FDLF-COP-485-2025

“EJECUTAR LAS ACTIVIDADES Y OBRAS NECESARIAS PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL Y ELESPACIO PUBLICO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBON, A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EN LA CIUDAD DE BOGOTA DC”.

TRANSITO PROMEDIO DIARIO

CONTRATISTA:

CONSORCIO TRABAJOS VIALES

LOCALIDAD

FONTIBON

VERSION 1

BOGOTA, MARZO 2026

REGISTRO DE REVISIÓN Y APROBACIÓN

MODIFICACIONES

VERSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN/MODIFICACIÓN
0	24-02-2026	Versión inicial
1	03-03-2026	Versión 1 ajustadas conforme mesas de trabajo de comités tecnicos
2		

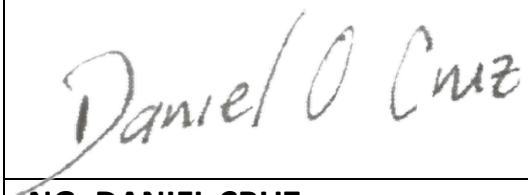
REALIZO:	REVISO:
	
ING. DANIEL CRUZ **ESPECIALISTA DE TRANSITO** **CONSORCIO TRABAJOS VIALES**	**ING. JUAN PABLO ZULUAGA CHADID** **ESPECIALISTA DE TRANSITO** **CONSORCIO FONTIBON 2025**

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCION. - 4 -
2. OBJETIVO. - 5 -
OBJETIVO GENERAL - 5 -
OBJETIVOS ESPECÍFICOS - 5 -
3. INFORMACIÓN CONTRATO. - 6 -
4. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO - 7 -
4.1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO Y/O ÁREA DE INFLUENCIA - 7 -
5. TOMA DE INFORMACIÓN DE CAMPO - 10 -
5.1. INFORMACIÓN SECUNDARIA - 10 -
5.2. TENDENCIAS DE CRECIMIENTO FUTURO - 12 -
5.3. TRANSPORTE PUBLICO - 12 -
5.4.1. TIPOLOGIA DE CONTEO DE TRANSITO - 15 -
5.5. CONTEOS DE TRÁNSITO - 17 -
5.6. TOMA DE INFORMACION PRIMARIA - 17 -
6. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN. - 23 -
6.1. ESTACIÓN MAESTRA. - 23 -
6.2. PROYECCION DE TRANSITO DE 14 A 24 HORAS. - 24 -
6.3. TRANSITO PROMEDIO DIARIO SEMANAL. - 28 -
6.4. PROYECCIÓN DEL TRÁNSITO - 35 -
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES - 47 -

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 4.1-1. Localización General - 7 -
Ilustración 5.4.1-1. Tipologia de vehículos para captura de informacion - 16 -
Ilustración 5.5-1. – Movimientos Vehiculares - 17 -
Ilustración 5.6-1. – Movimientos Vehiculares - 18 -

1. INTRODUCCION.

El presente documento describe el enfoque metodológico y técnico que será implementado para el desarrollo de las actividades correspondientes al componente de tránsito, en el marco de la obtención y determinación del Tránsito Promedio Diario (TPD) requerido para el proyecto denominado:
“EJECUTAR LAS ACTIVIDADES Y OBRAS NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN, A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”, ejecutado por el CONSORCIO TRABAJOS VIALES, correspondiente al Contrato 485 de 2025.
El alcance del presente documento se desarrolla en cumplimiento de la normativa nacional y distrital vigente en materia de tránsito y transporte, particularmente lo establecido en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, sus modificaciones y reglamentaciones complementarias, así como lo definido en el Manual de Señalización Vial – Disposición 2024, y las directrices técnicas emitidas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y demás entidades competentes..

2. OBJETIVO.

OBJETIVO GENERAL

- Definir la metodología para la revisión y aprobación por parte de la Interventoría del análisis y diagnóstico del componente de movilidad, mediante la recopilación y análisis de información primaria (trabajos de campo) y secundaria, con el propósito de caracterizar el comportamiento operacional y funcional del tránsito dentro del área de influencia del proyecto y determinar el Tránsito Promedio Diario (TPD).

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer y delimitar el área de influencia directa del proyecto, considerando las condiciones operativas y funcionales de la red vial intervenida.
- Definir y cuantificar los puntos destinados para la toma de información primaria, incluyendo aforos vehiculares y demás actividades de campo requeridas para el análisis de tránsito.
- Identificar y establecer las fuentes y puntos de obtención de información secundaria que complementen el análisis del comportamiento vehicular y la estimación del TPD.

3. INFORMACIÓN CONTRATO.

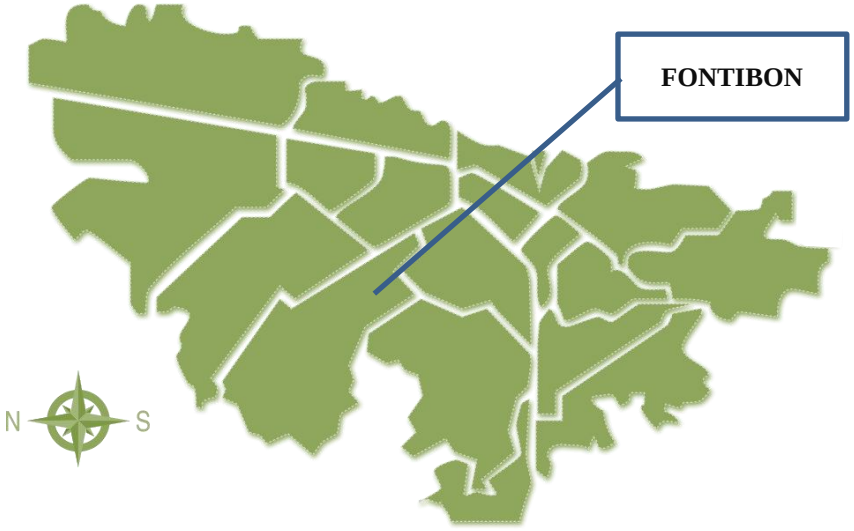
CONTRATISTA	
Nombre	CONSORCIO TRABAJOS VIALES / NIT 901989387-8
Email	Mallavialfontibon2025@gmail.com
Dirección	Calle 15 No. 13-56 Ed. Torre 15 Ofc 501
Directora de Obra	José Luis Reyes Villarreal
Email	Mallavialfontibon2025@gmail.com
Cel	3136446478
No CONTRATO	FDLF-COP-485-2025
OBJETO CONTRATO	EJECUTAR LAS ACTIVIDADES Y OBRAS NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN, A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C
PLAZO DE PROYECTO	6 MESES
Inicio del Contrato	21 DE ENERO DE 2026
Terminación del Contrato	21 DE JULIO DE 2026
INTERVENTORIA	
Nombre	CONSORCIO FONTIBON 2025
Email	consorciofontibon25@gmail.com
Dirección	Calle 1d No. 21-55 oficina 1428
Director Interventoria	Gilberto Martínez Arguelles
Email	consorciofontibon25@gmail.com
Cel	3017862238
No CONTRATO	FDLF-CI-524-2025
OBJETO CONTRATO	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, JURÍDICA, AMBIENTAL, SOCIAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO AL CONTRATO DE OBRA PUBLICA RESULTANTE DEL PROCESO DE LICITACION PUBLICA CUYO OBJETO ES: EJECUTAR LAS ACTIVIDADES Y OBRAS NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN, A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C
PLAZO DE PROYECTO	SEIS MESES
ENTIDAD CONTRATANTE	
Nombre	FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE FONTIBON
Dirección	Calle 18 No. 99-02
Prof. Encargado	Sandra Fajardo
Celular N°	3103279470
E-mail	sandra.fajardo@gobiernobogota.gov.co

4. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO

4.1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO Y/O ÁREA DE INFLUENCIA

El proyecto se encuentra en la localidad de Fontibón. A continuación, se muestra la ubicación general del proyecto:

Ilustración 4.1-1. Localización General



Fuente: Elaboración Propia con base en plano digital de la ciudad de Bogotá.

El área general de intervención de los corredores urbanos de movilidad para el Proyecto se encuentran los siguientes puntos de interés:

- **Transporte público**

El municipio cuenta con un sistema de transporte público colectivo y masivo que garantiza la conectividad intraurbana e intermunicipal. La oferta está compuesta por rutas de buses y busetas del transporte público colectivo, complementadas por corredores de transporte masivo sobre las principales vías arterias, con paraderos definidos y estaciones que concentran la demanda de viajes. El sistema de transporte público atiende principalmente viajes de carácter laboral, educativo y comercial, presentando mayores niveles de demanda en horas pico. La cobertura es amplia en los ejes viales principales, mientras que en vías secundarias el servicio se presta mediante rutas alimentadoras o transporte colectivo tradicional. La operación del sistema se articula con infraestructura semafórica, paraderos señalizados y zonas de ascenso y descenso, aunque en algunos sectores se evidencian conflictos con el tráfico mixto y el estacionamiento informal.

- **Infraestructura vial**

La infraestructura vial del municipio se estructura a partir de una jerarquía funcional compuesta por vías arterias, intermedias y locales, que permiten la articulación entre diferentes zonas residenciales, comerciales e institucionales. Las vías principales presentan calzadas pavimentadas, secciones variables y control semafórico en intersecciones estratégicas, facilitando la continuidad del flujo vehicular.

Las vías intermedias y locales cumplen funciones de acceso y distribución del tránsito hacia los predios y barrios, con secciones más reducidas y, en algunos casos, limitaciones en capacidad y geometría. El estado de la infraestructura es mayoritariamente funcional, aunque se identifican tramos con deterioro superficial, deficiencias en señalización horizontal y vertical, y presencia de conflictos entre vehículos, peatones y transporte público.

- **Parques, áreas verdes y espacio público**

El municipio dispone de parques de escala vecinal, zonal y metropolitana, así como de áreas verdes asociadas a corredores ambientales y zonas de protección. Estos espacios cumplen un papel fundamental como áreas de recreación, encuentro ciudadano y soporte ambiental, contribuyendo a la calidad de vida y al equilibrio urbano.

Los parques se integran al sistema de espacio público mediante andenes, senderos peatonales y, en algunos casos, ciclorrutas. No obstante, se evidencian diferencias en el nivel de dotación, mantenimiento y accesibilidad universal entre los distintos sectores del municipio, lo que genera oportunidades de mejora en términos de conectividad peatonal y seguridad vial.

