



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

Bogotá D.C., Agosto 17 de 2023

**Señor**

NO REGISTRA NO REGISTRA NO REGISTRA  
NO REGISTRA

NO REGISTRA  
Bogotá - Bogotá DC

**REF:** Envío Respuesta Al Radicado Número 202318501212252 Inforamcion  
Corredor Verde

Muchas gracias por su interés en el Corredor Verde de la Séptima. La administración distrital planteó este proyecto como una apuesta ambiciosa para revitalizar esta vía emblemática capitalina. La concepción del Corredor Verde se basa en una aproximación de urbanismo integral, con elementos de movilidad sostenible, espacio público, desarrollo económico local, seguridad, y como eje fundamental, el diseño ecológico y ambiental que genere calidad de vida en la ciudad.

A partir del establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, el Plan de Acción Climática, y la declaratoria del decenio por la Seguridad Vial, los proyectos de movilidad urbana en las principales ciudades del mundo han tenido que afrontar objetivos que van más allá del transporte exclusivamente. Esto se ve reflejado en la inclusión de aspectos como el paisajismo y la adaptación al cambio climático, procesos de participación ciudadana sensibles a impactos sociales y culturales, y el rescate de la escala humana y creación de espacios que generen calidad de vida.

Proyectos anteriores en Bogotá apuntaban principalmente hacia “resolver” las necesidades de movilidad de la Carrera Séptima, siguiendo planes formulados hace más de dos décadas y enfocados en reducir el rezago en infraestructura

1



DTP

**202322501413421**

Información Pública

Al responder cite este número

de movilidad. Estas formulaciones se quedan cortas ante la nueva realidad que debe enfrentar un proyecto de este calibre en Bogotá, tanto a nivel técnico, normativo, financiero como social y ambiental.

La Administración Distrital, a través del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024, reconoce la importancia del corredor de la Carrera Séptima para la movilidad de la ciudad a partir de la definición de criterios que han sido considerados determinantes tanto por políticas de orden mundial (Objetivos de Desarrollo Sostenible), como del orden nacional y local. En este sentido, la disposición establecida en el PDD como “Corredor Verde de la Carrera Séptima” tiene como fin avanzar hacia una alternativa de transporte de calidad para los usuarios, que considere no sólo los aspectos operacionales, sino también los ambientales.

Al momento de plantearse dicho proyecto, se contaba como punto de partida con al menos tres planteamientos públicos o privados para implementarse en la Carrera Séptima, cada uno con un nivel distinto de maduración técnica, jurídica y financiera. En el caso del proyecto planteado por la administración distrital durante el periodo 2008-2012, se contó con estudios a nivel de Prefactibilidad para la implementación de un Corredor Verde basado en un BRT ligero. Durante el periodo 2012-2016, una iniciativa privada planteó estudios de Prefactibilidad ante la ciudad para la implementación de una opción de Tranvía. Durante el periodo 2016-2020, se desarrollaron los estudios de Prefactibilidad, Factibilidad, y los diseños para una troncal de BRT pesada.

En todos los casos anteriores, se plantearon alternativas de implementación (perfil de la vía, trazado y ubicación de equipamientos, etc.), más no alternativas modales para el corredor. La presente administración estableció como punto de partida para el Corredor Verde, una revisión de las alternativas de proyecto más relevantes, tanto ya estudiadas como por estudiar. Esto con la intención de avanzar con seguridad y desarrollar un diseño conceptual sobre aquella que realmente es la mejor opción para Bogotá, tomando en cuenta los objetivos planteados por el Artículo 105 del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024 donde se plantea la creación de un Corredor Verde que vincule las



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

restricciones técnico-financiera-normativas existentes y los deseos de los ciudadanos expresados no solo en las urnas, sino también a través de un proceso de participación incidente realizado en el primer año de gobierno.

Atendiendo el mandato dispuesto en el artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 - Plan de Desarrollo 2020 - 2024 que menciona lo siguiente:

*"La administración distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la carrera séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen. En ningún caso el corredor verde incluirá una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018.*

*Parágrafo 1. El nuevo proyecto aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes para facilitar y acelerar su definición.*

*Parágrafo 2. El corredor verde de la carrera séptima hará parte de un nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, en la que se espera que de conformidad con los estudios de la extensión de la*



DTP

202322501413421

Información Pública  
Al responder cite este número

fase II de la PLMB y del regiotram del norte se consolide en el corredor férreo y la avenida Laureano Gómez una forma de transporte masivo para el borde nororiental de la ciudad.

