impactos asociados a las obras de la L1MB y otros proyectos en ejecución en el borde oriental de la ciudad.

4.2 Objetivos específicos

- Revisar las condiciones de operación actuales del corredor de la Av.Calle 63, considerando su uso como corredor de desvío a estos cierres por obras en el borde oriental.
- Identificar las necesidades de gestión complementarias, a partir de la evaluación de las condiciones operacionales y optimización de fluidez del corredor considerando su función como eje de desvío.
- Cuantificar el efecto en la operación del corredor, enfocándose en los impactos asociados a la implementación de un carril preferencial para buses del SITP, como medida de mitigación ante las obras de la L1MB y otros proyectos de transporte masivo en el borde oriental
- Formular recomendaciones para la implementación de nuevas condiciones operacionales bajo la medida de carril preferencial, considerando las características actuales y las necesidades identificadas en el corredor, los cuales incluyen aspectos de mantenimiento de la infraestructura vial, señalización, así como socialización con la comunidad en el área de influencia del proyecto.
- Definir lineamientos y procedimientos para la gestión, soporte, monitoreo, seguimiento y sostenibilidad del carril preferencial en la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y la Carrera 122.

5 MARCO NORMATIVO Y LEGAL

A continuación, se citan los marcos normativos y legales que fundamentan la adopción de la medida de carril preferencial para el sistema de transporte público.

- **Constitución Política de Colombia**, dicta en su Artículo 24:
Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia. El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto.
- **Ley 105 de 1993** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”
- **Ley 336 de 1996** “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”
- **Ley 769 de 2002** “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”
- **Ley 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”
- **Ley 2294 de 2024** “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026” Colombia potencia mundial de la vida”.
- **Decreto 309 de 2009 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.** “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”
- **Decreto 409 de 2014 (Derogado y compilado por el Decreto Único Distrital 652 de 2025)** “Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público”
- **Decreto 555 de 2021 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.** “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”
- **Decreto 497 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.** “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”
- **Acuerdo 927 de 2024 Concejo de Bogotá, D.C.** “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 - Bogotá Camina Segura”
- **Decreto 652 de 2025** “Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”

Conforme a lo previsto, desde finales de 2014, inició la implementación de carriles preferenciales para transporte público en algunos de los principales corredores de Bogotá, bajo las siguientes resoluciones expedidas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM):

Carril	Carriles preferenciales	Longitud (Km)	Resolución Distrital	Fecha de implementación
1	Calle 72 entre Av.Carrera 7 y Carrera 15	1,70	Resolución 402 de 2014	28/05/2014

Carril	Carriles preferenciales	Longitud (Km)	Resolución Distrital	Fecha de implementación
2	Av.Carrera 7 entre Calle 31 y Av.Calle 100	23,30	Resolución 483 de 2014, derogada por la Resolución 560 de 2015	24/10/2014
	Extensión del carril preferencial Av.Carrera 7 hasta la Av.Calle 134		Resolución 560 de 2015	17/07/2015
	Modificación de las condiciones de operación del carril preferencial Av.Carrera 7 entre Calle 31 y Av.Calle 134		Resolución No. 1815115 de 2025 "Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015"	16/09/2025
3	Carrera 15 entre Calle 72 y Av.Calle 100	3,20	Resolución 182 de 2015	20/03/2015
4	Av.de las Américas desde la Av.Ciudad de Cali hasta Av.Carrera 50	11,70	Resolución 833 de 2015	20/11/2015
5	Av.Norte – Quito – Sur (Av.NQS), desde el puente de Venecia (Av.Carrera 68) hasta la Calle 92	29,20	Resolución 946 de 2015	15/12/2015
6	Av.Calle 19 entre Av.Caracas y Carrera 3	6,20	Resolución 258 de 2016	15/09/2016
	Av.Calle 19 entre Av.Caracas y Av.NQS		Resolución 253 de 2020	03/10/2020
7	Av.Primer de Mayo entre Av.Carrera 10 y Av.Agoberito Mejía (Av.Carrera 80)	22,00	Resolución 093 de 2017	Tramo 1: 05/06/2017 Tramo 2 y 3: 12/07/2017
8	Av.Boyacá entre Av.Calle 80 y Av.Calle 134	41,40	Resolución 233 de 2018	Tramo 1: 10/12/2018 Tramo 2: 07/09/2019 Tramo 3: 03/10/2020
9	Carrera 13 entre Calle 67 y Av.Calle 19	5,30	Resolución 70712 de 2024	22/07/2024

Tabla 1. Carriles preferenciales implementados en Bogotá (octubre 2014 – diciembre 2023)

Fuente: Subdirección de Transporte Público (SDM, 2025)

Actualmente, Bogotá cuenta con 143,3 Km de corredor-carril preferencial implementado en nueve (09) corredores. La distribución en la ciudad según su estado se presenta en la siguiente Figura 2:

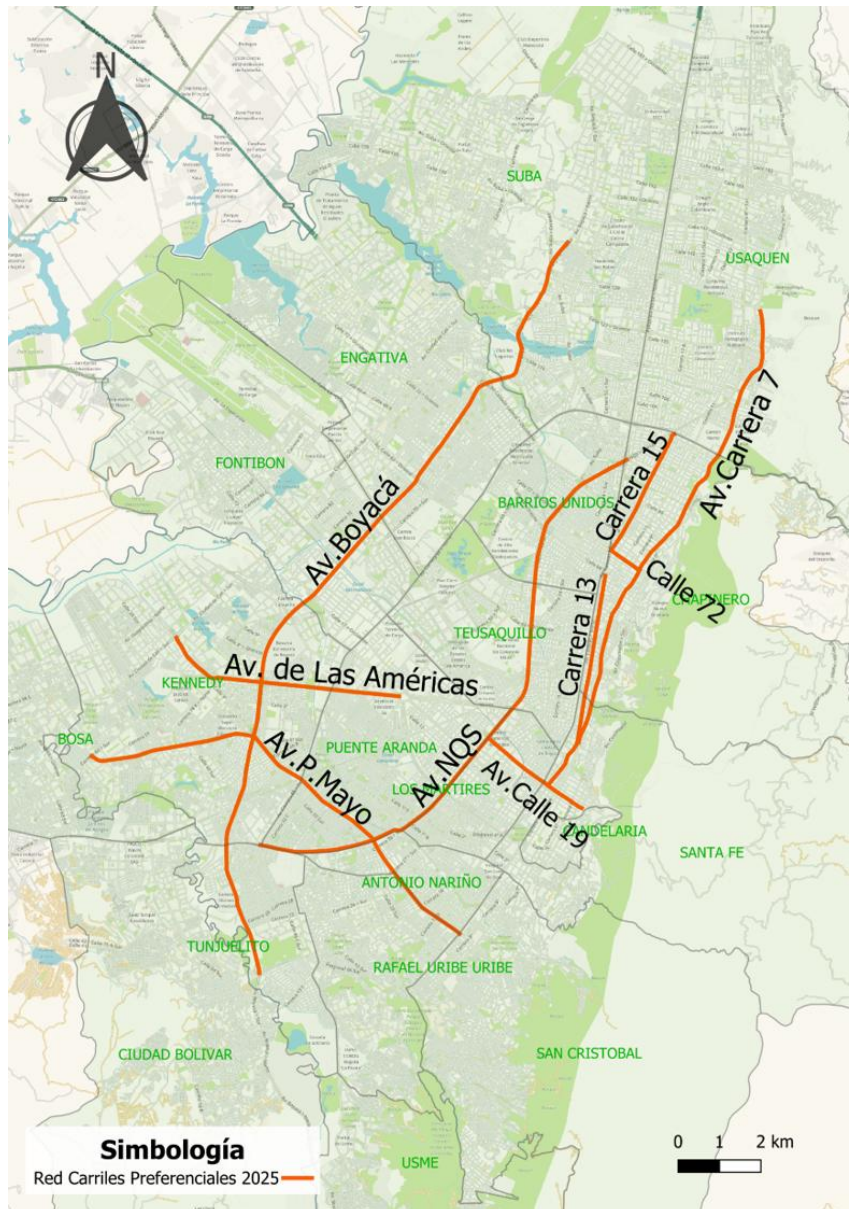


Figura 2. Red de carriles preferenciales implementados diciembre 2025
Fuente: Subdirección de Transporte Público (SDM, 2025)

6 DESCRIPCIÓN DEL CORREDOR

En el presente capítulo se realiza la descripción del corredor de la Av.Calle 63 contemplando un análisis técnico de su distribución vial, el estado de conservación de la malla arterial y la calidad de la demarcación horizontal identificada mediante visitas de inspección en campo. En el mismo, se describen las características de movilidad en el corredor evaluando la operación actual en la definición de una zona de influencia, identificando las principales problemáticas desde un diagnóstico socio-territorial, resultados de gestión e indicadores de operación, que permiten evaluar el desempeño del corredor. Delimitando este análisis en el impacto directo por frentes de obras activos, y la influencia de estos factores en la operatividad del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-.

6.1 Generalidades

La Av.Calle 63 corresponde a la malla vial arterial de Bogotá, clasificada como Vía Arteria V-3, cuyo trazado conecta el borde oriental con el límite occidental de la ciudad. Este corredor articula las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Teusaquillo y Engativá, y permite, con su configuración actual, la integración de flujos provenientes de grandes nodos generadores y atractores de viajes, tales como centros educativos, comerciales, zonas de empleo y equipamientos urbanos estratégicos. Su papel como eje de movilidad se refleja en la circulación de transporte público y flujos vehiculares particulares, siendo un corredor prioritario para la gestión de tránsito y la implementación de estrategias de movilidad sostenible.

De manera particular, el perfil vial, a lo largo del tramo, identifica la siguiente disposición actual de oferta de carriles vehiculares:

- Desde la Av.Caracas hasta la Carrera 16 se cuenta con una calzada con tres carriles en sentido occidente-oriente, debido a la construcción del proyecto (L1MB).
- Desde la Carrera 16 hasta la Carrera 111 principalmente se cuenta con dos calzadas con tres carriles por sentido y separador central, excepto en los siguientes tramos:
 - El perfil vial cambia a dos calzadas con dos carriles por sentido en los puentes vehiculares sobre la Av.NQS y sobre la Av.Ciudad de Cali.
 - Desde la Av.Carrera 70 hasta la Carrera 68G, sector del jardín Botánico se cuenta con dos calzadas de solo dos carriles por sentido.
- Desde la Carrera 111 hasta la Carrera 114 se encuentra una calzada con circulación en doble sentido debido a la construcción de la vía sobre el costado sur.
- Bicicarril existente entre la Av.Carrera 50 y la Carrera 111 se dispone de una cicloinfraestructura bidireccional en andén, localizada en su gran mayoría sobre el costado sur.

A continuación, se presenta la ubicación geográfica de carriles por calzada y ubicación de la cicloinfraestructura:

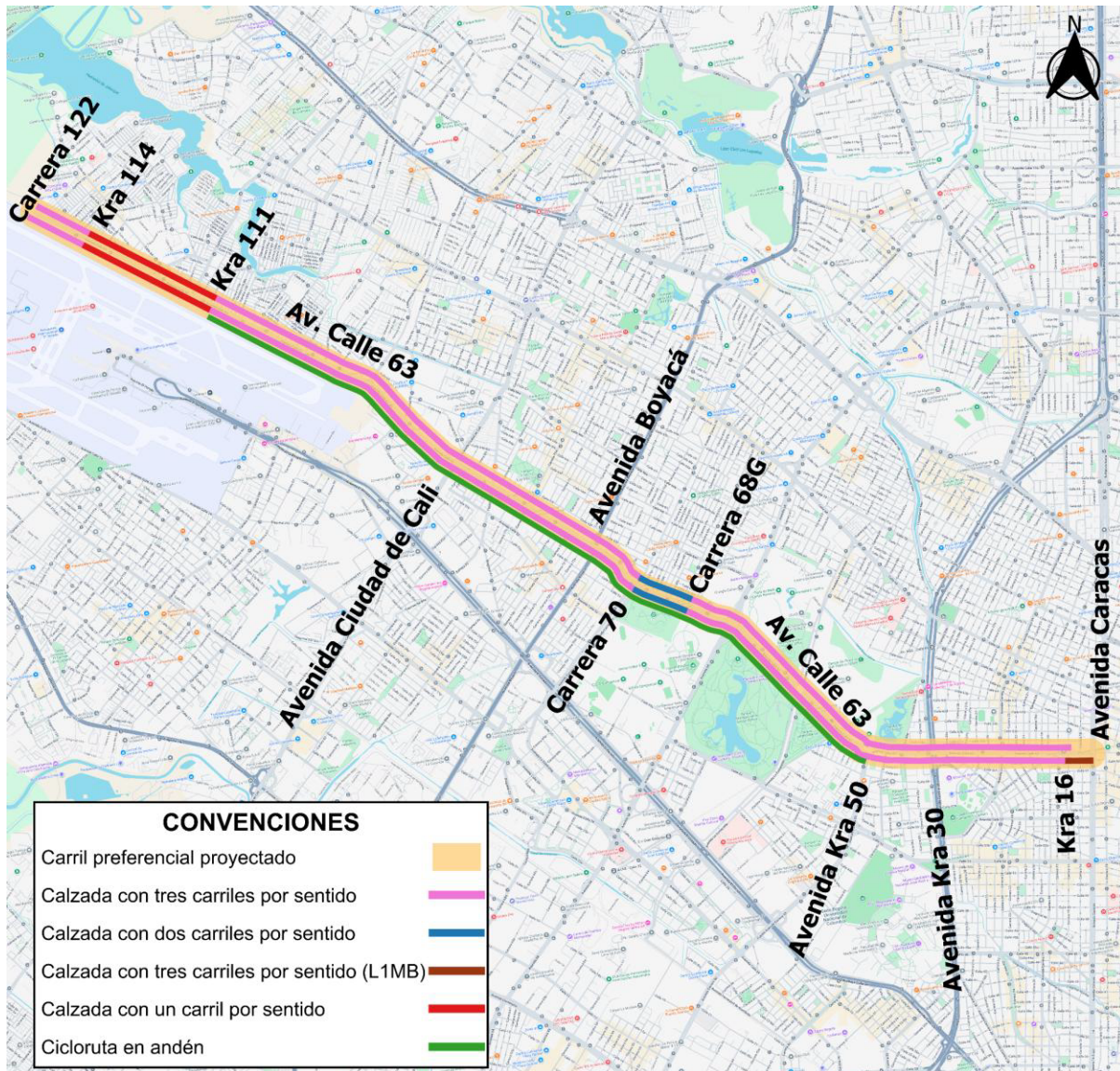


Figura 3. Detalle de carriles y bicicarril sobre el corredor de la Av. Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 122

Fuente: Subdirección de Transporte Público (SDM, 2026)

En la intersección de la Av. Caracas se encuentra la Troncal de TransMilenio y se adelanta la construcción del proyecto de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). Por lo anterior, la movilidad en el sector presenta modificaciones temporales, encontrándose habilitada únicamente una calzada con tres carriles para la circulación vehicular en sentido occidente oriente. La calzada restante es utilizada para el desarrollo del proyecto L1MB, donde se realizan actividades propias de la obra civil. Esta configuración vial provisional busca garantizar la continuidad del sistema de transporte, el avance del proyecto del metro y la seguridad de los diferentes actores viales, tal como se muestra en la siguiente imagen.

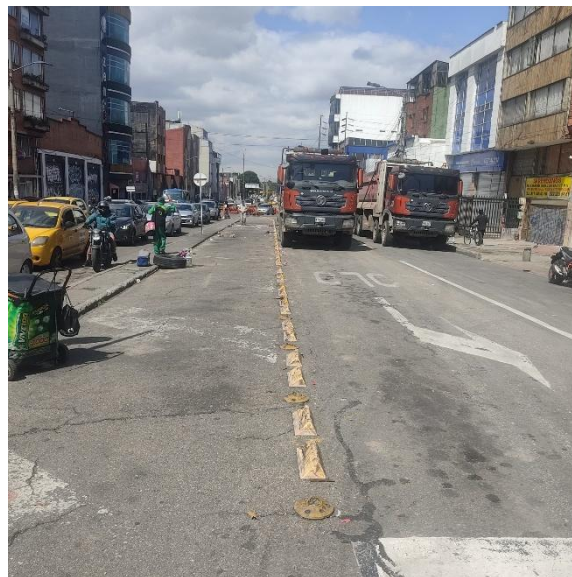


Figura 4. Registro fotográfico Av.Calle 63 con Av.Caracas

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)

En el tramo de la Carrera 15 se presenta una distribución del tránsito mediante la implementación de maletines viales, los cuales regulan y canalizan el flujo vehicular con el fin de permitir el acceso nororiental a la Av.Calle 63. Actualmente, la vía cuenta únicamente con una calzada compuesta por tres carriles de circulación, situación que obedece a la reducción del espacio vial como consecuencia de las obras asociadas a la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB).



Figura 5. Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 15

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)

Sobre la intersección de la Carrera 16 se localizan pasos peatonales en buen estado, con demarcación horizontal visible y rampas que garantizan accesibilidad, así como una ciclorruta señalizada mediante franja verde que atraviesa la intersección y asegura la continuidad del recorrido para los ciclistas; las calzadas están destinadas al tránsito vehicular mixto y cuentan con regulación semafórica vehicular y peatonal, complementada con señalización vertical y

horizontal en buenas condiciones. Por su parte, sobre la Av. Calle 63, entre la Carrera 16 y la Carrera 111, se presenta un perfil vial de tres carriles por sentido con separador central, lo que organiza los flujos de circulación y mejora la seguridad vial; además, la vía dispone de señalización, demarcación y andenes en buen estado.



Figura 6. Registro fotográfico Av. Calle 63 con Carrera 16

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)

Sobre la Carrera 23 se localiza un importante centro atractor de viajes, el centro de salud de Colsubsidio, el cual genera una afluencia constante de usuarios durante todo el día, de igual manera, sobre la Carrera 27 se encuentra el Colegio Nuestra Señora del Pilar, el cual constituye otro centro atractor relevante dentro del tramo analizado. La dinámica asociada a los horarios de ingreso y salida de estudiantes genera picos de movilidad, acompañados de maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, estacionamiento temporal y alta presencia peatonal. Sobre estos corredores se sigue presentando el mismo perfil vial de dos calzadas, con tres carriles por sentido, con separador central y el estado de la vía y de los andenes se encuentran en buen estado y sin presencia de obstáculos.



Figura 7. Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 23



Figura 8. Registro fotográfico Av.Calle 63 con Carrera 27

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)

Otros centros atractores de movilidad, especialmente durante los fines de semana y días festivos, son el Parque de los Novios, ubicado sobre la Carrera 36A; el Parque Metropolitano Simón Bolívar - Sector Virgilio Barco, localizado sobre la Av.La Esmeralda; y el Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis, situado sobre la Av.Carrera 70. Estos equipamientos de carácter recreativo, ambiental y cultural generan una alta afluencia de visitantes y, en consecuencia, un incremento significativo en la demanda de viajes sobre el corredor.

En dichos tramos se presentan mayores volúmenes de tránsito vehicular, así como un aumento en los desplazamientos peatonales y en bicicleta, particularmente en las horas de ingreso y salida de usuarios. Además, sobre el costado sur de la vía se dispone de una ciclorruta ubicada sobre el andén, con dos carriles de circulación bidireccional, lo que promueve la movilidad sostenible.



Figura 9. Registro fotográfico Parque de los Novios

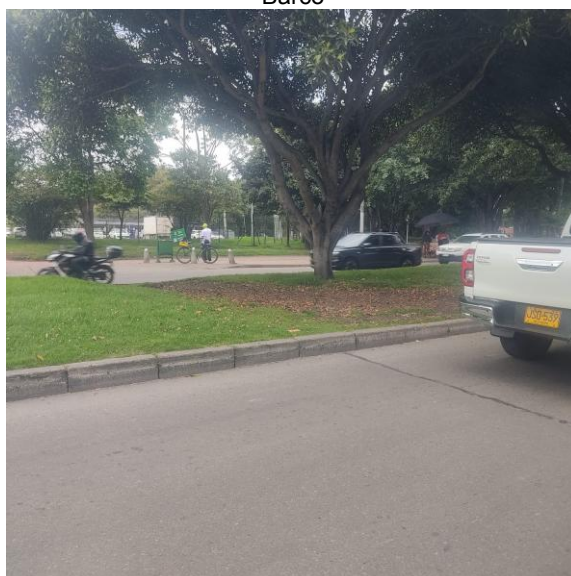


Figura 10. Registro fotográfico Biblioteca Virgilio Barco



Figura 11. Registro fotográfico Jardín Botánico

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)



Desde la Carrera 111 hasta Carrera 114 se presenta la reducción a una sola calzada con circulación en doble sentido. Esta situación obedece a las obras que se adelantan sobre la Av. Calle 63, en la localidad de Engativá, cuyo objetivo es conectar el tramo existente con un nuevo corredor de mayor capacidad. El proyecto contempla la ampliación de la vía, pasando de una condición actual que funciona como “*embudo*” de dos carriles a una sección definitiva de seis carriles, además de la construcción de nuevas calzadas, adecuación de redes de servicios públicos e implementación de infraestructura complementaria como ciclorruta.



Figura 12. Registro fotográfico Carrera 111 hasta la Carrera 114

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Transporte Público (SDM, febrero 2026)

6.1.1 Zona de influencia

Dentro del área de influencia del corredor vial de la Av.Calle 63, en el tramo comprendido entre la Av.Caracas y la Carrera 122, delimitada mediante una franja de afectación de 400 metros a cada lado del eje vial, se identifica un entorno urbano con predominio del uso residencial, articulado a una mixtura funcional directamente asociada a la jerarquía y operación del corredor. En el sector oriental, entre la Av.Caracas y la Av.NQS, se presenta una mayor intensidad de actividades comerciales y de servicios, mientras que en los sectores intermedios se evidencia la presencia de equipamientos urbanos que fortalecen la funcionalidad del área de influencia inmediata. Hasta la Av.Boyacá, la franja de afectación mantiene una vocación mayoritariamente residencial con mixtura comercial en las localidades de Barrios Unidos y Engativá; en tanto que en el tramo occidental, comprendido entre la Av.Boyacá y la Carrera 122, el área de influencia adquiere una vocación empresarial, logística, industrial y residencial, asociada a las dinámicas territoriales derivadas de la proximidad al Aeropuerto El Dorado, consolidando el corredor como un eje estructurante de articulación urbana dentro de su ámbito de afectación directa.

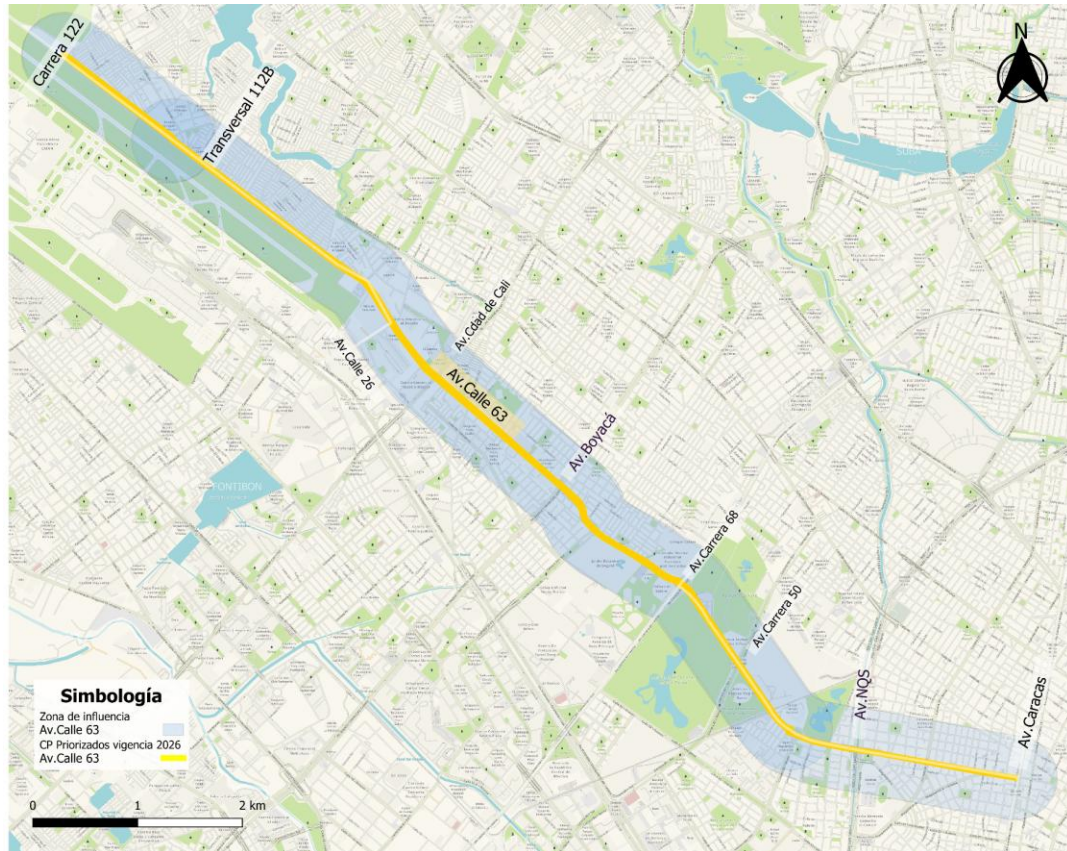


Figura 13. Zona de influencia Carril Preferencial Av. Calle 63
Fuente: Subdirección de Transporte Público (SDM, 2026)

6.2 Usos del suelo

A lo largo del corredor de la Av. Calle 63 en la delimitación del carril preferencial, predominan los usos residenciales; sin embargo, existe una amplia mixtura con zonas de alta incidencia comercial, en especial en el sector de Chapinero, entre Av. Caracas hasta la Av. NQS. Así como en los sectores de San Luis, Baquero y Benjamín Herrera con presencia de servicios de salud, educativos, servicios y dotacionales. Se resaltan hitos importantes en el sector de Las Ferias como el Parque de los Novios, biblioteca Pública Virgilio Barco, Parque Metropolitano Simón Bolívar, el Parque Recreodeportivo El Salitre (PRD), y Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis. Hasta la Av. Boyacá el suelo se caracteriza por ser de uso mayoritariamente residencial, con mixtura comercial en las localidades de Barrios Unidos y Engativá.

Finalmente, el tramo comprendido entre la Av. Boyacá y la Carrera 122, el uso del suelo adquiere una vocación empresarial, logística, industrial y residencial debido a la cercanía al Aeropuerto El Dorado.

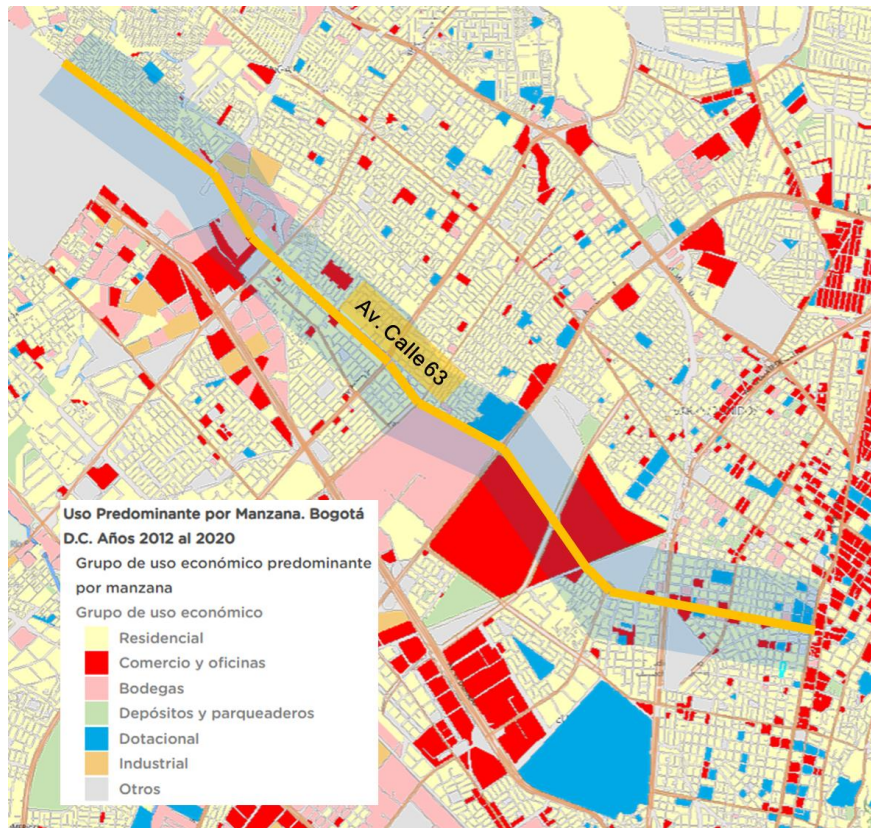


Figura 14. Uso predominante por manzanas zona de influencia Carril Preferencial Av. Calle 63
Fuente: Elaboración Subdirección de Transporte Público a partir de plataforma Mapas Bogotá

6.3 Caracterización de la movilidad en el corredor

6.3.1 Viajes y partición modal

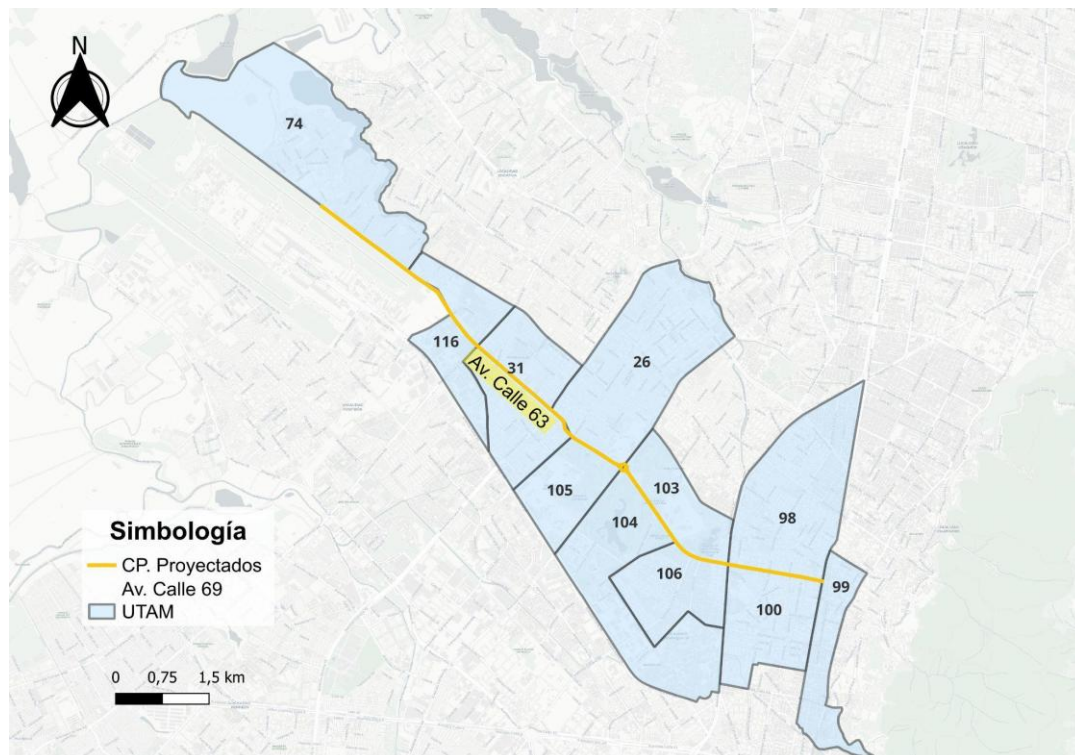


Figura 15. UTAM Área de influencia

Fuente: Elaboración propia Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM, 2023)

El corredor de la Av. Calle 63 presenta un área de influencia significativamente extensa que atraviesa la ciudad de oriente a occidente, integrando un total de 11 UTAM¹ (026, 031, 074, 098, 099, 100, 103, 104, 105, 106 y 116). De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023², en un día hábil se realizan aproximadamente 1,9 millones de viajes en el área de influencia. La estructura de estos desplazamientos muestra una fuerte dependencia de la conectividad externa, con flujos de origen y destino que superan ampliamente a los viajes internos.