- **Sitios de interés**

Dentro del municipio se localizan diversos sitios de interés de carácter institucional, comercial, educativo, recreativo y cultural, los cuales actúan como generadores y atractores de viajes. Entre estos se destacan centros educativos, equipamientos de salud, centros comerciales, zonas empresariales, escenarios deportivos y espacios culturales.

Estos focos de actividad generan una demanda significativa de movilidad peatonal y vehicular, especialmente en horarios específicos, por lo que su adecuada articulación con la red vial, el transporte público y el espacio público resulta fundamental para minimizar conflictos y garantizar condiciones seguras de acceso.

- **Equipamientos urbanos**

El municipio cuenta con una red de equipamientos urbanos que soportan el funcionamiento social, económico y administrativo del territorio. Estos incluyen instituciones educativas, centros de salud, sedes administrativas, equipamientos deportivos, culturales y de seguridad, distribuidos de manera heterogénea en el área urbana.

La localización de estos equipamientos influye directamente en los patrones de movilidad y en la configuración del sistema vial, al concentrar flujos peatonales y vehiculares. En general, los

equipamientos de mayor jerarquía se encuentran vinculados a la red vial principal y al transporte público, mientras que los de escala barrial dependen principalmente de la accesibilidad peatonal y de vías locales.

El área de influencia del estudio se definió con base en la red vial que presenta relación funcional directa con los tramos objeto de intervención, considerando la conectividad, la jerarquía vial y los patrones de circulación vehicular en el entorno del proyecto. Para tal efecto, se delimitaron dos sectores de análisis, los cuales agrupan los corredores que concentran los principales flujos de tránsito que interactúan con la zona de estudio y que permiten caracterizar de manera representativa el comportamiento de la movilidad local.

La selección de las estaciones de aforo se realizó con base en los siguientes **criterios técnicos**:

- **Representatividad del flujo vehicular:** se priorizaron corredores de categoría vial intermedia que concentran volúmenes significativos de tránsito y que reflejan de manera adecuada la dinámica de circulación del área de influencia.
- **Jerarquía y función vial:** se incluyeron vías colectoras e intermedias con función de distribución del tránsito hacia y desde las vías arteriales principales, algunas de las cuales cuentan con operación de transporte público.
- **Relación directa con los tramos objeto de intervención:** las estaciones fueron ubicadas en corredores que presentan influencia directa sobre los tramos del proyecto, ya sea como rutas de acceso, distribución o desvío del tránsito.
- **Cobertura espacial del área de estudio:** la localización de las estaciones busca garantizar una adecuada cobertura de los dos sectores definidos, permitiendo identificar posibles zonas con menor densidad de información y evaluar la suficiencia de los aforos disponibles para la determinación del TPD.

Con base en estos criterios, se definieron las estaciones de aforo que se presentan en la Tabla 2, las cuales corresponden principalmente a vías de categoría intermedia, con presencia de tránsito mixto (vehículos livianos, transporte público y vehículos de carga en menor proporción), lo que permite capturar de forma adecuada la composición y magnitud de los flujos vehiculares en el área de influencia.

5. TOMA DE INFORMACIÓN DE CAMPO

Este capítulo tiene como objetivo presentar la información recopilada y su procedimiento, como base para la realización del estudio. Esta información se ha clasificado en dos grupos: a. Información existente, la cual es obtenida de fuentes de información (documental); y b. Información medida por el consultor directamente en campo

5.1. INFORMACIÓN SECUNDARIA

La información secundaria corresponde a los datos existentes que resultan relevantes para la caracterización operativa y funcional del área de influencia del proyecto. Para el presente estudio, el uso de información secundaria se limitará a la recopilación de elementos básicos de la infraestructura y operación vial, tales como la localización de intersecciones semaforizadas, sentidos de circulación, número de calzadas y carriles existentes, así como la identificación del transporte público que opera en el corredor, incluyendo las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
Esta información será empleada como insumo complementario para el análisis del Tránsito Promedio Diario (TPD) y la comprensión del comportamiento de la movilidad en el sector intervenido. La localización y descripción de estos elementos serán presentadas y relacionadas en la imagen ilustrativa incluida en el siguiente apartado del documento.

Tabla 1- Caracterización tramos viales de estudio

No	CIV	DIRECCION					TIPO VIA	SEMAFOROS	SENTIDOS	CALZADAS	TRANSPORTE PUBLICO
		TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO					
1	9002422	CRA 85b	CL 24F	CL 25B	CRA 85b DESDE CL 24F HASTA LA CL 25B	MODELIA	Malla vial intermedia	NO	S-N	1	NO
2	9000987	CL 18	CRA 116	CRA 115B	CL 18 DESDE CRA 116 HASTA LA CRA 115B	VILLEMAR	Malla vial intermedia	SI	W-E-W	1	SI
3,1	9001409	CRA 112	CL 18	CL 17FBIS	CRA 112 DESDE CL 18 HASTA LA CL 17FBIS	VILLA CARMENZA	Malla vial intermedia	NO	S-N	1	NO
3,2	9004224	CRA 112	CL 17FBIS	CL 17D	CRA 112 DESDE CL 17FBIS	VILLA CARMENZA	Malla vial intermedia	NO	S-N	1	NO

No	CIV	DIRECCION					TIPO VIA	SEMAFOROS	SENTIDOS	CALZADAS	TRANSPORTE PUBLICO
		TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO					
					HASTA LA CL 17D						
4	9002686	CRA 101	CL 16CBISA	CL 16D	CRA 101 DESDE CL 16CBISA HASTA LA CL 16D	LA LAGUNA	Malla vial local	NO	N-S	1	NO
5	9001383	CL 22F	CRA 107	CRA 108	CL 22F DESDE CRA 107 HASTA LA CRA 108	VERSALLES	Malla vial intermedia	NO	W-E	1	NO
6	9000511	CRA 123A	CL 17F	CL 18A	CRA 123A DESDE CL 17F HASTA LA CL 18A	SAN PABLO	Malla vial local	NO	N-S-N	1	SI
7	9003545	CL 23	TV 73A	CRA 74B	CL 23 DESDE TV 73A HASTA LA CRA 74B	CAPELLANIA	Malla vial intermedia	NO	W-E-W	1	NO
7,1	*9003545*	*CL 23*	*TV 73A*	*CRA 72D*	*CL 23 DESDE TV 73A HASTA LA CRA 72D*	*CAPELLANIA*	Malla vial intermedia	NO	W-E-W	*1*	NO
7,2	*9003526*	*CL 23*	*TV 73A*	*CRA 74B*	*CL 23 DESDE TV 73A HASTA LA CRA 74B*	*CAPELLANIA*	Malla vial intermedia	NO	W-E-W	*1*	NO
8,1	9001291	CL 22H	CRA 108	CRA 107	CL 22H DESDE CRA 108 HASTA LA CRA 107	VERSALLES	Malla vial local	NO	W-E-W	1	NO
8,2	9001381	CL 22H	CRA 106	CRA 107	CL 22H DESDE CRA 106 HASTA LA CRA 107	VERSALLES	Malla vial intermedia	SI	W-E-W	1	NO
9	9002804	CRA 96C	CL 19	CL 19A	CRA 96C DESDE CL 19 HASTA LA CL 19A	VILLEMAR	Malla vial intermedia	NO	N-S-N	2	SI
10	9001016	CL 18	CRA 115B	CRA 115A	CL 18 DESDE CRA 115B HASTA LA CRA 115A	BELEN	Malla vial intermedia	NO	W-E-W	1	SI
11	9004913-50008515	DG 24C	CRA 96A	CRA 96B	DG 24C DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B	PUERTA DE TEJA	Malla vial local	NO	W-E-W	1	SI
11	*9004913-50008515*	*DG 24C*	*CRA 96A*	*CRA 96B*	*DG 24C DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B*	*PUERTA DE TEJA*	Malla vial local	NO	W-E-W	*1*	SI

No	CIV	DIRECCION					TIPO VIA	SEMAFOROS	SENTIDOS	CALZADAS	TRANSPORTE PUBLICO
		TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO					
12	9001035	CL 25G	CRA 96A	CRA 96B	CL 25G DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B	PUERTA DE TEJA	Malla vial intermedia	NO	W-E-W	1	SI
13	9001959	CL 20C	CRA 103A	CRA 103B	CL 20C DESDE CRA 103A HASTA LA CRA 103B	CENTRO FONTIBON	Malla vial local	Malla vial local	E-W	1	NO

Fuente: Elaboración Propia con base a información de las entidades distritales.

5.2. TENDENCIAS DE CRECIMIENTO FUTURO

La información secundaria corresponde a los datos existentes que resultan relevantes para la Este insumo está relacionado con las tasas de crecimiento vehicular estimadas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). La información se encuentra desglosada por tipo de vehículo y por localidad de Bogotá, para el periodo 2013-2032. Estos datos servirán para proyectar el Tránsito Promedio Diario anualmente al periodo de evaluación (20 años).

Tabla 2- Tasa de crecimiento Localidad

Localidad	Periodo							
	2013 - 2017		2018 - 2022		2023 – 2027		2027 - 2032	
	Lv	C	Lv	C	lv	C	Lv	C
Fontibón	2,76%	4,02%	2,46%	3,87%	2,23%	3,17%	2,06%	4,02%

Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad.