*Parágrafo 3. La Administración distrital garantizará que la carrera 7a cumpla a cabalidad la normativa de accesibilidad universal y anchos mínimos de andén, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013, decreto Nacional 1538 de 2005, el Decreto 470 de 2007, decreto 308 de 2019, y las normas que los modifiquen o sustituyan.”*

La Administración Distrital inicialmente puso en marcha un proceso de participación ciudadana incidente para el proyecto Corredor Verde Carrera Séptima y posteriormente desarrolló en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano los estudios de ingeniería fase I y II del proyecto, de conformidad con lo establecido en la Ley 1682 de 2013 “*Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.*”, haciendo énfasis en el aprovechamiento de los insumos técnicos ya desarrollados a través de estudios y diseños anteriores.

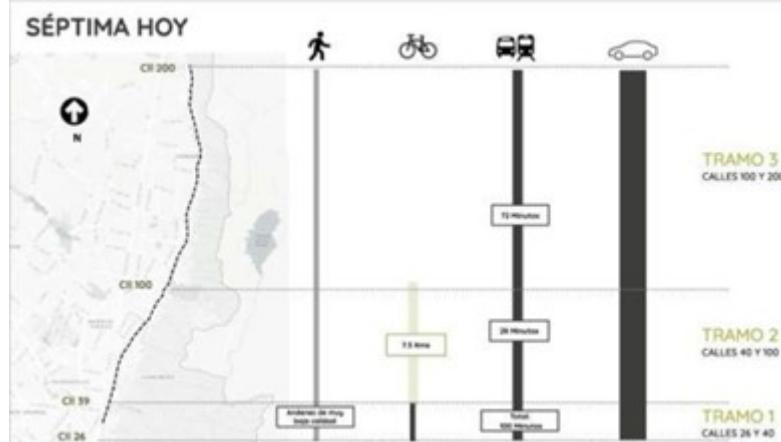
Como se mencionaba, el proyecto se propone a partir de variaciones en la distribución y priorización del espacio vial a lo largo del corredor para cuatro componentes modales: peatonal y espacio público, cicloinfraestructura, transporte público, tráfico mixto y transporte privado motorizado.



DTP

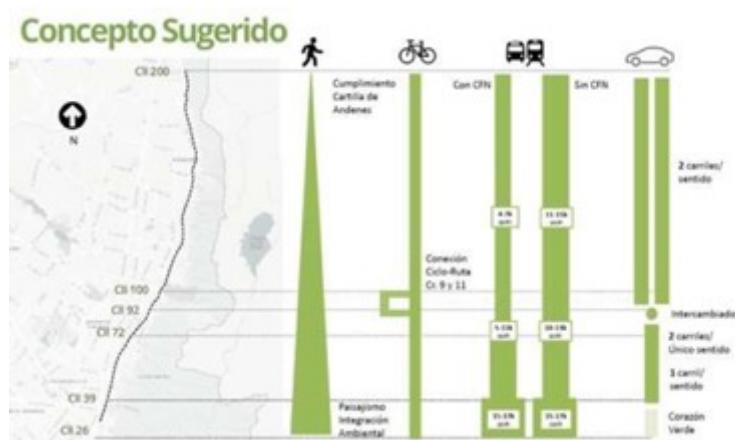
**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número



**Distribución espacial actual de la Carrera Séptima según modo.**

Fuente: IDU, SDM. Estudio de Prefactibilidad para el Corredor verde  
Carrera Séptima 2020



**Distribución espacial proyecto CV7 según modo.**

Fuente: IDU, SDM. Estudio de Prefactibilidad para el Corredor verde  
Carrera Séptima 2020

### Infraestructura peatonal y espacio público

Se propone una mejora global del espacio público en todo el corredor, pero con una intervención más fuerte y total en el extremo sur, así como la creación de corredores peatonales seguros en el extremo norte. En el extremo sur, se

5



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

buscará la reorganización del espacio público de forma completa, integrando elementos de paisajismo y diseño urbano fuertes para crear un “lugar” con identidad y apto para la permanencia. En el tramo norte se buscará una mejora de los espacios de circulación y conectividad para el peatón haciendo énfasis en elementos de seguridad vial.

#### *Cicloinfraestructura*

El Corredor Verde tiene desde su definición en el Plan Distrital de Desarrollo la incorporación de cicloinfraestructura de alta calidad y segregada a lo largo de todo el proyecto. Es por esto que en el esquema conceptual se incluye una conexión directa y sin interrupciones en los 20 km del proyecto. Se indican conexiones con el resto de la red de ciclorutas.