En cuanto a la partición modal, el *Transporte Público* mantiene su liderazgo con el 45,6% de la cuota modal. No obstante, destaca el uso del *Automóvil*, que con más de 300 mil viajes en día típico, supera a los desplazamientos *A Pie*. Así mismo, se observa un uso intensivo de la *Motocicleta* y la *Bicicleta*, lo que, sumado a los más de 100 mil viajes en *Taxi*, configura un corredor con una alta saturación de modos motorizados.

¹ Unidad Territorial de Análisis de Movilidad - la unidad geográfica más pequeña en la que se puede analizar con validez y representatividad estadística la Encuesta de Movilidad 2023.

² Consulta en: <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/resultados-encuestas-de-movilidad>

Modo	Origen	Destino	Interno	Total
TRANSPORTE PÚBLICO	403.865	414.660	49.385	867.910
AUTO	135.185	132.183	41.163	308.531
A PIE > 15 MIN	86.556	92.385	98.384	277.325
MOTO	66.207	68.640	9.908	144.754
BICICLETA	52.864	53.774	21.494	128.133
TAXI OCUPADO	46.271	42.159	14.641	103.071
ESPECIAL OCUPADO	15.112	14.416	1.952	31.480
TRANSPORTE ESCOLAR	13.432	12.248	3.420	29.100
INFORMAL	4.317	3.426	2	7.745
OTRO	433	4.023	1.370	5.826
Total	824.241	837.915	241.720	1.903.876

Tabla 2. Partición modal de viajes en un día típico en el área de influencia

Fuente: Elaboración propia DIM con base en Encuestas de Movilidad 2019 - 2023.

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

6.4 Caracterización de la oferta de transporte público

6.4.1 Rutas del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

El corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 presenta una alta oferta de transporte público asociada al componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. En total, se tienen 41 rutas zonales y 05 alimentadoras que circulan total o parcialmente por este corredor, con conexión directa a corredores de interés, y transferencia con otros componentes del sistema.

Ruta	OPERADOR	ORIGEN-DESTINO	Demanda Prom. (Día-hábil)	INTERVALO PICO AM	N°VEH PROG
142	GMOVIL	ENGATIVA - CENTRO	2690	0:14:21	12
193B	ESTE ES MI BUS	BACHUE - MARLY	1979	0:15:10	11
359	GMOVIL	ZN. INDUSTRIAL ÁLAMOS - GERMANIA	3616	0:10:51	16
402	GMOVIL	AUTO NORTE EST. TERMINAL - SABANA DEL DORADO	7170	0:09:50	24
442	CONSORCIO EXPRESS	MIRANDELA - VILLA GLADYS	6432	0:10:34	21
466	GMOVIL	SABANA DEL DORADO - CHICÓ NORTE	4891	0:11:38	13
539	GMOVIL	ENGATIVÁ CENTRO - EL UVAL	7649	0:11:02	29
576	MASIVO CAPITAL-GMOVIL	BOSA SANTA FE - ENGATIVÁ	4176	0:14:34	24
577	GMOVIL	EL PALMAR - DIANA TURBAY	7006	0:11:43	30

Ruta	OPERADOR	ORIGEN-DESTINO	Demanda Prom. (Día-hábil)	INTERVALO PICO AM	N°VEH PROG
59B	ESTE ES MI BUS	BACHUÉ - CHAPINERO	1500	0:14:33	9
621	ESTE ES MI BUS	BACHUÉ - SANTO DOMINGO	3412	0:12:06	23
740	GMOVIL	PENÍNSULA - ENGATIVÁ	11267	0:07:24	35
806	GMOVIL	PROVIDENCIA ALTA - SABANA DEL DORADO	6086	0:10:01	26
AA001	CONSORCIO EXPRESS	EL PARAÍSO - BOSQUE CALDERÓN	984	0:13:42	5
BD237	GMOVIL	ENGATIVA CENTRO - UNICENTRO	9454	0:04:05	41
BD906	CONSORCIO EXPRESS-GMOVIL	VILLA GLADYS - TOBERÍN	3712	0:15:00	16
BD995	MUEVE USME - MUEVE FONTIBÓN	ESTACIÓN AV.CHILE - COUNTRY	2293	0:07:52	10
C101	GMOVIL	PROVIDENCIA - EL PALMAR	5002	0:12:08	22
C15	ETIB	BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO	6581	0:09:14	23
C25	CONSORCIO EXPRESS-GMOVIL	SABANA DEL DORADO - UNICENTRO	6595	0:07:55	19
DA213	GMOVIL	VILLA TERESITA - GALERÍAS	2421	0:18:00	9
DA218	GMOVIL	ENGATIVA CENTRO - CENTRO	3810	0:11:34	14
DB217	CONSORCIO EXPRESS	UNICENTRO - SABANA DEL DORADO	5493	0:07:53	20
DD212	GMOVIL	ENGATIVÁ CENTRO - PORTAL 80	711	0:21:53	4
DH209	GMOVIL	VILLA TERESITA - GALICIA	5445	0:09:16	23
DH216	GMOVIL	LA FLORIDA - VILLA MAYOR	4545	0:10:30	16
DK211	ESTE ES MI BUS	GRAN GRANADA - SALITRE EL GRECO	2588	0:13:57	10
DL219	GMOVIL	ENGATIVA CENTRO - LA ROCA	11961	0:06:00	39
E25	GMOVIL	ENGATIVÁ CENTRO - LOURDES	5003	0:09:38	15
FA410	MASIVO CAPITAL	TIERRA BUENA - CHICÓ NORTE	6782	0:09:06	26
GA532	MASIVO CAPITAL	METROVIVIENDA - CHAPINERO CENTRAL	4169	0:13:53	14
GA541	ETIB	BOSA CENTRO - CHAPINERO	3241	0:10:36	19
CH131	EMASIVO 10	BILBAO - DIANA TURBAY	12354	0:10:17	35

Ruta	OPERADOR	ORIGEN-DESTINO	Demanda Prom. (Día-hábil)	INTERVALO PICO AM	N°VEH PROG
HA605	SUMA	ARBORIZADORA ALTA - POLO	7603	0:08:50	30
KC315	MUEVE FONTIBÓN	PUENTE GRANDE - SUBA LISBOA	9247	0:09:43	28
KC321	MUEVE FONTIBÓN	FONTIBÓN BRISAS - TIBABUYES	8361	0:12:14	26
KC323	MUEVE FONTIBÓN	EL RECODO - SUBA COMPARTIR	9729	0:08:50	28
KA306	MUEVE FONTIBÓN	ZONA FRANCA - CENTRO ANDINO	6872	0:08:36	19
LD800	CONSORCIO EXPRESS	GAVIOTAS - VILLA GLADYS	5658	0:15:55	20
P500	GMOVIL	AEROPUERTO - CENTRO ANDINO	2205	0:14:55	8
SE10	GMOVIL	ENGATIVÁ CENTRO - GERMANIA	5247	0:08:54	18

Tabla 3. Rutas SITP sobre Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122
Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Marzo, 2026)

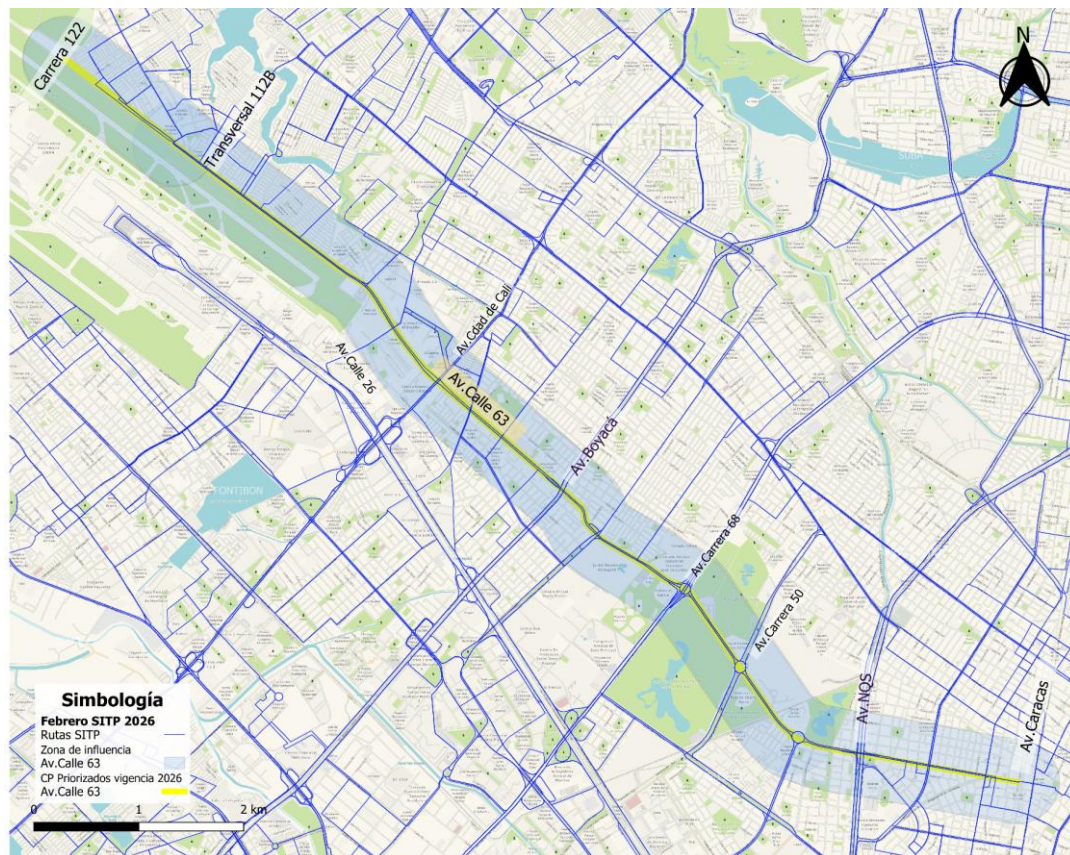


Figura 16. Rutas SITP sobre Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122
Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Febrero, 2026)

6.4.2 Paraderos Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

Sobre el corredor de la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y Carrera 122, se encuentran en operación 63 paraderos en ambos sentidos de circulación como se muestra en la siguiente figura:

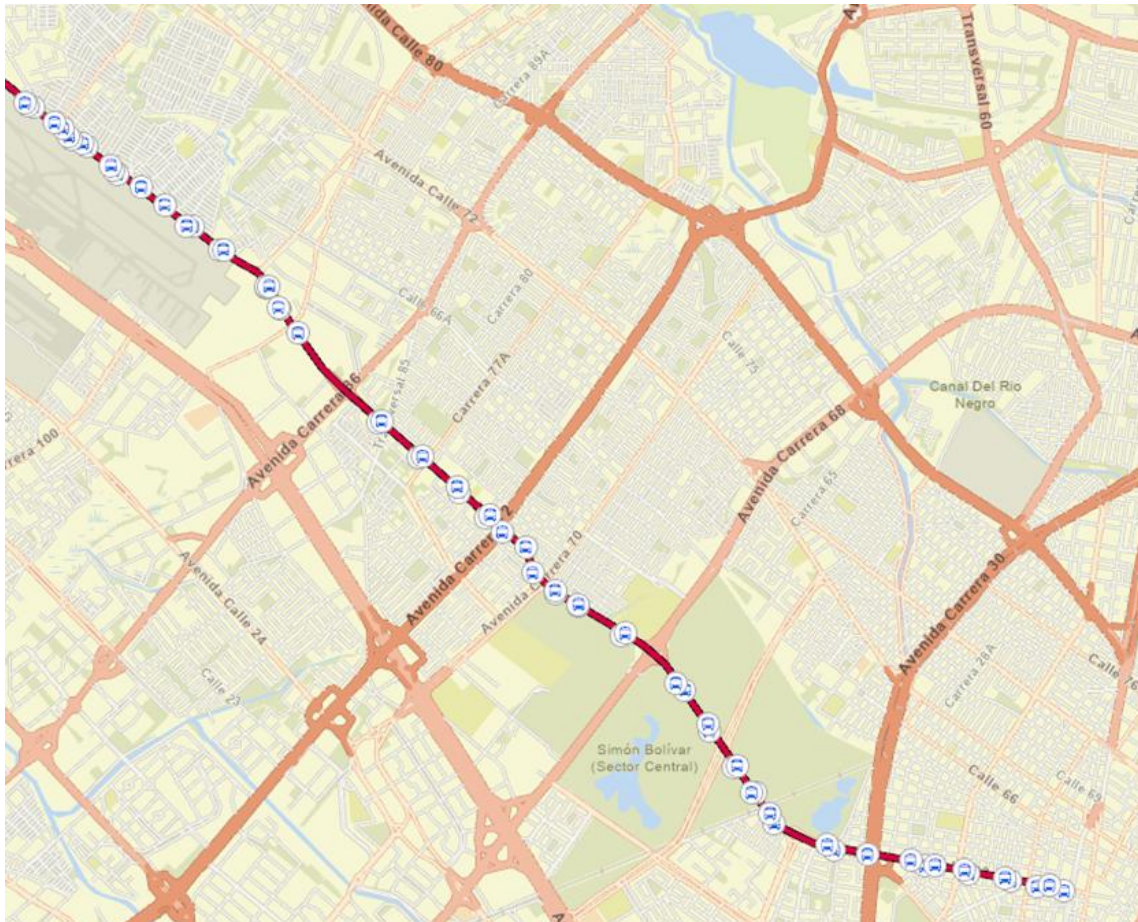


Figura 17. Paraderos Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122

Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Febrero, 2026)

Es importante tener en cuenta que actualmente se encuentra habilitado el tramo de la Av.Calle 63 entre las Carreras 112B Bis y la Carrera 122, en el cual se localizan tres (3) paraderos nuevos en el costado norte y dos (2) en el costado sur.

En la siguiente tabla se relacionan los 63 paraderos ubicados sobre la Av.Calle 63:

CENEGA	NOMBRE	DIRECCIÓN	LONGITUD	LATITUD
054A00	Estación Calle 63	AC 63 - AV. Caracas	-74,06514128	4,64958328
014A00	Centro Johann Kepler	AC 63 - KR 16	-74,06701073	4,64991417
013A00	Br. La Esperanza	AC 63 - KR 15	-74,06616199	4,64998095

CENEFA	NOMBRE	DIRECCIÓN	LONGITUD	LATITUD
325A00	Br. San Luis	AC 63 - KR 18	-74,06884247	4,65024589
015A00	Br. Baquero	AC 63 - KR 19	-74,06920428	4,65051793
324A00	CENDA	AC 63 - KR 22	-74,07169855	4,65075431
016A00	Br. Muequetá	AC 63 - AK 24	-74,07199056	4,65102419
018A00	Col Nuestra Señora del Pilar	AC 63 - KR 27	-74,07473258	4,65130867
017A00	Br. Quinta Mutis	AC 63 - KR 26	-74,07401868	4,65139526
019A00	IED Alemania Solidaria	AC 63 - KR 28	-74,07571799	4,65171116
157A05	Pq. de los Novios	AC 63 - KR 36A	-74,08097633	4,65240798
156A05	Pq. de los Novios	AC 63 - KR 45	-74,08144094	4,65275887
154A05	Palacio de los Deportes	AC 63 - TV 59A	-74,08508336	4,65426881
155A05	Palacio de los Deportes	AC 63 - KR 56	-74,08537756	4,65495207
152A05	Centro de Alto Rendimiento	AC 63 - TV 59A	-74,08637955	4,65635708
153A05	Bibl. Virgilio Barco	AC 63 - KR 47	-74,08666327	4,65636196
150A05	Bibl. Virgilio Barco	AC 63 - AK 60	-74,0878763	4,65812376
151A05	Centro de Alto Rendimiento	AC 63 - AK 60	-74,08765871	4,65823957
144A05	Museo de los Niños	AC 63 - KR 65	-74,08957658	4,66062316
145A05	Museo de los Niños	AC 63 - AK 60	-74,08964247	4,66113505
139A05	Pq. El Salitre	AC 63 - AK 68	-74,09123353	4,66345009
138A05	Pq. Metropolitano Simón Bolívar	AC 63 - AK 68	-74,09187048	4,66391781
140A05	Unidad Deportiva El Salitre	AC 63 - AK 68	-74,09563183	4,66725267
141A05	Instituto Técnico Industrial (ITI) Francisco José de Caldas	AC 63 - AK 68	-74,09536006	4,66736444
143A05	Br. Bosque Popular	AC 63 - KR 69F	-74,09860928	4,66918824
015A05	Br. Bosque Popular	AC 63 - KR 69C	-74,09855484	4,66937301
142A05	Jardín Botánico	AC 63 - KR 69L	-74,1001552	4,67009087
014A05	Jardín Botánico	AC 63 - KR 69L	-74,10018178	4,67031999
427A05	La Reliquia	CL 63Bis - KR 71A	-74,101729	4,671513
428A05	La Reliquia	CL 63Bis - KR 70C	-74,102206	4,673306
426A05	Urb. Colón	AC 63 - KR 73	-74,10496563	4,67535429
424A05	Br. El Encanto	AC 63 - AV. Boyacá	-74,10463884	4,67552708
375A05	Pq. Empresarial Normandía	AC 63 - KR 73A	-74,10681212	4,67706647
425A05	Pq. Empresarial Normandía	AC 63 - KR 74A	-74,1069301	4,6774794
077A05	Parroquia San Carlos Borromeo	AC 63 - KR 77A	-74,10957221	4,67945869
105A05	Pq. Empresarial Normandía	AC 63 - KR 77A	-74,1093002	4,67954805
430A05	Los Monjes	AC 63 - TV 85	-74,1124097	4,68191727
429A05	Los Azafranes	AC 63 - TV 85	-74,11212251	4,68199672
078A05	Parque Empresarial El Dorado	AC 63 - TV 93	-74,11786879	4,68805932
079A05	Los Álamos	AC 63 - TV 93	-74,11916701	4,6896824
079B05	Los Álamos	AC 63 - TV 93	-74,11923166	4,68984103
201A05	Centro Artesanal El Dorado	AC 63 - AK 96	-74,12004906	4,69114775
201B05	Centro Artesanal El Dorado	AC 63 - AK 96	-74,12011595	4,69126125
062A05	Br. Los Álamos Sector Industrial	AC 63 - TV 93	-74,1198504	4,69131254
202A05	Portal de Santa Inés	AC 63 - KR 97C	-74,12329094	4,69376941
063A05	Portal de Santa Inés	AC 63 - KR 98	-74,12302063	4,69381418
475A05	Br. Villa del Mar	AC 63 - KR 103A	-74,12509291	4,69541915
411A05	Br. Viña del Mar	AC 63 - KR 104	-74,12553498	4,69544917
203A05	Br. Alameda	AC 63 - KR 105	-74,12705871	4,69689656

CENEFa	NOMBRE	DIRECCIÓN	LONGITUD	LATITUD
476A05	Br. El Muelle I	AC 63 - KR 105G	-74,12868285	4,69813218
204A05	Br. San Antonio Engativá	AC 63 - KR 109A	-74,13029828	4,69904164
204B05	Br. San Antonio Engativá	AC 63 - KR 109 A	-74,130583	4,699254
205A05	Br. San Antonio Engativá	AC 63 KR 108B	-74,13074166	4,69962016
477B05	Br. San Antonio Norte	AC 63 - KR 110D	-74,13240953	4,70092251
477A05	Br. San Antonio Norte	AC 63 - KR 110D Bis	-74,13268429	4,70114011
207A05	Br. San Antonio Urbano	AC 63 - KR 111	-74,13347877	4,70140661
207B05	Br. San Antonio Urbano	AC 63 - KR 111	-74,13365094	4,70162435
206B05	Parque Público Villa Gladys II	AC 63 - KR 111B	-74,13406319	4,70218433
206A05	Parque Público Villa Gladys II	AC 63 - KR 111C	-74,13464769	4,70256424
506A05	Villa Gladys	AC 63 - KR 112	-74,136089	4,703683
506B05	Villa Gladys	AC 63 - KR 112	-74,136089	4,703683
208A05	Br. Marandú	AC 63 - KR 112	-74,13649388	4,70377208
208B05	Br. Marandú	AC 63 - KR 112	-74,13667534	4,70390452
530A05	Villa Gladys	AC 63 - KR 113A	-74,1407	4,70711
526A05	Sabana del Dorado	AC 63 - KR 117	-74,1434	4,70913
527A05	Mirador Segundo Sector	AC 63 - KR 119	-74,1442	4,71002
528A05	El Mirador	AC 63 - KR 120A	-74,1453	4,71088

Tabla 4. Paraderos Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122

Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Febrero, 2026)

Actualmente se vienen adecuando algunos paraderos del sistema de transporte zonal, mediante el Contrato de Concesión 186 de 2020, celebrado entre el DADEP y la empresa Equipamientos Urbanos Nacionales de Colombia — EUCOL S.A.S.

Dentro del tramo de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122, se han realizado intervenciones de los siguientes paraderos del SITP:

Cenefa	Nombre	Dirección	Implementado
054A00	Estación Calle 63	AC 63 - AV. Caracas	DADEP - 2 Trimestre 2024
019A00	IED Alemania Solidaria	AC 63 - KR 28	DADEP - 2 Trimestre 2024
156A05	Pq. de los Novios	AC 63 - KR 45	DADEP -2 trimestre 2025

Tabla 5. Paraderos intervenidos por el DADEP

Fuente: DADEP .(Febrero, 2026)

6.4.3 Velocidades SITP período HMC (Hora de Máxima Congestión)

Frente al análisis de operación y las velocidades del componente zonal del SITP en la HMC (vigencia 2025), se identifican variaciones promedio que oscilan entre 20 km/h y 30 km/h a lo largo del corredor entre la Av.Carrera 24 y la Transversal 93 en el sentido Occidente - Oriente, en cuanto al sentido Oriente - Occidente, mantiene velocidades operacionales entre 20 km/h y 30 km/h, señalando tramos con disminuciones considerables entre la Av.Boyacá y la Carrera 77 con velocidades entre 15 km/h y 20 km/h, y críticos en la Av.Carrera 68 y Av.Carrera 70 entre 5 km/h y 10 km/h. Manteniendo esta disminución considerable en las velocidades de operación desde la Transversal 93 hasta la Carrera 122, donde oscilan entre 5 km/h y 15 km/h. Asimismo, se destacan algunos tramos con velocidades entre los 15 km/h

y 20 km/h, evidenciados en el tramo correspondiente a la Av.Caracas y Av.Carrera 24, entre la Carrera 77A y la Transversal 85, y entre la Av.NQS y Av.Carrera 50.

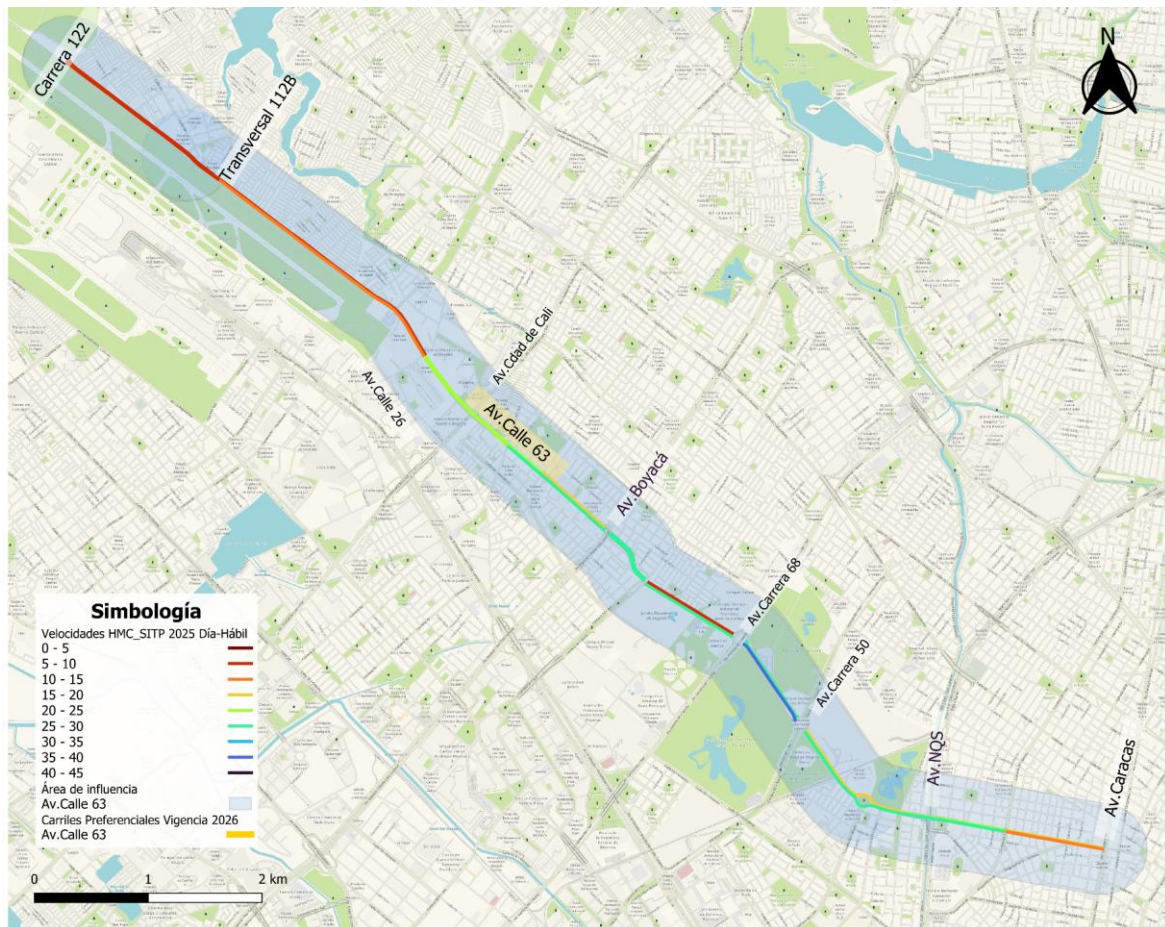


Figura 19. Velocidades SFTP Zonal HMC día-hábil dentro de zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122
Fuente: (SDM, 2025)

6.4.4 Validaciones

El corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 presenta una alta demanda de viajes en el componente zonal del SFTP, evidenciando registros considerables de validaciones, especialmente en el sector correspondiente a la localidad de Chapinero y Carrera 122, Av.Ciudad de Cali y Carrera 24 . En total, en el área de influencia del corredor de la Av.Calle 63 se registran cerca de 13.500 validaciones, y de 15.200 descensos registrados en día hábil.

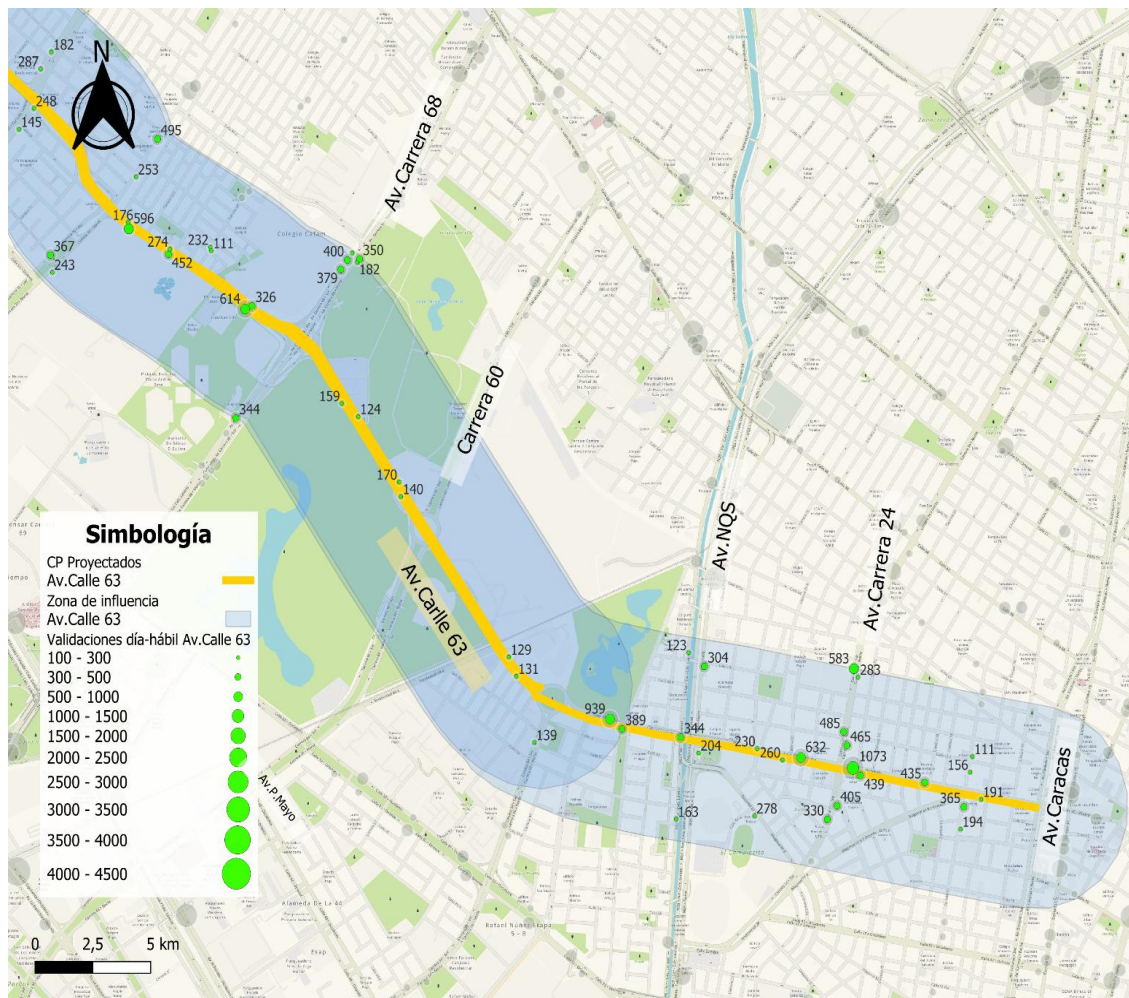


Figura 19. Validaciones día-hábil en zona de influencia Carril Preferencial Av. Calle 63 entre Av. Caracas y Av. Carrera 70

Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Diciembre, 2025)



Figura 20. Validaciones día-hábil en zona de influencia Carril Preferencial Av.Calle 63 entre Av.Carrera 70 y Carrera 122

Fuente: Subdirección de Transporte Público a partir de información de TRANSMILENIO S.A.(Diciembre, 2025)

6.4.5 Servicio de Transporte Intermunicipal

Sobre el corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 no se cuenta con la circulación de rutas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (servicio intermunicipal).