5.3. TRANSPORTE PUBLICO

Teniendo en cuenta que las vías objeto para el cálculo del TPD corresponden a vías locales e intermedias las cuales se referencian a continuación:

Tabla 3- Tasa de crecimiento Localidad

No	CIV	DIRECCION					TIPO VIA	TRANSPORTE PUBLICO	RUTAS
		TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO			
2	9000987	CL 18	CRA 116	CRA 115B	CL 18 DESDE CRA 116 HASTA LA CRA 115B	VILLEMAR	Malla vial intermedia	SI	16-12-BELÉN - PORTAL EL DORADO
6	9000511	CRA 123A	CL 17F	CL 18A	CRA 123A DESDE CL 17F HASTA LA CL 18A	SAN PABLO	Malla vial local	SI	16-12-BELÉN - PORTAL EL DORADO 12-SAN PABLO - PORCIÚNCULA
9	9002804	CRA 96C	CL 19	CL 19A	CRA 96C DESDE CL 19 HASTA LA CL 19A	VILLEMAR	Malla vial intermedia	SI	16-8-ZONA FRANCA 16-10-VILLEMAR KA305-EL RECODO - EST. CALLE 100 KC321-FONTIBON BRISAS - TIBABUYES GK502-VILLA DEL RIO - AEROPUERTO KB303-HB-FONTIBON - UNICENTRO
10	9001016	CL 18	CRA 115B	CRA 115A	CL 18 DESDE CRA 115B HASTA LA CRA 115A	BELEN	Malla vial intermedia	SI	16-12-BELÉN - PORTAL EL DORADO
11	9004913-50008515	DG 24C	CRA 96A	CRA 96B	DG 24C DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B	PUERTA DE TEJA	Malla vial local	SI	KB326 - PUERTA DE TEJA - UNICENTRO KL328-PUERTA DE TEJA - EST. AV 1 MAYO KH317-AEROPUERTO - TUNAL KC321-FONTIBON BRISAS - TIBABUYES

No	CIV	DIRECCION					TIPO VIA	TRANSPORTE PUBLICO	RUTAS
		TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO			
11	*9004913-50008515*	*DG 24C*	*CRA 96A*	*CRA 96B*	*DG 24C DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B*	*PUERTA DE TEJA*	Malla vial local	SI	KB326 - PUERTA DE TEJA - UNICENTRO KL328-PUERTA DE TEJA - EST. AV 1 MAYO KH317-AEROPUERTO - TUNAL KC321-FONTIBON BRISAS - TIBABUYES
12	9001035	CL 25G	CRA 96A	CRA 96B	CL 25G DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B	PUERTA DE TEJA	Malla vial intermedia	SI	KL328 - PUERTA DE TEJA - EST. AV 1 MAYO

Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad.

5.4. INFORMACIÓN PRIMARIA

Para poder generar la evaluación de los tramos del contrato, se priorizo un sector el cual requiere cálculo de TPD, para lo cual se estipulo conteos y se destinó procesamiento a continuación:

5.4.1. TIPOLOGIA DE CONTEO DE TRANSITO

La información recolectada corresponderá al 100% de vehículos que transitan por las estaciones de aforo consideradas, teniendo en cuenta todos los movimientos vehiculares existentes en las mismas.

La toma de información de campo se desarrollará empleando el método "PANTALLA" (Conteos vehiculares en todos los sentidos de la vía cuando aplique) la cual se describe a continuación:

- Estaciones Primarias: Las estaciones primarias se establecieron, teniendo en cuenta ser la más representativa en el sector. En esta se llevó a cabo conteos vehiculares durante un día típico (jueves) y uno atípico (sábado).

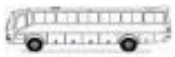
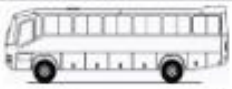
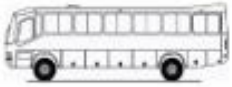
Para realizar esta actividad se cuenta con video cámaras con visión nocturna y la digitalización de la información obtenida se realiza mediante un software de conteo supervisado por personal previamente capacitado para desarrollar esta actividad, lo anterior con el fin de contar con una información primaria confiable. Los datos están desglosados por tipo de vehículo como se presenta a continuación, adicionalmente se presenta alguna de las nomenclaturas utilizadas dentro del documento, Esta información será fundamental para la estimación del Tránsito Promedio Diario (TPD) que circulará por los diferentes segmentos viales objeto de estudio y se ilustra a continuación..

Tabla 4- Nomenclatura vehicular

LIVIANO	BUS	ALIMENTADOR	ALIMENTADOR ELECTRICO	CAMION
L	B.E	AL	AL.E	2P, 2G, C3, 4, 2-S1, 2-S2, 2-S3, 3-S1, 3-S2, 3S3

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 5.4.1-1. Tipologia de vehículos para captura de informacion

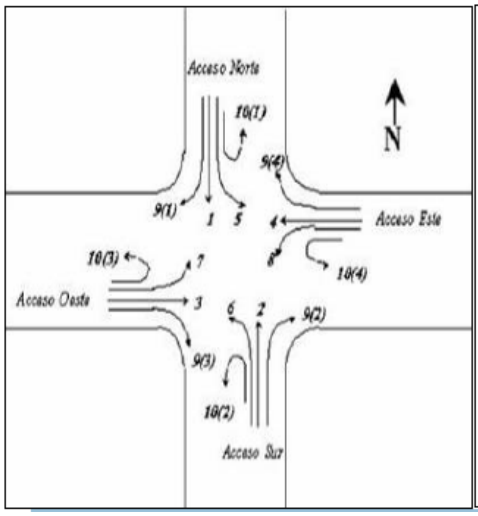
Configuración	
Colectivo y Buseta (C, BT)	
Bus, bus especial e inter/pal (B, ESP, INT)	
Alimentador, Padrón Convencional (AL)	
Alimentador, Padrón Eléctrico (AL EL)	
2P	
2G	
C3	
4	
2-S1	
2-S2	
2-S3	
3-S1	
3-S2	
3-S3	

Fuente: Apéndices de pavimentos - IDU.

5.5. CONTEOS DE TRÁNSITO

Los conteos de tránsito tienen como objetivo registrar el número de vehículos que pasan por un punto, entran a una intersección o usan parte de una vía, clasificándolos por tipo de vehículo (autos, motos, buses y camiones), de acuerdo con el sentido del flujo y tipo de movimiento (Directo, Giros a Derecha o Izquierda).

Ilustración 5.5-1. – **Movimientos Vehiculares**



Acceso	Movimiento	Código
Norte	Directo	1
	Giro a izquierda	5
	Giro a derecha	9(1)
	Giro en U	10(1)
Sur	Directo	2
	Giro a izquierda	6
	Giro a derecha	9(2)
	Giro en U	10(2)
Occidental	Directo	3
	Giro a izquierda	7
	Giro a derecha	9(3)
	Giro en U	10(3)
Oriental	Directo	4
	Giro a izquierda	8
	Giro a derecha	9(4)
	Giro en U	10(4)

FUENTE: Tomado de Manual de planeación y diseño para la administración del tránsito y el transporte de Bogotá. Cal y Mayor.2006

Mediante el procesamiento de los aforos vehiculares se determina la composición vehicular y los volúmenes; parámetros fundamentales para determinar el Tránsito Promedio Diario - TPD de las vías involucradas en el área de influencia del proyecto.

Con base en la experiencia del consultor y en la visita a campo, se determinaron las estaciones de conteo vehicular distribuidas en la zona de influencia del proyecto y los recursos necesarios para llevar a cabo esta actividad, los cuales son relacionados en el numeral 6 del presente documento.

Nota: *En caso de que, durante la validación en campo, se determine que la instalación de cámaras no es viable debido a limitaciones de infraestructura existente (tales como ausencia o inadecuación de postes) o por condiciones de seguridad, se procederá a la reprogramación de la actividad, reemplazando el levantamiento mediante cámaras por la toma de información a través de aforadores (personal en campo).*

5.6. TOMA DE INFORMACION PRIMARIA

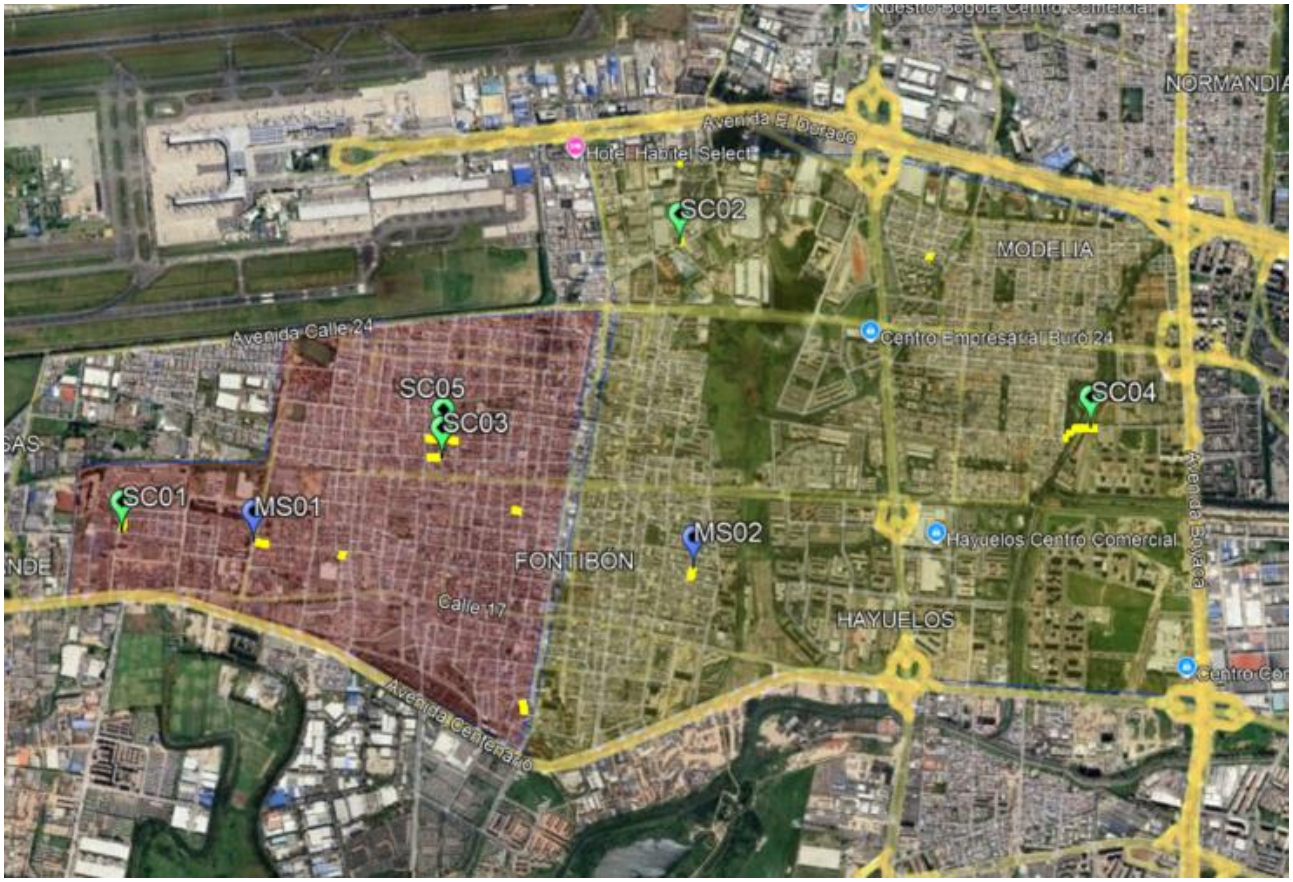
La toma de información se efectuará de acuerdo con la caracterización de los segmentos en la malla vial. Se realizará la toma de información durante un día típico y un día atípico de 24 horas en la estación primaria con un registro en periodos de 15 minutos para las estaciones de aforo,

clasificándose de acuerdo con el tipo de movimiento, tipo de vehículo (autos, SITP, buses y camiones) estos últimos discriminados de acuerdo con el número de ejes.

