



STEP

202622600308481

Información Pública
Al responder cite este número

Bogotá D.C., Marzo 10 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO
@torisvie
Bogotá - Bogotá DC

REF: Respuesta a comentario por red social X, antes Twitter, ingresado con radicado IDU 202618500256162. Inquietud ciudadana sobre el proyecto del Corredor de la Carrera Séptima.

Respetado(a) señor(a) anónimo:

En atención a su inquietud manifestada en el comentario que se cita en la referencia, en el que, sobre el proyecto del Corredor de la Carrera Séptima, indica “**¿Por qué si es un proyecto desde ceros, siguen con buses de TransMilenio en lugar de proponer soluciones más modernas y eficientes como tranvías?**”, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, da respuesta de la siguiente manera:

Como parte de las fases de planeación y maduración del proyecto Carrera Séptima, el estudio de idea y prefactibilidad (Estudio Fase I) analizó las alternativas de solución del proyecto. Este se realiza considerando una serie de criterios técnicos, legales, prediales, financieros, económicos, sociales y ambientales, para determinar la bondad de cada una de las alternativas, estableciendo los criterios de evaluación de tal forma que se pueda tomar la decisión de selección de la alternativa más favorable, en la siguiente etapa de proyecto.

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, y con el objetivo de definir el modo de transporte más eficiente para la ciudad en este corredor, se analizó, evaluó y comparó entre otras alternativas modales, la opción del tranvía. Principalmente se compararon variaciones del sistema BRT, Buses de gran capacidad en carriles exclusivos, con el tranvía, como se pueden ver a continuación las alternativas modales comparadas.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

1



STEP

202622600308481

Información Pública
Al responder cite este número

- 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
- ALTERNATIVA 2 Sistema LRT- Tranvía
- ALTERNATIVA 3 Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT
- ALTERNATIVA 4 Sistema BRT de piso bajo

En el estudio de ingeniería mencionado, se tomaron como criterios de evaluación y comparación, los siguientes:

Movilidad Sostenible

- Capacidad y demanda
- Transbordos
- Tiempo de viaje

Creación de lugar

- Diseño Urbano

Implementabilidad

- Implementabilidad normativa
- Implementabilidad financiera

A continuación, se muestra el resultado del análisis multicriterio de las alternativas modales, que determinó la selección de la Alternativa 3 y las consideraciones desde cada criterio de evaluación sobre la Alternativa 2 - tranvía:

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STEP
202622600308481
Información Pública
Al responder cite este número

OBJETIVO	INDICADOR	PORCENTAJE	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT 4 BRT PISO BAJO
Movilidad sostenible (33,3%)	Capacidad	11,11%	9	1	7	3
	Transbordos	11,11%	9	1	9	1
	Tiempos de viaje	11,11%	9	3	7	3
Creación de lugar (33,3%)	Diseño urbano	33,33%	5	9	7	5
Implementabilidad (33,3%)	Financiero	16,67%	7	1	9	5
	Normativo	16,67%	7	7	9	9
		100%	46	22	48	26
Puntajes finales con la aplicación de los porcentajes			7,00	4,89	7,89	4,78

Resultado de análisis multicriterio alternativas modales
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU

Capacidad y demanda

La Alternativa 2 - LRT (Tranvía) tiene un 24% menos capacidad de lo necesario para movilizar la demanda de pasajeros que se proyectan.

De acuerdo con el modelo, la Alternativa 2 posee una capacidad de 9.000 pax/h/sentido, por lo que no es suficiente para cubrir la capacidad actual del corredor (estimada en 11.200 pax/h/sentido por el modelo). Aunque existen sistemas LRT que movilizan hasta 20.000 pax/h/sentido, el ejercicio de modelación arroja que esta alternativa podría cargar hasta 9.000 pax/h/sentido independiente de la capacidad de los vehículos. Esto se debe a las condiciones de tiempos semafóricos y la distancia entre estaciones e intersecciones en el tramo de Chapinero. Adicionalmente, debido a la limitada capacidad, esta alternativa desplaza viajes a otros corredores, recargando el sistema de transporte existente y ya saturado.