6.4.6 Transporte Público Individual - Taxi

Una vez revisadas las bases de datos con las que cuenta la Subdirección de Transporte Público, a continuación, se muestran las zonas amarillas presentes en la zona de influencia del proyecto:

No.	Tramo vial	Cupos	Estado
1	Calle 65 entre Carrera 13 y Av.Carrera 14	3	Proyectada
2	Calle 64 entre Carrera 10 y Carrera 9 A	6	No Autorizada

No.	Tramo vial	Cupos	Estado
3	Carrera 45 entre Calle 57 B y Calle 58 A	5	Proyectada
4	Av.Calle 64 C entre Av.Carrera 68 y Carrera 68 B	-	Proyectada
5	Calle 52 A entre Carrera 85 A y Carrera 85 D	4	Proyectada
6	Calle 63 A entre Av.Carrera 30 y Carrera 35	4	Proyectada
7	Calle 64 C entre Carrera 69 J y Carrera 69 H	4	Proyectada
8	Calle 63 D entre Carrera 20 y Carrera 21	2	Proyectada
9	Carrera 71 C entre Av.Calle 53 y Calle 52 Bis	4	Proyectada

Tabla 6. Zonas amarillas carril preferencial Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Transporte Público - STPu (SDM, 2026)

6.5 Caracterización de la operación

6.5.1 Planes de Manejo de Tránsito (Frentes de obra en la zona de influencia)

Con el propósito de documentar las condiciones operativas del tramo vial de la Av.Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 122, se informa que durante la vigencia del año 2025 se autorizaron 119 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) y en lo corrido del año 2026 se autorizaron 13 PMT, los cuales presentan incidencia directa en la circulación vehicular, peatonal y en la gestión del espacio público

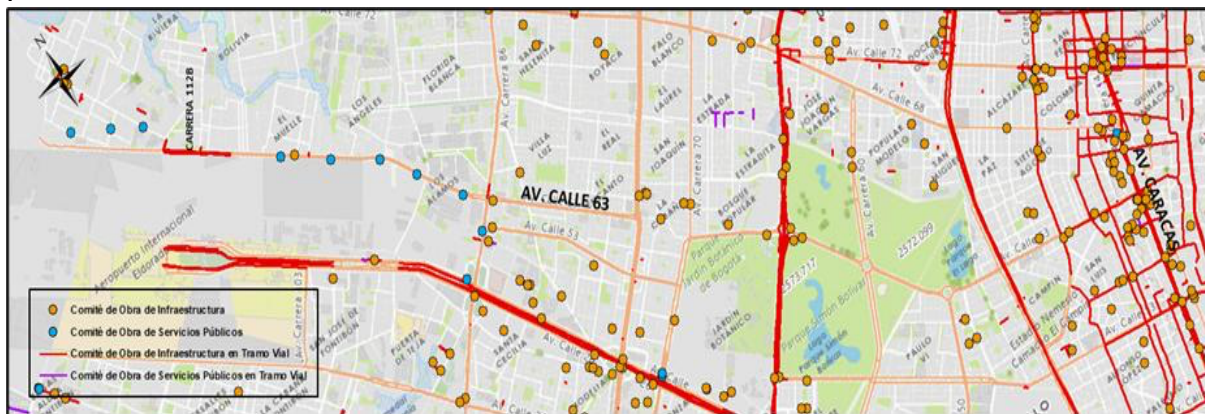


Figura 21. Planes de Manejo de Tránsito implementados, publicados, vigentes y programados Av.Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 122, con corte a febrero 2026

Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, 2026

A corte del 15 de febrero de 2026 se tienen aproximadamente 19 PMT activos para obras públicas asociadas a rehabilitación o mantenimiento de infraestructura vial y actividades de demarcación y señalización, entre otras. Por otra parte, 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.

6.5.2 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 sur de la Av. Calle 63 entre Carrera 17 y Av. Carrera 9 (Sentido Occidente - Oriente), aunque actualmente los PMT que incluyen estos desvíos tiene vigencia de un año (hasta el año 2027), se tiene contemplado el uso de este corredor como desvío durante la construcción de la L1MB.

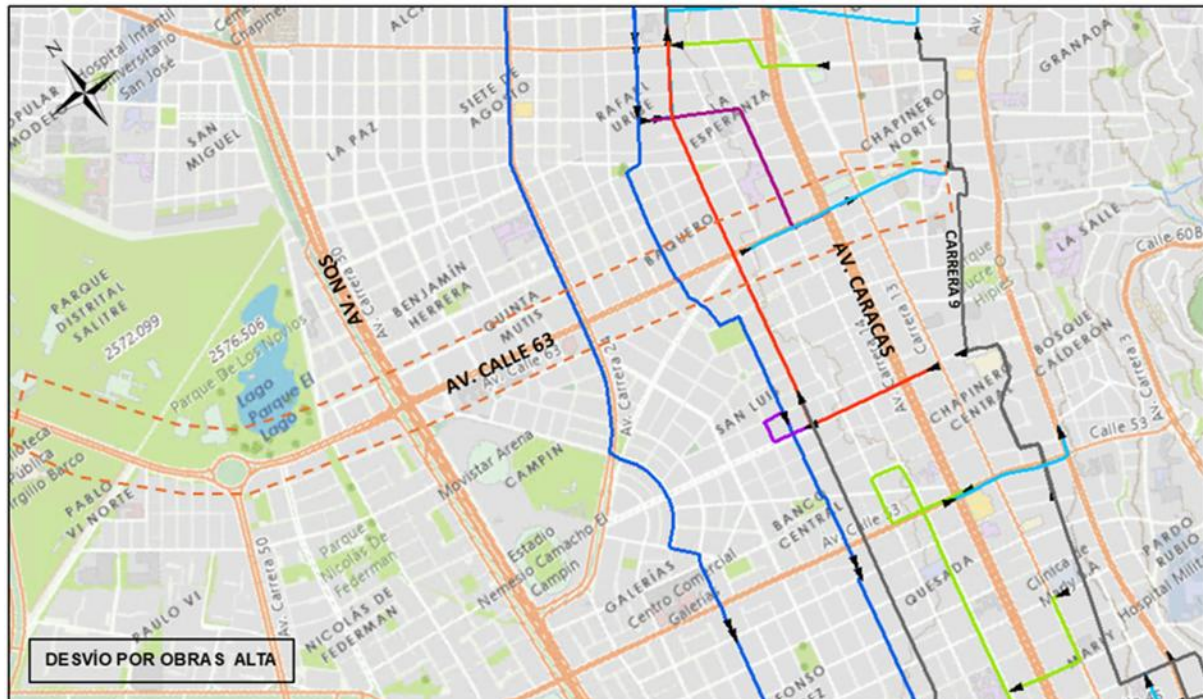


Figura 22. Desvíos por obras de construcción de L1MB tramo Av. Calle 63 entre Carrera 17 y Av. Carrera 9

Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (2026)

Por lo anterior, es importante tener en cuenta que como parte de los documentos contractuales en específico el Apéndice Técnico 16 del contrato EMB-163-2019, contempla la evaluación de parámetros operacionales como la variación de la velocidad al componente del transporte público y particular (*Una reducción de máximo el 25% de la velocidad en el transporte público colectivo y del 40% para los particulares*); por consiguiente, es relevante que la implementación de carriles preferenciales en el corredor de la Av. Calle 63 se establezca delimitado en la responsabilidad de evaluación de los parámetros en coordinación con el Concesionario Metro Línea 1 S.A.S, la Empresa Metro y la Interventoría. De igual manera, se debe clarificar la responsabilidad de la demarcación y el mantenimiento del carril o corredor que actualmente está a cargo del Concesionario.

6.5.3 Volúmenes

Sobre el corredor de la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y la Carrera 122, se tiene información de volúmenes de vehículos mixtos en la intersección de la Av.Calle 63 con Av.Carrera 50 con aforo más reciente del jueves 22 de mayo de 2025 para el periodo de 5:00 a 21:00.

En las tablas 8 y 9 se muestra los volúmenes por tipologías vehiculares en franjas horarias AM, Mediodía y PM con sentido de circulación:

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
AM	05:00 - 06:00	768	76	38	316	43	1.241	
	05:15 - 06:15	993	99	58	465	40	1.655	
	05:30 - 06:30	1.155	107	58	658	32	2.010	
	05:45 - 06:45	1.348	103	52	912	25	2.440	
	06:00 - 07:00	1.324	103	53	1.080	23	2.583	
	06:15 - 07:15	1.350	80	39	1.245	26	2.740	
	06:30 - 07:30	1.338	72	44	1.391	29	2.874	
	06:45 - 07:45	1.235	71	52	1.443	36	2.837	
	07:00 - 08:00	1.417	60	62	1.442	51	3.032	
	07:15 - 08:15	1.410	59	63	1.467	51	3.050	3.050
	07:30 - 08:30	1.471	57	77	1.375	54	3.034	
	07:45 - 08:45	1.480	53	83	1.254	50	2.920	
	08:00 - 09:00	1.318	39	82	1.200	46	2.685	
	08:15 - 09:15	1.343	40	84	1.079	53	2.599	
	08:30 - 09:30	1.385	37	84	1.027	58	2.591	
	08:45 - 09:45	1.416	38	76	996	60	2.586	
	09:00 - 10:00	1.376	38	70	882	59	2.425	
MEDIODÍA	09:15 - 10:15	1.310	38	66	778	44	2.236	
	09:30 - 10:30	1.248	37	52	691	43	2.071	
	09:45 - 10:45	1.217	40	60	569	48	1.934	
	10:00 - 11:00	1.246	44	65	568	46	1.969	

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
	10:15 - 11:15	1.322	43	76	552	51	2.044	
	10:30 - 11:30	1.410	44	71	533	42	2.100	
	10:45 - 11:45	1.491	43	70	533	40	2.177	
	11:00 - 12:00	1.601	42	74	550	37	2.304	2.304
	11:15 - 12:15	1.499	39	64	507	29	2.138	
	11:30 - 12:30	1.429	37	70	492	27	2.055	
	11:45 - 12:45	1.321	35	73	482	22	1.933	
	12:00 - 13:00	1.321	32	54	483	16	1.906	
	12:15 - 13:15	1.287	33	53	496	18	1.887	
	12:30 - 13:30	1.233	39	58	488	28	1.846	
	12:45 - 13:45	1.207	46	50	508	25	1.836	
	13:00 - 14:00	1.032	61	76	508	22	1.699	
	13:15 - 14:15	999	72	71	563	21	1.726	
	13:30 - 14:30	972	71	71	581	9	1.704	
	13:45 - 14:45	1.022	71	78	595	8	1.774	
	14:00 - 15:00	1.042	69	69	615	12	1.807	
PM	14:15 - 15:15	1.049	64	76	598	15	1.802	
	14:30 - 15:30	1.017	79	88	600	16	1.800	
	14:45 - 15:45	977	80	81	577	15	1.730	
	15:00 - 16:00	957	78	80	587	16	1.718	
	15:15 - 16:15	925	80	74	602	15	1.696	
	15:30 - 16:30	917	64	52	624	14	1.671	
	15:45 - 16:45	887	58	43	653	15	1.656	
	16:00 - 17:00	848	57	34	638	12	1.589	
	16:15 - 17:15	868	58	29	687	23	1.665	
	16:30 - 17:30	876	52	33	758	41	1.760	

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
	16:45 - 17:45	869	52	43	852	47	1.863	
	17:00 - 18:00	916	42	41	949	48	1.996	1.996
	17:15 - 18:15	890	32	42	954	39	1.957	
	17:30 - 18:30	847	30	35	901	24	1.837	
	17:45 - 18:45	839	24	24	804	24	1.715	
	18:00 - 19:00	745	26	26	671	26	1.494	
	18:15 - 19:15	707	26	24	564	24	1.345	
	18:30 - 19:30	697	27	22	515	25	1.286	
	18:45 - 19:45	692	31	25	480	22	1.250	
	19:00 - 20:00	750	29	23	493	21	1.316	
	19:15 - 20:15	789	35	27	504	20	1.375	
	19:30 - 20:30	817	33	27	466	15	1.358	
	19:45 - 20:45	745	33	23	443	10	1.254	
	20:00 - 21:00	727	31	21	389	6	1.174	

Tabla 7. Volúmenes de Mixtos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Occidente - Oriente
Fuente: Contrato Monitoreo – Dirección de Inteligencia para la Movilidad – DIM, SDM

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
AM	05:00 - 06:00	1.058	63	54	246	41	1.462	
	05:15 - 06:15	1.250	70	51	360	51	1.782	
	05:30 - 06:30	1.488	74	51	488	74	2.175	
	05:45 - 06:45	1.712	77	55	604	78	2.526	
	06:00 - 07:00	1.921	79	60	699	86	2.845	
	06:15 - 07:15	2.096	70	60	803	82	3.111	
	06:30 - 07:30	2.203	71	52	878	62	3.266	
	06:45 - 07:45	2.275	66	53	901	53	3.348	

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
	07:00 - 08:00	2.396	70	61	922	48	3.497	
	07:15 - 08:15	2.484	81	62	909	43	3.579	
	07:30 - 08:30	2.590	78	68	902	48	3.686	3.686
	07:45 - 08:45	2.602	74	79	836	42	3.633	
	08:00 - 09:00	2.476	68	66	800	35	3.445	
	08:15 - 09:15	2.434	64	71	752	37	3.358	
	08:30 - 09:30	2.350	71	72	694	31	3.218	
	08:45 - 09:45	2.300	69	77	666	30	3.142	
	09:00 - 10:00	2.207	68	91	631	27	3.024	
MEDIODÍA	09:15 - 10:15	2.131	61	99	586	23	2.900	
	09:30 - 10:30	2.012	51	107	570	19	2.759	
	09:45 - 10:45	1.931	48	105	559	17	2.660	
	10:00 - 11:00	1.855	57	107	540	15	2.574	
	10:15 - 11:15	1.778	67	108	526	13	2.492	
	10:30 - 11:30	1.814	70	103	534	17	2.538	
	10:45 - 11:45	1.745	76	102	555	18	2.496	
	11:00 - 12:00	1.903	73	109	570	25	2.680	
	11:15 - 12:15	1.919	63	114	625	30	2.751	
	11:30 - 12:30	1.888	61	120	629	28	2.726	
	11:45 - 12:45	1.914	64	115	656	28	2.777	
	12:00 - 13:00	1.718	59	107	709	30	2.623	
	12:15 - 13:15	1.758	60	103	658	24	2.603	
	12:30 - 13:30	1.886	60	99	679	29	2.753	
	12:45 - 13:45	1.971	58	116	701	31	2.877	
	13:00 - 14:00	2.089	62	123	661	26	2.961	2.961
	13:15 - 14:15	1.757	65	136	718	31	2.707	

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
	13:30 - 14:30	1.648	62	155	761	35	2.661	
	13:45 - 14:45	1.707	70	149	764	43	2.733	
	14:00 - 15:00	1.660	73	147	826	52	2.758	
PM	14:15 - 15:15	1.910	74	148	826	58	3.016	
	14:30 - 15:30	1.866	91	144	832	61	2.994	
	14:45 - 15:45	1.934	89	134	934	65	3.156	
	15:00 - 16:00	2.167	100	133	1.018	72	3.490	
	15:15 - 16:15	2.415	120	126	1.145	91	3.897	
	15:30 - 16:30	2.611	119	125	1.313	104	4.272	
	15:45 - 16:45	2.645	131	133	1.459	129	4.497	
	16:00 - 17:00	2.587	111	122	1.624	152	4.596	
	16:15 - 17:15	2.656	91	113	1.936	165	4.961	
	16:30 - 17:30	2.709	74	89	2.206	237	5.315	
	16:45 - 17:45	2.660	60	86	2.594	295	5.695	
	17:00 - 18:00	2.682	60	76	2.913	333	6.064	
	17:15 - 18:15	2.529	64	73	3.067	369	6.102	
	17:30 - 18:30	2.505	76	78	3.149	335	6.143	6.143
	17:45 - 18:45	2.493	79	77	3.097	287	6.033	
	18:00 - 19:00	2.521	91	76	2.957	248	5.893	
	18:15 - 19:15	2.649	92	70	2.808	196	5.815	
	18:30 - 19:30	2.663	94	66	2.634	155	5.612	
	18:45 - 19:45	2.615	100	68	2.390	127	5.300	
	19:00 - 20:00	2.548	101	82	2.234	108	5.073	
	19:15 - 20:15	2.240	97	91	1.974	101	4.503	
	19:30 - 20:30	2.188	80	83	1.680	97	4.128	
	19:45 - 20:45	2.169	61	62	1.376	89	3.757	

	Período Horario	Livianos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Total Mixtos	Hora de Máxima Demanda
	20:00 - 21:00	2.105	46	48	1.130	83	3.412	

Tabla 8. Volúmenes de Mixtos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Oriente - Occidente

Fuente: Contrato Monitoreo – Dirección de Inteligencia para la Movilidad – DIM,

A continuación, las gráficas de los histogramas de los volúmenes de los periodos aforados:

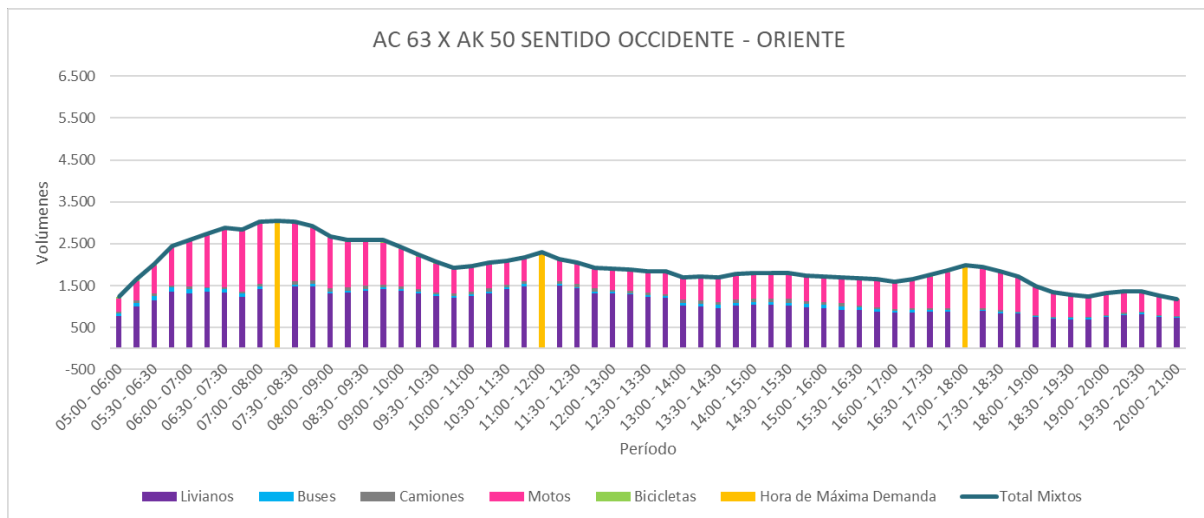


Figura 23. Histograma Volúmenes Períodos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Occidente - Oriente

Fuente: Contrato Monitoreo - DIM – SDM

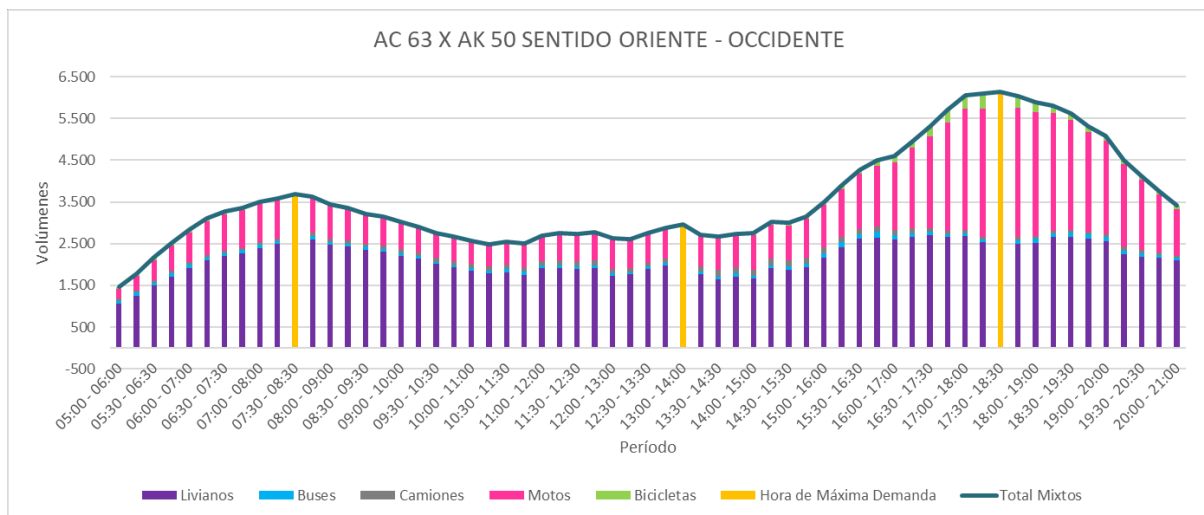


Figura 24. Histograma Volúmenes Períodos Av.Calle 63 x Av.Carrera 50 Sentido Oriente - Occidente

Fuente: Contrato Monitoreo - DIM - SDM

6.5.4 Índice de congestión

Para cuantificar el estado del tráfico de este corredor, se utiliza el Nivel de Congestión, basado en datos del convenio Waze for Cities y procesado bajo la metodología de TomTom. Este indicador representa el incremento porcentual del tiempo de viaje en comparación con un estado de flujo libre. Por ejemplo, un nivel de congestión del 40% indica que, en promedio, un trayecto toma un 40% más de tiempo del que requeriría en condiciones ideales (sin tráfico), es decir, un viaje que en promedio tarda 20 minutos en condiciones de flujo libre, por las condiciones de alto tráfico ahora toma 28 minutos. El periodo de análisis comprende los días hábiles desde enero del 2023 hasta diciembre del 2025.

A continuación, se presenta la gráfica que permite observar el perfil promedio horario, día hábil, de la congestión en cada uno de los últimos tres años:

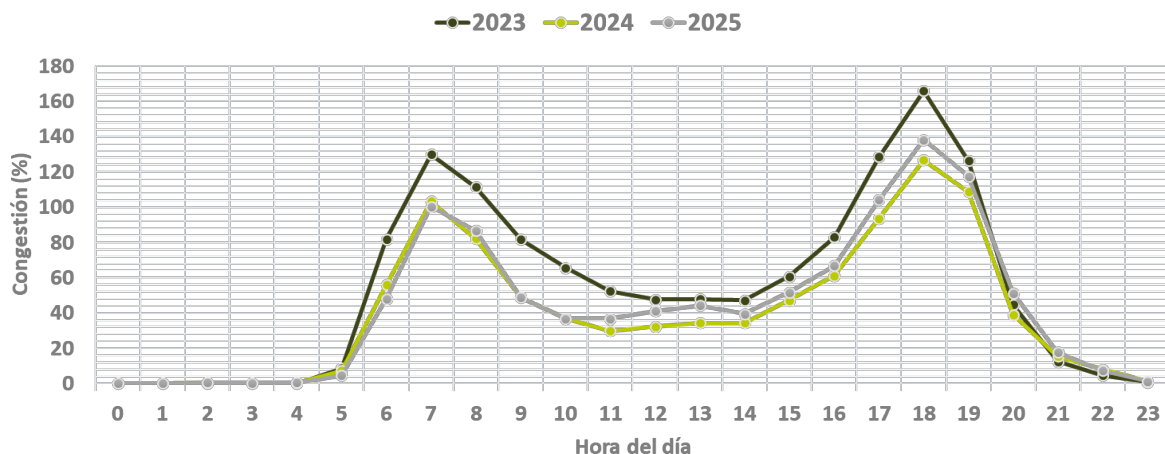


Figura 25. Perfil horario de congestión promedio anual (%) en día hábil

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del convenio Waze for cities (tráfico mixto)

La curva de congestión de este corredor confirma que 2023 fue el año de mayor saturación, con un pico de 165% a las 6:00 pm. Las curvas de 2024 y 2025 muestran un alivio importante en la misma franja horaria, manteniéndose por debajo de 140%. Es visible que la congestión al mediodía (hora 12) también se redujo. En este corredor se aprecia el comportamiento típico en los tres años con picos en la franja AM y PM y un valle prolongado en la franja del mediodía. Se aprecia también cómo el cambio es más pronunciado en estas franjas pico reflejando un nivel sensible a la saturación.

6.5.5 Tiempos de viaje

En cuanto al tiempo de desplazamiento, medido en minutos por cada kilómetro recorrido, a continuación, se presenta la visualización del perfil promedio horario, día-hábil por año, para los últimos tres años desde enero del 2023 hasta diciembre del 2025:

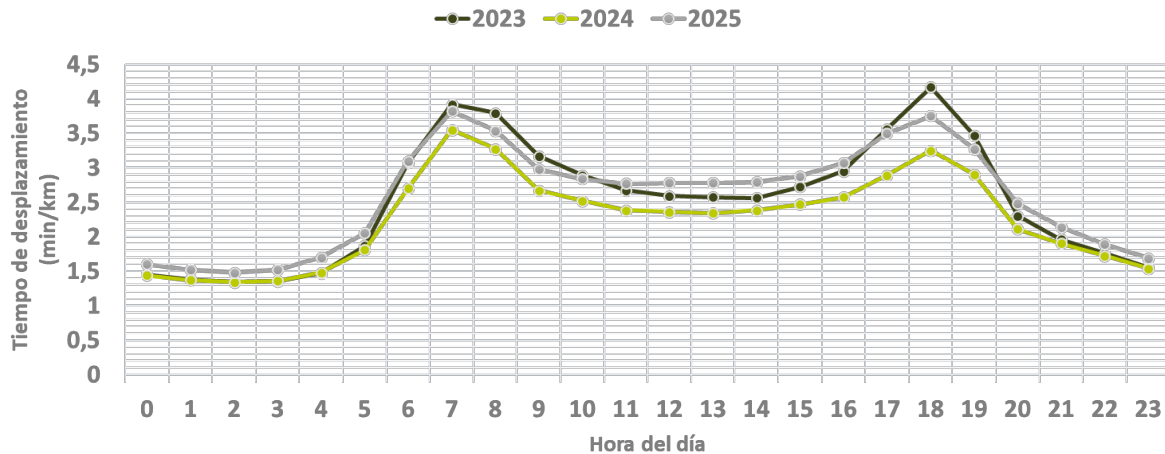


Figura 26. Perfil horario de tiempo promedio anual de desplazamiento (min/km) en día hábil
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del convenio Waze for cities (tráfico mixto)

Este gráfico presenta un comportamiento donde el año con mayores tiempos fue 2023, especialmente en horas pico, alcanzando 4,17 min/km a las 18:00. El año 2024 muestra una mejora notable a lo largo de toda la jornada, reduciendo el tiempo a 3,25 min/km en el pico de la tarde y a 3,5 min/km en el de la mañana. En 2025, el tiempo vuelve a subir, especialmente en la franja valle del mediodía (entre las 11:00 y las 16:00); no obstante, en los picos AM y PM se refleja una mejora ligera respecto a 2023, aunque persiste un aumento frente a 2024.

6.5.6 Siniestralidad

Se presenta el análisis de siniestralidad de la Av.Calle 63 en el tramo comprendido entre la Av. Caracas y la Carrera 122, y el de su área de influencia definida mediante un buffer de 400 metros a cada lado del eje de la vía. Para este análisis se consideraron los PMT asociados a las obras de la Línea 1 del Metro de Bogotá, identificando que el primer PMT inició en 2021. En consecuencia, se evaluaron dos periodos de comparación: 2016–2019 (etapa previa a las obras) y 2022–2025 (etapa durante las obras). El análisis se realizó con base en datos georreferenciados provenientes del SIGAT.

- **Av.Calle 63**

En el periodo previo al inicio de las obras, el tramo de análisis registró en promedio 6 personas fallecidas y 193 personas lesionadas por año. A partir de 2022, durante la etapa de ejecución de las obras, el promedio anual fue de 8 personas fallecidas y 272 lesionadas. Esto representa incrementos de 33% y 41% en fatalidades y heridos respectivamente.

Dentro del periodo de obra, el año con mayor registro de personas lesionadas fue 2024, con 296 casos, mientras que 2025 fue el año con el mayor número de personas fallecidas, con 11 registros.

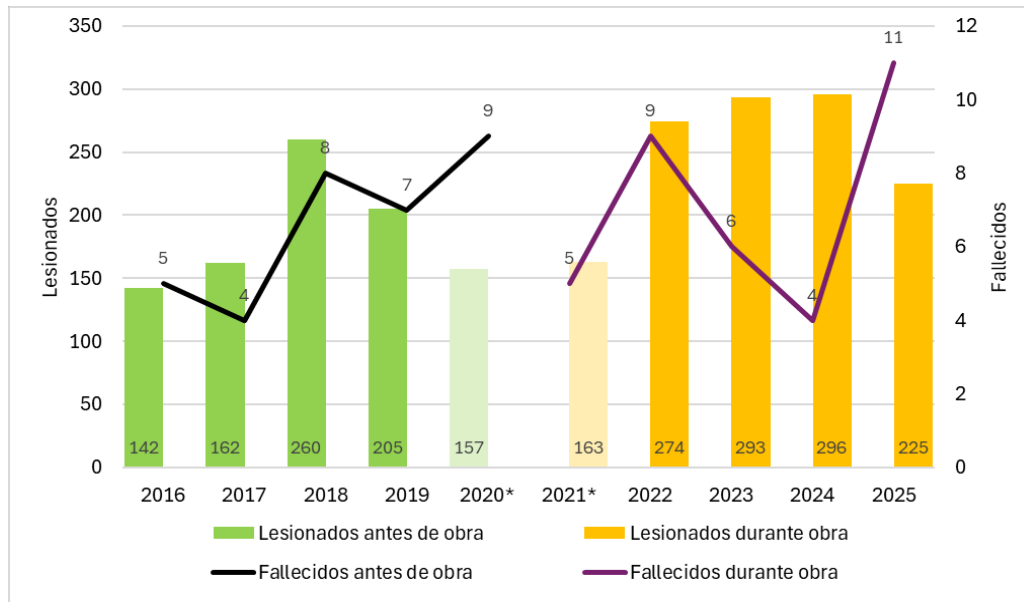


Figura 27. Fallecidos y lesionados por año en el tramo de análisis de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

En el reparto modal de fallecidos, durante la obra se observa un aumento en las víctimas ciclistas (+50%) y motociclistas (+56%), e incluso la aparición de usuarios de vehículos de cuatro ruedas o más. En contraste, la cifra de peatones disminuye en dos casos. En cuanto a lesionados, aunque el total aumentó, los peatones y pasajeros lesionados disminuyeron 18% y 28%, respectivamente. Sin embargo, se evidencia un incremento en ciclistas (+38%), motociclistas (+84%) y conductores (+134%), lo que indica un cambio en la composición de los usuarios afectados durante la obra.

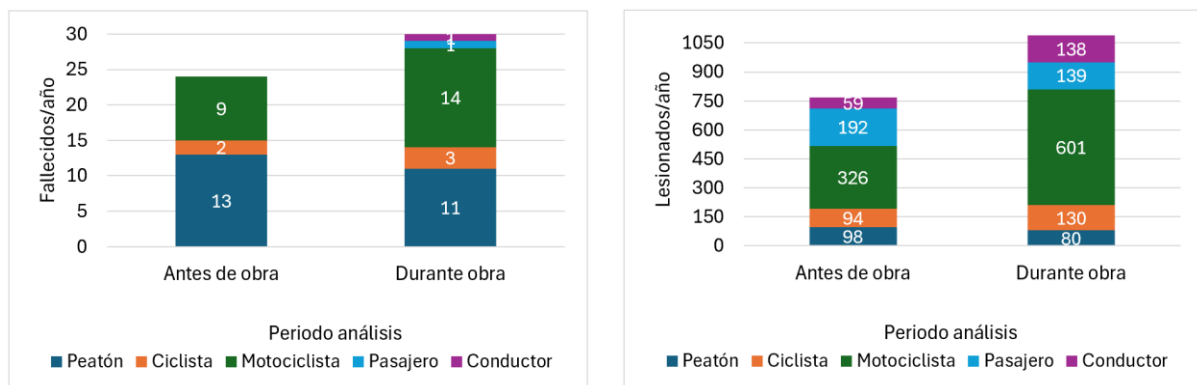


Figura 28. Fallecidos y lesionados totales distribuidos por actor vial en el tramo de análisis de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

Al analizar la matriz de interacción de fallecidos, antes de la obra las mayores incidencias correspondían a motocicleta–peatón y vehículo liviano–peatón, seguidas de bus–peatón y bus–motociclista.

Durante la obra, se mantiene como principal interacción motocicleta–peatón, pero en segundo lugar cobran relevancia vehículo liviano–motociclista y los eventos asociados a volcamiento, choque contra objeto fijo o caída de ocupante en motociclista, evidenciando un cambio en la dinámica de los siniestros fatales. Este comportamiento podría estar relacionado con las condiciones temporales de operación —desvíos, reducción de carriles y ajustes en la infraestructura— que incrementan el riesgo de pérdida de control, especialmente en motociclistas.