En la siguiente tabla, se presenta las estaciones a aforar, las cuales serán objeto de evaluación para verificar el factor propuesto de seguridad dentro del estudio realizado previamente, cabe recalcar que, se realizará la verificación de esta variación del comportamiento del tránsito y en caso tal de que el factor sea mayor al 15%, se deberá proyectar toma de información de todo el contrato. Adicionalmente, se aclara que, debido a que la verificación se genera para un TPD, solo es necesario incluir movimientos directos sobre el corredor.

La ubicación de las estaciones de aforo y la delimitación de los dos sectores de análisis se presentan en la siguiente figura, en las cuales se identifica de manera detallada la distribución espacial de los puntos de conteo, así como los corredores cubiertos por el estudio. Estas figuras permiten evidenciar la cobertura del área de influencia y verificar la existencia de sectores que no cuentan con aforos cercanos, los cuales son considerados en el análisis para evaluar posibles vacíos de información en la determinación del TPD.

Ilustración 5.6-1. – **Movimientos Vehiculares**



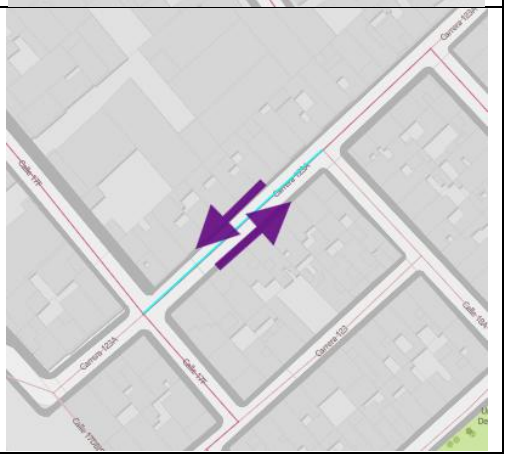
FUENTE: Elaboración propia

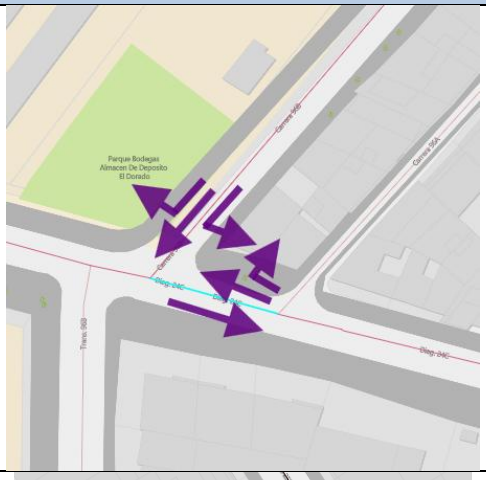
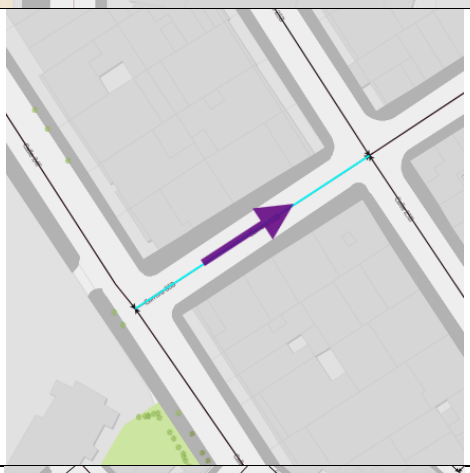
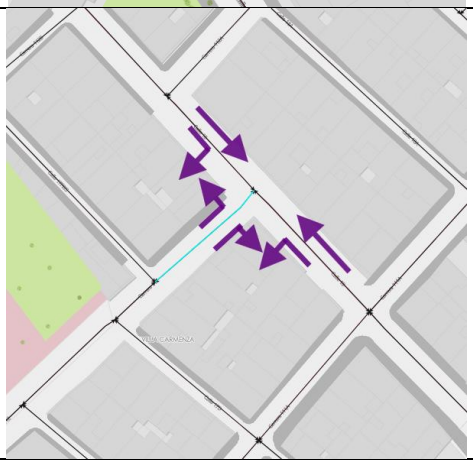
Tabla 5- Vías de toma de información

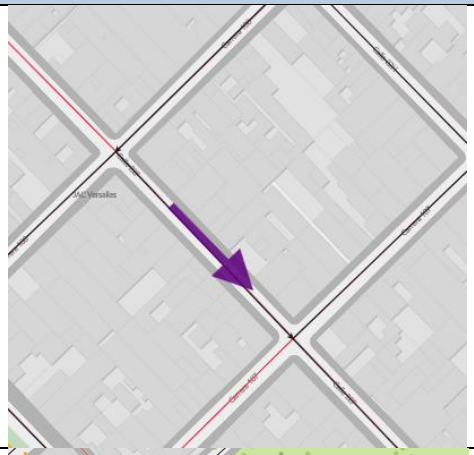
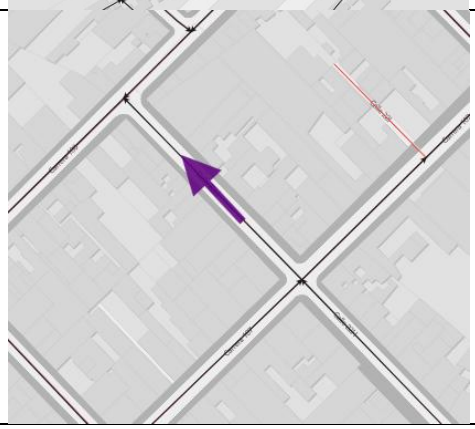
CIV	DIRECCION					ESTACION	FECHA		PERIODO
	TRAMO	DESDE	HASTA	DIRECCION	BARRIO		TIPICO	ATIPICO	
9000987	CL 18	CRA 116	CRA 115B	CL 18 DESDE CRA 116 HASTA LA CRA 115B	VILLEMAR	MS 01	09/02/2026	07/02/2026	24 HORAS
9002804	CRA 96C	CL 19	CL 19A	CRA 96C DESDE CL 19 HASTA LA CL 19A	VILLEMAR	MS 02	09/02/2026	07/02/2026	24 HORAS
9000511	CRA 123A	CL 17F	CL 18A	CRA 123A DESDE CL 17F HASTA LA CL 18A	SAN PABLO	SC 01	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9004913-50008515	DG 24C	CRA 96A	CRA 96B	DG 24C DESDE CRA 96A HASTA LA CRA 96B	PUERTA DE TEJA	SC 02	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9002422	CRA 85b	CL 24F	CL 25B	CRA 85b DESDE CL 24F HASTA LA CL 25B	MODELIA	SC 03	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9001409	CRA 112	CL 18	CL 17FBIS	CRA 112 DESDE CL 18 HASTA LA CL 17FBIS	VILLA CARMENZA	SC 04	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9001383	CL 22F	CRA 107	CRA 108	CL 22F DESDE CRA 107 HASTA LA CRA 108	VERSALLES	SC 05	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9003545	CL 23	TV 73A	CRA 74B	CL 23 DESDE TV 73A HASTA LA CRA 74B	CAPELLANIA	SC 06	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS
9001381	CL 22H	CRA 106	CRA 107	CL 22H DESDE CRA 106 HASTA LA CRA 107	VERSALLES	SC 07	09/02/2026	07/02/2026	14 HORAS

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 6- Esquemas de toma de información

CIV	TRAMO			ESQUEMA
	DESDE	HASTA	DIRECCION	
9000987	CL 18	CRA 116	CRA 115B	
9002804	CRA 96C	CL 19	CL 19A	
9000511	CRA 123A	CL 17F	CL 18A	

CIV	TRAMO			ESQUEMA
	DESDE	HASTA	DIRECCION	
9004913-50008515	DG 24C	CRA 96A	CRA 96B	
9002422	CRA 85b	CL 24F	CL 25B	
9001409	CRA 112	CL 18	CL 17FBIS	

CIV	TRAMO			ESQUEMA
	DESDE	HASTA	DIRECCION	
9001383	CL 22F	CRA 107	CRA 108	
9003545	CL 23	TV 73A	CRA 74B	
9001381	CL 22H	CRA 106	CRA 107	

FUENTE: Elaboración propia

6. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Una vez recopilada la información de campo, los datos fueron digitados y procesados mediante una hoja de cálculo, a partir de la cual se obtuvieron los volúmenes horarios correspondientes a los periodos en los que se realizaron los conteos vehiculares. La totalidad de esta información se encuentra relacionada en los documentos anexos.

6.1. ESTACIÓN MAESTRA.

A continuación, se presentan únicamente los resultados correspondientes a las estaciones maestras MS01 – CL 18 KR 116 y MS02 – KR 96C CL 19, las cuales cuentan con aforos continuos de 24 horas.