#### *Transporte Público*

Este componente busca atender las necesidades de demanda que varían a lo largo del corredor en cuanto a capacidad. Se hace hincapié en la importancia de las conexiones en el tramo sur con la troncal de la Carrera Décima y Calle 26, y al norte con la Troncal de la Av. Carrera 68. Se indica las diferencias en capacidad que se deberían atender con el diseño condicionado a la implantación de otros proyectos estratégicos como el Corredor Férreo del Norte y la extensión de la PLMB hasta la Calle 100.

#### *Tráfico mixto y transporte privado motorizado*

Se propone para el transporte privado motorizado mantener una capacidad intermedia/alta en el tramo norte y entrando al tramo de Chapinero/Rosales hasta el punto de conexión con la Av. Circunvalar. A partir de este punto hacia el sur, se propone una reducción importante del espacio vial dedicado a este modo, para poder acomodar las otras funciones del corredor como transporte sostenible y espacio público, manteniendo el acceso a predios en todo momento. Entrando al tramo del extremo sur, se propone una restricción más fuerte al acceso por automóvil y transporte privado motorizado para permitir la creación de “lugar”. Adicionalmente, se propone una reconfiguración de otras vías en el Borde Oriental como parte de un “sistema” de movilidad para el tráfico mixto.



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

Frente a las decisiones de diseño del Proyecto, la alternativa seleccionada de los perfiles viales sobre el corredor de la carrera séptima se estipula en el documento de Prefactibilidad en el capítulo 3 “alternativas de diseño” y específicamente en el apartado 3.3 las alternativas de diseño consideradas para los perfiles y dimensiones físicas y dinámicas de usos existentes en el corredor, con base a los viajes origen-destino y las tipologías urbanas de cada tramo respecto a las tipologías de uso, dinámicas urbanas y presencia de servicios urbanos.

### Prefactibilidad

Para los criterios de implementabilidad analizados en la prefactibilidad, se determinaron como criterios la implementabilidad jurídica, en los cuales se abarca el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, los documentos Conpes relacionados al sistema de movilidad de la ciudad, el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 y los aspectos relacionados con los procesos jurídicos de revocatoria del anterior proyecto de la carrera séptima.



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

- a. **Implementabilidad técnica:** A través de este criterio se determina que la alternativa evaluada cumple con uso de predios adquiridos y de estudios y diseños existentes. De esta manera, es posible analizar qué alternativas tienen mayores probabilidades de ser implementadas y optimizar la planificación del proyecto.
- b. **Implementabilidad financiera:** Este indicador analiza el aspecto financiero asociado a cada alternativa. Debido a que existe un monto determinado de recursos públicos destinados al proyecto, es importante determinar que la alternativa seleccionada esté dentro del presupuesto disponible en la medida de lo posible. En la medida en que el costo del nuevo proyecto no dependa de fondos adicionales, y/o externos al erario público del Distrito, se maximiza su probabilidad de ejecución dentro del periodo de gobierno actual dado que se agilizan los procesos de contratación y estructuración.
- c. **Implementabilidad jurídica:** Este indicador busca determinar cuáles alternativas operan dentro de los límites y lineamientos establecidos en el siguiente marco jurídico:
  - Las 4 acciones populares impuestas por la ciudadanía ante el proyecto de la Troncal TransMilenio y la posterior revocación de la licitación IDU-LP-014 de 2018
  - Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 en el Artículo 105
  - CONPES 3900 - Apoyo del Gobierno Nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto primera línea del metro - tramo 1
  - POT Artículo 190, Decreto 190 de 2004.

Con esto, se reduce el riesgo jurídico de interrumpir o posiblemente descartar el avance técnico que se realice para el proyecto en etapas posteriores.

El proyecto Corredor Verde de la Séptima (único corredor verde en este momento en estructuración) adelantó en el Estudio de Idea y Prefactibilidad el siguiente análisis modal:

En relación a la definición del modo de transporte público, en el estudio de ingeniería fase I - Estudio de idea y prefactibilidad Corredor Verde Carrera Séptima elaborado por la SDM y el IDU en el año 2020, se analizaron y compararon las siguientes alternativas:

- **ALTERNATIVA LÍNEA BASE** (Situación actual): Esta alternativa corresponde al uso de un carril preferencial para buses adosado al costado de la vía, con los carriles restantes utilizados para el tráfico mixto.
- **ALTERNATIVA 1** (Sistema BRT de Alta Capacidad): Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana/alta capacidad, con estaciones centrales, carril exclusivo y la



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

posibilidad de acomodar vehículos de 160 y 240 pasajeros cada uno. Adicionalmente se consideran entre 2 y 3 carriles de tráfico mixto.