Antes de obra							
Víctima / Asociado	Buses de transporte de pasajeros	Vehículos livianos	Motocicletas	Transporte de carga	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Taxis	Total general
Peatón	3	5	5				13
Ciclista	1					1	2
Motociclista	3	2		2	2		9
Total general	7	7	5	2	2	1	24

Durante obra							
Víctima / Asociado	Buses de transporte de pasajeros	Vehículos livianos	Motocicletas	Transporte de carga	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Otro	Total general
Peatón		3	7	1			11
Ciclista		1	2				3
Motociclista	1	5		4	4		14
Pasajero		1					1
Conductor						1	1
Total general	1	10	9	5	4	1	30

Tabla 9. Matriz de interacción de fatalidades en el tramo de análisis de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

El análisis de fallecidos por hora muestra que, antes de la obra, la mayor concentración se registraba en la madrugada, especialmente entre las 4:00 y 6:00 horas. Durante la obra, el pico cambia entre las 2:00 y las 4:00 horas.

La principal variación se da en la madrugada (2:00 – 4:00 horas), donde antes la incidencia era cero y ahora aumenta de forma significativa. Este cambio podría estar asociado a menores volúmenes de vehículos y mayores velocidades de circulación.

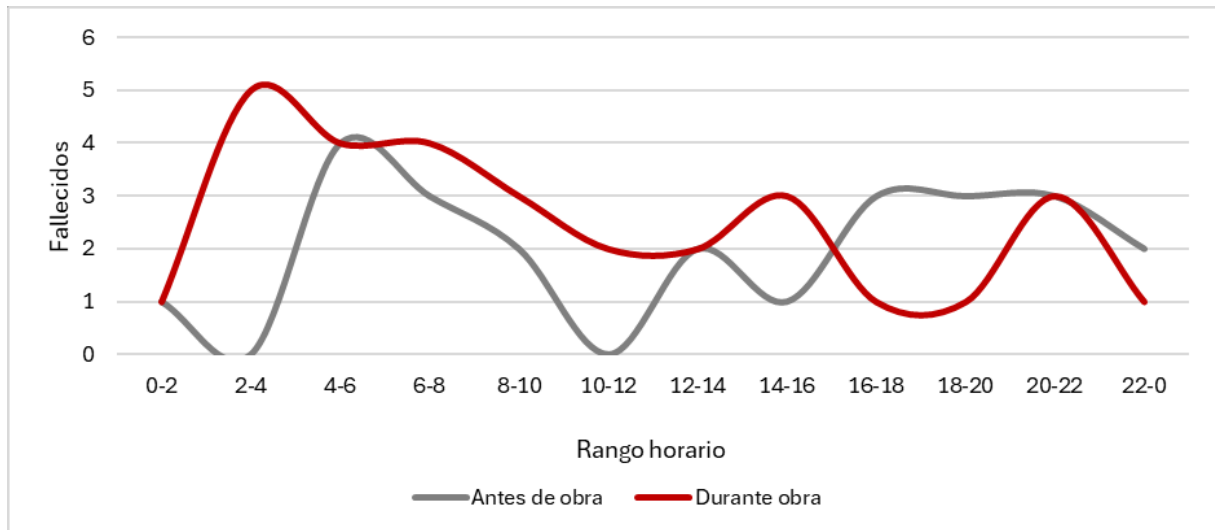


Figura 29. Distribución horaria de fallecidos en el tramo de análisis de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

El análisis de concentración de víctimas en el tramo de la Av.Calle 63 evidencia que, tanto antes como durante la obra, se mantienen la mayoría de los puntos con alta recurrencia de siniestros, e incluso han surgido nuevas ubicaciones críticas. Esto confirma la presencia de factores estructurales asociados a la geometría, la operación vial y la interacción entre actores, que sostienen el riesgo en el corredor. A continuación, se detallan las ubicaciones con mayor concentración de víctimas:

- Av.Calle 63 entre Av.Ciudad de Cali y Transversal 93 (se mantiene)
- Av.Calle 63 entre Carrera 96 y Carrera 105D (se mantiene)
- Av.Calle 63 entre Carrera 105G y Carrera 112 (se mantiene)
- Av.Calle 63 con Av.NQS (se mantiene)
- Av.Calle 63 entre Carrera 22 y Av.Caracas (se mantiene e intensifica)
- Av.Calle 63 con Carrera 68 (se mantiene e intensifica)
- Av.Calle 63 entre Av.Boyacá y Carrera 67^a (se mantiene e intensifica)
- Av.Calle 63 con Carrera 60 (nueva)
- Av.Calle 63 con Carrera 70 (nueva)

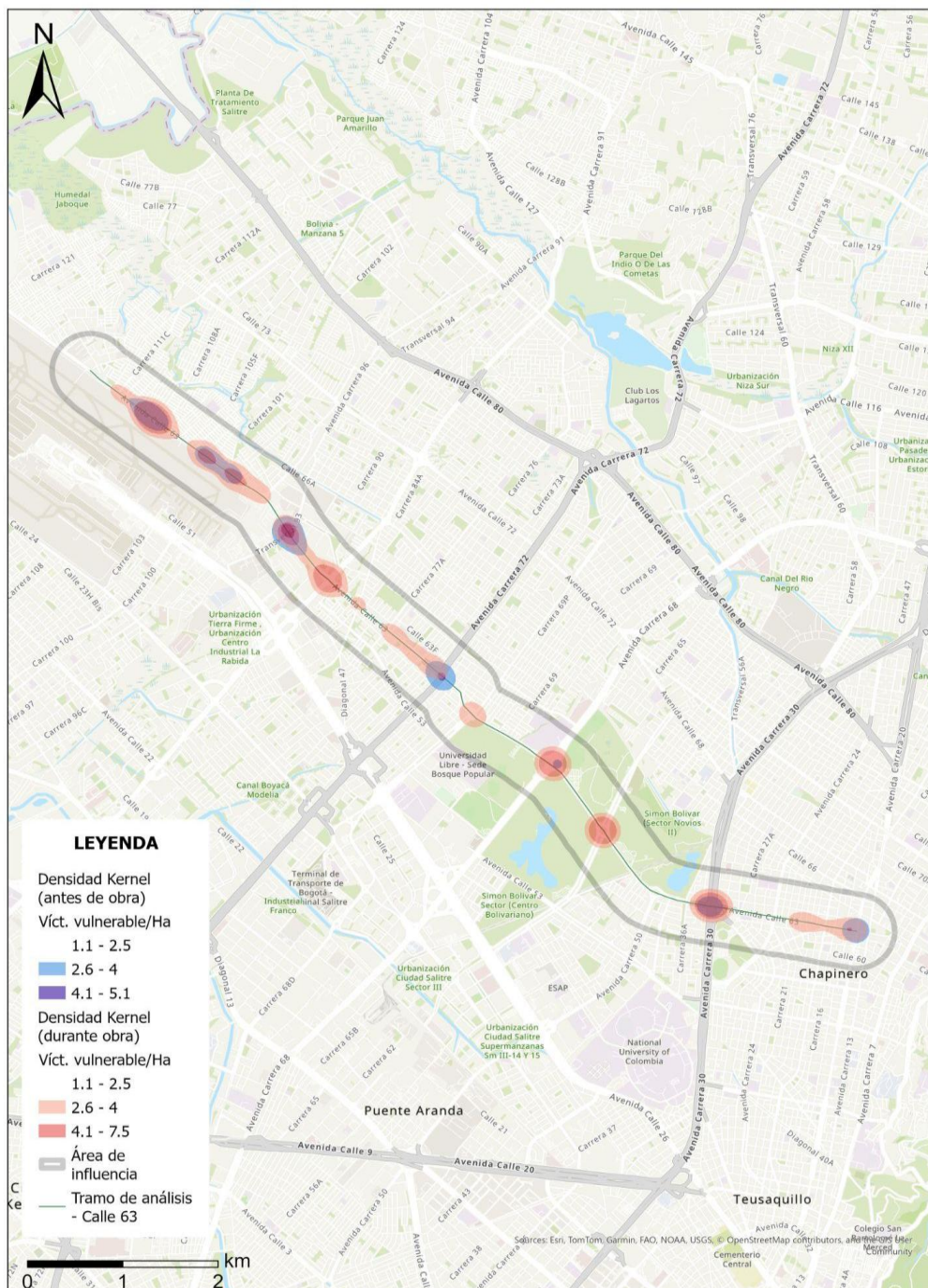


Figura 30. Mapa con concentraciones de víctimas en el tramo de análisis de la Av. Calle 63
Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

- **Siniestralidad en la zona de influencia**

En el periodo previo al inicio de las obras, la zona de influencia registró en promedio 15 personas fallecidas y 438 lesionadas por año. Durante la ejecución (desde 2022), el promedio anual pasó a 14 fallecidos y 596 lesionados, lo que representa una reducción del 7% en fatalidades y un incremento del 36% en heridos.

Dentro del periodo de obra, 2022 fue el año con mayor registro, con 626 lesionados y 18 fallecidos.

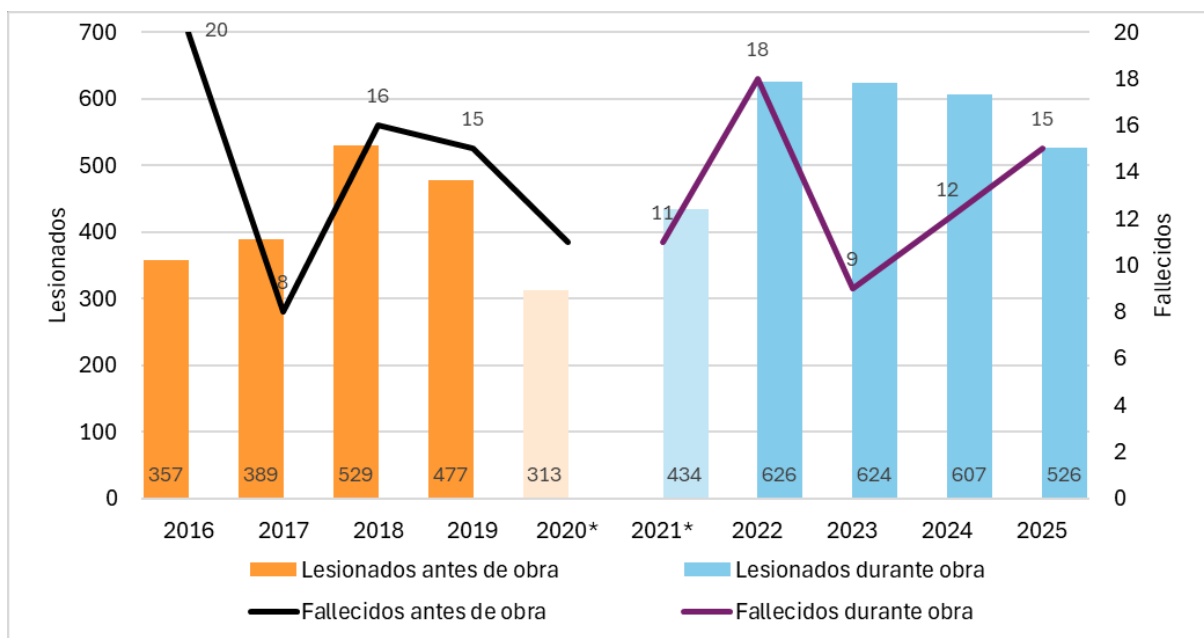


Figura 31. Fallecidos y lesionados por año en el área de influencia de la Av. Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

En el reparto modal de fallecidos, aunque el total disminuye durante la obra, las muertes de motociclistas incrementa en 19% y de ciclistas aumentan ligeramente; la reducción se explica principalmente por la disminución en peatones (-46%).

En cuanto a lesionados, pese al aumento del total, se presentan reducciones en peatones (-23%) y pasajeros (-16%), mientras que aumentan los ciclistas (+19%), motociclistas (+69%) y, especialmente, los conductores (+159%).

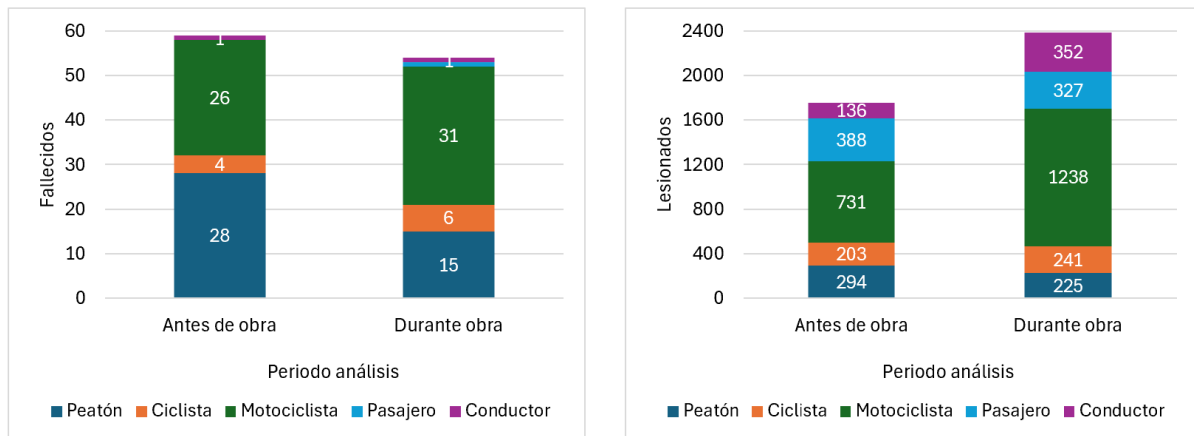


Figura 32. Fallecidos y lesionados promedio por año distribuidos por actor vial en el área de influencia de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

Al analizar la matriz de interacción de fallecidos, antes de la obra la mayor incidencia correspondía a motocicleta–peatón (10 casos), seguida de vehículo liviano–peatón (8 casos) y bus–peatón / bus–motociclista (6 casos cada uno).

Durante la obra, las principales interacciones pasan a ser transporte de carga–motociclista, vehículo liviano–motociclista, y motocicleta–peatón con 8 casos cada uno. Estos cambios podrían estar relacionados con ajustes en la operación del corredor, redistribución del tráfico—incluida mayor presencia de vehículos pesados— y condiciones temporales que incrementan el riesgo de pérdida de control en motociclistas.

Antes de obra									
Víctima / Asociado	Buses de transporte de pasajeros	Motocicletas	Vehículos livianos	Transporte de carga	Taxis	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Vehículo sin información o fuga	Peatones	Total general
Peatón	6	10	8	2	1		1		28
Ciclista	3				1				4
Motociclista	6	3	4	5	2	4	1	1	26
Conductor						1			1
Total general	15	13	12	7	4	5	2	1	59

Durante obra									
Víctima / Asociado	Vehículos livianos	Motocicletas	Transporte de carga	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Buses de transporte de pasajeros	Bicicletas	Otro	Taxis	Total general
Peatón	5	8	2						15
Ciclista	1	3	1		1				6
Motociclista	8	2	8	7	4	1		1	31
Pasajero	1								1
Conductor							1		1
Total general	15	13	11	7	5	1	1	1	54

Tabla 10. Matriz de interacción de fatalidades en el área de influencia de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

Antes de la obra, las fatalidades presentaban mayor variabilidad, con picos en la mañana (6:00–8:00), la tarde (16:00–18:00) y especialmente en la noche (20:00–22:00). Durante la obra, el patrón se suaviza, con una distribución más homogénea y un pico principal en la madrugada (4:00–6:00), mientras que disminuyen notablemente las fatalidades en horas intermedias. Esto sugiere un cambio en la dinámica temporal de los siniestros, con menor dispersión horaria y concentración en franjas específicas.

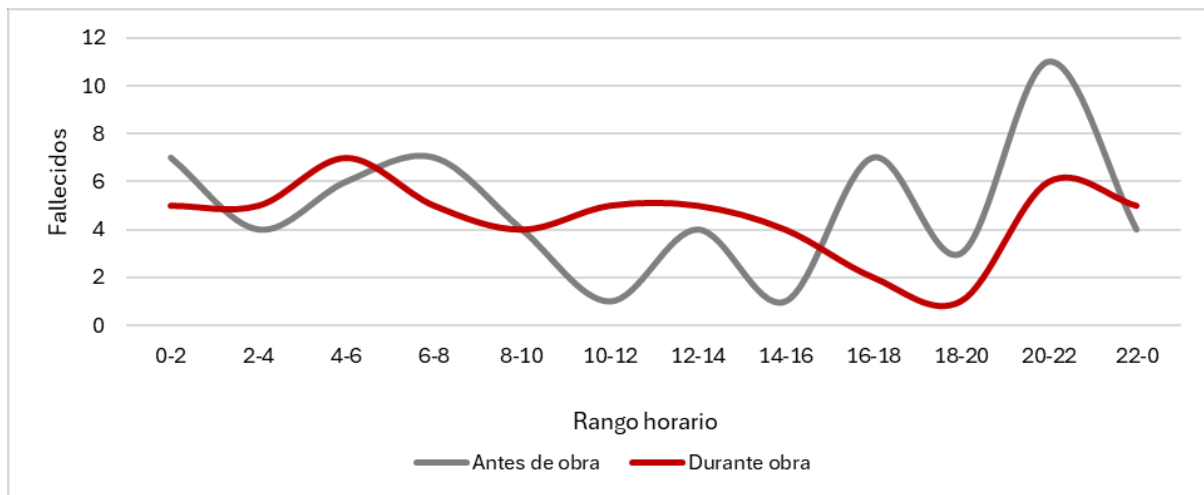


Figura 33. Distribución horaria de fallecidos en el área de influencia de la Av.Calle 63

Fuente: Datos de SIGAT. Fecha de consulta: 20/02/2025, fecha de corte: 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

*Se excluye del promedio los años 2020 y 2021 debido a las dinámicas atípicas de movilidad derivadas de la pandemia por COVID-19

6.5.7 Intersecciones semaforizadas

En el tramo indicado de la Av.Calle 63 entre Carrera 14 (Av.Caracas) y Carrera 122 existen veintidós (25) intersecciones semaforizadas como se muestra en la siguiente figura:



Figura 34. Esquema de la intersección Semaforizada delimitación carril preferencial Av.Calle 63

Fuente: Elaboración propia SDM/SEMA

Donde se da claridad que la intersección de la Av.Calle 63 con Carrera 112B es actualmente parte del PMT contrato de obra No. IDU-2412-2024 *“CONSTRUCCIÓN DEL EMPALME DE LA AV.JOSÉ CELESTINO MUTIS (AC 63) DESDE LA TRANSVERSAL 112B BIS A HASTA LA CARRERA 112 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS REQUERIDAS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LA AV JOSE CELESTINO MUTIS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.”* y el sector tendrá una modificación en la operación del sector y se tiene diseño aprobado para ser implementado una vez terminadas las obras del contrato en mención.

El corredor tiene un funcionamiento en dos tramos donde el corredor entre la Carrera 14 y la Carrera 111 tiene un funcionamiento de dos calzadas una por sentido con tres carriles sentido oriente occidente y occidente oriente; el otro tramo es entre la Carrera 68G y la Carrera 70 con una configuración de dos calzadas una por sentido con dos carriles; por lo tanto, la operación de las intersecciones está de acuerdo a la condición de las vías.

A continuación, se indica la descripción de cada una de las intersecciones:

TRAMO DE LA AV. CALLE 63 ENTRE CARRERA 14 Y AV.NQS

CARRERA 14 (AV. CARACAS) CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2074, ID 261)

La intersección actualmente está operando en condición de PMT por las obras de metro línea -1 a continuación se muestra el esquema de acuerdo a la aprobación del estudio de tránsito con oficio SI 202422404205421, a la fecha está en revisión los diseños.

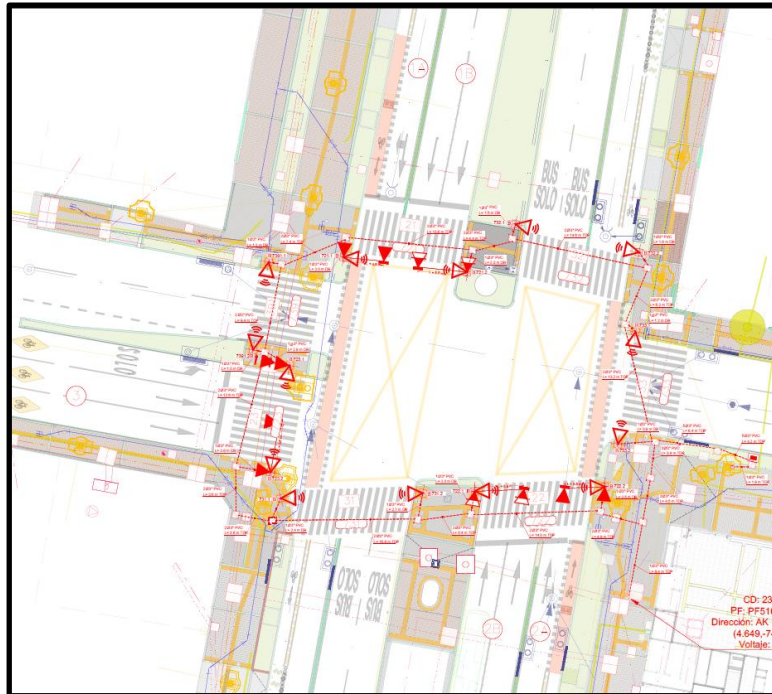


Figura 35. Esquema intersección Av.Caracas (Carrera 14 con Av.Calle 63
Fuente: Propuesta Diseño metro línea 1

De acuerdo a la propuesta de diseño que está en revisión, la intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, dos (2) Grupos de Transporte Público, siete (7) grupos peatonales, siete (7) grupos sonoros; la propuesta es operar en un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular y Buses norte sur y viceversa	1A, 1B, 2A, 2B	AK 14
II	Vehicular Occidente oriente	3	AC 63
III	Peatonal y sonoros en todos costados	21, 22, 31, 32, 23, 34, 33	AK 14 y AC 63

Tabla 11. Fases intersección semaforizada Av.Caracas (Carrera 14 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 16 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2132, ID 298)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, dos (2) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en dos (2) fases semafóricas.

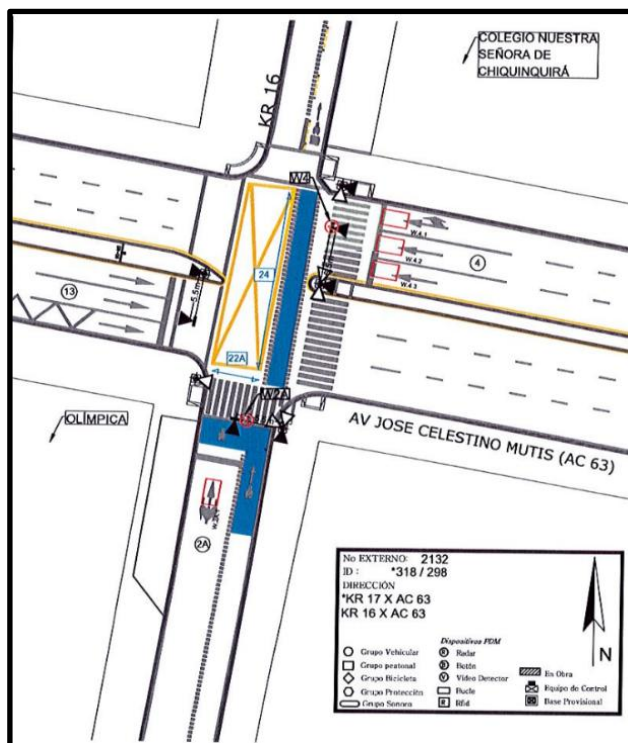


Figura 36. Esquema intersección Carrera 16 con Av. Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular sur norte; peatonal costado oriental	2A, 24	KR 16
II	Vehicular Occidente oriente y viceversa; peatonal costado sur	3, 4, 22	AC 63

Tabla 12. Fases intersección semaforizada Carrera 16 con Av. Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 17 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2132, ID 318)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, un (1) grupo peatonal, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

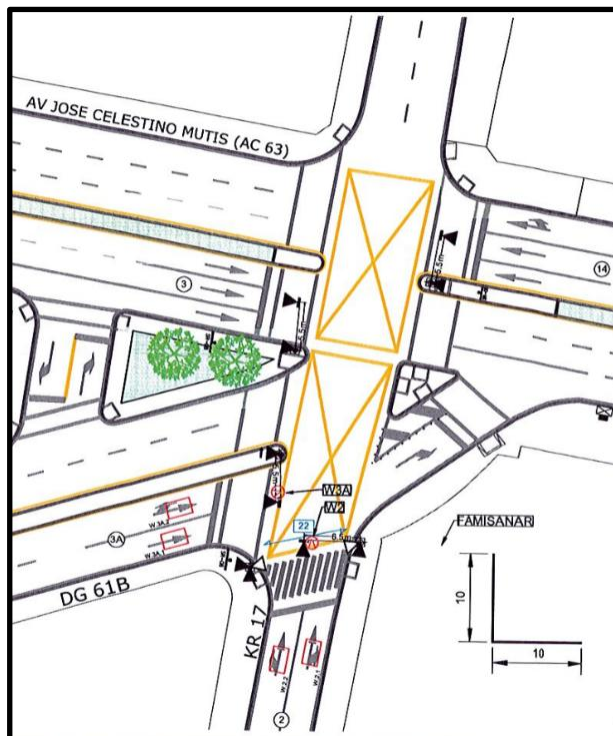


Figura 37. Esquema intersección Carrera 17 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular sur norte	2	KR 17
II	Vehicular Occidente oriente y viceversa; peatonal costado sur	3, 4, 22	AC 63
III	Vehicular Occidente oriente; Peatonal costado sur	3A, 22	DG 61B

Tabla 13. Fases intersección semaforizada Carrera 17 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Se informa que esta intersección está en proceso de complemento de pasos peatonales, en el costado norte y oriental a mediano plazo.

CARRERA 19A CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2749, ID 354)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en dos (2) fases semafóricas.

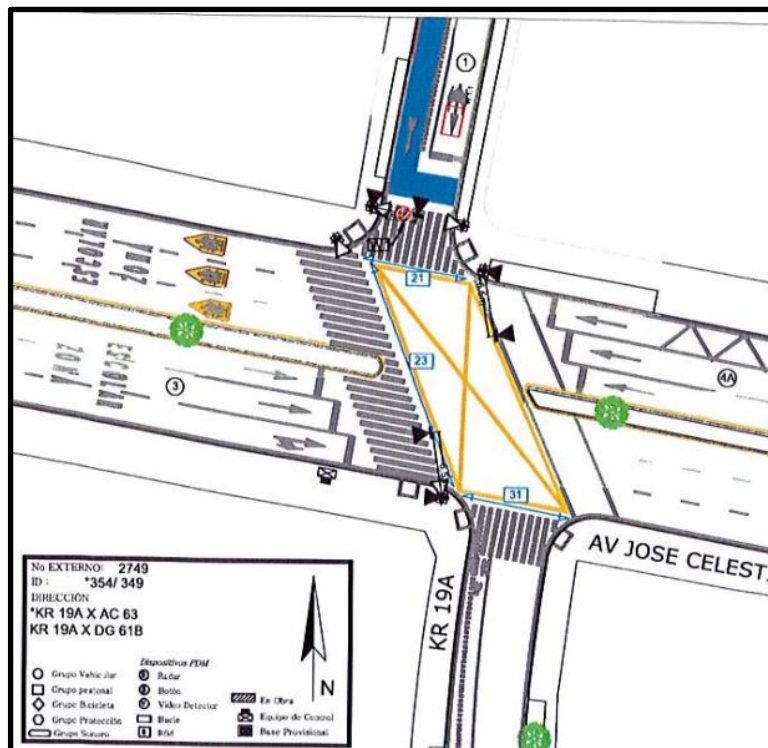


Figura 38. Esquema intersección Carrera 19 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular norte sur; peatonal costado occidental	1, 23	KR 19A
II	Vehicular Occidente oriente y viceversa; peatonal costado norte y sur	3, 4A, 21,31	AC 63

Tabla 14. Fases intersección semaforizada Carrera 19 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 20 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2369, ID 365)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

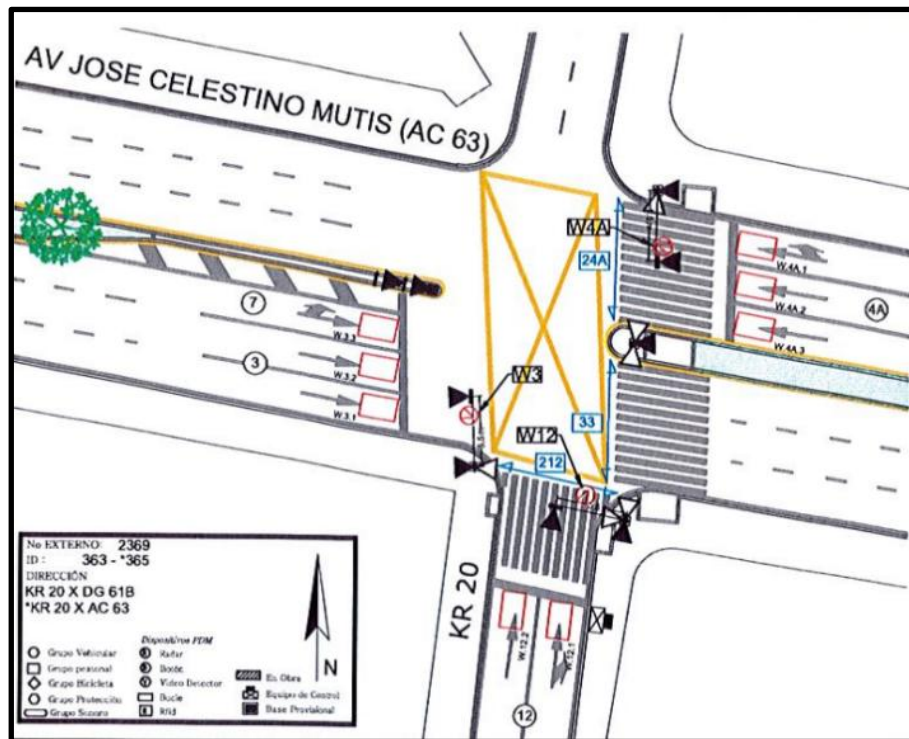


Figura 39. Esquema intersección Carrera 20 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular sur norte; peatonal costado oriental	12, 24, 33	KR 20
II	Vehicular Occidente oriente y viceversa; peatonal costado sur	3, 4A, 212	AC 63
III	Vehicular occidente norte; peatonales costados sur y oriental	7, 212, 33, 24A	AC 63; KR 20

Tabla 15. Fases intersección semaforizada Carrera 20 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

AV. CARRERA 24 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2152, ID 424)

La intersección está conformada por seis (6) grupos vehiculares, siete (7) grupos peatonales, cuatro (4) grupos sonoros como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en cuatro (4) fases semafóricas.