Tabla 7- Toma de información MS01-CL 18 KR 116

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	2419	0	125	0	0	61	81	3	0	0	0	0	0	0	2886
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2439	2	237	0	0	110	89	78	0	0	0	0	0	0	2255

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 8- Toma de información MS02-KR96C CL19 – Calzada Oriental

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	2763	939	0	0	155	656	170	0	0	0	0	0	0	0	2568
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	3106	724	0	0	0	577	142	0	10	0	0	0	0	0	2424

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 9- Toma de información MS02-KR96C CL19 – calzada occidental

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	2353	34	0	0	0	916	243	0	1	0	0	0	0	0	2426
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															

INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	3659	16	0	0	0	586	93	0	3	0	0	0	0	0	2280

FUENTE: Elaboración propia

6.2. PROYECCION DE TRANSITO DE 14 A 24 HORAS.

Teniendo en cuenta que el proyecto contempló la toma de información en una estación maestra, dicha referencia permite proyectar el tránsito vehicular registrado en un periodo de 14 horas hacia un horizonte equivalente de 24 horas. Para tal efecto, se determina un factor de expansión, el cual será aplicado a la información primaria recolectada en campo con el fin de estimar el Tránsito Diario (TD). Este procedimiento se desarrolla en cumplimiento de los lineamientos técnicos establecidos por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la normativa nacional vigente en materia de estudios de tránsito, garantizando la validez técnica, trazabilidad metodológica y respaldo normativo de la información empleada.

Tabla 10- Factor crecimiento 14 a 24 horas

VALORES PARA EXPANSIÓN ESTACION MAESTRA													
	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1
TIPICO	2439	2	237	0	0	110	89	78	0	0	0	0	0
	2330	0	220	0	0	108	85	78	0	0	0	0	0
	1,05	0,00	1,08	0,00	0,00	1,02	1,05	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1
ATIPICO	2419	0	125	0	0	61	81	3	0	0	0	0	0
	2315	0	116	0	0	61	80	3	0	0	0	0	0
	1,04	0,00	1,08	0,00	0,00	1,00	1,01	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

FUENTE: Elaboración propia

Con la determinación de este factor, se procede a estimar el Tránsito Diario (24 horas) para cada uno de los días y estaciones evaluadas. A continuación, se relacionan las estaciones c-on aforos de 14 horas que requirieron la aplicación de factores de crecimiento, conforme a la metodología de toma y procesamiento de información previamente aprobada por la Interventoría.

Estación ***SC01 – KR 123A por CL 17F***: debido a la pérdida de los equipos de aforo instalada en campo como consecuencia de un hurto posterior a su instalación, la información primaria no pudo ser recuperada en su totalidad. En consecuencia, esta estación será objeto de un análisis y manejo metodológico especial, mediante la aplicación de procedimientos de estimación indirecta basados en estaciones de referencia con condiciones operacionales similares dentro del área de influencia, garantizando así la obtención de resultados técnicamente sustentados para el cálculo del Tránsito Promedio Diario (TPD).

Tabla 11- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - SC02-DG24C KR 96A

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	1642	278	0	0	0	1018	47	0	0	0	0	0	0	7	1285
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	1978	172	0	0	0	628	65	0	0	0	0	0	0	0	1113

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	1719	300	0	0	0	1037	50	0	0	0	0	0	0	0	1344
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2067	186	0	0	0	628	66	0	0	0	0	0	0	0	1150

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 12- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - SC03-KR 85b CL 24F

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	2893	0	18	0	0	13	8	0	0	0	0	0	0	0	634
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2584	0	7	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	487

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	3029	0	20	0	0	14	9	0	0	0	0	0	0	0	663
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2701	0	8	0	0	6	7	0	0	0	0	0	0	0	504

FUENTE: Elaboración propia

Estación ***SC04-KR 112 CL18***: debido a la pérdida de los equipos de aforo instalada en campo como consecuencia de un hurto posterior a su instalación, la información primaria no pudo ser recuperada en su totalidad. En consecuencia, esta estación será objeto de un análisis y manejo metodológico especial, mediante la aplicación de procedimientos de estimación indirecta basados en estaciones de referencia con condiciones operacionales similares dentro del área de influencia, garantizando así la obtención de resultados técnicamente sustentados para el cálculo del Tránsito Promedio Diario (TPD).

Tabla 13- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - SC05-CL 27F KR 107

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	1774	41	0	0	403	1466	337	0	0	0	0	0	0	11	1903
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2178	24	0	0	297	945	136	0	0	0	0	0	0	19	1779

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	1857	0	0	0	0	1494	353	0	0	0	0	0	0	0	1990
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	2276	0	0	0	0	945	138	0	0	0	0	0	0	0	1838

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 14- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - SC06-CL23 TV73A

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	5465	27	0	0	0	90	1	0	0	0	0	0	0	0	2017
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Atípico	6303	15	0	0	0	442	23	0	0	0	0	0	0	0	3019

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
Típico	5721	30	0	0	0	92	2	0	0	0	0	0	0	0	2109

TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	6587	17	0	0	0	442	24	0	0	0	0	0	0	0	3119

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 15- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - SC07-CL 22H KR106

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Típico	642	8	0	0	0	189	0	0	0	0	0	0	0	0	1174
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	1238	2	0	0	0	269	0	0	0	0	0	0	0	0	894

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Típico	673	9	0	0	0	193	0	0	0	0	0	0	0	0	1228
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	1294	3	0	0	0	269	0	0	0	0	0	0	0	0	924

FUENTE: Elaboración propia

Para la intersección ubicada en la Calle 25G por Carrera 96B, y considerando su cercanía operativa y similitud funcional con la estación de aforo SC02 – DG 24C por KR 96A, se adopta un procedimiento de estimación indirecta del tránsito vehicular a partir de la información registrada en dicha estación de referencia.

La estimación se fundamenta en un criterio de ponderación asociado a la oferta de transporte público colectivo (SITP), teniendo en cuenta que la estación SC02 presenta circulación de seis (6) rutas de transporte público, mientras que en la intersección objeto de análisis únicamente transitan dos (2) rutas, correspondientes a los servicios L328 y TC6.

Tabla 16- Toma de información y proyección de 14 a 24 hrs - CL 25G KR 96B

TRANSITO 14 HORAS DIA TIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Típico	1642	278	0	0	0	1018	47	0	0	0	0	0	0	7	1285
TRANSITO 14 HORAS_ DIA ATIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	1978	172	0	0	0	628	65	0	0	0	0	0	0	0	1113

TRANSITO 24 HORAS _ DIA TIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Típico	1719	300	0	0	0	1037	50	0	0	0	0	0	0	0	1344
TRANSITO 24 HORAS _ DIA ATIPICO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
Atípico	2067	186	0	0	0	628	66	0	0	0	0	0	0	0	1150

FUENTE: Elaboración propia

6.3. TRANSITO PROMEDIO DIARIO SEMANAL.

Teniendo en cuenta que la metodología de aforo establece la medición del tránsito en un día típico de la semana, el volumen vehicular obtenido para dicho día se proyecta a los cinco (5) días típicos que conforman la semana laboral, considerando que presentan condiciones operacionales similares en términos de demanda y comportamiento del tránsito.

De igual manera, el aforo realizado en un día atípico (sábado o domingo) se proyecta a los dos (2) días atípicos de la semana, los cuales reflejan dinámicas de movilidad distintas a las de los días hábiles, asociadas principalmente a actividades recreativas, comerciales y variaciones en los patrones de viaje.

Con base en esta ponderación semanal, se procedió al cálculo del Tránsito Promedio Diario Semanal (TPD_s) mediante el uso de funciones de hoja de cálculo (Excel), aplicando la formulación correspondiente y efectuando el redondeo de los resultados al número entero más cercano, sin considerar fracciones decimales, con el fin de garantizar uniformidad en la presentación y análisis de los volúmenes vehiculares obtenidos.:

$$TPD_s = \frac{(VOL\ 24\ HORAS\ DÍA\ TÍPICO * 5) + (2 * VOL\ 24\ HORAS\ DIA\ ATIPICO)}{7}$$

Adicional a ello, con el propósito de incorporar dentro del análisis de movilidad los posibles efectos derivados de la ejecución de las actividades asociadas al contrato, se realizó la evaluación del tránsito generado a partir de los valores de Tránsito Promedio Diario (TPD) obtenidos mediante la toma de información primaria en campo.

El análisis considera que las actividades de conservación y mejoramiento vial pueden inducir variaciones temporales en la composición vehicular, particularmente en el tránsito de vehículos de carga, debido al transporte de materiales, ingreso de maquinaria, abastecimiento logístico y desplazamientos asociados a la operación propia de la obra.

Con base en los resultados del TPD calculado y con el fin de contar con un escenario de evaluación conservador, se aplicó un factor de incremento del cinco por ciento (5%) exclusivamente a la categoría de vehículos de carga (camiones c2g).

Este ajuste se adopta bajo los siguientes criterios técnicos:

- Posible generación adicional de viajes asociados al transporte de materiales e insumos de obra.
- Incremento temporal de circulación de vehículos pesados durante fases constructivas.
- Necesidad de incorporar un margen de seguridad operacional dentro del análisis de tránsito.
- Aplicación de un escenario preventivo que permita evaluar condiciones futuras sin subestimar la demanda vehicular.

El incremento aplicado no corresponde a una proyección de crecimiento urbano ni a una tendencia histórica de tránsito, sino a un ajuste operativo asociado a la dinámica propia del proyecto, utilizado como criterio de diseño para garantizar condiciones conservadoras en la estimación del tránsito. A continuación se relaciona el TPDS incluido el volumen generado conforme lo mencionado previamente.

Tabla 17- Transito promedio diario semanal - MS01-CL 18 KR 116

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2425	1	157	0	0	75	83	24	0	0	0	0	0	0	2706

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS							5%								

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2425	1	157	0	0	75	87	24	0	0	0	0	0	0	2706

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 18- Transito promedio diario semanal - MS02-KR96C CL19 – Calzada Oriental

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2861	878	0	0	111	633	162	0	3	0	0	0	0	0	2527

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS							5%	0	3	0	0	0	0	0	2527

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	2861	878	0	0	111	633	170	0	3	0	0	0	0	0	2527

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 19- Transito promedio diario semanal MS02-KR96C CL19 – calzada occidental

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	2726	29	0	0	0	822	200	0	2	0	0	0	0	0	2384

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS							5%	0	2	0	0	0	0	0	2384

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	2726	29	0	0	0	822	210	0	2	0	0	0	0	0	2384

FUENTE: Elaboración propia

Para la estación SC01 – KR 123A por CL 17F, y en atención a la pérdida de la información primaria derivada del hurto de los equipos de registro instalados en campo, situación ajena al control del equipo técnico y considerada como un evento de fuerza mayor, se hace necesario implementar un procedimiento alternativo que permita garantizar la estimación del Tránsito Promedio Diario (TPD) requerido en el marco del Contrato 485 de 2025.