- ALTERNATIVA 2 (Sistema LRT): Esta alternativa hace uso de un sistema de trenes ligeros o tranvías de mediana/baja capacidad con carril exclusivo, el uso de estaciones, el manejo de trenes entre 60 y 80 m de longitud, y la implementación de cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Aunque existen trenes ligeros de mayor capacidad, se han considerado estas características para el LRT debido a los ciclos semafóricos y la distancia entre intersecciones de la Carrera Séptima (que en ciertas zonas puede llegar a ser menor a la suma de dos (2) trenes de 80 m, aumentando la posibilidad de que se generen bloqueos en intersecciones) (39).
- ALTERNATIVA 3 (Sistema de Buses Diales Eléctricos + BRT): Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa contempla la presencia de buses padrones y/o eléctricos como los que utilizan la Carrera 7<sup>a</sup> hoy en día al tiempo que plantea la posibilidad de utilizar buses articulados en los tramos de mayor demanda. Sin embargo, esta alternativa también puede adoptar tecnologías diversas como lo son vehículos Trambus si las características del vehículo permiten cierto tipo de interoperabilidad con otros corredores principales del SITP.
- ALTERNATIVA 4 (Sistema BRT de piso bajo): Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. A diferencia de las Alternativas 1 y 3,



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

todos los vehículos que circularían por la Carrera Séptima tendrían piso bajo para asegurar la accesibilidad universal del sistema sin necesidad de emplear elevadores de escalera dentro del vehículo. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa presenta la característica que, debido a la altura del piso del vehículo y la plataforma de las estaciones, su interoperabilidad con otros corredores principales del SITP (específicamente con corredores troncales) sería reducida o inexistente

Se tomaron como criterios de evaluación, los siguientes:

#### Movilidad Sostenible

- Capacidad y demanda
- Transbordos
- Tiempo de viaje

#### Creación de lugar

- Diseño Urbano

#### Implementabilidad

- Implementabilidad normativa
- Implementabilidad financiera

De acuerdo con la evaluación desarrollada en el estudio de prefactibilidad, la Alternativa 3 (Sistema de Buses Diales Eléctricos + BRT) es la que mejor puntaje obtiene. Esta alternativa permite establecer un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad que va desde los 80 pasajeros.

La Alternativa 3 (Sistema de Buses Diales Eléctricos + BRT) tiene una mejora sobre la línea base debido a la capacidad de realizar maniobras de sobre paso en estaciones y la capacidad de generar rutas “exprés” (no paran en todas las estaciones). El modelo estima una capacidad de 20.000 pax/h/sentido al tiempo que se captura una demanda considerable de 17.000 pax/h/sentido.



DTP

202322501413421

Información Pública  
Al responder cite este número

Es posible consultar el análisis completo de alternativas en el siguiente enlace:  
<https://septimaverde.gov.co/web/content/2664?unique=f5daa219ddadc21db99859750bd8d26b88b4e457&download=true>

## Factibilidad

Posteriormente, en el documento técnico de factibilidad, en el capítulo 9.2 se realizaron los “estudios de alternativas de implantación del corredor verde”, en las cuales se abordaron: los escenarios estratégicos, los análisis de alternativas y la definición y delimitación de áreas críticas para desarrollar en esta fase de estudios y diseños, modelaciones y análisis micro y meso de movilidad.

Estas alternativas analizadas y descritas en Factibilidad, se determinaron con base a los principios de diseño del Proyecto: Participación incidente, movilidad sostenible, diseño ecológico y ambiental, sentido de lugar y los criterios técnicos y financieros de implementabilidad.



En el desarrollo de la fase de estudios y diseños, para generar un diálogo con la ciudadanía de esta apuesta de transformación urbana para la movilidad sostenible, el IDU generó los espacios de cajas de herramientas formativas, recorridos de diseño cívicos, talleres de diseño colaborativo y decisiones difíciles, en los cuales se plantearon las alternativas de diseño y sus



DTP

202322501413421

Información Pública  
Al responder cite este número

implicaciones para los diseños a detalle del Proyecto. En el siguiente enlace del canal de youtube se encuentran los espacios realizados:  
<https://www.youtube.com/playlist?list=PLI3bThteAupWW8FgaTowmTWleAh3-TGI4>

### Estudios y diseños (Fase 3)

Actualmente, para la fase de estudios y diseños, el consultor presentó una metodología de trabajo que incluía la recopilación y el análisis de la información disponible en el repositorio del IDU así como la toma y producción de nueva información primaria que permitiera validar las decisiones a nivel de perfil, tránsito, y optimización del borde oriental según los usos y usuarios del corredor, así como escenarios de oferta e integración de proyectos en el borde oriental de la ciudad.