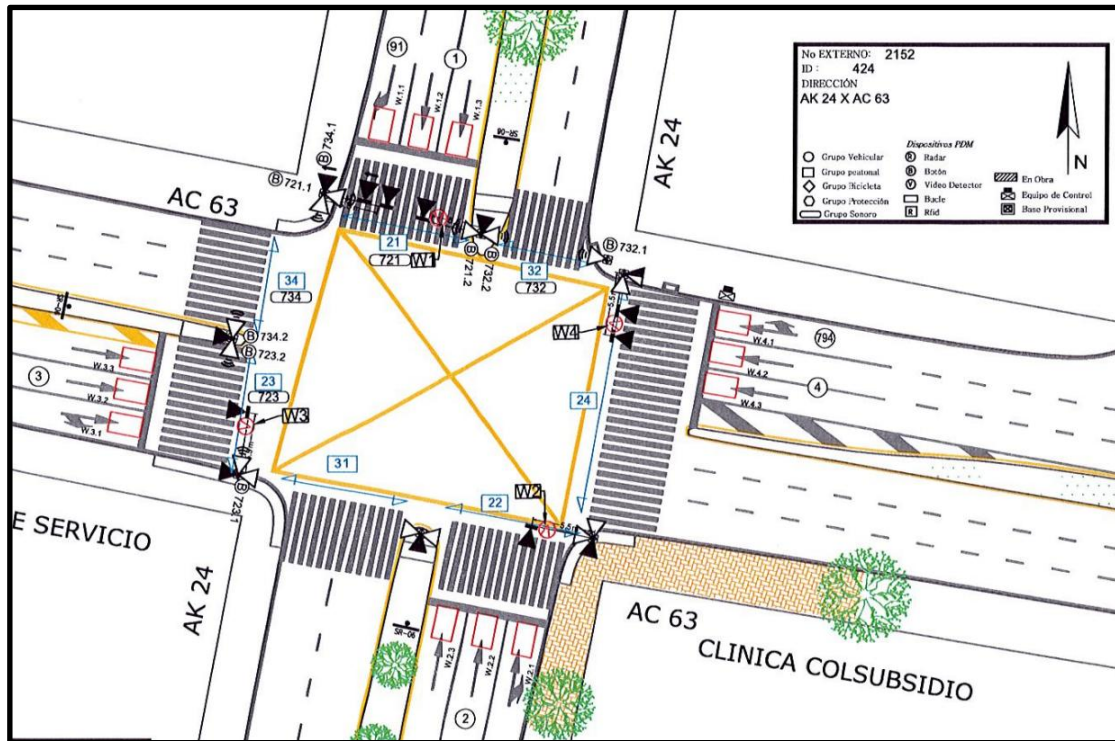


Figura 40. Esquema intersección Av. Carrera 24 con Av. Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular norte sur y viceversa, norte occidente; peatonal costado oriental y costado occidental calzada sur	1, 2, 91, 24, 23	AK 24
II	Vehicular norte sur y viceversa, peatonal y sonoro costado occidental	1, 2, 23, 34, 723 y 734	AK 24
III	Vehicular occidente norte y viceversa, oriente norte; peatonales costados norte y sur	3, 4, 794, 21, 32, 22, 31	AC 63
IV	Vehicular occidente norte y viceversa; peatonales y sonoros costados norte y sur	3, 4, 21, 32, 22, 31, 721, 732, 755, 731	AC 63

Tabla 16. Fases intersección semaforizada Av. Carrera 24 con Av. Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Para tener en cuenta, la intersección al operar con un grupo 794 que se activa al tener demanda sonora del grupo 32, para protección del paso peatonal sonoro puede generar detenciones sobre el carril preferencial mientras se da el paso peatonal, haciendo que los buses tengan que salir al segundo carril, si hay cola vehicular en el carril preferencial para girar a la derecha.

CARRERA 27 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2370, ID 473)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, seis (6) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

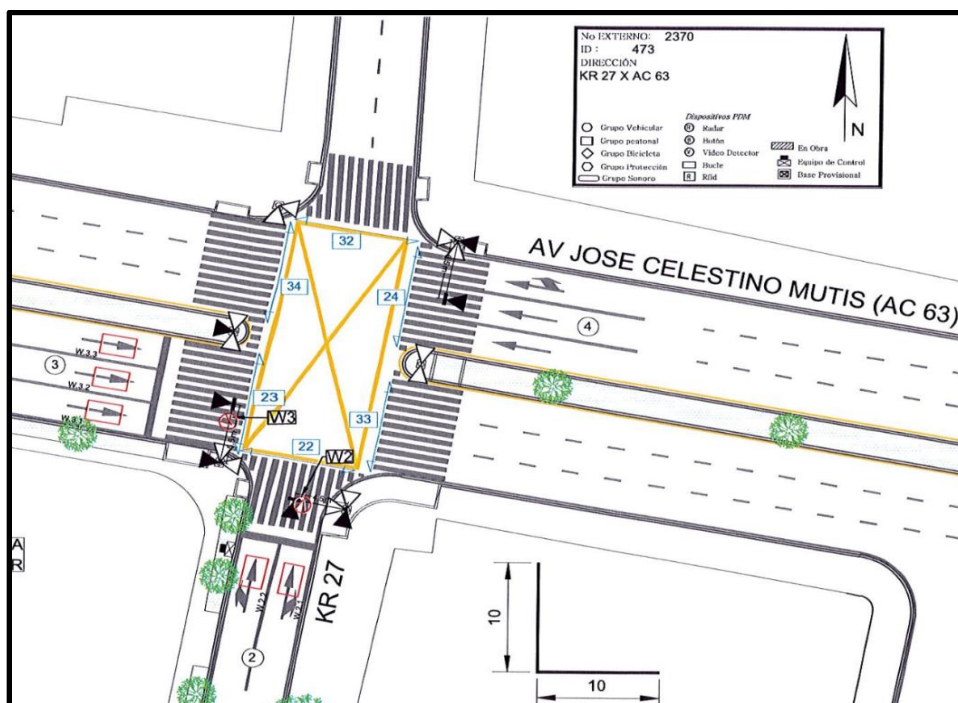


Figura 41. Esquema intersección Carrera 27 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular sur norte, peatonal costado oriental	2, 24, 33	KR 20
II	Vehicular occidente norte y viceversa, oriente norte; peatonales costados norte y sur	3, 4, 22, 32	AC 63
III	pasos peatonales en todos los costados	22, 23, 24, 33, 34	AC 63 y KR 20

Tabla 17. Fases intersección semaforizada Carrera 27 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

TRANSVERSAL 85 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2952, ID 737)

La intersección está conformada por seis (6) grupos vehiculares, cuatro (4) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en cinco (5) fases semafóricas.

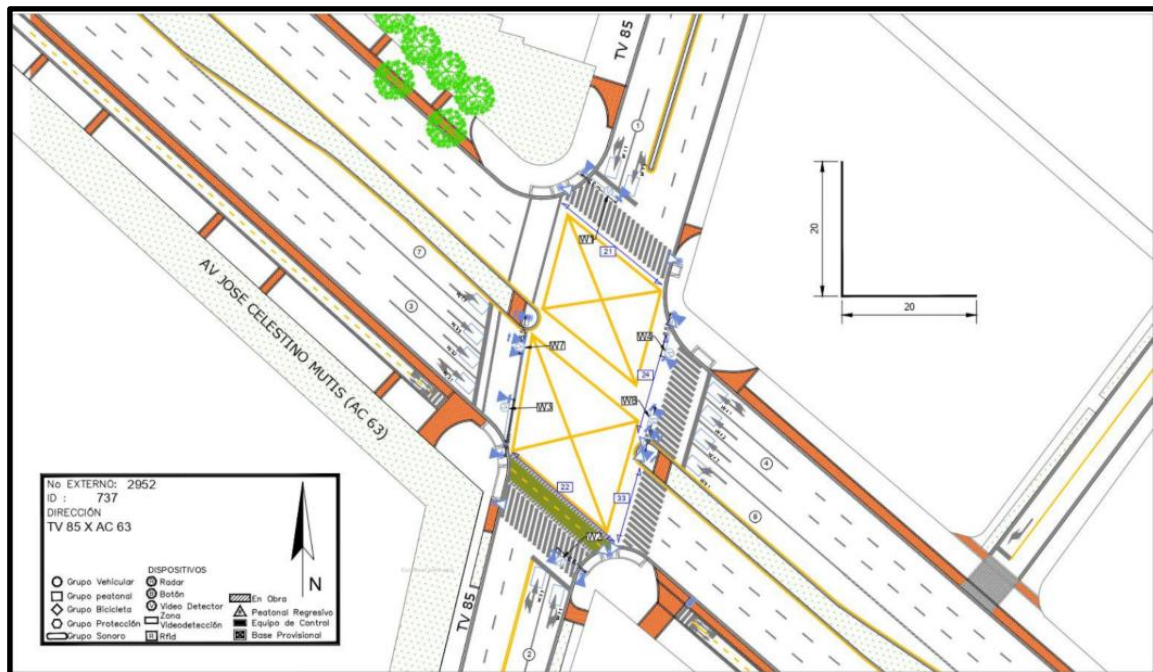


Figura 42. Esquema intersección Transversal 85 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4	AC 63
	Peatonal	21	TV 85
II	Vehicular Oriente Occidente	4	AC 63
	Vehicular Oriente Sur	8	AC 63
III	Vehicular Sur Norte	2	TV 85
	Peatonal	24, 33	AC 63
IV	Vehicular Norte Sur	1	TV 85
V	Vehicular Occidente Oriente	3	AC 63

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Peatonal	22	TV 85

Tabla 18. Fases intersección semaforizada Transversal 85 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 90 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2806, ID 1719)

La intersección está conformada por un (1) grupo vehicular, dos (2) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 75 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en dos (2) fases semafóricas, cabe aclarar que el tráfico mixto que circula oriente occidente y viceversa realizan el paso por el puente vehicular de la Av.Ciudad de Cali con AC 63

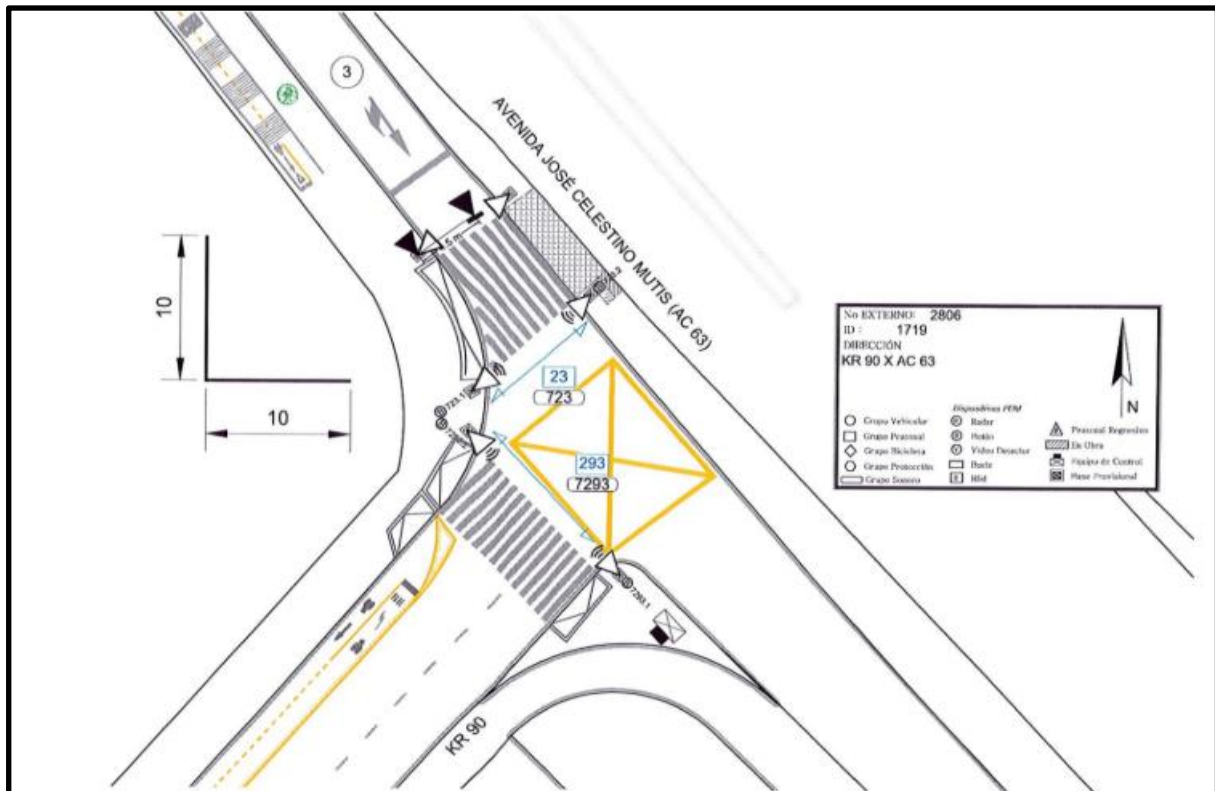


Figura 43. Esquema intersección Carrera 90 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente, Sur	3	AC 63

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
II	Peatonal en todos los costados	23, 293	KR 90

Tabla 19. Fases intersección semaforizada Carrera 90 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 92 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2808, ID 1721)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, dos (2) grupos peatonales, dos (2) grupos sonoros, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en dos (2) fases semafóricas.

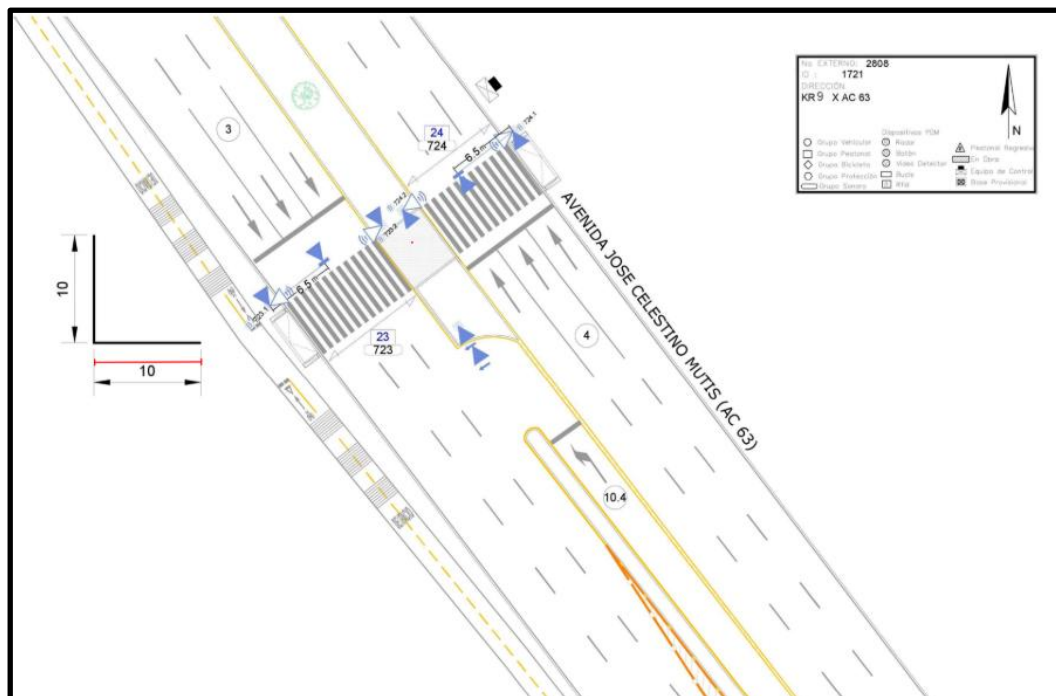


Figura 44. Esquema intersección Carrera 92 con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4	AC 63
II	Vehicular (retorno) Oriente Occidente	104	AC 63
	Peatonal en todos los costados	23, 24	AC 63

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
	Grupos sonoros	723, 724	AC 63

Tabla 20. Fases intersección semaforizada Carrera 92 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

TRANSVERSAL 93 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2955, ID 765)

La intersección está conformada por cinco (5) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

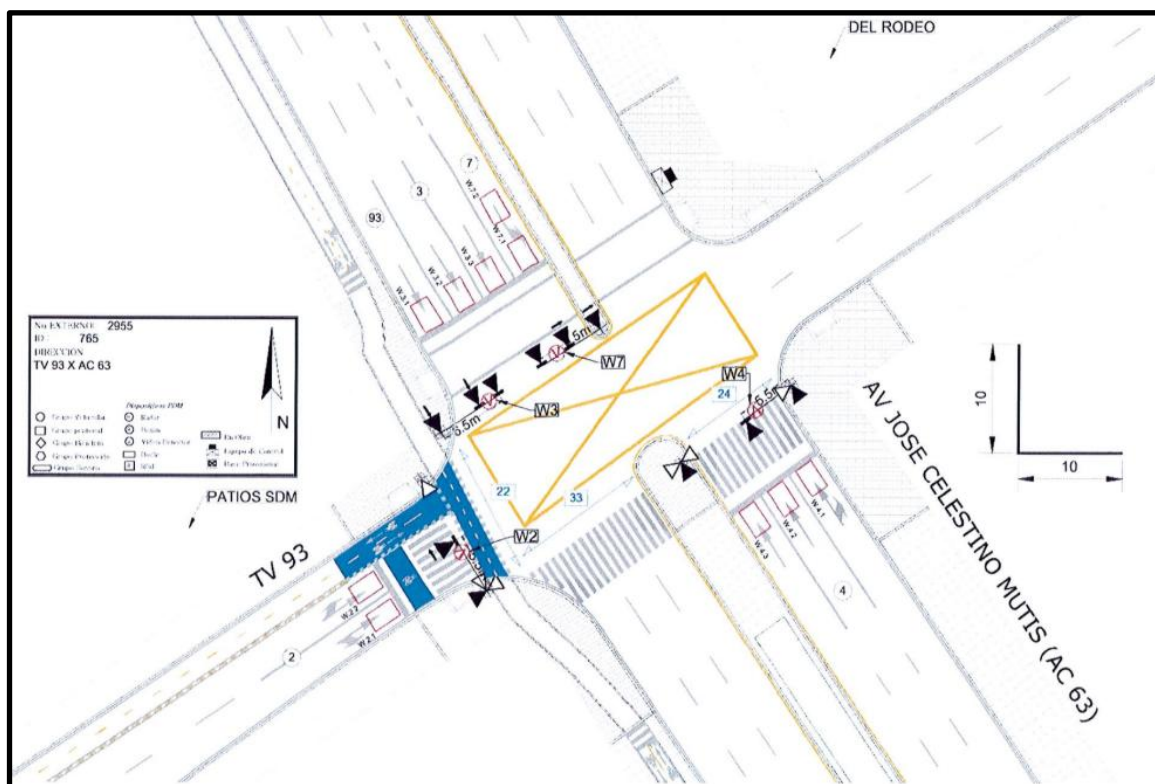


Figura 45. Esquema intersección Transversal 93 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4, 93	AC 63
	Peatonal	22	TV 93
II	Vehicular Occidente Oriente	3, 93	AC 63

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
III	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Peatonal	22, 24	AC 63, TV 93
	Vehicular Sur Norte	2	TV 93
	Peatonal	24, 33	AC 63

Tabla 21. Fases intersección semaforizada Transversal 93 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

AV.CARRERA 96 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2958, ID 776)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, cuatro (4) grupos peatonales, dos (2) grupos ciclistas como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semaforicas.

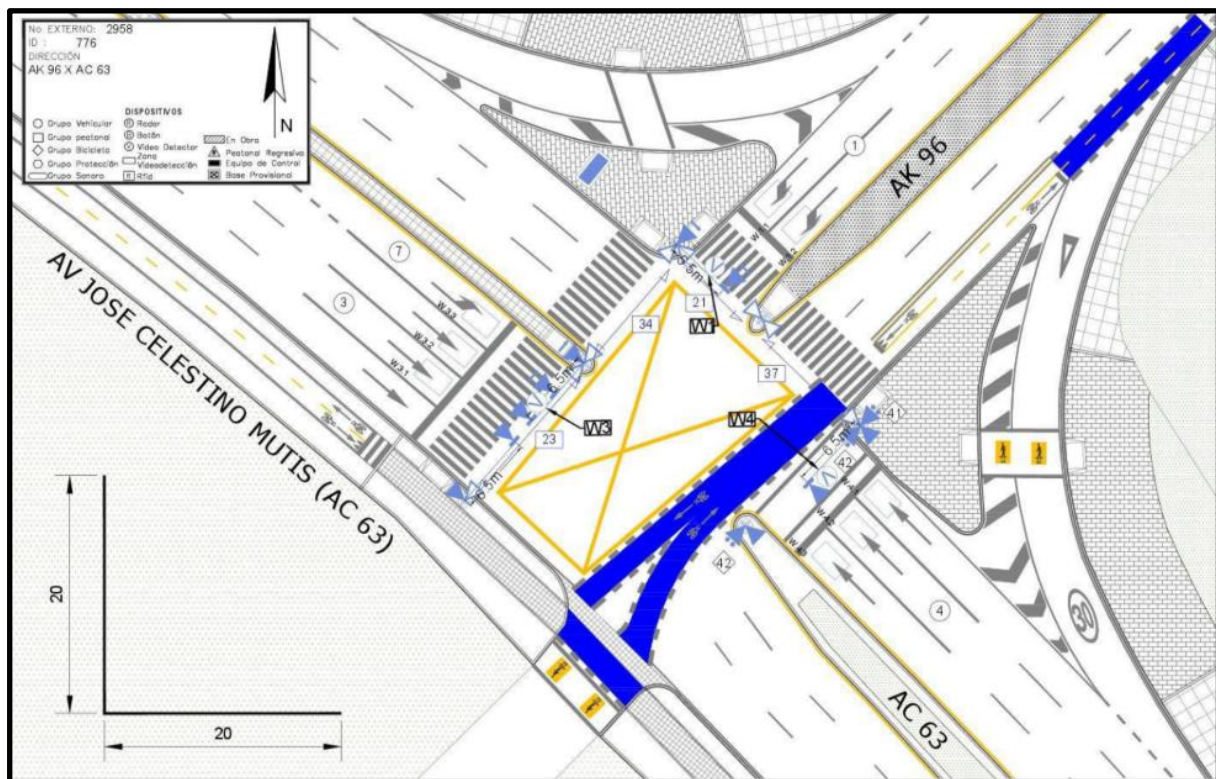


Figura 46. Esquema intersección Av.Carrera 96 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	grupos	vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4	AC 63
	Peatonal	21, 37	AK 96
II	Vehicular Norte Oriente	1	AK 96
	Peatonal	23, 34, 37	AC 63, AK 96
III	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Peatonal	21	AK 96
	Ciclista	41, 42	AK 96

Tabla 22. Fases intersección semaforizada Av.Carrera 96 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 105 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2959, ID 796)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 90 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

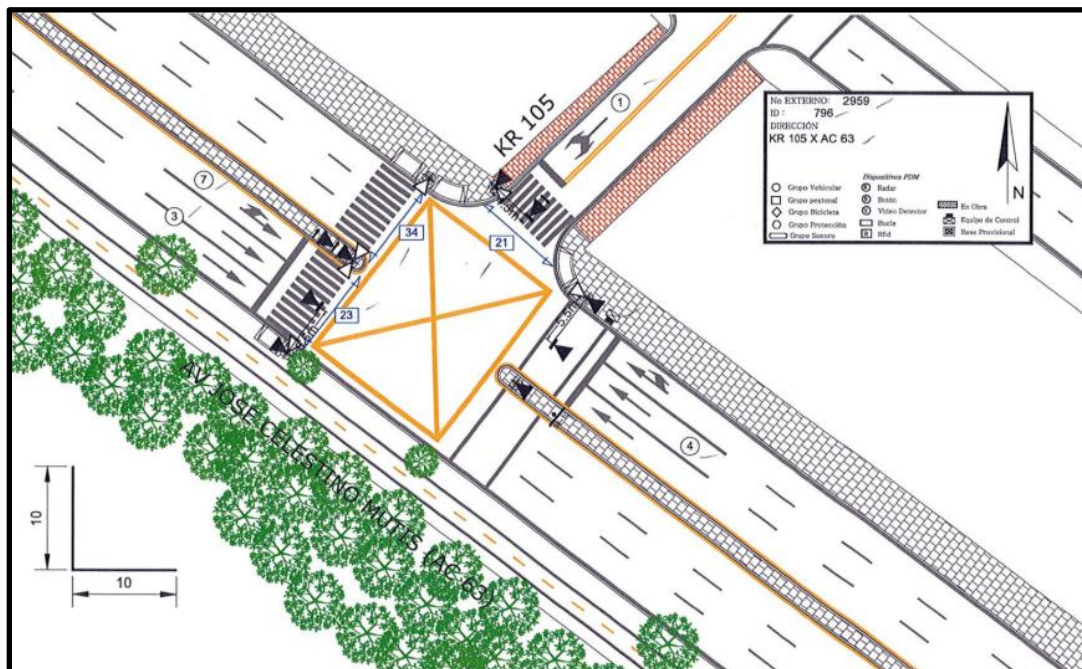


Figura 47. Esquema intersección Carrera 105 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4	AC 63
	Peatonal	21	KR 105
II	Vehicular Norte Occidente Oriente	1	KR 105
	Peatonal	23, 34	AC 63
III	Vehicular Occidente Oriente	3	AC 63
	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63

Tabla 23. Fases intersección semaforizada Carrera 105 con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 110 y 110 BIS CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2960, ID 802, 804)

La intersección está conformada por seis (6) grupos vehiculares, seis (6) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 90 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en cuatro (4) fases semafóricas.

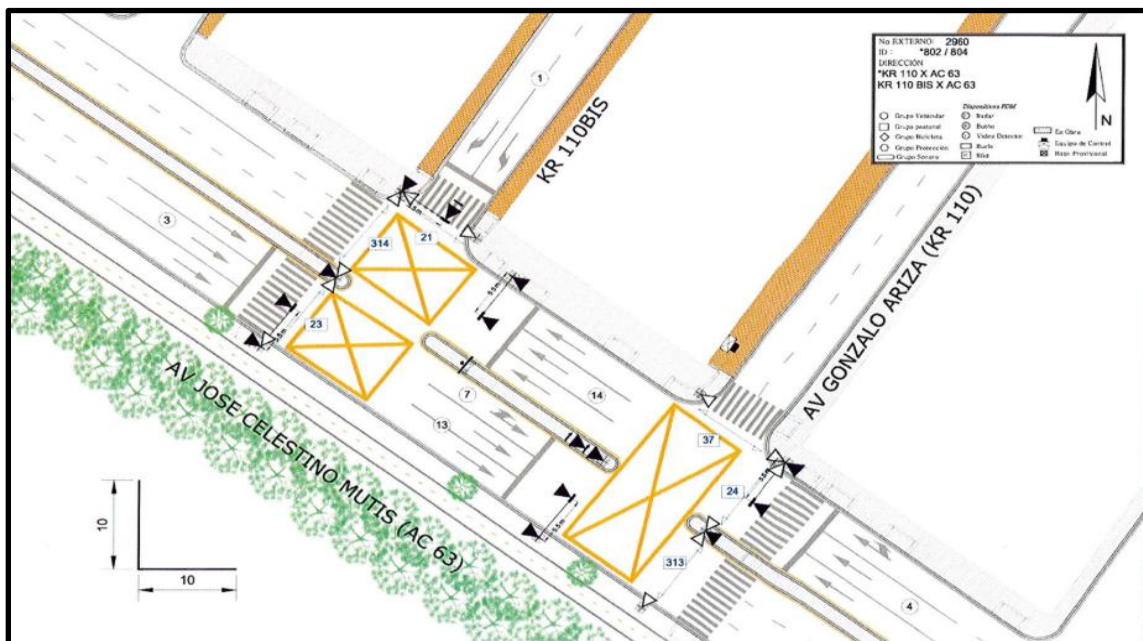


Figura 48. Esquema intersección Carrera 110 y Carrera 110 Bis con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 14, 4, 13	AC 63
	Peatonal	21, 37	KR 110, KR 110 BIS
II	Vehicular Oriente Occidente	14, 4	AC 63
	Peatonal	21, 23, 37, 313	AC 63, KR 110 KR 110BIS
III	Vehicular Norte Occidente Oriente	1	KR 110 BIS
	Vehicular Occidente Oriente	13	AC 63
	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Vehicular Occidente Norte	23, 314, 24	AC 63
IV	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 14, 13	AC 63
	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Peatonal	21	KR 110BIS

Tabla 24. Fases intersección semaforizada Carrera 110 y Carrera 110 Bis con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 111C CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2953, ID 814)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 100 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en dos (2) fases semafóricas. Actualmente la intersección se encuentra en PMT

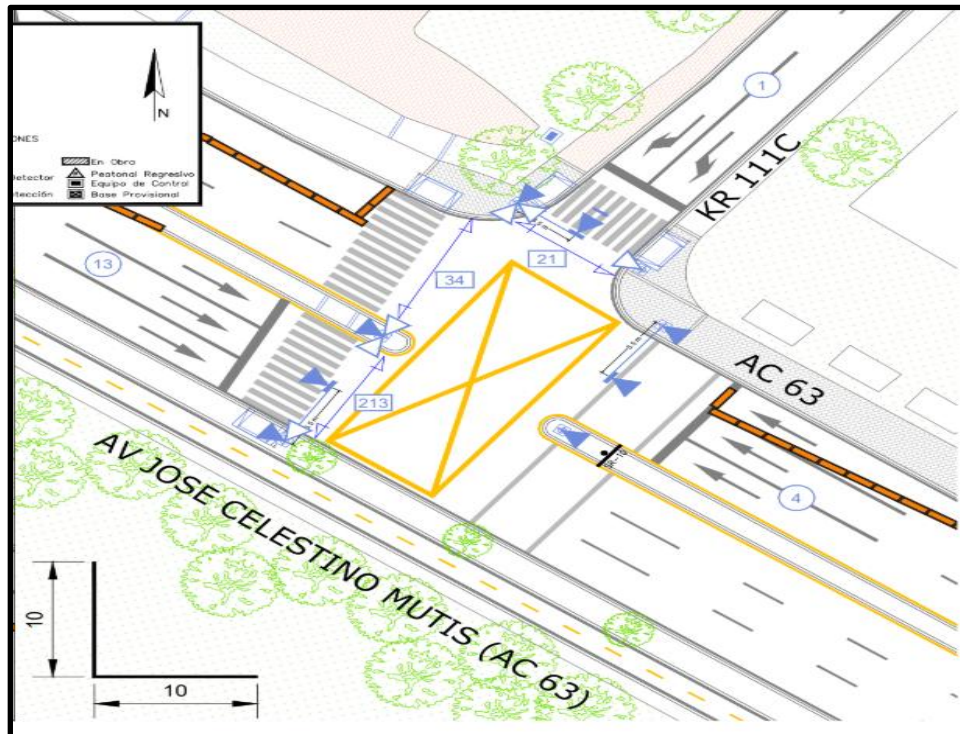


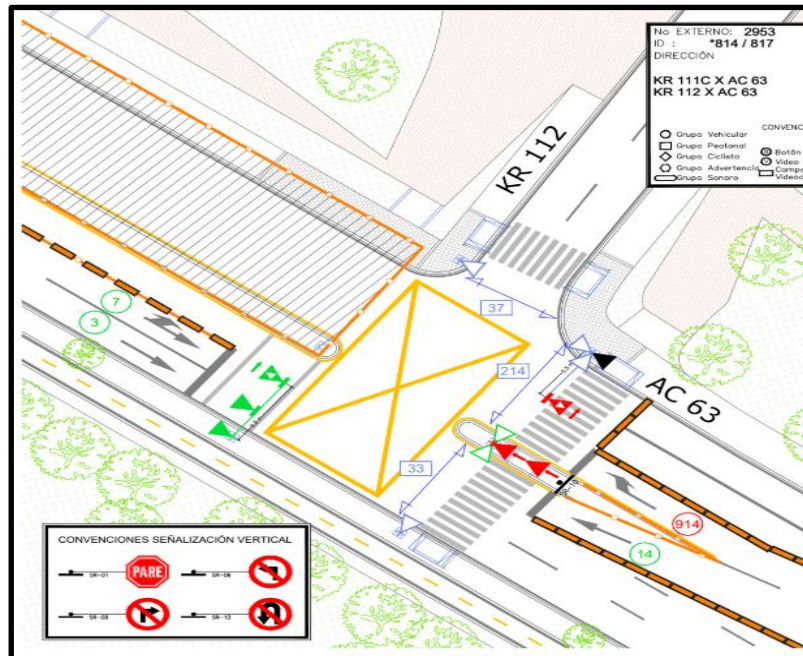
Figura 49. Esquema intersección Carrera 111C con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	4, 13	AC 63
	Peatonal	21	KR 111C
II	Vehicular Norte Oriente Occidente	1	KR 111C
	Peatonal	213, 34	AC 63

Tabla 25. Fases intersección semaforizada Carrera 111C con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 112 CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2953, ID 817)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 100 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas. Actualmente la intersección se encuentra en PMT.



Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 14, 914	AC 63
II	Vehicular Norte Oriente Occidente	3, 14	AC 63
	Peatonal	37	KR 112
III	Vehicular Occidente Norte	7	AC 63
	Peatonal todos los costados	214, 33, 37	AC 63, KR 112

Tabla 26. Fases intersección semaforizada Carrera 112 con Av. Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

TRANSVERSAL 112B BIS A CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2150, ID 1939)

Adicionalmente la intersección de la Av. Calle 63 con Kr 112B BIS A al estar en proceso de construcción como se indicó en la caracterización general del corredor se muestra a continuación la imagen del diseño aprobado y una vez terminado el contrato IDU-2412-2024 se implementará y se pondrá en funcionamiento.