Con el fin de asegurar la continuidad técnica del estudio y la representatividad de los resultados, se propone la adopción de un método de estimación indirecta mediante extrapolación ajustada, tomando como referencia la estación maestra de aforo continuo de 24 horas localizada en la intersección Calle 18 por Carrera 116 MS-01, la cual presenta condiciones operacionales y funcionales comparables dentro del área de influencia del proyecto.

La metodología aplicada se fundamenta en los principios técnicos de transferencia de volúmenes vehiculares entre estaciones con características geométricas y de operación similares, conforme a los lineamientos metodológicos adoptados por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para casos en los cuales no es posible disponer de información directa debido a circunstancias externas debidamente justificadas.

El ajuste de los volúmenes se realiza mediante una ponderación técnica basada en la jerarquía vial, los patrones de generación y atracción de viajes y la oferta de transporte público existente en cada corredor. En este sentido, se aplica un incremento del cincuenta por ciento (50%) a las categorías asociadas al transporte público colectivo, considerando la mayor presencia y concurrencia de rutas SITP (16-12 y 12) en la intersección objeto de análisis respecto a la estación maestra. De manera complementaria, se establece una reducción del cincuenta por ciento (50%) en las categorías correspondientes a vehículos livianos, carga y motocicletas, teniendo en cuenta que la Carrera 123A corresponde a una vía de carácter local con menor capacidad operativa, conectividad y nivel de atracción vehicular frente a la Carrera 116, la cual cumple una función más estructurante dentro de la malla vial del sector.

Tabla 20- Transito promedio diario semanal SC01-KR 123A CL 17F

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2425	1	157	0	0	75	83	24	0	0	0	0	0	0	2706

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	-50%	0	-50%	0	0	-50%	-50%	-50%	0	0	0	0	0	0	-50%

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	1212	0	79	0	0	38	42	12	0	0	0	0	0	0	1353

FUENTE: Elaboración propia

En consecuencia, la metodología propuesta garantiza la razonabilidad técnica del procedimiento, la trazabilidad del cálculo y la coherencia con la normativa vigente en materia de estudios de tránsito, permitiendo obtener un TPD representativo y técnicamente sustentado para soportar los análisis y decisiones asociados al alcance contractual del proyecto

Tabla 21- Transito promedio diario semanal SC02-DG24C KR 96A

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	1818	267	0	0	0	920	55	0	0	0	0	0	0	0	1289

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS							5%	0	0	0	0	0	0	0	1289

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	1818	267	0	0	0	920	57	0	0	0	0	0	0	0	1289

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 22- Transito promedio diario semanal SC03-KR 85b CL 24F

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	2935	0	17	0	0	12	8	0	0	0	0	0	0	0	618

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS							5%								

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	2935	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0	618

FUENTE: Elaboración propia

Para la estación SC04 – KR 112 por CL 18, y en atención a la pérdida de la información primaria derivada del hurto de los equipos de registro instalados en campo, situación ajena al control del equipo técnico y considerada como un evento de fuerza mayor, se hace necesario implementar un procedimiento alternativo que permita garantizar la estimación del Tránsito Promedio Diario (TPD) requerido en el marco del Contrato 485 de 2025.

Con el fin de asegurar la continuidad técnica del estudio y la representatividad de los resultados, se propone la adopción de un método de estimación indirecta mediante extrapolación ajustada, tomando como referencia la estación maestra de aforo continuo de 24 horas localizada en la intersección Calle 18 por Carrera 116 (MS-01), la cual presenta condiciones operacionales y funcionales comparables dentro del área de influencia del proyecto.

La metodología aplicada se fundamenta en los principios técnicos de transferencia de volúmenes vehiculares entre estaciones con características geométricas y de operación similares, conforme a los lineamientos metodológicos adoptados por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para casos en los cuales no es posible disponer de información directa debido a circunstancias externas debidamente justificadas.

El ajuste de los volúmenes se realiza mediante una ponderación técnica basada en la jerarquía vial, los patrones de generación y atracción de viajes y la oferta de transporte público existente en cada

corredor. En este sentido, se adopta un valor equivalente al 10% del volumen total de transporte público registrado en la estación maestra, aplicado exclusivamente a las categorías de transporte público, considerando que en el corredor evaluado la oferta de rutas SITP es limitada y no presenta concurrencia significativa adicional frente a la estación de referencia. De manera complementaria, se establece una reducción del cincuenta por ciento (50%) en las categorías correspondientes a vehículos livianos, vehículos de carga y motocicletas, teniendo en cuenta que la Carrera 112 corresponde a una vía de carácter local con menor capacidad operativa, conectividad y nivel de atracción vehicular frente a la Carrera 116, la cual cumple una función colectora de mayor relevancia dentro de la malla vial del sector.

Tabla 23- Transito promedio diario semanal SC04-KR 112 CL18

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2425	1	157	0	0	75	83	24	0	0	0	0	0	0	2706

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	-50%	0	-50%	0	0	-50%	-50%	-50%	0	0	0	0	0	0	-50%

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	1212	0	79	0	0	38	42	12	0	0	0	0	0	0	1353

FUENTE: Elaboración propia

En consecuencia, la metodología propuesta garantiza la razonabilidad técnica del procedimiento, la trazabilidad del cálculo y la coherencia con la normativa vigente en materia de estudios de tránsito, permitiendo obtener un TPD representativo y técnicamente sustentado para soportar los análisis y decisiones asociados al alcance contractual del proyecto.

Tabla 24- Transito promedio diario semanal SC05-CL 22F KR 107

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**
24 HORAS	2425	1	157	0	0	75	83	24	0	0	0	0	0	0	2706

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	**AUTO**	**COLECTIVO/ BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**	**MOTO**

24 HORAS	-50%	0	-50%	0	0	-50%	-50%	-50%	0	0	0	0	0	0	-50%

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	1212	0	79	0	0	38	42	12	0	0	0	0	0	0	1353

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 25- Transito promedio diario semanal SC06-CL23 TV73A

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	5968	26	0	0	0	192	8	0	0	0	0	0	0	0	2398

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS							5%								

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	5968	26	0	0	0	192	9	0	0	0	0	0	0	0	2398

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 26- Transito promedio diario semanal SC07-CL 22H KR106

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	850	7	0	0	0	215	0	0	0	0	0	0	0	0	1141

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS							5%								

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	850	7	0	0	0	215	0	0	0	0	0	0	0	0	1141

FUENTE: Elaboración propia

Para la intersección ubicada en la Calle 25G por Carrera 96B, y considerando que no se cuenta con información primaria directa de aforo para este punto, se hace necesario implementar un

procedimiento alternativo que permita garantizar la estimación del Tránsito Promedio Diario (TPD) dentro del marco metodológico del Contrato 485 de 2025.

Tabla 27- Transito promedio diario semanal CL 25G KR 96B

TPDS TRANSITO 24 HORAS															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	1818	267	0	0	0	920	55	0	0	0	0	0	0	0	1289

TRANSITO GENERADO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS		35%		0	0										

TPDS TRANSITO 24 HORAS DEFINITIVO															
INTERVALO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3	MOTO
24 HORAS	1818	94	0	0	0	920	55	0	0	0	0	0	0	0	1289

FUENTE: Elaboración propia

6.4. PROYECCIÓN DEL TRÁNSITO

Para la proyección de los TPD's se tendrán en cuenta las tasas de crecimiento establecidas por la Secretaria Distrital de Movilidad para la proyección de vehículos livianos y camiones, las cuales se encuentran discriminadas por localidad. A continuación, se muestran los respectivos indicadores de crecimiento para la localidad:

Con base a lo anterior, se procederá a proyectar el transito en un espectro de 5-10 y 20 años, lo cual servirá como insumo para el componente técnico en la elaboración de los diseños requeridos por el contrato.

$$\boldsymbol{Tf = To * (1 + i)n}$$

En donde:
Tf= Tránsito futuro
To= Tránsito del año base
i= Tasa de crecimiento.

Tabla 28- Transito promedio diario anual - MS01-CL 18 KR 116

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO

AÑO	AUTO	COLECTIVO/ BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3
2026	2425	1	157	0	0	75	87	24	0	0	0	0	0	0
2027	2479	1	161	0	0	78	90	25	0	0	0	0	0	0
2028	2534	1	165	0	0	81	93	26	0	0	0	0	0	0
2029	2586	1	168	0	0	84	97	27	0	0	0	0	0	0
2030	2639	1	171	0	0	87	101	28	0	0	0	0	0	0
2031	2693	1	175	0	0	90	105	29	0	0	0	0	0	0
2032	2748	1	179	0	0	94	109	30	0	0	0	0	0	0
2033	2805	1	183	0	0	98	113	31	0	0	0	0	0	0
2034	2863	1	187	0	0	102	118	32	0	0	0	0	0	0
2035	2922	1	191	0	0	106	123	33	0	0	0	0	0	0
2036	2982	1	195	0	0	110	128	34	0	0	0	0	0	0
2037	3043	1	199	0	0	114	133	35	0	0	0	0	0	0
2038	3106	1	203	0	0	119	138	36	0	0	0	0	0	0
2039	3170	1	207	0	0	124	144	37	0	0	0	0	0	0
2040	3235	1	211	0	0	129	150	38	0	0	0	0	0	0
2041	3302	1	215	0	0	134	156	40	0	0	0	0	0	0
2042	3370	1	219	0	0	139	162	42	0	0	0	0	0	0
2043	3439	1	224	0	0	145	169	44	0	0	0	0	0	0
2044	3510	1	229	0	0	151	176	46	0	0	0	0	0	0
2045	3582	1	234	0	0	157	183	48	0	0	0	0	0	0
2046	3656	1	239	0	0	163	190	50	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	7599	3	494	0	0	243	280	78	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	12931	5	840	0	0	420	486	135	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	18484	7	1202	0	0	612	708	196	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	27251	10	1775	0	0	930	1077	295	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	60664	20	3955	0	0	2305	2678	711	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 29- Transito promedio diario semanal - MS02-KR96C CL19 – Calzada Oriental