Transbordos

Las Alternativas 2 y 4 son las que presentan el desempeño más bajo debido a la implementación de modos que no tienen interoperabilidad con las troncales de TransMilenio existentes y proyectadas. Tanto la alternativa férrea (Tranvía), como los buses de piso bajo, obligarían a los usuarios a realizar transbordos para acceder al transporte público en el Corredor Verde. Esto generaría congestión de usuarios en estaciones de intercambio entre troncales de transporte público (Corredor Verde, Troncal 10ª y la futura troncal Av. 68). Estas alternativas requieren que los estudios y diseños de detalle garanticen

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STEP
202622600308481
Información Pública
Al responder cite este número

una infraestructura suficientemente amplia para que los transbordos se realicen rápida y cómodamente en las estaciones más críticas.

Tiempos de viaje

La Alternativa 2 no tiene un desempeño tan alto como en las otras alternativas. Esto sucede debido a que no existe sobrepaso en estaciones ya que implicaría la utilización de gran cantidad del espacio vial que se espera dedicar a los modos no motorizados. Debido a las dimensiones de los trenes y la distancia entre intersecciones, la probabilidad de que se presente '*bunching*' en las estaciones es alta. Se realizaron esquemas de implantación de esta alternativa modal con vehículos de 80 m de longitud que demuestran la limitación que existe de tener dos trenes al tiempo en la zona de la estación en caso de '*bunching*'. Adicionalmente, la velocidad comercial promedio que alcanzaría el tranvía en el Corredor Séptima es similar o menor que la de un sistema basado en buses. En la Carrera Séptima esto se vuelve más evidente debido a que los ciclos semafóricos y la distancia entre intersecciones, en el sector de Chapinero, limitan la velocidad operacional de los trenes y, por lo tanto, el ahorro en tiempos de viaje que puede ofrecer la alternativa frente a la línea base.

Implementabilidad financiera

Según los indicadores financieros evaluados en el estudio de prefactibilidad, el costo de obra por la ejecución de Km de tranvía (LRT) es aproximadamente un 22% más costosa que la del sistema BRT.

Alt 2 LRT	Alt 3 Dual + BRT
\$82.739.169.811	\$67.875.225.023
Basado en valores de Metro 80 (sin material rodante y gestión predial)	Basado en valores de Alt 1 asumiendo que no hay variación significativa en infraestructura

Costo indicativo por Km de obra para alternativas
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU

Implementabilidad normativa

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STEP
202622600308481
Información Pública
Al responder cite este número

Teniendo en cuenta la normativa vigente en el momento de la estructuración del proyecto.

	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT 4 BRT PISO BAJO
Acciones Populares	No	Si	Si	Si
CONPES 3900	Si	Si	Si	Si
POT, Artículo 190	Si	No	Si	Si
	66%	66%	100%	100%

*Evaluación de características de implementación normativa
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU*

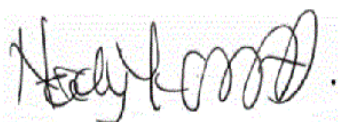
En conclusión, dentro del estudio técnico de ingeniería, si bien se analizó la opción del tranvía como modo de transporte para el corredor, se determinó como se expuso anteriormente, que la alternativa más eficiente es la de buses en carriles exclusivos, denominado en el argot técnico como sistema BRT.

Por último, si es de su interés conocer más sobre el estudio técnico de ingeniería fase I – prefactibilidad mencionado aquí y realizado *In house* por la Entidad para el desarrollo de éste proyecto, tal estudio se puede consultar de manera pública en el siguiente link del repositorio de la Entidad:

<https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/128882>

Esperamos con la anterior información haber atendido de forma satisfactoria su solicitud y quedamos atentos ante cualquier requerimiento o aclaración adicional al respecto.

Cordialmente,



NEIDY YASMIN CRUZ ABRIL

Subdirectora Técnica de Estructuración de Proyectos

Firma mecánica generada el 10-03-2026 01:55:05 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Elaboró: SANTIAGO ALFONSO CARDENAS CARDONA-Subdirección Técnica de Estructuración de Proyectos

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.