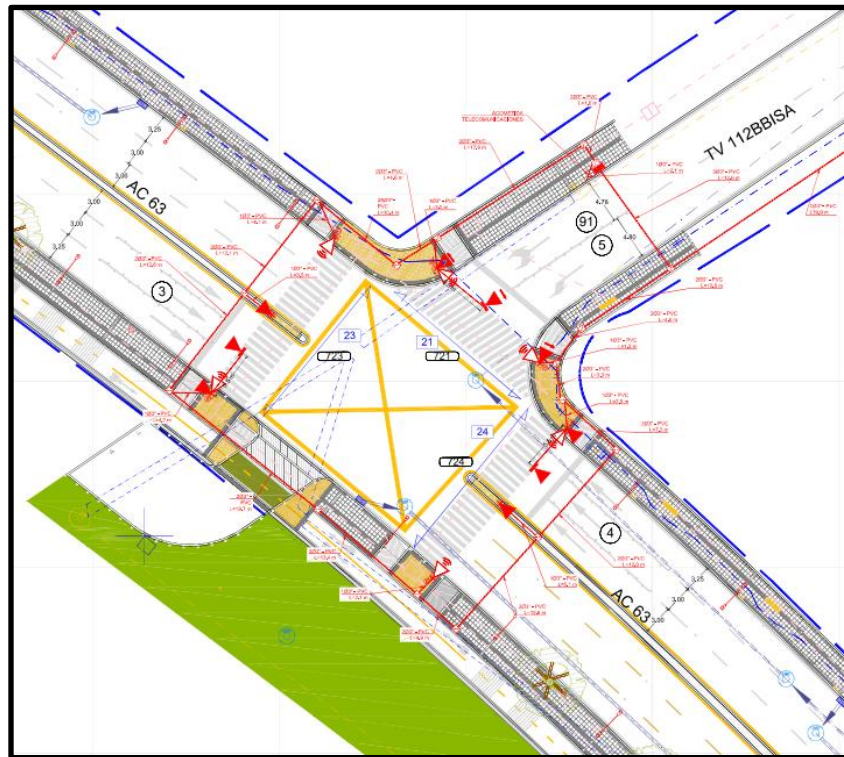


Figura 51. Esquema intersección Carrera 112B con Av. Calle 63

Fuente: Archivos Subdirección de Semaforización diseño aprobado cto IDU 1397 de 2017

De acuerdo a la propuesta de diseño aprobada, la intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, tres (3) grupos peatonales, tres (3) grupos sonoros; la propuesta es operar en un ciclo de 120 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular norte sur, norte occidente	5, 91	KR 112 Bis
II	Vehicular Occidente oriente y viceversa	3, 4	AC 63
III	Peatonal y sonoros en todos costados	21, 23, 24, 721, 723, 724	KR 112 bis y AC 63

Tabla 27. Fases intersección semaforizada Carrera 112B con Av. Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

CARRERA 113B CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2173, ID 1803)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, dos (2) grupos peatonales y dos (2) grupos sonoros, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza

mediante un ciclo de 100 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas. Se debe tener en cuenta que la intersección tiene el grupo 94 que regula el giro oriente norte por lo tanto habrá vehículos esperando el paso y puede afectar la movilidad del carril preferencial.

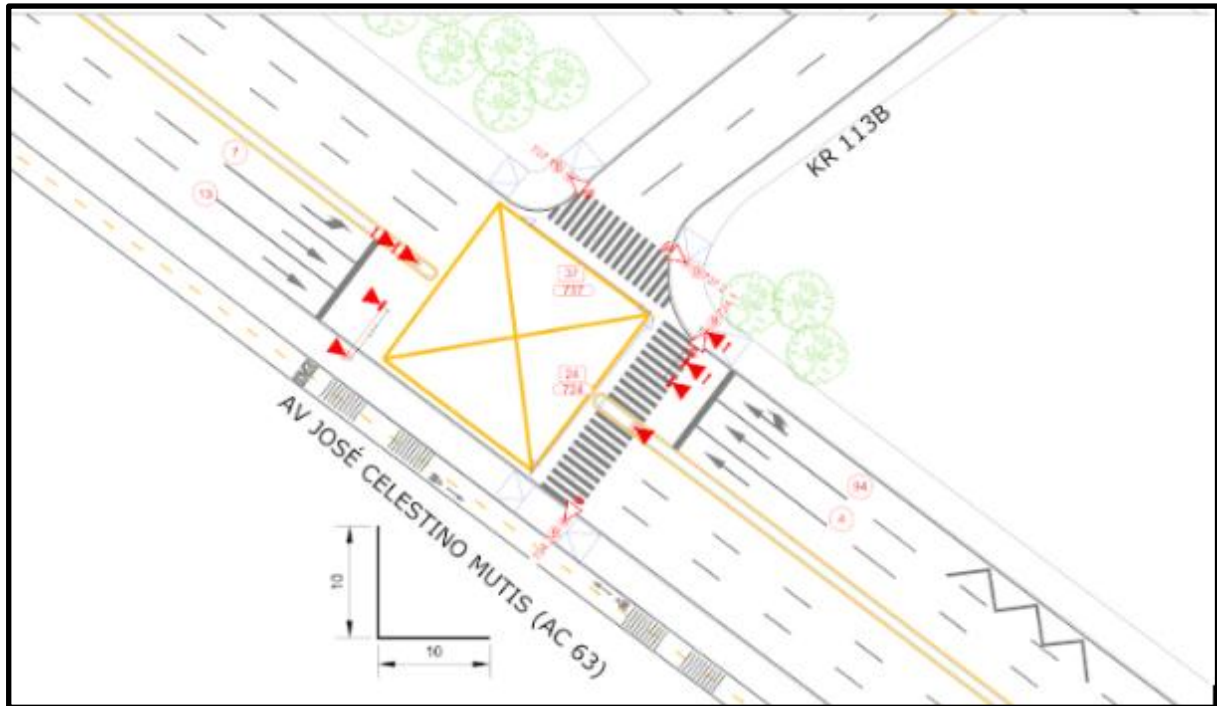


Figura 52. Esquema intersección Carrera 113B con Av.Calle 63

Fuente: Archivos Subdirección de Semaforización diseño aprobado cto IDU 1397 de 2017

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa; oriente norte	13, 4, 94	AC 63
II	Vehicular Occidente Oriente y Occidente norte	13, 7	AC 63
III	Peatonal y sonoros costado norte y oriental	37, 24, 724, 737	AC 63, KR 113B

Tabla 28. Fases intersección semaforizada Carrera 113B con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

TRANSVERSAL 113D CON AV. CALLE 63 (EXTERNO 2173, ID 1804)

La intersección está conformada por cuatro (4) grupos vehiculares, dos (2) grupos peatonales y dos (2) grupos sonoros, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 100 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

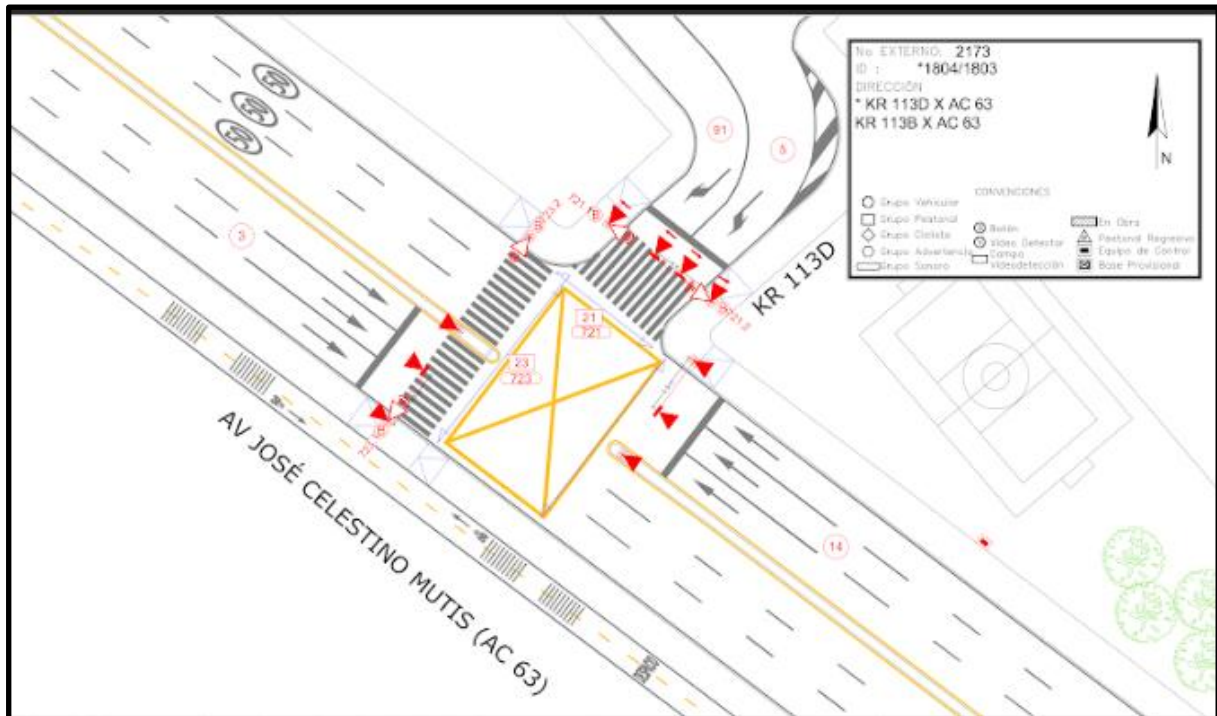


Figura 53. Esquema intersección Carrera 113D con Av.Calle 63

Fuente: Archivos Subdirección de Semaforización diseño aprobado cto IDU 1397 de 2017

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 14	AC 63
II	Vehicular Norte oriente y norte occidente	5, 91	KR 113D
III	Peatonal y sonoros costado norte y occidental	21, 23, 721, 723,	KR 113 D y AC 63

Tabla 29. Fases intersección semaforizada Carrera 113D con Av.Calle 63

Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

TRANSVERSAL 118A CON AV.CALLE 63 (EXTERNO 2172, ID 1802)

La intersección está conformada por tres (3) grupos vehiculares, dos (2) grupos peatonales y dos (2) grupos sonoros, como se ilustra en la figura siguiente. Su operación se realiza mediante un ciclo de 100 segundos, donde se distribuyen los tiempos de paso en tres (3) fases semafóricas.

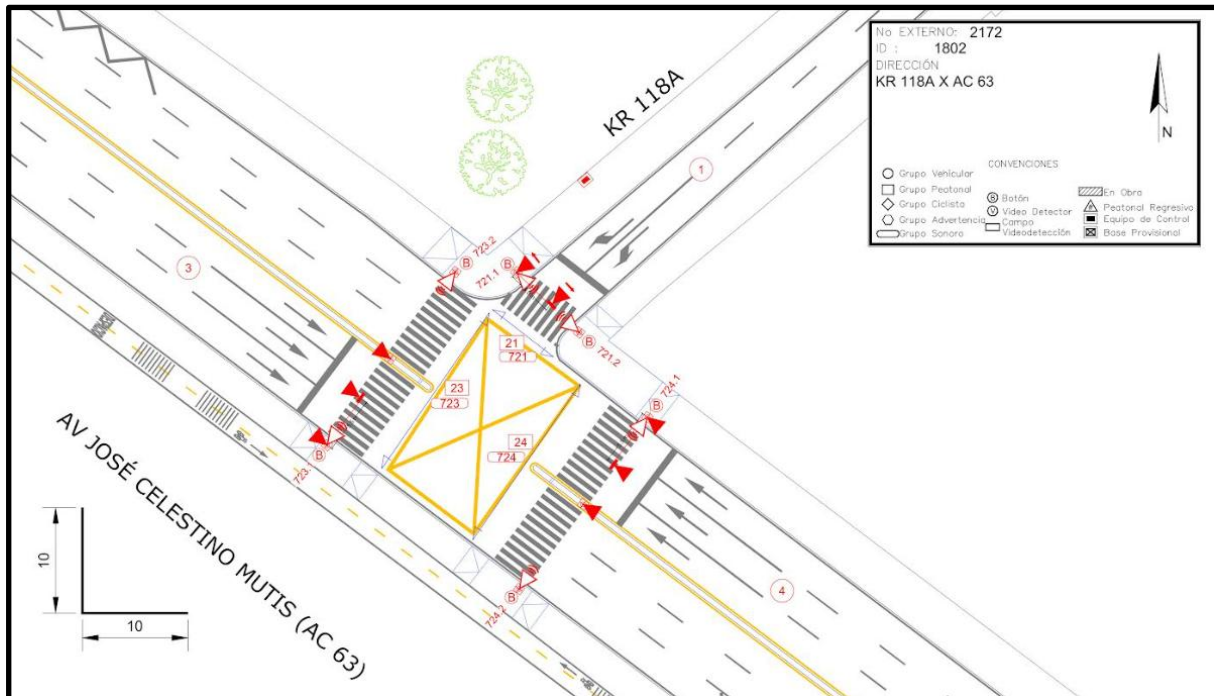


Figura 54. Esquema intersección Carrera 118A con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

Fase	Movimiento	Grupos	Vía
I	Vehicular Occidente Oriente y viceversa	3, 4	AC 63
II	Vehicular Norte oriente y norte occidente	1	KR 118A
III	Peatonal y sonoros en todos costados	21, 23, 24, 721, 723, 724	KR 118A y AC 63

Tabla 30. Fases intersección semaforizada Carrera 118A con Av.Calle 63
Fuente: Subdirección de Semaforización (SEMA, 2026)

6.6 Problemáticas identificadas

Las principales problemáticas de movilidad en el componente zonal del SITP no solo se derivan de los múltiples frentes de obra activos y del incremento del parque automotor. También obedecen de manera determinante a la conducta de los usuarios en la vía, quienes obstaculizan el flujo en corredores principales y de desvío. El bloqueo de intersecciones y las detenciones prolongadas generan reducciones en la capacidad del corredor, afectando tanto a los usuarios del sistema como al resto de los actores viales.

6.6.1 Estacionamiento en vía

Como se muestra en la imagen, en el tramo comprendido entre la Transversal 103 y la Carrera 105C se evidencia una alta presencia de talleres automotrices y establecimientos relacionados con actividades mecánicas. Debido a esta dinámica comercial, es frecuente que los vehículos, tanto de clientes como aquellos que se encuentran en reparación, se estacionen sobre el andén y el carril externo del costado norte de la vía. Esta situación genera una ocupación permanente del espacio destinado originalmente a la circulación vehicular, reduciendo la capacidad operativa de la vía. Como consecuencia, el flujo vehicular se ve afectado, ya que de los tres carriles disponibles únicamente permanecen habilitados dos para la circulación continua. Esto ocasiona disminución en la velocidad de desplazamiento, posibles congestiones en horas pico y un incremento en los riesgos asociados a maniobras de cambio de carril y adelantamiento. En ese sentido, la ocupación indebida del carril externo no solo impacta la movilidad del sector, sino que también afecta la seguridad vial y la eficiencia del tránsito en este tramo específico para la implementación del carril preferencial.

Es importante mencionar que el bloqueo de uno de los tres carriles disponibles genera una reducción nominal del 33,3% en la capacidad del corredor; sin embargo, en condiciones operativas reales la afectación tiende a ser mayor, debido a las maniobras de incorporación forzada hacia los carriles adyacentes, la disminución de la velocidad de aproximación y el efecto de cuello de botella que concentra la demanda en una menor sección vial, lo que aumenta la probabilidad de formación de colas y deteriora el nivel de servicio, especialmente en las horas de máxima demanda.



Figura 55. Registro fotográfico Transversal 103 hasta la Carrera 105C

6.6.2 Diagnóstico socioterritorial y operativo del corredor: Av.Calle 63 (entre Av.Caracas y Transversal 112B)

Con el contexto general del área de influencia la Av.Calle 63 se consolida como un corredor estratégico de conexión oriente-occidente en la ciudad. Su área de influencia es altamente heterogénea, atravesando las localidades de Teusaquillo, Barrios Unidos y Engativá. El corredor alberga equipamientos de escala metropolitana, zonas de comercio especializado y sectores residenciales, lo que genera un perfil de movilidad complejo donde convergen el transporte público (SITP), tráfico mixto, vehículos de carga y flujos no motorizados.

6.6.3 Diagnóstico socio territorial y mapeo de actores estratégicos

Localidad de Teusaquillo (Costado Sur: Av.Caracas - Av.Carrera 68)

- **Dinámica urbana:** presencia de equipamientos metropolitanos (Estadio El Campín, Parque Simón Bolívar) que generan externalidades temporales (cierres viales, desvíos, alta afluencia peatonal). Hacia la Av.Caracas, proliferan servicios de mecánica que invaden la vía, reduciendo la capacidad efectiva.

Localidad de Barrios Unidos (Costado Norte: Av. Caracas - Av.Carrera 68)

- **Dinámica urbana:** fuerte impacto por el comercio especializado del Siete de Agosto (alta rotación, logística constante). Sectores como El Rosario sufren afectaciones colaterales por eventos en El Campín y comercio informal.

Localidad de Engativá (Av.Carrera 68 – Transversal 112B)

- **Dinámica urbana:** combina beneficiarios directos (usuarios del SITP) con potenciales opositores (conductores de tráfico mixto, motociclistas preocupados por la congestión, y comerciantes que parquean irregularmente).

7 ARTICULACIÓN CON PROYECTOS DE TRANSPORTE

7.1 Infraestructura

Realizando las consultas en la base de datos del Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano – SIGIDU, se identifica para el corredor evaluado, la relación de pólizas activas o reservas viales a nivel de calzada en el **Anexo 1. Relación de pólizas activas o reservas viales a nivel de calzada Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano – SIGIDU.**

Respecto a los Estudios de Tránsito (ET) revisados y/o aprobados por la Subdirección de Infraestructura (SI), en el tramo de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122, se encuentran los siguientes proyectos:

- Estudio de Tránsito Centro Comercial Nuestro Bogotá, ubicado en la Av. Ciudad de Cali # 55a-75 y aprobado mediante oficio SDM-DSVCT-153981-17 cuyo estado actual es **ejecutado.**
- Análisis de Movilidad San Ignacio-CONNECTA, ubicado en la Av. Calle 63 No. 86-96 y aprobado mediante oficio SDM-DSVCT-6012-18 cuyo estado actual es **ejecutado.**
- Estudio de Demanda y Atención de Usuarios Las Mercedes - Zona 8, ubicado en la Av. Calle 63 No. 96-05 y aprobado mediante oficio SI-202322403643981 cuyo estado actual es **ejecutado.**
- Estudio de Análisis Estratégico para la formulación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, cuyo estado actual es **adoptada** mediante Decreto Distrital 290 de 2024 derogado y compilado por el artículo 1526 del Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial 670 de 2025. Es importante precisar que las intervenciones en la red vial del espacio público para la movilidad deberán garantizar la correcta continuidad de los flujos de todos los modos, de conformidad con lo previsto en el parágrafo 4 del artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021.

En este instrumento de planeación se contempló que las entidades distritales competentes para la ejecución de proyectos sobre la malla arterial e intermedia localizadas en el ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, podrán adelantar los estudios, diseños y ejecución de las obras que se requieran, en el marco de la priorización que se adelante en los respectivos Planes de Desarrollo Distrital. Lo anterior implica la posibilidad de realizar la gestión y adquisición predial que se requiera para la ejecución de los proyectos, en caso de que aplique.

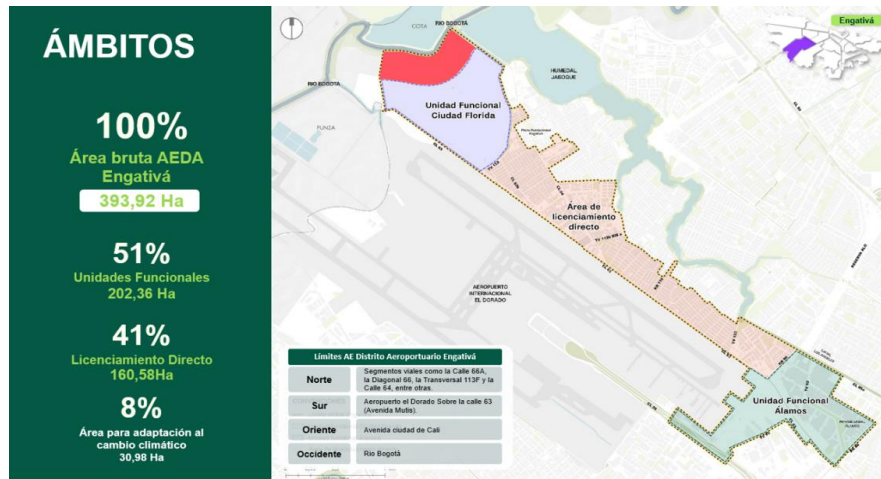


Figura 56. Delimitación Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Así mismo, en cuanto a proyectos de infraestructura vial a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se encuentran los siguientes:

- ET del proyecto Ciclorruta Av. Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 50 en el marco del contrato IDU-1659-2023 “Elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, en la ciudad de Bogotá”. Aprobado mediante el radicado SI 202522408549411 del 29 de julio de 2025. El proyecto contempla la implementación de ciclorruta bidireccional en la Av. Calle 63 entre la Av. Caracas y la Carrera 50, adosada al separador central de la calzada norte en gran parte del tramo, a la altura de la Av. Calle 63 con Av. Caracas la implementación de la ciclorruta bidireccional se proyecta adosada al andén norte armonizado con la estación proyectada para la Línea 1 del Metro (L1MB).

A continuación, se ilustra el perfil vial propuesto en la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y la Carrera 15:

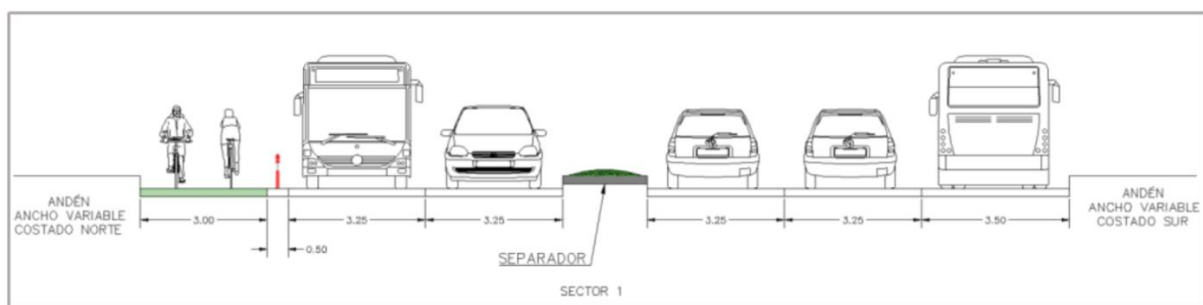


Figura 57. Perfil vial Av. Calle 63 entre Av. Caracas y la Carrera 15
Fuente: ET Calle 63 Radicado SI 202522408549411 julio de 2025

- ET del proyecto ampliación de la Av.José Celestino Mutis (Av.Calle 63) entre la Av. del Congreso Eucarístico (Av.Carrera 68) y Av.de La Constitución (Av.Carrera 70) en el marco del contrato IDU-1659-2023 “Elaborar estudios de tránsito de los proyectos

a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, en la ciudad de Bogotá”. Aprobado mediante el radicado SI 202522401340241 del 17 de febrero de 2025, cuyo objetivo es el de homogeneizar el número de carriles a tres (3), para cada una de las calzadas, teniendo en cuenta que el tramo objeto del proyecto es el único del corredor de la Av.Calle 63 entre la Av.Caracas y Carrera 122, que presenta un perfil vial reducido con dos (2) carriles vehiculares en cada una de sus calzadas.

No se plantea intervención sobre el andén, ni la ciclorruta consolidada del costado sur de la Av.Calle 63 entre Av.Carrera 68 y Av.Carrera 70, ya que se pretende que estas franjas sean complemento al perfil vial propuesto, la ampliación de la Avenida se realizará hacia el costado norte de la misma en la cual se tiene previsto realizar la gestión predial necesaria, se proponen dos (2) calzadas de tres (3) carriles de circulación vehicular para cada una de éstas, en sentido de circulación oriente – occidente - oriente, sobre el costado norte se plantea una franja peatonal de mínimo 3 metros de ancho, la cual se situará entre las franjas de mobiliario y paisajismo propuestas.

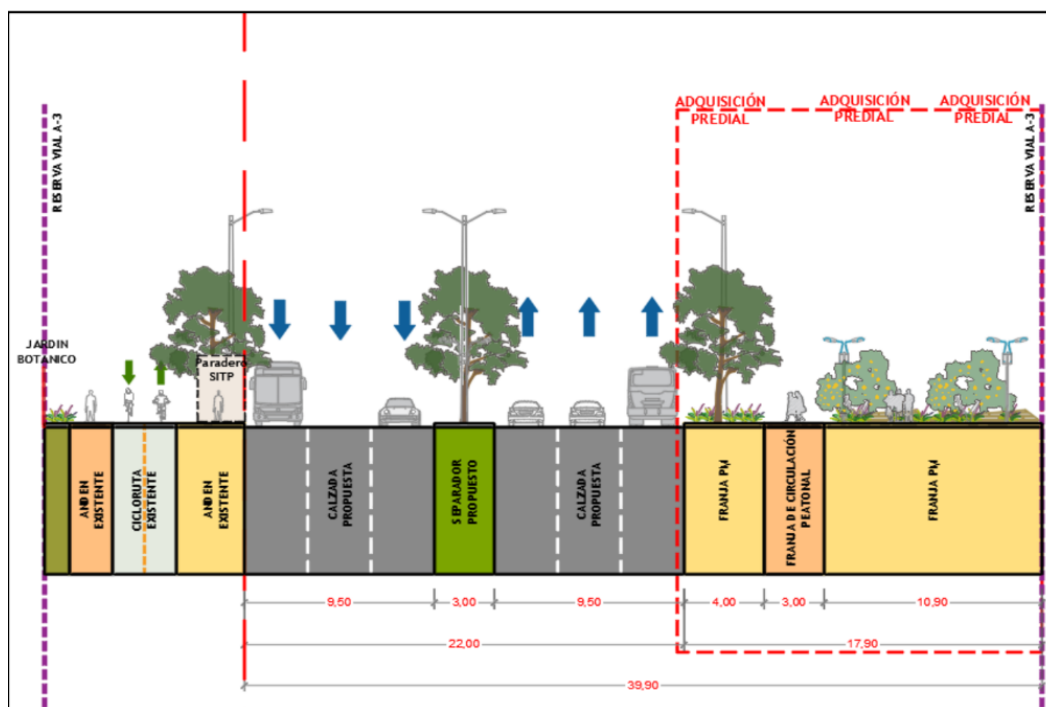


Figura 58. Perfil vial propuesto Av. Calle 63 entre la Carrera 68 y Carrera 70

Fuente: Concepto favorable ET SI 202522401340241

- ET del proyecto Contrato IDU 1397 de 2017 “Actualización, complementación, ajustes, y diseños y construcción de la Av. José Celestino Mutis (Av.Calle 63) desde la Transversal 112B Bis (Carrera 114) hasta Carrera 122”. Aprobado mediante comunicado SDM-SI-128322-20 del 7 de septiembre de 2020, propuesta que comprendió para la Av. Calle 63; una sección vial de 30 metros, distribuidos en dos (2) calzadas, cada una con tres (3) carriles, andén en el costado norte de 3.40 metros

y en el costado sur franja de circulación de 7.10 metros distribuidos en una ciclorruta bidireccional de 3.00 metros y andén de 3.50 metros. El proyecto contempló la armonización desde la Carrera 112, así como el acceso al área de influencia e implementación de medidas de mitigación.

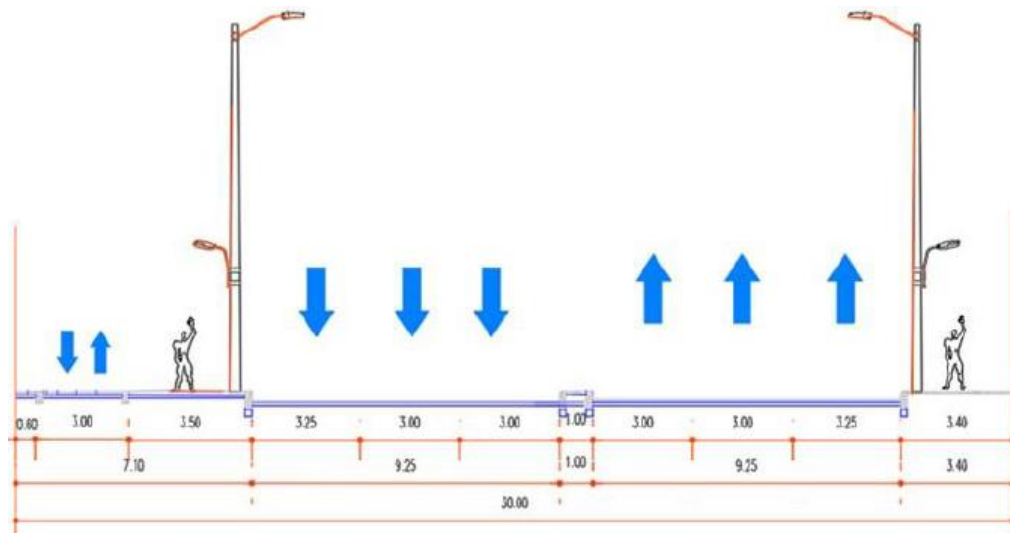


Figura 59. Sección vial propuesta entre la Carrera 114 y Carrera 122
Fuente: Concepto favorable ET SDM-SI-128322 -20

7.2 Transporte de carga

En cuanto a las consideraciones y restricciones de circulación de transporte de carga, según las disposiciones del Decreto 652 de 2025, "*Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad*" y el anexo del Sistema de Movilidad - Espacio Público para la Movilidad Red Vial, componente del POT de Bogotá 2021, se concluye que el tramo vial de la Av. Calle 63 entre Carrera 14 y Carrera 72 se encuentra ubicado en la Zona 1 donde se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.) de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas y el tramo vial de la calle 63 entre Carrera 72 y Carrera 112B se encuentra ubicado en la zona 2 donde se permite la circulación de vehículos de carga sin restricciones por tonelaje, sin embargo, los vehículos de carga con modelos superiores a 20 años tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital de lunes a viernes sin incluir festivos, entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, y los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Así mismo, para los horarios fuera de restricción dado que el tramo a intervenir está conformado por vías arteriales, se permite la circulación de vehículos de carga de todas las designaciones, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada de las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas. Cómo se logra visualizar en la siguiente ilustración:

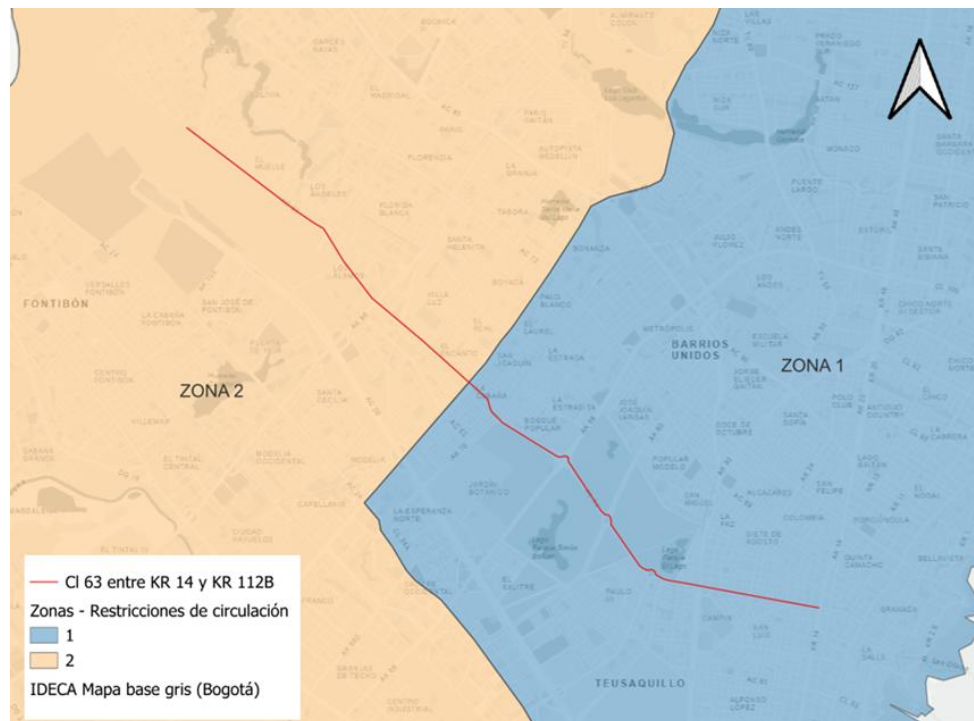


Figura 60. Restricciones de circulación para vehículos de carga - Zona 1 y 2

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2026

El tramo vial de la Av.Calle 63 con Av.Caracas y Carrera 122 pertenece a la malla vial arterial de Bogotá. De esta manera, en cuanto a cargue y descargue de mercancías, el Decreto 652 de 2025, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad"*, establece:

"(...) Artículo 495. Cargue y descargue sobre vías arterias. No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital.

Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cuando no sea posible atender ninguna de las alternativas antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo. (...)"

7.3 Zonas de Parqueo Pago (ZPP)

Teniendo en cuenta que actualmente la SDM adelanta la ejecución del Contrato Convenio Interadministrativo No. 2021-2470, suscrito con la Terminal de Transporte S.A., cuyo objeto consiste en:

“Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, en las áreas y segmentos viales autorizados...”

Este contrato convenio tiene una vigencia de diez (10) años, razón por la cual la Terminal de Transporte S.A. es la única entidad autorizada para adelantar actividades de aprovechamiento económico relacionadas con el estacionamiento en vía en los tramos habilitados.

Siendo así, una vez analizada el área de influencia directa del proyecto para el carril preferencial de la Av. Calle 63, comprendida por la Av. Calle 63 entre Av. Caracas y Av. Carrera 68, en contraste con la base de datos de tramos evaluados en el marco del proyecto ZPP, se encontró que no se han evaluado segmentos viales, ni bahías de estacionamiento en el marco del proyecto "Zonas de Parqueo Pago -ZPP", que tengan interferencia con el área de influencia directa de dicho proyecto.

En línea con lo anterior, es importante mencionar que sobre dicho corredor no se tiene proyectada la implementación de Zonas de Parqueo Pago teniendo en cuenta que hace parte de la malla vial arterial de la ciudad, donde está expresamente prohibido de acuerdo con lo contemplado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), "**Artículo 76 de la ley 769 de 2002, modificado por la ley 1383 de 2010, en su artículo 15: lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: (...) *En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce. (...).*** (negrita y cursiva fuera de texto).

No obstante, en aras de brindar información complementaria se consideró un área próxima de 400 metros alrededor de dicho corredor y se encontró que en el área de influencia indirecta se evaluaron los tramos viales que se muestran en la **Figura 61**.

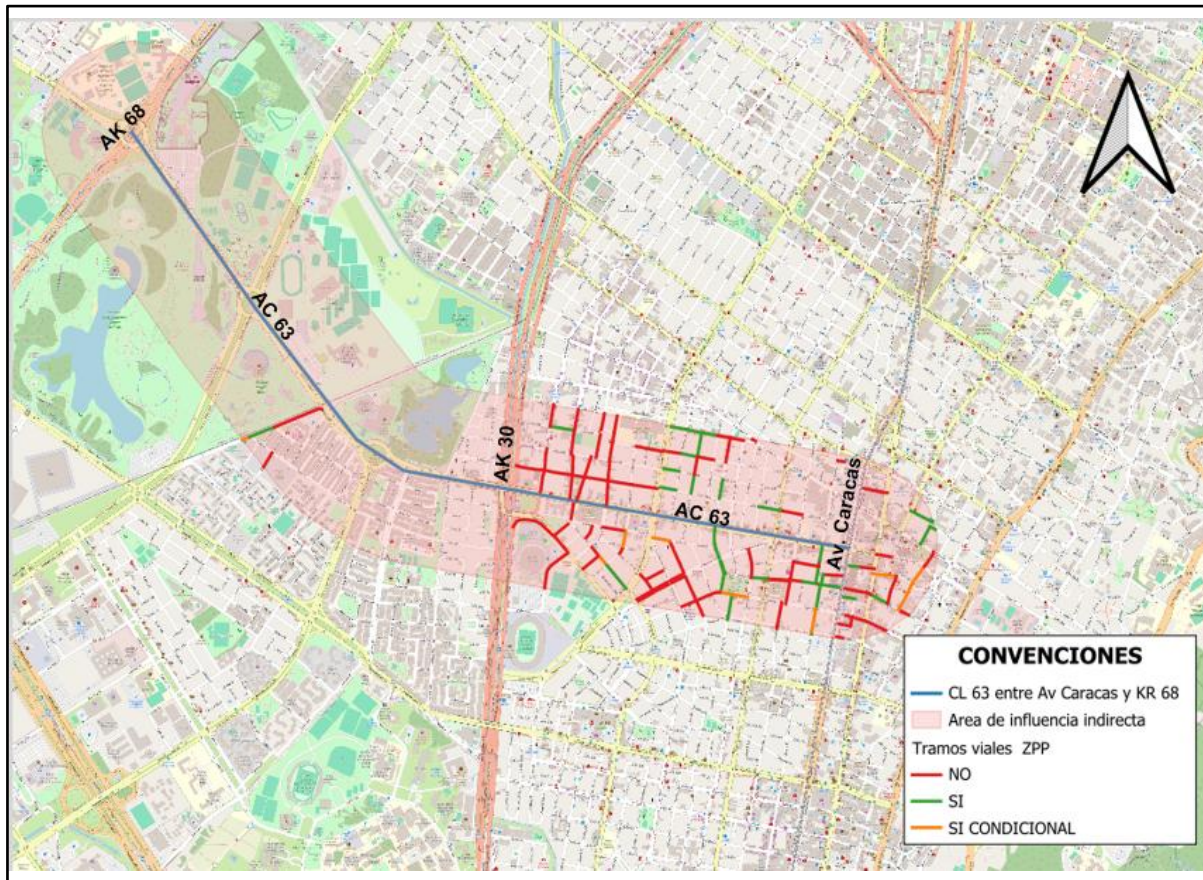


Figura 61. Tramos evaluados en el área de influencia indirecta Zonas de Parqueo Pago (ZPP)
Fuente: Grupo estacionamiento SDM-SI (2026)

El listado de tramos evaluados en el área de influencia indirecta puede consultarse a detalle en el **Anexo 2**.

7.4 Cicloinfraestructura

Mediante contrato con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se adelanta el proyecto **“Soporte para la redistribución del espacio vial para la conformación de ciclorrutas en calzada, ID-207”**, actualmente en etapa de factibilidad, que otorgó la viabilidad técnica para implementar cicloinfraestructura en calzada en el tramo comprendido entre la Av. Batallón Caldas (AK 50) y la Carrera 16. A continuación, se presentan las principales consideraciones del estudio técnico que sustentan esta propuesta y describen las características del corredor.

- **Av. Calle 63 entre Av. Carrera 50 y Carrera 16 (sin puente vehicular):** ciclorruta bidireccional de 3.0 metros más segregación de 0.55 metros, adosada al separador central en la calzada norte de la Av. Calle 63, el perfil crítico del tramo tendrá 2.80 metros de ancho y 0.20 de segregación.

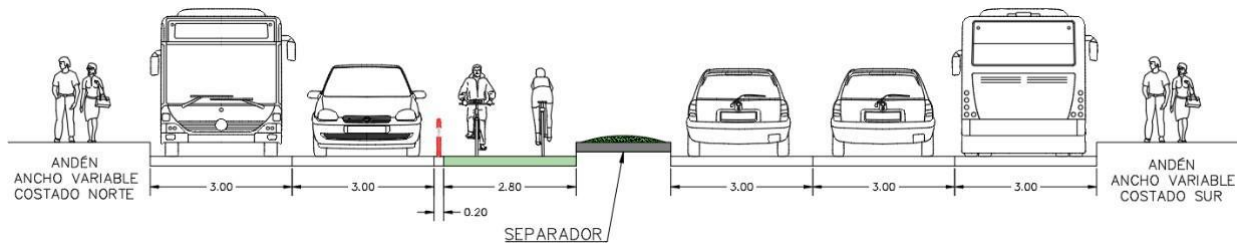


Figura 62. Perfil vial crítico ciclorruta Av. Calle 63 entre Carrera 16 y Av. Carrera 50 (perfil vial crítico
Fuente: SDM

- **Puente vehicular Av. Calle 63 con AV. NQS:** Ciclorruta unidireccional de 1.20 metros más segregación de 0.20 metros, adosada a lado y lado del separador central en el sentido del tráfico.

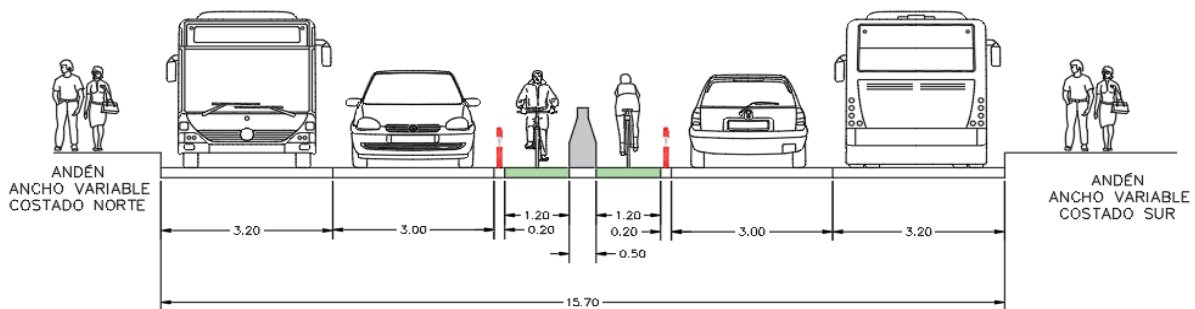


Figura 63. Perfil vial ciclorruta puente vehicular Av. Calle 63 x Av. NQS
Fuente: SDM

- Documento Técnico de Soporte: Conectividad y accesibilidad peatonal y ciclista glorieta Av. Calle 63 con Av. Carrera 50, SBP-DTS-001-2026, mediante el cual se evaluaron las condiciones operacionales y de seguridad vial del sector, dando la factibilidad técnica para la implementación de semafORIZACIÓN en la glorieta de la Av. Calle 63 con Av. Carrera 50.

La propuesta tiene como objetivo mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad y seguridad para peatones y ciclistas, reducir los conflictos entre modos de transporte, ordenar los flujos vehiculares y contribuir a una movilidad más segura, incluyente y sostenible en este punto de la red vial. El planteamiento contempla la implementación de semáforos peatonales, ciclistas y vehiculares que permitan realizar los cruces de manera segura en la glorieta, como se presenta a continuación:

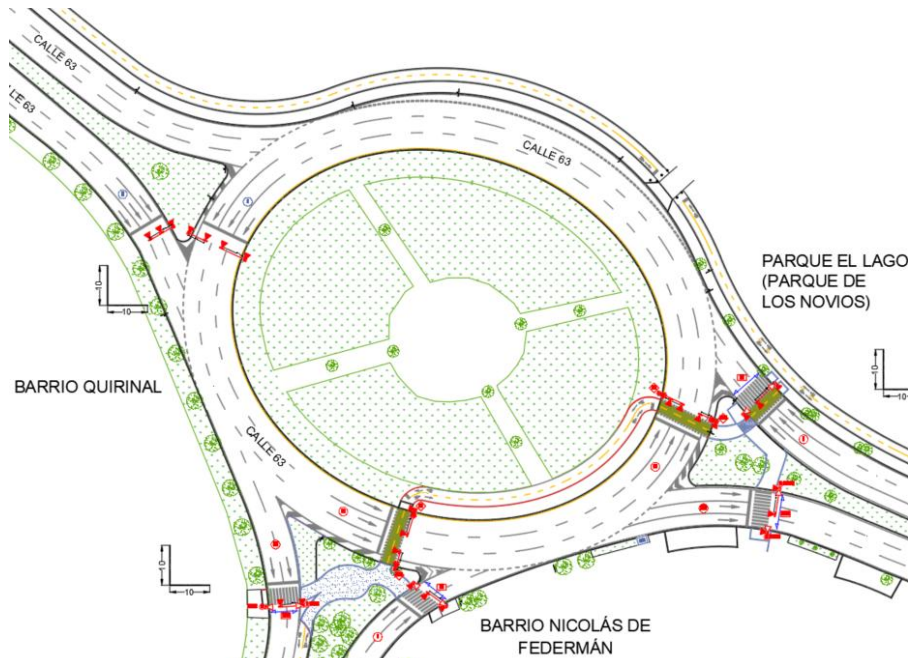


Figura 64. Propuesta de intervención - semaforización glorieta Av.Calle 60 X Av.Carrera 50
Fuente: SDM

En el corredor comprendido entre la Av. Batallón Caldas (Av. Carrera 50) y la Transversal 112B se dispone de una cicloinfraestructura bidireccional en andén, localizada en su gran mayoría sobre el costado sur. No obstante, es importante precisar que, en el sector de la Av. Calle 63 entre la Av. Carrera 50 y la Av. Carrera 68, la SBP se encuentra analizando la necesidad de implementar cicloinfraestructura sobre la calzada, dejando la infraestructura existente como circuitos de recreación ciclista.

Sobre el corredor no se presenta cicloinfraestructura construida ni implementada en el tramo de la Av. Calle 63 entre la Av. Caracas y la Av. Batallón Caldas (Av. Carrera 50); sin embargo, según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT 555), se proyecta la implementación de infraestructura para el ciclista a mediano plazo. Por esta y otras razones, dentro de los análisis realizados por la SBP, el corredor se considera como un trazado propuesto para la implementación de cicloinfraestructura sobre la calzada del costado norte, adosada al separador central.

8 FORMULACIÓN CARRIL PREFERENCIAL

8.1 Delimitación del proyecto

A continuación, se desarrollan las condiciones operacionales circunscritas al corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122. El enfoque principal consiste en la identificación de factores que permitan optimizar el flujo vehicular a lo largo del corredor, con especial énfasis en el SITP zonal y su interacción con las demás modalidades de transporte que inciden en el sector, al considerar el impacto temporal de los frentes de obra activos, las variaciones en la movilidad y las características particulares de la zona de influencia.

8.2 Condiciones operacionales

8.2.1 SITP

Los vehículos del sistema deberán transitar por el carril preferencial, sin embargo:

- Pueden hacer maniobras de adelantamiento en las zonas de paradero o ante una situación de contingencia, utilizando el carril mixto contiguo al preferencial.
- Pueden circular por los carriles diferentes al preferencial, haciendo cambio de carril al preferencial para realizar las paradas programadas en las zonas de paradero.

8.2.2 Taxis

Los vehículos tipo taxi:

- Podrán hacer paradas momentáneas sobre el carril preferencial para el ascenso y descenso de pasajeros, salvo en la zona demarcada de los paraderos del SITP.
- No podrán estacionar sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.
- Deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial.
- Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto a la izquierda del carril preferencial para permitir que los vehículos de transporte público realicen adelantamientos.
- Podrán incorporarse al carril preferencial por la línea punteada, al momento de hacer giros derechos, ingresar a predios, así como permitir el ascenso o descenso de pasajeros.

8.2.3 Transporte público especial

- Podrán hacer paradas momentáneas sobre el carril preferencial para el ascenso y descenso de pasajeros, salvo en la zona demarcada de los paraderos del SITP.
- No podrán estacionar sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.
- Deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial.

- Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto a la izquierda del carril preferencial para permitir que los vehículos de transporte público realicen adelantamientos.
- Podrán incorporarse al carril preferencial por la línea punteada, al momento de hacer giros derechos, ingresar a predios, así como permitir el ascenso o descenso de pasajeros.

8.2.4 Vehículos de emergencia

Los vehículos de emergencia deberán circular por el carril central. En caso de presentarse congestión en este carril y se evidencie capacidad de flujo en el carril preferencial, los vehículos de emergencia podrán hacer uso de él, siempre y cuando se encuentren prestando el servicio y anunciando su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. Lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito.

8.2.5 Vehículos de servicio particular (incluidas motocicletas)

Los vehículos particulares:

- Podrán hacer paradas momentáneas sobre el carril preferencial para el ascenso y descenso de pasajeros, salvo en la zona demarcada de los paraderos del SITP.
- No podrán estacionar sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.
- Deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible.
- Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto a la izquierda del carril preferencial para permitir que los vehículos de transporte público realicen adelantamientos.
- Podrán incorporarse al carril preferencial por la línea punteada, al momento de hacer giros derechos, ingresar a predios, así como permitir el ascenso o descenso de pasajeros.

8.2.6 Transporte de carga

No pueden realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP. Sin embargo, para su circulación, y las actividades de cargue y descargue continuarán rigiéndose de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 840 de 2019 y el Decreto 077 de 2020(compilados en el Decreto 652 de 2025) o las demás disposiciones que los sustituyan, modifiquen o adicionen.

8.2.7 Bicicletas

El corredor cuenta con infraestructura exclusiva para ciclistas, la cual ofrece mejores condiciones de seguridad, comodidad y continuidad en sus desplazamientos. Por tal motivo, se recomienda su uso como alternativa preferente para la operación de la bicicleta. No

obstante, los ciclistas que opten por circular por la calzada deberán hacerlo de manera segura y en armonía con los demás actores viales.

8.3 Señalización

El diseño de la señalización asociada a la implementación de carriles preferenciales o exclusivos para el Sistema de Transporte público en Bogotá D.C, deberá desarrollarse en concordancia con la normatividad vigente en materia de señalización vial, garantizando en todo momento las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales.

En este sentido, el diseño de señalización deberá ajustarse a lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial vigente de Colombia *“Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial”* del 2024, expedido por el Ministerio de Transporte, en su calidad de líder del sector transporte.

Adicionalmente, la señalización que se formule e implemente deberá dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el documento *“Recomendaciones al diseño de señalización para los carriles preferenciales en Bogotá”*, emitidas por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C, en junio de 2024.

8.4 Seguridad vial

La implementación de medidas de pacificación de tránsito en el carril preferencial se priorizará conforme a los resultados y análisis de siniestralidad, destacando aquellos puntos identificados como críticos o focos de riesgo. Estas acciones se ejecutarán en estricta alineación con las metas y directrices de los instrumentos de planeación vigentes: el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2023-2032, el Programa de Gestión de la Velocidad (PGV) y la política de 'Visión Cero'.

8.5 Restricción por parqueo en vía

De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), modificado por la Ley 1383 de 2010, en su Artículo 15: ***Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: (...) En vías arteriales, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce. (...).*** (negrita y cursiva fuera de texto).

En este contexto y conforme a los hallazgos identificados en la caracterización y diagnóstico de movilidad, se han detectado puntos críticos, en los cuales la incidencia del estacionamiento indebido afecta severamente la fluidez vehicular y, especialmente la operación del SITP. Por lo tanto, se evaluará la implementación de medidas de refuerzo mediante señalización vertical **SR-28 (Prohibido parquear)** y/o **SR-28A (Prohibido parquear y detenerse)**, con el fin de garantizar la capacidad y fluidez del tránsito.

8.6 Medidas de Gestión en vía complementarias (Articulación con Estrategia de Gestión)

En el presente numeral se consolidan las acciones de gestión de tráfico necesarias para viabilizar y optimizar la implementación del carril preferencial sobre el corredor de la Av.Calle 63, entre la Av.Caracas y la Carrera 122.

En ese sentido, las siguientes medidas de gestión en vía complementarias, están orientadas a optimizar el flujo vehicular, mitigar fricciones laterales y garantizar condiciones adecuadas para la implementación y sostenibilidad del carril preferencial.

8.6.1 Gestión operativa durante la implementación

Durante la intervención del carril preferencial, se evaluará la necesidad de realizar el acompañamiento operativo focalizado en intersecciones con altos niveles de saturación, sectores con fricción lateral asociada a actividades comerciales, recreo deportivas, de alta aglomeración y zonas de aproximación a paraderos del SITP conforme a la disponibilidad de personal y a la aprobación de la subsecretaría.

La gestión estará orientada principalmente a prevenir conductas relacionadas con la invasión del carril preferencial, evitar el bloqueo de intersecciones, reducir detenciones en segunda fila y mitigar maniobras indebidas que disminuyen la capacidad efectiva del corredor.

Esta intervención será especialmente relevante durante las Horas de Máxima Demanda (HMD) y en las primeras semanas posteriores a la entrada en operación del carril, cuando se presentan procesos de adaptación por parte de los actores viales.



Figura 65. Glorieta Av.Calle 63 con Av.Carrera 50 sentido oriente–occidente. Se observa importante estacionamiento en vía y presencia de vendedores ambulantes

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Gestión en Vía (SDM, febrero 2026)

Aunado a lo anterior, es importante señalar que, en el tramo comprendido entre la Av.NQS y la Av.Carrera 68 se cuenta con el Parque Metropolitano Simón Bolívar. Este escenario se ha

consolidado como uno de los de mayor afluencia en la ciudad, desarrollando en promedio 30 eventos al año, lo que demanda una planeación operativa permanente y articulada.

Adicionalmente, en el área de influencia se localizan otros equipamientos de gran impacto tales como el Movistar Arena (+100 eventos), el Estadio El Campín (+70 eventos), el Palacio de los Deportes, el Parque de los Novios, la Biblioteca Virgilio Barco, el Parque Recreodeportivo El Salitre y el escenario Vive Claro (+10 eventos), los cuales atraen de manera constante un alto número de visitantes, generando una presión considerable sobre la movilidad del corredor de la Av. Calle 63 y su red vial aledaña.

En este contexto, para cada evento se diseña e implementa un plan operativo de movilidad que contempla medidas de gestión y regulación del tráfico, priorizando intersecciones estratégicas como las glorietsas de la Av. Calle 63 con Carrera 50, Carrera 60 y Carrera 68. Estas acciones buscan garantizar la adecuada circulación vehicular, la seguridad vial y la fluidez del tránsito durante las etapas de ingreso, desarrollo y evacuación de los eventos.

De igual forma, se reconoce el impacto significativo que estas actividades generan en barrios circundantes como Quirinal, Pablo VI, La Esmeralda, Salitre El Greco, Bosque Popular y Modelo Popular. Por ello, en articulación con la Subdirección de Control al Tránsito y Transporte, se adoptan medidas complementarias de control al estacionamiento indebido en vía, prevención de invasión del espacio público y demás acciones orientadas a mitigar las afectaciones tanto al interior de los sectores residenciales como en los corredores principales, especialmente la Av. Calle 63.

Cada plan operativo se estructura en función de la magnitud y complejidad del evento, definiendo el número de unidades del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV), agentes civiles de tránsito (CACTT), grúas y Policía de Tránsito necesarios para garantizar una atención integral y oportuna; dicha planeación se realiza con base en lo aprobado por la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, instancia que determina la necesidad de realizar cierres viales y proponer desvíos necesarios para garantizar la conectividad en el sector, lo cual permite anticipar el impacto esperado en la movilidad y asignar los recursos operativos de manera proporcional a las condiciones previstas para cada evento.

8.6.2 Apoyo en gestión de tráfico

Antes, durante y después de la implementación del carril preferencial, se prevé realizar seguimiento en campo al comportamiento de los flujos vehiculares, con el fin de identificar cuellos de botella asociados a la redistribución del espacio vial.

Este acompañamiento permitirá evaluar la necesidad de sugerir ajustes en planes semafóricos, tiempos de ciclo o fases, en coordinación con las áreas competentes, así como verificar el impacto de los PMT vigentes en el área de influencia del corredor.

El monitoreo continuo facilitará la adopción de ajustes progresivos conforme a la dinámica y a los patrones de circulación y se consolide la priorización del transporte público.



Figura 66. Tramo de la Av. Calle 63 con problemática de contravías y estacionamiento en vía asociado a actividad comercial, lo que reduce el ancho efectivo de calzada, genera fricción lateral y afecta la continuidad del flujo vehicular.

Fuente: Elaboración propia – Recorrido técnico Subdirección de Gestión en Vía (SDM, febrero 2026)

8.6.3 Recorridos periódicos con apoyo operativo (GOGEV)

Se programan recorridos periódicos con apoyo del personal GOGEV, priorizando tramos con reincidencia de ocupación indebida del espacio vial y sectores donde históricamente se presentan conflictos operativos.

Estos recorridos permitirán verificar en tiempo real el cumplimiento de la priorización del carril, el comportamiento de los actores viales, las condiciones de operación en paraderos y la incidencia del estacionamiento en vía sobre la capacidad del corredor.

El acompañamiento operativo será intensificado en las etapas iniciales de implementación y posteriormente se mantendrá como esquema de seguimiento periódico.

8.6.4 Administración vial (RAV)

De manera complementaria, se continuarán realizando Recorridos de Administración Vial (RAV) en el corredor con enfoque en congestión vial, con el propósito de identificar oportunidades de mejora y reportar:

- Deterioros en la malla vial que afecten la regularidad de la circulación.
- Deficiencias en la demarcación horizontal.
- Inconsistencias en la señalización vertical.
- Ocupaciones del espacio público que interfieran con la operación del carril preferencial.

Los hallazgos serán gestionados ante las instancias competentes para su atención, priorizando aquellos que inciden directamente en la seguridad vial y en la eficiencia operacional del corredor.

8.6.5 Seguimiento posterior a la implementación

Posterior a la entrada en operación del carril preferencial, se mantendrá un esquema de seguimiento técnico que permita identificar nuevos puntos críticos, evaluar comportamientos adaptativos de los usuarios y formular recomendaciones de ajuste operativo cuando sea necesario.

La gestión en vía complementaria constituye un componente dinámico dentro de la formulación del carril preferencial, orientado a consolidar la medida, sostener mejoras en los tiempos de viaje del SITP zonal y minimizar conflictos entre los diferentes actores viales del corredor.

8.7 Medidas de Control en vía complementarias

Las medidas de control en vía se soportan en los puntos críticos de congestión identificados, que afectan tanto a los usuarios del SITP como a los demás actores del corredor, al disminuir la capacidad vial del corredor, e incrementando los tiempos de viaje de los usuarios. Para lo cual se enfocan en aquellos focos con parqueo irregular y acciones que generen bloqueos de intersecciones principalmente asociadas a zonas atractoras, en especial por sectores comerciales. Conforme a estos hallazgos y a la evaluación de la medida a lo largo del corredor, se establecerá la escala, adopción y priorización de actividades de control, operativos en vía y fotodetección para el carril preferencial de la Av.Calle 63, con el fin de mejorar la circulación y garantizar que la infraestructura funcione más eficientemente.

Una de las medidas de control planteadas es la designación de autoridades de tránsito y transporte para la verificación de las condiciones y fiscalización de presuntos infractores sobre el corredor, estas actividades se realizarán tanto en horas pico como en horas valle, garantizando que la intervención de la autoridad no genere traumatismos significativos en los flujos vehiculares y el corredor funcione cercano a su capacidad teórica.

Asimismo, se realizarán operativos interinstitucionales, estos serán en conjunto con Policía Nacional, la Alcaldía Local de Barrios Unidos, Teusaquillo, Engativá o Fontibón (dependiendo del segmento vial) y las entidades pertinentes para buscar disminuir los puntos críticos de parqueo irregular y concientizar a la ciudadanía de la importancia de mantener este importante corredor libre de parqueo irregular.

8.7.1 Control con sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST)

Para el corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122, la definición del uso de SAST para complementar el control en vía, partirá de un análisis de criticidad a nivel ciudad definido por la identificación de tramos críticos con afectaciones recurrentes por estacionamiento indebido, cargue y descargue en vía, bloqueo de zonas de parada e invasión del carril preferencial, situaciones que impactan la velocidad comercial y la regularidad del SITP. El sustento técnico se realizará a partir de análisis de tiempos de recorrido entre paraderos del Sistema de Transporte Público, así como registros históricos de infracciones y reportes operacionales del Centro de Gestión de Tránsito, lo cual permitirá identificar la criticidad de los puntos del tramo frente al resto de necesidades de la ciudad.

Para este corredor, se resaltan importantes atractores de viajes, como el entorno del Parque Simón Bolívar y zonas de eventos como es el Movistar Arena, escenarios deportivos, zonas comerciales consolidadas sobre la Av.Caracas y sectores residenciales y comerciales como Álamos. Estos puntos generan incrementos significativos de demanda vehicular, especialmente en horarios de eventos y fines de semana, lo que incide en la operación del sistema de transporte público.

Para garantizar el cumplimiento de la medida, el control se evaluará mediante el uso SAST, que permitan la captura de las evidencias técnicas que posteriormente serán validadas por la autoridad de tránsito. La operación evaluará se basa en cámaras fijas en intersecciones y tramos estratégicos, dispositivos en zonas de parada para evitar bloqueos y cámaras embarcadas en la flota del SITP, debidamente identificada como vehículo con sistema de captura de evidencia, dependiendo de la priorización y criticidad definida para los tramos y el corredor mismo.

Todos los SAST deben contar con señalización visible que informe la presencia de la detección electrónica de infracciones, conforme al Manual de Señalización Vial vigente, garantizando de esta manera la transparencia y la adecuada información a los usuarios. Con esta estrategia se busca proteger la operación del carril preferencial, mejorar la confiabilidad del servicio y fortalecer la seguridad vial en un corredor de alta concentración de viajes y eventos masivos.

8.8 Implementación

Para el corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122, de acuerdo con el análisis técnico del corredor se ha diseñado la implementación del Carril Preferencial estructurada en tres fases estratégicas, conforme a la delimitación de operación actual y futura del corredor en el marco de frentes de obras activos y proyectados. Esta propuesta prioriza la eficiencia del transporte público, mediante la articulación con los proyectos en curso, las garantías y reservas vigentes o activas de mantenimiento de malla vial y señalización de calzadas, y las acciones en materia de gestión en vía, control del tránsito, procesos de participación y divulgación, de acuerdo con lo establecido en los lineamientos de movilidad vigentes, optimizando los tiempos de implementación para la vigencia 2026 bajo las condiciones de operación especificadas en el presente documento y la correspondiente resolución de adopción cumpliendo estrictamente con los parámetros normativos para los carriles preferenciales.

8.8.1 Tramo I - Av.Calle 63 entre Av.Carrera 50 y Carrera 111

De acuerdo con la caracterización del corredor y el análisis de los datos técnicos, se proyecta la implementación a corto plazo del carril preferencial en los carriles derechos de cada calzada en sentidos oriente-occidente y occidente-oriente, que operará las 24 horas del día, todos los días de la semana, delimitados en las condiciones establecidas en la resolución de adopción, de acuerdo a los hallazgos del presente documento. Esta intervención estará acompañada de procesos de participación ciudadana, divulgación, gestión y control, en armonización con los lineamientos de movilidad y se ejecutará de forma coordinada con las reservas activas identificadas en los CIV.

8.8.2 Tramo II - Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Av.Carrera 50

Con base en la caracterización del corredor y los análisis técnicos realizados, para este tramo se proyecta la implementación de un carril preferencial en único sentido occidente–oriente, que operará las 24 horas del día, todos los días de la semana, delimitado en las condiciones establecidas en la resolución de adopción, de acuerdo a los hallazgos del presente documento, y se ejecutará de forma coordinada con las reservas activas identificadas en los CIV, en armonía con la implementación de infraestructura ciclista a mediano plazo sobre la calzada del costado norte, adosada al separador central, que actualmente se encuentra en fase final de estudios, previo al inicio de su etapa de diseño e implementación.