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO

AÑO	AUTO	COLECTIVO/BUSETA	BUS ESP/INTER	ALIMENTADOR PADRON	ALIMENTADOR PRADON (E)	2P	2G	C3	C4	2S1	2S2	2S3	3S1	3S3
2026	2861	878	0	0	111	633	170	0	3	0	0	0	0	0
2027	2925	897	0	0	113	655	176	0	3	0	0	0	0	0
2028	2990	917	0	0	116	678	182	0	3	0	0	0	0	0
2029	3052	936	0	0	118	705	189	0	3	0	0	0	0	0
2030	3115	955	0	0	120	733	197	0	3	0	0	0	0	0
2031	3179	975	0	0	122	762	205	0	3	0	0	0	0	0
2032	3244	995	0	0	125	793	213	0	3	0	0	0	0	0
2033	3311	1015	0	0	128	825	222	0	3	0	0	0	0	0
2034	3379	1036	0	0	131	858	231	0	3	0	0	0	0	0
2035	3449	1057	0	0	134	892	240	0	3	0	0	0	0	0
2036	3520	1079	0	0	137	928	250	0	3	0	0	0	0	0
2037	3593	1101	0	0	140	965	260	0	3	0	0	0	0	0
2038	3667	1124	0	0	143	1004	270	0	3	0	0	0	0	0
2039	3743	1147	0	0	146	1044	281	0	3	0	0	0	0	0
2040	3820	1171	0	0	149	1086	292	0	3	0	0	0	0	0
2041	3899	1195	0	0	152	1130	304	0	3	0	0	0	0	0
2042	3979	1220	0	0	155	1175	316	0	3	0	0	0	0	0
2043	4061	1245	0	0	158	1222	329	0	3	0	0	0	0	0
2044	4145	1271	0	0	161	1271	342	0	3	0	0	0	0	0
2045	4230	1297	0	0	164	1322	356	0	3	0	0	0	0	0
2046	4317	1324	0	0	167	1375	370	0	3	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	8967	2750	0	0	347	2038	547	0	9	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	15261	4680	0	0	589	3533	949	0	15	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	21816	6690	0	0	842	5151	1384	0	21	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	32164	9862	0	0	1244	7829	2105	0	30	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	71618	21957	0	0	2779	19423	5225	0	60	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 30- Transito promedio diario semanal MS02-KR96C CL19 – calzada occidental

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	2726	29	0	0	0	822	210	0	2	0	0	0	0	0
2027	2787	30	0	0	0	850	217	0	2	0	0	0	0	0
2028	2849	31	0	0	0	880	225	0	2	0	0	0	0	0
2029	2908	32	0	0	0	915	234	0	2	0	0	0	0	0
2030	2968	33	0	0	0	952	243	0	2	0	0	0	0	0
2031	3029	34	0	0	0	990	253	0	2	0	0	0	0	0
2032	3091	35	0	0	0	1030	263	0	2	0	0	0	0	0
2033	3155	36	0	0	0	1071	274	0	2	0	0	0	0	0
2034	3220	37	0	0	0	1114	285	0	2	0	0	0	0	0
2035	3286	38	0	0	0	1159	296	0	2	0	0	0	0	0
2036	3354	39	0	0	0	1206	308	0	2	0	0	0	0	0
2037	3423	40	0	0	0	1254	320	0	2	0	0	0	0	0
2038	3494	41	0	0	0	1304	333	0	2	0	0	0	0	0
2039	3566	42	0	0	0	1356	346	0	2	0	0	0	0	0
2040	3639	43	0	0	0	1411	360	0	2	0	0	0	0	0
2041	3714	44	0	0	0	1468	374	0	2	0	0	0	0	0
2042	3791	45	0	0	0	1527	389	0	2	0	0	0	0	0
2043	3869	46	0	0	0	1588	405	0	2	0	0	0	0	0
2044	3949	47	0	0	0	1652	421	0	2	0	0	0	0	0
2045	4030	48	0	0	0	1718	438	0	2	0	0	0	0	0
2046	4113	49	0	0	0	1787	456	0	2	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	8544	93	0	0	0	2645	676	0	6	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	14541	160	0	0	0	4587	1172	0	10	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	20787	231	0	0	0	6688	1709	0	14	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	30647	345	0	0	0	10167	2598	0	20	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	68235	790	0	0	0	25232	6440	0	40	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 31- Transito promedio diario semanal SC01-KR 123A CL 17F

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	1212	0	79	0	0	38	42	12	0	0	0	0	0	0
2027	1239	0	80	0	0	39	43	13	0	0	0	0	0	0
2028	1267	0	82	0	0	40	44	13	0	0	0	0	0	0
2029	1293	0	84	0	0	42	46	14	0	0	0	0	0	0
2030	1320	0	86	0	0	44	48	15	0	0	0	0	0	0
2031	1347	0	88	0	0	46	50	16	0	0	0	0	0	0
2032	1375	0	90	0	0	48	52	17	0	0	0	0	0	0
2033	1403	0	92	0	0	50	54	18	0	0	0	0	0	0
2034	1432	0	94	0	0	52	56	19	0	0	0	0	0	0
2035	1461	0	96	0	0	54	58	20	0	0	0	0	0	0
2036	1491	0	98	0	0	56	60	21	0	0	0	0	0	0
2037	1522	0	100	0	0	58	62	22	0	0	0	0	0	0
2038	1553	0	102	0	0	60	64	23	0	0	0	0	0	0
2039	1585	0	104	0	0	62	67	24	0	0	0	0	0	0
2040	1618	0	106	0	0	64	70	25	0	0	0	0	0	0
2041	1651	0	108	0	0	67	73	26	0	0	0	0	0	0
2042	1685	0	110	0	0	70	76	27	0	0	0	0	0	0
2043	1720	0	112	0	0	73	79	28	0	0	0	0	0	0
2044	1755	0	114	0	0	76	82	29	0	0	0	0	0	0
2045	1791	0	116	0	0	79	85	30	0	0	0	0	0	0
2046	1828	0	118	0	0	82	88	31	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	3799	0	246	0	0	121	133	40	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	6466	0	420	0	0	211	231	71	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	9244	0	602	0	0	309	337	106	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	13628	0	890	0	0	471	511	166	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	30336	0	1980	0	0	1162	1257	431	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 32- Transito promedio diario semanal SC02-DG24C KR 96A

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	1818	267	0	0	0	920	57	0	0	0	0	0	0	0
2027	1859	273	0	0	0	952	59	0	0	0	0	0	0	0
2028	1900	279	0	0	0	985	61	0	0	0	0	0	0	0
2029	1939	285	0	0	0	1025	63	0	0	0	0	0	0	0
2030	1979	291	0	0	0	1066	66	0	0	0	0	0	0	0
2031	2020	297	0	0	0	1109	69	0	0	0	0	0	0	0
2032	2062	303	0	0	0	1154	72	0	0	0	0	0	0	0
2033	2104	309	0	0	0	1200	75	0	0	0	0	0	0	0
2034	2147	315	0	0	0	1248	78	0	0	0	0	0	0	0
2035	2191	321	0	0	0	1298	81	0	0	0	0	0	0	0
2036	2236	328	0	0	0	1350	84	0	0	0	0	0	0	0
2037	2282	335	0	0	0	1404	87	0	0	0	0	0	0	0
2038	2329	342	0	0	0	1460	90	0	0	0	0	0	0	0
2039	2377	349	0	0	0	1519	94	0	0	0	0	0	0	0
2040	2426	356	0	0	0	1580	98	0	0	0	0	0	0	0
2041	2476	363	0	0	0	1644	102	0	0	0	0	0	0	0
2042	2527	370	0	0	0	1710	106	0	0	0	0	0	0	0
2043	2579	378	0	0	0	1779	110	0	0	0	0	0	0	0
2044	2632	386	0	0	0	1851	114	0	0	0	0	0	0	0
2045	2686	394	0	0	0	1925	119	0	0	0	0	0	0	0
2046	2741	402	0	0	0	2002	124	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	5698	837	0	0	0	2962	183	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	9697	1425	0	0	0	5137	318	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	13863	2037	0	0	0	7491	465	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	20437	3001	0	0	0	11387	708	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	45492	6676	0	0	0	28261	1752	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 33- Transito promedio diario semanal SC03-KR 85b CL 24F

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	2935	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2027	3001	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2028	3068	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2029	3131	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2030	3195	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2031	3261	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2032	3328	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2033	3397	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2034	3467	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2035	3538	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2036	3611	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2037	3685	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2038	3761	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2039	3838	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2040	3917	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2041	3998	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2042	4080	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2043	4164	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2044	4250	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2045	4338	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
2046	4427	0	17	0	0	12	9	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	9200	0	51	0	0	36	27	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	15656	0	85	0	0	60	45	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	22381	0	119	0	0	84	63	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	32997	0	170	0	0	120	90	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	73455	0	340	0	0	240	180	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 34- Transito promedio diario semanal SC04-KR 112 CL18

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	1212	0	79	0	0	38	42	12	0	0	0	0	0	0
2027	1239	0	80	0	0	39	43	13	0	0	0	0	0	0
2028	1267	0	82	0	0	40	44	13	0	0	0	0	0	0
2029	1293	0	84	0	0	42	46	14	0	0	0	0	0	0
2030	1320	0	86	0	0	44	48	15	0	0	0	0	0	0
2031	1347	0	88	0	0	46	50	16	0	0	0	0	0	0
2032	1375	0	90	0	0	48	52	17	0	0	0	0	0	0
2033	1403	0	92	0	0	50	54	18	0	0	0	0	0	0
2034	1432	0	94	0	0	52	56	19	0	0	0	0	0	0
2035	1461	0	96	0	0	54	58	20	0	0	0	0	0	0
2036	1491	0	98	0	0	56	60	21	0	0	0	0	0	0
2037	1522	0	100	0	0	58	62	22	0	0	0	0	0	0
2038	1553	0	102	0	0	60	64	23	0	0	0	0	0	0
2039	1585	0	104	0	0	62	67	24	0	0	0	0	0	0
2040	1618	0	106	0	0	64	70	25	0	0	0	0	0	0
2041	1651	0	108	0	0	67	73	26	0	0	0	0	0	0
2042	1685	0	110	0	0	70	76	27	0	0	0	0	0	0
2043	1720	0	112	0	0	73	79	28	0	0	0	0	0	0
2044	1755	0	114	0	0	76	82	29	0	0	0	0	0	0
2045	1791	0	116	0	0	79	85	30	0	0	0	0	0	0
2046	1828	0	118	0	0	82	88	31	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	3799	0	246	0	0	121	133	40	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	6466	0	420	0	0	211	231	71	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	9244	0	602	0	0	309	337	106	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	13628	0	890	0	0	471	511	166	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	30336	0	1980	0	0	1162	1257	431	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 35- Transito promedio diario semanal SC05-CL 22F KR 107