Estos ejercicios permitieron confirmar que la solución óptima del corredor implica un mejoramiento de los anchos de andén para hacer más atractivo y seguro caminar; la segregación del modo mayoritariamente usado en la Séptima (el transporte público) así como la priorización de los modos no motorizados y de menores emisiones de material particulado según el tramo de estudio y el ancho de perfil disponible. Este mejoramiento para los modos de movilidad sostenible priorizados por la Administración implica una redistribución de algunos viajes de mediana y larga distancia que a la fecha se hacen en vehículo privado por la Séptima.

Algunos de los determinantes de esta decisión fueron:

1. La reducción de los tiempos de viaje de la mayoría de los usuarios del corredor (usuarios de transporte público), disminuyendo sus tiempos de viaje en casi un 50% en la situación con proyecto.
2. El cumplimiento de los anchos mínimos de andén para garantizar la accesibilidad universal así como la generación de nuevos espacios públicos y franjas de paisaje para aumentar la resiliencia de la Séptima en situaciones de lluvia torrencial.
3. La continuidad de la infraestructura para usuarios de bicicletas en un ancho suficiente para permitir el flujo en los dos sentidos en condiciones adecuadas de seguridad vial.

12



DTP

202322501413421

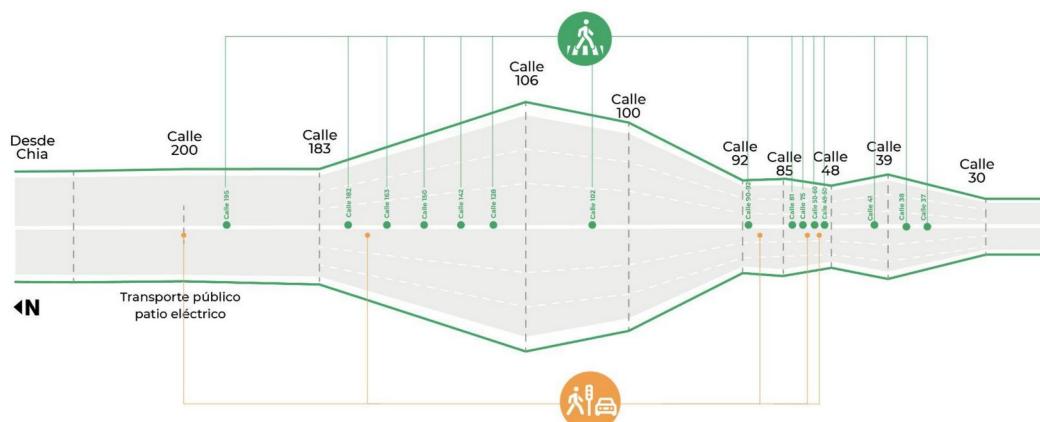
Información Pública  
Al responder cite este número

4. La capacidad remanente de las vías aledañas al corredor las cuales, acompañadas de una renovación total de las calzadas mixtas y de mejoramientos de infraestructura en la Séptima -como sucede en la calle 134, 127, 92 y 85- mantendrán un nivel de servicio aceptable para los usuarios que opten por el vehículo privado.

Igualmente estas decisiones de diseño se encuentran validadas transversalmente con los demás componentes de diseño objeto de los contratos de consultoría los cuales se encuentran en su fase de aprobaciones de terceros.

Particularmente en materia de infraestructura peatonal, el proyecto plantea una mejora significativa y en consonancia con los planteamientos del Plan de Ordenamiento Territorial vigente. El proyecto genera 34 nuevos cruces exclusivamente peatonales, al nivel del andén, seguros y que aumentarán la permeabilidad del corredor. Además incluye intersecciones para todos los usuarios de la vía que permiten gestionar y ordenar el tráfico pensando en los actores más vulnerables de la vía.

## Intersecciones con cruces peatonales



Fuente: IDH - SDM



DTP

**202322501413421**

Información Pública  
Al responder cite este número

Esperamos con esta información, que sus inquietudes sobre el proyecto sean resueltas.

Cordialmente,



**JOSE JAVIER SUAREZ BERNAL**

Director Técnico de Proyectos

Firma mecánica generada el 17-08-2023 12:14:07 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Elaboró: CRISTIAN ANDRES CONTRERAS CABALLERO-Dirección Técnica de Proyectos  
Revisó: Juan Pablo Caicedo SGDU