8.8.3 Tramo III - Av.Calle 63 entre Carrera 111 y Carrera 122

Para este tramo se proyecta la implementación de un carril preferencial en ambos sentidos, que operará las 24 horas del día, todos los días de la semana, delimitado en las condiciones establecidas en la resolución de adopción, de acuerdo a los hallazgos del presente documento. Según la caracterización del corredor y los análisis técnicos realizados, actualmente se adelanta la ampliación de la calzada sobre la Av.Calle 63 entre las Carreras 111 y 122, en la localidad de Engativá, con el objetivo de conectar el tramo existente con un nuevo corredor de mayor capacidad. El proyecto contempla la ampliación de la calzada, pasando de dos carriles actualmente a una sección definitiva de seis carriles, e incluye la construcción de nuevas calzadas, la adecuación de redes de servicios públicos y la implementación de infraestructura complementaria, como ciclorruta. A continuación, en la siguiente imagen se muestran los tramos anteriormente nombrados:

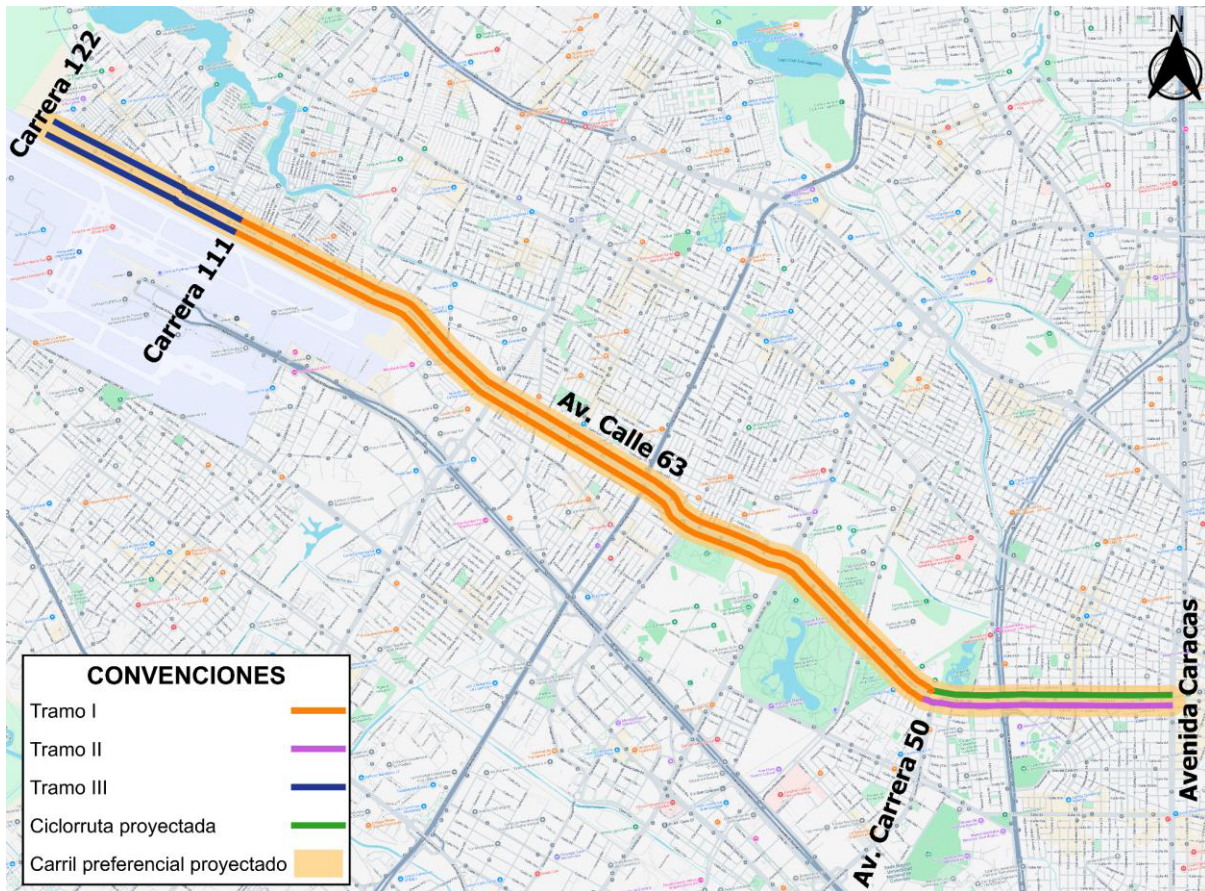


Figura 67. Detalle de los tramos sobre el corredor de la Av. Calle 63 entre Av. Caracas y Carrera 122 y extensión de Carrera 122

Fuente: Subdirección de Transporte Público (SDM, 2026)

8.9 Medidas de comunicación e información del carril preferencial

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 402 del Decreto 652 de 2025 “*Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad*”, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), adelantará las actividades en materia de participación y divulgación de la medida a efectos de garantizar que quienes transiten por los corredores donde se implanten los carriles preferenciales conozcan y comprendan las medidas adoptadas a través de los artículos 397 al 402 del precitado Decreto y, por lo tanto, le den un uso adecuado a estos corredores, realizando una campaña de divulgación cuya duración no será inferior a un (1) mes. Terminada la campaña pedagógica, y por un periodo de al menos 15 días, se impondrán comparendos pedagógicos. Finalizada esta etapa, se aplicarán las sanciones consagradas en la normatividad de tránsito vigente.

La Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad establecerán las estrategias de divulgación, comunicaciones y cultura ciudadana; así como las herramientas de monitoreo y evaluación de impacto utilizando muestras aleatorias basadas en tres hitos: intervenciones en vehículos, intervenciones en vía, e intervenciones en el entorno del carril

preferencial. Para dar seguimiento al alcance de la medida entre usuarios, actores viales y habitantes.

Asimismo, en el marco de la Resolución 215 de 2020 (Art. 6 y 7) y/o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, se informa que, ante la ausencia de una línea técnica para definir el grado de incidencia de la participación ciudadana, la Oficina de Gestión Social -OGS- se acoge al nivel de información y divulgación (unidireccional). Por lo tanto, no se ejecutan campañas de pedagogía, sino acciones de participación ciudadana orientadas a la transparencia y al conocimiento de la medida mediante jornadas de divulgación e información conforme al Plan Institucional de Participación (PIP).

La estrategia de intervención social para la implementación de carriles preferenciales se fundamenta estrictamente en el **Nivel de Información**, de acuerdo con los lineamientos del Plan Institucional de Participación (PIP) de la Secretaría Distrital de Movilidad. En este marco técnico, la gestión social se desarrolla bajo la figura de **Jornadas de Divulgación e Información**, precisando que esta tipología de medida de gestión del tránsito no conlleva procesos de socialización concertada o incidente.

8.9.1.1 Alcance de las jornadas de divulgación e información

Estas acciones se definen como mecanismos de transparencia y acceso a la información, orientados a brindar a la ciudadanía y grupos de interés el conocimiento detallado sobre los planes, programas y servicios de la Entidad. El despliegue territorial de estas jornadas garantiza el cumplimiento de los siguientes objetivos técnicos:

- **Suministro de información primaria:** divulgación técnica sobre las políticas, intervenciones y normatividad vigente del sector movilidad que sustentan la implementación del carril preferencial.
- **Gestión del cambio:** comunicación oficial de las alternativas y cambios en la dinámica de movilidad en zonas específicas, derivados de la entrada en operación de medidas particulares de ordenamiento vial.
- **Fortalecimiento del conocimiento ciudadano:** orientación frente a la consulta de datos abiertos y contenidos estratégicos institucionales para promover el cumplimiento normativo.

9 EVALUACIÓN DEL CARRIL PREFERENCIAL

9.1 Supuestos de modelación

El análisis del corredor de la Av. Calle 63 se desarrolló bajo un esquema comparativo entre un escenario base y un escenario con proyecto, modelado para la hora pico de la mañana. El escenario base corresponde a las condiciones de demanda y oferta del año 2023, sin la implementación del carril preferencial. El escenario con proyecto incorpora una demanda proyectada al año 2028 y una oferta vial ajustada al año 2026, incluyendo la implementación del carril preferencial para el SITP a lo largo de 21,89 kilómetros por sentido. El ejercicio de modelación considera únicamente la asignación de viajes sobre la red, manteniendo constantes las matrices de transporte público y transporte privado, es decir, sin modelar procesos de selección modal. De esta manera, los resultados obtenidos reflejan exclusivamente los efectos operacionales derivados de la redistribución de capacidad vial y no cambios estructurales en la demanda total ni en la participación modal.

9.2 Metodología de cálculo de indicadores

Para evaluar la implementación del carril preferencial mediante el modelo de transporte, se calcularon los siguientes tres indicadores, tanto para los usuarios de transporte público como para los usuarios de transporte privado:

- **Velocidades:** la velocidad promedio en los corredores se calcula a partir de la asignación de viajes sobre la red de modelación, considerando los tiempos y distancias de cada segmento vial (link) del corredor.
- **Tiempos de viaje:** el tiempo promedio de viaje se calcula como el promedio de los tiempos de recorrido de todos los viajes asignados a transporte público y transporte privado sobre la red de modelación. Para el caso del transporte privado, se calculan dos tiempos promedio de viaje respecto al escenario base: los tiempos de viaje de los vehículos que seguirían utilizando el corredor después de la implementación del carril preferencial y los tiempos de viaje promedio de todos los vehículos que utilizaban el corredor en el escenario base, incluyendo los que modificarían su ruta de viaje después de la hipotética implementación de la medida.
- **Volúmenes:** los volúmenes máximos se calculan a nivel de link dentro de la red de modelación. Se identifican todos los links que componen el corredor y se registra el flujo de cada modo en cada link. El volumen del corredor se determina tomando el link con el mayor flujo dentro del tramo intervenido, garantizando que se capture la sección crítica del corredor.

9.3 Beneficios de la implementación del carril preferencial

Los beneficios de la implementación del carril preferencial se calculan mediante la comparación de los indicadores entre el escenario base de modelación y el escenario modelado con proyecto, diferenciando entre transporte público y transporte privado. Para cada indicador, se obtiene el valor correspondiente en ambos escenarios, considerando la asignación de viajes sobre la red de modelación. Los beneficios se evidencian en la variación absoluta y porcentual de cada indicador entre el escenario con proyecto y el escenario base,

reflejando las mejoras generadas por la redistribución de la capacidad vial y la priorización del transporte público. Esta metodología permite cuantificar los efectos de la intervención sobre la eficiencia del corredor y algunas dimensiones de la calidad del servicio del transporte público, así como los impactos sobre el transporte privado, sin introducir cambios estructurales en la demanda total ni en la participación modal.

A continuación, se presenta la tabla de los resultados obtenidos en la modelación del corredor, comparando los indicadores entre el escenario base y el escenario con la implementación del carril preferencial. Esta comparación permite observar los efectos del proyecto sobre la velocidad promedio, los tiempos de viaje y los volúmenes máximos tanto del transporte público (Tpu) como del transporte privado (Tpriv), relacionando los beneficios operacionales con la intervención.

Indicador	Base	Av.Calle 63	Diferencia absoluta	Diferencia %
Tiempo promedio Tpu [min]	50	50	0	-0,1%
Volumen máximo Tpu [pax/hr/sen]	7.428	7.729	301	4,0%
Velocidad promedio Tpu [km/h]	11	12	1	9,3%
Tiempo promedio Tpriv con usuarios iniciales [min]	49	50	1	2,3%
Tiempo promedio Tpriv en el carril [min]	49	58	9	17,9%
Volumen máximo Tpriv [veh/hr/sen]	4.438	3.575	-863	-19,4%
Velocidad promedio Tpriv [km/h]	19	17	-2	-11,5%

Tabla 31. Indicadores de desempeño Av.Calle 63
Fuente: Dirección de Inteligencia de la Movilidad – DIM (SDM, 2026)

En cuanto a los impactos proyectados en el transporte público, la velocidad promedio en el corredor de la Av.Calle 63 pasaría de 11 km/h en el escenario base a 12 km/h con la implementación, lo que representaría un aumento del 9,3%. En cuanto al tiempo promedio este disminuiría un 0,1% respecto al escenario base, donde el tiempo de viaje es de 50 minutos y a nivel agregado, el tiempo total de viaje disminuye 10 mil minutos. Asimismo, el

volumen de pasajeros por hora-sentido se incrementaría a 7.729 lo que significaría un aumento del 4%.

Por otro lado, para el caso del transporte privado, la velocidad promedio en el corredor de la Av. Calle 63 disminuiría 2 km/h. En cuanto al tiempo promedio de viaje este aumentaría de 49 a 58 minutos para el caso de los vehículos que siguen utilizando el carril preferencial; sin embargo, para el total de vehículos que usaban el corredor en el escenario base, independiente de un eventual cambio de ruta, este tiempo aumentaría 2 minutos, es decir un 2,3%. Finalmente, el volumen de vehículos se reduciría a 3.575 en lo que implicaría una disminución del 19,4%.

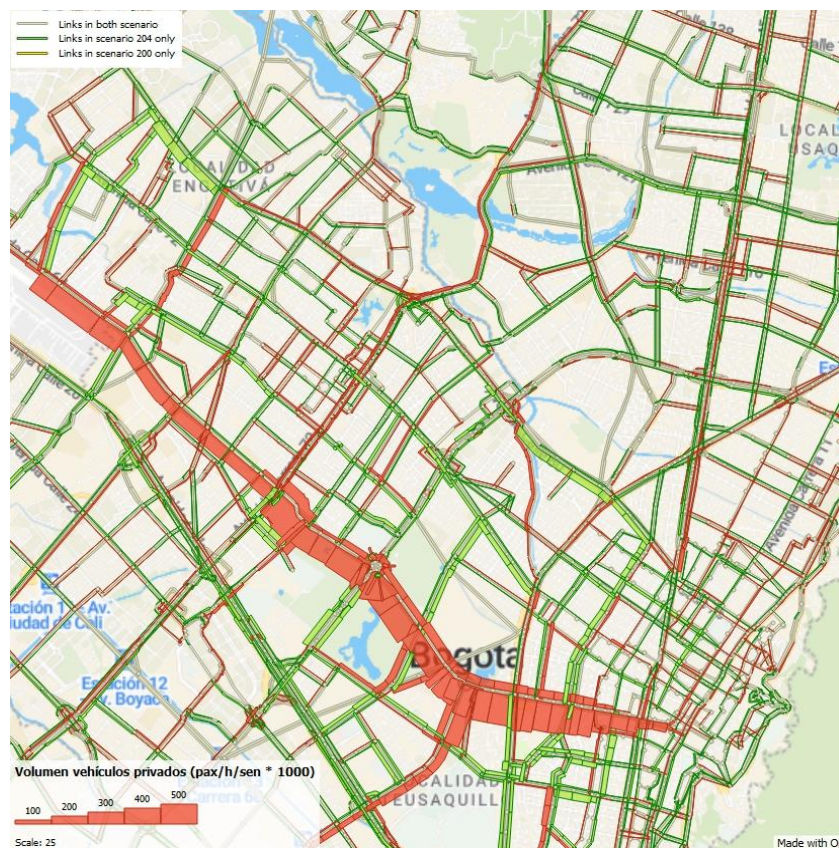


Figura 68. Volumen de vehículos privados que toman desvíos tras la implementación Av.Calle 63
Fuente: Dirección de Inteligencia de la Movilidad – DIM (SDM, 2026)

La **Figura 68** presentada muestra los volúmenes de desvíos potenciales del transporte privado generados en el entorno de la red del corredor tras la implementación del carril preferencial. En el mapa, los segmentos en color rojo representan los tramos que recibían flujo de transporte privado pero que, tras la intervención, verían una disminución del volumen de vehículos privados. En cambio, los enlaces en verde corresponden a los tramos que recibirían nuevo volumen de transporte privado como resultado de dichos desvíos, donde se evidencia que la carga y distribución de los volúmenes de transporte privado en la red es considerablemente menor en comparación con la descarga del corredor.

10 INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL CARRIL PREFERENCIAL

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) realiza un seguimiento continuo al comportamiento de la red de carriles preferenciales. Para la evaluación de eficiencia de la medida definió dos indicadores principales de seguimiento: Velocidades de operación del transporte público, tiempos de viaje y demanda (validaciones). Este monitoreo evidenció que, a lo largo de la red, las velocidades operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) mostraron incrementos sostenidos hasta el año 2023. Sin embargo, esta tendencia positiva se vio significativamente impactada y revertida durante los años 2024 y 2025. Pese a los impactos asociados a la ejecución simultánea de proyectos de infraestructura de gran escala y una tasa de motorización creciente que presiona la capacidad de los corredores arteriales, la red de carriles preferenciales ha actuado como un mecanismo de resiliencia operativa, permitiendo que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en su componente zonal mantenga una estabilidad relativa, mitigando la degradación de los niveles de servicio provocada por estos y otros factores asociados a la congestión.

El seguimiento a la medida de carriles preferenciales se realiza a través de análisis de eficiencia, oferta y demanda, bajo lo cual se contemplan los siguientes criterios: velocidad de operación del SITP, tiempos de viaje a lo largo de la red, viajes reportados, validaciones en paraderos ubicados a lo largo de la red.

- **Velocidad de operación (Promedio y Hora de Máxima Congestión)**
- **Tiempos de viaje (Promedio y Hora de Máxima Congestión)**
- **Ascensos a través de validaciones registradas en vehículos**

Al respecto, es importante señalar que en los últimos años se han presentado disminuciones en las velocidades de operación no solo del SITP sino de todo el tráfico mixto debido principalmente a la ejecución de múltiples frentes de obra de infraestructura en la ciudad. Entre estos proyectos de alto impacto se destacan la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB), la construcción de la troncal Av. Carrera 68, y las extensiones de las redes troncales en la Av. Ciudad de Cali y Soacha. Esta situación generó incrementos considerables en los volúmenes de tránsito, llevando a una limitación de la capacidad en la mayoría de ejes viales aledaños a la L1MB. Que se ha visto agravada por factores adicionales, como la ocupación indebida de la vía, el mal parqueo, el bloqueo de intersecciones y las maniobras irregulares de cargue y descargue.

En consecuencia, durante el año 2025 se implementaron acciones complementarias de control y gestión operacional orientadas a mitigar estos desafíos y garantizar la fluidez de todos los vehículos. Estas acciones buscan una reorganización estratégica de la vía que, si bien prioriza el transporte público, también permite mejorar el tráfico mixto, gestionando de manera activa la limitada capacidad de los corredores críticos.

Dichas acciones, han impactado positivamente la operación del SITP en su componente urbano (zonal, especial, complementario y dual), con velocidades a lo largo del año 2025 que presentaron incrementos de entre 5 y 13%, evidenciando mejoras en los tiempos de viaje de hasta 10 minutos para los 620.000 usuarios que se mueven en la red diariamente. En particular, la Av.Carrera 7 redujo tiempos de viaje hasta en 10 minutos y la Carrera 13 hasta en 7 minutos, gracias a medidas de control y gestión en campo.

En este sentido y con el objetivo de fortalecer los indicadores de eficiencia de la medida se han analizado otros indicadores orientados a robustecer la evaluación y soporte técnico que permitan evaluar la interacción entre la infraestructura, la demanda de viajes y las externalidades del sistema, abordando más aspectos con incidencia en la movilidad de la ciudad, entre ellos se contemplan:

No.	Indicador	Definición técnica y alcance	Medición
1	Volúmenes vehiculares	Orientado a cuantificar la carga de vehículos particulares en los carriles mixtos adyacentes y la utilización del carril preferencial asignado a los vehículos del SITP Zonal.	Vehículos/Hora/Sentido
2	Oferta de servicios	Busca comparar la oferta y cobertura del sistema en el desarrollo e implementación del carril preferencial.	No.Buses/Semestral
3	Oferta de paraderos/Accesibilidad	Evalúa el alcance espacial del sistema desde la proximidad y cobertura. Cuantificando la facilidad con la que la población accede a los paraderos vinculados al carril preferencial, considerando tiempos y distancias de caminata y la conectividad peatonal.	Distancia (m) y Tiempo (min)
4	Siniestralidad	Enfocado en el seguimiento de siniestros registrados, con el fin de determinar si la incidencia de la medida en la variación de los conflictos de tránsito y los puntos críticos de accidentalidad en los corredores con carriles preferenciales.	No. Siniestros

Tabla 32. Indicadores propuestos para el seguimiento de red de carriles preferenciales

Fuente: Dirección de Inteligencia de la Movilidad – DIM (SDM, 2026)

11 CONCLUSIONES

- Los análisis operativos demuestran el impacto de los múltiples frente de obra activos en el flujo de los corredores delimitados en el borde oriental, evidenciando sobrecargas significativas en algunos de los ejes viales que brindan conexión a este sector con otras zonas de la ciudad, y que ha impactado especialmente a los usuarios del SITP que tienen sus viajes principalmente en el eje transversal de la ciudad oriente-occidente y occidente-oriente.
- El corredor de la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 presenta una demanda consolidada y significativa, con aproximadamente 13.500 ascensos y 15.200 descensos en día hábil, lo que evidencia una demanda latente del componente zonal del SITP dentro del área de influencia delimitada. La concentración espacial de usuarios en sectores estratégicos, especialmente en el entorno del aeropuerto, innovación comercial a la altura de la Av.Ciudad de Cali, y en las conexiones con otros corredores estructurantes, reafirmando la función del corredor como eje articulador entre centralidades urbanas, zonas residenciales, comerciales y equipamientos de alta atracción de viajes.
- La evaluación multienfoque de la movilidad en la zona de influencia demuestra que la Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122, reúne condiciones territoriales, funcionales y operativas que justifican la implementación de la medida de carril preferencial. Esta intervención no solo responde a una necesidad coyuntural, como la mitigación de impactos derivados de obras estratégicas, sino que se enmarca en una visión estructural de movilidad sostenible, integración modal y optimización del uso del espacio vial. El corredor cumple una función tanto de captación como de distribución de viajes, operando como un eje de intercambio y conexión con otros servicios del sistema, lo que refuerza su carácter estratégico dentro de la red zonal, beneficiando de manera directa a una demanda consolidada y significativa, con aproximadamente 13.500 ascensos y 15.200 descensos en día hábil, e indirectamente a los 867.910 viajes registrados en la zona de influencia (EMB,2023). En particular, una vez, analizados los resultados de la macro simulación después de la implementación del carril preferencial en el corredor de la Av.Calle 63 entre la Av,Caracas y Carrera 122; se identifica que se benefician más de 7 mil usuarios del SITP directamente, al mejorar las condiciones de velocidad sobre el corredor para los buses de transporte público de la ciudad.
- En cuanto a los resultados de modelación, la implementación del carril preferencial en la Av.Calle 63 genera mejoras para los usuarios de transporte público frente al escenario base, tales como la velocidad promedio del corredor aumenta 9,3 % para los usuarios de transporte público y el volumen máximo de pasajeros por hora por sentido se incrementaría alrededor de 4%. En conjunto, estos resultados muestran que el proyecto fortalece la eficiencia del SITP a lo largo de los 21,89 kilómetros intervenidos por sentido.
- El análisis y la armonización de los proyectos existentes y futuros consideran la implementación óptima del carril preferencial con la siguiente disposición, operando en el costado derecho de las calzadas de la Av.Calle 63, entre la Av.Caracas y la Carrera 122, bajo las siguientes condiciones: Calzada sur (sentido occidente - oriente):

carril derecho desde la Carrera 122 hasta la Av. Caracas, y calzada norte (sentido oriente - occidente): carril derecho entre la Av. Carrera 50 y la Carrera 122.

- Cabe resaltar que el corredor actualmente presenta dificultades relacionadas con la congestión vehicular, generada en parte por el estacionamiento en vía, asociado a su vocación como zona altamente comercial. Por ello, la implementación del carril preferencial no sólo busca dar respuesta a las condiciones actuales derivadas de la obra, sino también mejorar el acceso y la movilidad de los usuarios que transitan y desarrollan sus actividades en el sector, optimizando los tiempos de desplazamiento.
- Lo anterior se evidencia en zonas comerciales y de talleres, particularmente entre la Transversal 103 y la Carrera 105C, la invasión del carril externo por vehículos parqueados reduce la calzada de tres carriles a solo dos funcionales. Por lo tanto, la operatividad del carril preferencial depende de la eliminación de estos bloqueos y del cumplimiento de los horarios nocturnos para el cargue y descargue, permitiendo que el transporte público mantenga una velocidad constante sin maniobras de riesgo.
- La operación multimodal y planes de manejo en zonas de eventos reconoce la complejidad del tramo entre la Av. NQS y la Carrera 68 debido a la influencia del Parque Simón Bolívar y el Movistar Arena. Con más de 200 eventos anuales registrados, el documento concluye que el carril preferencial debe absorber fluctuaciones masivas de demanda peatonal y vehicular. La normativa establecida permite que el SITP realice adelantamientos regulados en estas zonas de alta densidad, mientras que los vehículos particulares y taxis ven restringido su uso del carril exclusivamente a maniobras de giro o acceso a predios para no entorpecer la prioridad del bus.
- Si bien los desvíos por frentes de obras activos generan impactos negativos en el flujo del tránsito de la ciudad, los comportamientos de los usuarios en las vías como el mal parqueo, bloqueo de carriles y la obstrucción de intersecciones, inciden directamente, limitando la capacidad vial, generando congestión que se traduce en mayores tiempos de viaje para todos los usuarios de las vías, en especial para los usuarios del SITP que se encuentran en los vehículos y aquellos que esperan en los paraderos.
- 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.
- En comprensión del alcance y objeto de la medida de carril preferencial y de los factores que inciden en la movilidad, la operación del carril preferencial se fortalecerá con controles al parqueo en vía, y con medidas de gestión del tránsito, con el fin de preservar las condiciones de operación del corredor, especialmente para el SITP.
- La medida de carril preferencial será evaluada continuamente para garantizar unas condiciones favorables de operación delimitadas en las condiciones mínimas establecidas en la formulación del presente documento, sin embargo, en comprensión de la variabilidad misma de la movilidad en la ciudad, y de las dinámicas propias del sector, se contemplarán los ajustes a los que haya lugar, teniendo en cuenta también la armonización con otros proyectos y habilitación conforme a los cronogramas de finalización de obras.
- Como medida de conocimiento y alcance del carril preferencial, se realizarán encuestas a la ciudadanía como herramienta de evaluación de alcance, así como

procesos regulares de difusión, capacitación y divulgación, tanto de la medida como de su operación. Esta actividad deberá realizarse con los usuarios del corredor y la comunidad localizada en el área de influencia, así como con actores específicos como conductores del SITP zonal, y autoridades.

- Como acciones adicionales orientadas a mitigar los eventos de siniestralidad en el corredor se evaluarán continuamente las cifras y reportes, con el fin de priorizar medidas que protejan a todos los actores viales, especialmente a los más vulnerables, lo anterior armonizando con la medida de carril preferencial y otros proyectos incidentes.
- En cuanto a las medidas para mejorar el servicio del SITP, se realizará un seguimiento a los paraderos del corredor y se trabajará en mejorar las condiciones de operación de estos, en términos de accesibilidad, eficiencia e infraestructura.
- Asimismo, conforme a las necesidades de mantenimiento de la malla vial y señalización se realizará el seguimiento e informe periódico a las entidades competentes para garantizar las condiciones del corredor, particularmente el carril dispuesto para el carril preferencial.
- El carril preferencial se armoniza con la construcción de la ciclorruta sobre calzada, definida como una estructura bidireccional con un ancho de 3,0 metros, orientada a recuperar espacio vial para la movilidad activa. Esta se localiza principalmente junto al separador central, en el tramo comprendido entre la Av. Caracas y la Carrera 50, consolidando un corredor continuo y segregado para ciclistas. La intervención responde a la necesidad de separar a los usuarios de la bicicleta del tráfico mixto, con el fin de reducir la siniestralidad y mejorar las condiciones de seguridad vial, especialmente en puntos de alta complejidad operativa como la glorieta de la Carrera 50. Asimismo, el diseño garantiza una transición funcional y coherente con la futura infraestructura de transporte masivo, asegurando que el flujo ciclista mantenga continuidad y no se vea interferido por la operación del carril preferencial.
- La implementación del carril preferencial de buses debe garantizar que la priorización del transporte público no genere una restricción indirecta o un aumento del riesgo para la circulación ciclista, especialmente en un corredor que hace parte de la red proyectada de cicloinfraestructura y que presenta potencial de atracción de viajes en bicicleta. La solución adoptada debe articular ambos sistemas bajo criterios de seguridad vial y coherencia con los instrumentos de planeación vigentes.
- En concordancia con lo anterior, la propuesta de destinar el carril adosado al andén como carril preferencial para buses genera un escenario que podría restringir indirectamente la circulación de los ciclistas, desplazando su flujo sobre carriles de alta velocidad e incrementar la exposición al riesgo por diferencial de velocidades. De tal manera que, se define la operatividad del carril analizado respecto a la prioridad de circulación de los buses y la coexistencia con la circulación de los ciclistas, estableciendo condiciones para la correcta operación, incluyendo al ciclista en las soluciones pensadas para el carril preferencial.
- De otra parte, en ausencia de segregación física para la bicicleta, resulta indispensable incorporar medidas de gestión de la velocidad que garanticen condiciones seguras de convivencia, de tal forma que es importante evaluar y ajustar la velocidad operacional del transporte público en el tramo analizado, con el fin de

reducir la condición de riesgo de los actores más vulnerables por diferencial de velocidades, teniendo en cuenta que la velocidad máxima permitida en el corredores es de 50 km/h, en contraste las bicicletas alcanzan velocidades entre 15–25 km/h, constituyéndose en un factor de riesgo considerable en escenarios de uso compartido.

- El carril preferencial en el tramo comprendido entre la Av.Caracas y la Carrera 50 debe implementarse en sentido único occidente–oriente, dado que esta configuración.

11.1. Recomendaciones generales

- Adoptar el carril preferencial para la operación de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público en el carril derecho de cada una de las calzadas de la Av.Calle 63 entre la Carrera 122 y la Av.Caracas, con las siguientes condiciones:
 - i) Calzada sur (sentido occidente - oriente) carril derecho desde la Carrera 122 hasta la Av.Caracas.
 - ii) Calzada norte (sentido oriente - occidente) carril derecho desde la Av.Carrera 50 hasta la Carrera 122.
- Es necesaria la implementación de los requerimientos básicos para la operación del carril preferencial y se recomienda integrar simultáneamente las demás acciones y oportunidades descritas en el presente estudio, a fin de complementar y mejorar las condiciones de infraestructura, seguridad vial, movilidad y accesibilidad del corredor de la Av.Calle 63 en conjunto con la operación del carril preferencial.
- Se recomienda continuar fortaleciendo los espacios de información y diálogo con la comunidad y los actores presentes en el área de influencia, con el fin de recoger sus apreciaciones, identificar oportunidades de mejora y contribuir a la construcción de soluciones que favorezcan tanto la operación del sistema de transporte como la convivencia con las dinámicas propias del corredor.

11.2. Recomendaciones al diseño de señalización

La señalización técnica y cumplimiento normativo se basa en la actualización de los dispositivos de control de tránsito bajo el Manual de Señalización Vial de 2024. El documento técnico concluye que la demarcación horizontal y vertical es la herramienta principal para ordenar el flujo multimodal y mejorar las velocidades de viaje, que en algunos tramos llegan a niveles críticos de 5 km/h. La implementación de este esquema busca no solo organizar el tráfico actual, sino preparar el corredor para los objetivos de descarbonización y movilidad sostenible planteados en el Plan de Desarrollo, apoyándose en herramientas de control para asegurar el respeto a los carriles asignados.

A continuación, se presentan los requerimientos complementarios para el diseño de detalle:

- Demarcar y resaltar las zonas de paraderos del SITP, de acuerdo con lo establecido en la **Resolución 313780 de 2023**.
- Se debe revisar la señalización dispuesta para la adecuación de paraderos, la circulación de los ciclistas se va a ver interrumpida por las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, por lo que se deben generar soluciones sobre las maniobras de aproximación y salida de buses.

- Realizar el mantenimiento de la señalización vertical y horizontal a lo largo de todo el tramo, armonizando con el diseño del carril preferencial.
- Instalar señalización vertical informativa que incluya aspectos relacionados a los días y horarios de operación del carril preferencial.
- Instalar señalización vertical informativa sobre la localización de cámaras de recolección de evidencias de infracciones de tránsito o de detección electrónica, si aplica para el corredor.
- Reponer la demarcación vial y señalización vertical que está deteriorada o que fue vandalizada.
- Retirar señalización vertical y horizontal que ya no esté vigente o que sea redundante, para evitar confusión de los actores viales al utilizar el corredor.