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	1977	0	0	0	0	1337	306	0	0	0	0	0	0	0
2027	2021	0	0	0	0	1384	317	0	0	0	0	0	0	0
2028	2066	0	0	0	0	1432	328	0	0	0	0	0	0	0
2029	2109	0	0	0	0	1490	341	0	0	0	0	0	0	0
2030	2152	0	0	0	0	1550	355	0	0	0	0	0	0	0
2031	2196	0	0	0	0	1612	369	0	0	0	0	0	0	0
2032	2241	0	0	0	0	1677	384	0	0	0	0	0	0	0
2033	2287	0	0	0	0	1744	399	0	0	0	0	0	0	0
2034	2334	0	0	0	0	1814	415	0	0	0	0	0	0	0
2035	2382	0	0	0	0	1887	432	0	0	0	0	0	0	0
2036	2431	0	0	0	0	1963	449	0	0	0	0	0	0	0
2037	2481	0	0	0	0	2042	467	0	0	0	0	0	0	0
2038	2532	0	0	0	0	2124	486	0	0	0	0	0	0	0
2039	2584	0	0	0	0	2209	506	0	0	0	0	0	0	0
2040	2637	0	0	0	0	2298	526	0	0	0	0	0	0	0
2041	2691	0	0	0	0	2390	547	0	0	0	0	0	0	0
2042	2746	0	0	0	0	2486	569	0	0	0	0	0	0	0
2043	2803	0	0	0	0	2586	592	0	0	0	0	0	0	0
2044	2861	0	0	0	0	2690	616	0	0	0	0	0	0	0
2045	2920	0	0	0	0	2798	641	0	0	0	0	0	0	0
2046	2980	0	0	0	0	2910	667	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	6196	0	0	0	0	4306	986	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	10544	0	0	0	0	7468	1710	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	15072	0	0	0	0	10889	2493	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	22219	0	0	0	0	16553	3789	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	49454	0	0	0	0	41086	9406	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 36- Transito promedio diario semanal SC06-CL23 TV73A

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	5968	26	0	0	0	192	9	0	0	0	0	0	0	0
2027	6102	27	0	0	0	199	9	0	0	0	0	0	0	0
2028	6238	28	0	0	0	206	9	0	0	0	0	0	0	0
2029	6367	29	0	0	0	214	9	0	0	0	0	0	0	0
2030	6498	30	0	0	0	223	9	0	0	0	0	0	0	0
2031	6632	31	0	0	0	232	9	0	0	0	0	0	0	0
2032	6769	32	0	0	0	241	9	0	0	0	0	0	0	0
2033	6908	33	0	0	0	251	9	0	0	0	0	0	0	0
2034	7050	34	0	0	0	261	9	0	0	0	0	0	0	0
2035	7195	35	0	0	0	271	9	0	0	0	0	0	0	0
2036	7343	36	0	0	0	282	9	0	0	0	0	0	0	0
2037	7494	37	0	0	0	293	9	0	0	0	0	0	0	0
2038	7648	38	0	0	0	305	9	0	0	0	0	0	0	0
2039	7806	39	0	0	0	317	9	0	0	0	0	0	0	0
2040	7967	40	0	0	0	330	9	0	0	0	0	0	0	0
2041	8131	41	0	0	0	343	9	0	0	0	0	0	0	0
2042	8298	42	0	0	0	357	9	0	0	0	0	0	0	0
2043	8469	43	0	0	0	371	9	0	0	0	0	0	0	0
2044	8643	44	0	0	0	386	9	0	0	0	0	0	0	0
2045	8821	45	0	0	0	402	9	0	0	0	0	0	0	0
2046	9003	46	0	0	0	418	9	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	18707	84	0	0	0	619	27	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	31837	145	0	0	0	1074	45	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	45514	210	0	0	0	1566	63	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	67102	315	0	0	0	2380	90	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	149382	730	0	0	0	5902	180	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 37- Transito promedio diario semanal SC07-CL 22H KR106

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	850	7	0	0	0	215	0	0	0	0	0	0	0	0
2027	869	7	0	0	0	222	0	0	0	0	0	0	0	0
2028	888	7	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0
2029	906	7	0	0	0	239	0	0	0	0	0	0	0	0
2030	925	7	0	0	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0
2031	944	7	0	0	0	259	0	0	0	0	0	0	0	0
2032	963	7	0	0	0	269	0	0	0	0	0	0	0	0
2033	983	7	0	0	0	280	0	0	0	0	0	0	0	0
2034	1003	7	0	0	0	291	0	0	0	0	0	0	0	0
2035	1024	7	0	0	0	303	0	0	0	0	0	0	0	0
2036	1045	7	0	0	0	315	0	0	0	0	0	0	0	0
2037	1067	7	0	0	0	328	0	0	0	0	0	0	0	0
2038	1089	7	0	0	0	341	0	0	0	0	0	0	0	0
2039	1111	7	0	0	0	355	0	0	0	0	0	0	0	0
2040	1134	7	0	0	0	369	0	0	0	0	0	0	0	0
2041	1157	7	0	0	0	384	0	0	0	0	0	0	0	0
2042	1181	7	0	0	0	399	0	0	0	0	0	0	0	0
2043	1205	7	0	0	0	415	0	0	0	0	0	0	0	0
2044	1230	7	0	0	0	432	0	0	0	0	0	0	0	0
2045	1255	7	0	0	0	449	0	0	0	0	0	0	0	0
2046	1281	7	0	0	0	467	0	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	2663	21	0	0	0	691	0	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	4532	35	0	0	0	1199	0	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	6478	49	0	0	0	1748	0	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	9550	70	0	0	0	2657	0	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	21260	140	0	0	0	6596	0	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 38- Transito promedio diario semanal CL 25G KR 96B

PROYECCIÓN TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO														
AÑO	**AUTO**	**COLECTIVO/BUSETA**	**BUS ESP/INTER**	**ALIMENTADOR PADRON**	**ALIMENTADOR PRADON (E)**	**2P**	**2G**	**C3**	**C4**	**2S1**	**2S2**	**2S3**	**3S1**	**3S3**
2026	1818	94	0	0	0	920	55	0	0	0	0	0	0	0
2027	1859	96	0	0	0	952	56	0	0	0	0	0	0	0
2028	1900	98	0	0	0	985	58	0	0	0	0	0	0	0
2029	1939	100	0	0	0	1025	60	0	0	0	0	0	0	0
2030	1979	102	0	0	0	1066	62	0	0	0	0	0	0	0
2031	2020	104	0	0	0	1109	64	0	0	0	0	0	0	0
2032	2062	106	0	0	0	1154	67	0	0	0	0	0	0	0
2033	2104	108	0	0	0	1200	70	0	0	0	0	0	0	0
2034	2147	110	0	0	0	1248	73	0	0	0	0	0	0	0
2035	2191	112	0	0	0	1298	76	0	0	0	0	0	0	0
2036	2236	114	0	0	0	1350	79	0	0	0	0	0	0	0
2037	2282	116	0	0	0	1404	82	0	0	0	0	0	0	0
2038	2329	118	0	0	0	1460	85	0	0	0	0	0	0	0
2039	2377	120	0	0	0	1519	88	0	0	0	0	0	0	0
2040	2426	122	0	0	0	1580	92	0	0	0	0	0	0	0
2041	2476	125	0	0	0	1644	96	0	0	0	0	0	0	0
2042	2527	128	0	0	0	1710	100	0	0	0	0	0	0	0
2043	2579	131	0	0	0	1779	104	0	0	0	0	0	0	0
2044	2632	134	0	0	0	1851	108	0	0	0	0	0	0	0
2045	2686	137	0	0	0	1925	112	0	0	0	0	0	0	0
2046	2741	140	0	0	0	2002	117	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 3 AÑOS	5698	294	0	0	0	2962	174	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 5 AÑOS	9697	500	0	0	0	5137	300	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 7 AÑOS	13863	714	0	0	0	7491	437	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 10 AÑOS	20437	1050	0	0	0	11387	665	0	0	0	0	0	0	0
T.A A 20 AÑOS	45492	2321	0	0	0	28261	1649	0	0	0	0	0	0	0

FUENTE: Elaboración propia

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Para la determinación del Tránsito Promedio Diario (TPD) se realizó la toma de información primaria mediante aforos vehiculares tipo pantalla, incluyendo estaciones maestras con cobertura continua de 24 horas, en las cuales se discriminó el flujo vehicular por sentido de circulación y por categoría vehicular. El procedimiento se desarrolló conforme a metodologías técnicas de aforo vehicular adoptadas a nivel nacional y en concordancia con los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

- La información recolectada en campo fue procesada mediante factores de expansión temporal, permitiendo proyectar los volúmenes registrados a periodos diarios de 24 horas y posteriormente calcular el Tránsito Promedio Diario Semanal (TPD_s), garantizando la representatividad estadística de la demanda vehicular observada dentro del área de influencia del proyecto.

- Los valores de TPD obtenidos permiten caracterizar el comportamiento operacional de los corredores evaluados, identificando la magnitud de la demanda vehicular, su composición modal y las dinámicas de generación y atracción de viajes propias del sector analizado en la localidad de Fontibón.

- La información derivada del TPD constituye un insumo técnico fundamental para el diagnóstico del componente de movilidad, sirviendo como línea base para la evaluación de condiciones actuales de tránsito y para la formulación de futuras intervenciones asociadas a la conservación y mantenimiento de la malla vial y el espacio público.

- La metodología aplicada garantiza trazabilidad, coherencia técnica y reproducibilidad de los resultados, asegurando que los valores estimados de TPD sean consistentes con las condiciones reales de operación del sistema vial evaluado y adecuados para los análisis requeridos dentro del alcance contractual.

- Se recomienda utilizar los valores de TPD obtenidos como referencia para futuros análisis de movilidad, priorización de intervenciones y evaluación del desempeño vial del sector, así como actualizar la información de tránsito en caso de presentarse cambios significativos en las condiciones de operación o en la dinámica urbana del área de influencia.