



Aesabana **steer**

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA SABANA

Muévete por la Sabana

111 recomendaciones para mejorar
la movilidad de Sabana Centro



Universidad de
La Sabana



creamos espacios
AMARILLO



**Banco
Finandina**



compensar



CONSTRUCTORA
BOLÍVAR



PROBOGOTÁ
Fundación para el progreso de la Región

Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio impreso, electrónico o reprográfico sin el permiso del titular (Ley 23 de 1982).

Impreso en Colombia
Diseño editorial: Probogotá Región
Corrección de estilo: Aesabana
Imprenta Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A.S.
Primera edición: Junio 2024
ISBN 978-628-95573-8-1

ESTE DOCUMENTO FUE ELABORADO POR:



CON LA COLABORACIÓN DE:





Foto: Probogotá Región

PRÓLOGO



María Elena Vélez Mejía
Directora ejecutiva



La región **Sabana Centro se ha consolidado como un polo para el desarrollo de la región metropolitana Bogotá-Cundinamarca y el país**, generando más del 33% del PIB de Cundinamarca en sus municipios y cerca del 31% del PIB nacional al incluir Bogotá. Sabana Centro también es clave en términos de su ubicación estratégica, pues posibilita la conexión con el norte del país. Además, el crecimiento poblacional y de actividades económicas en los municipios que la conforman, respaldados por la inversión pública y privada, hacen que esta región tenga una gran influencia en el desarrollo de los municipios, provincias y departamentos colindantes.

La dinámica de crecimiento urbano en los municipios de Sabana Centro ha incidido en que se tengan **mayores retos para la movilidad y logística en la región, implicando en ello la calidad de vida y bienestar de las personas que la habitan y visitan**. Estos retos se relacionan con elementos que hacen parte de la vida diaria de la población y se expresan, por ejemplo, en términos de los tiempos de viaje de las personas o la seguridad con la que se hacen esos recorridos, entendida tanto en el sentido de la siniestralidad vial como de la criminalidad.

Por su parte, la competitividad y productividad de las empresas depende de los tiempos,

costos y oportunidades que los negocios de distinto tamaño y alcance económico logran tener en sus procesos productivos, logísticos y comerciales; viéndose directamente afectados por el estado de la movilidad regional. Así mismo, se enfrentan otros desafíos significativos frente a la calidad del aire y el impacto general que la infraestructura y los equipos de transporte tienen sobre el ambiente, la salud y calidad de vida de la población.

Ante este panorama, **un sistema de movilidad eficiente, seguro y sostenible es fundamental para potenciar el desarrollo y aportar al bienestar de las personas en Sabana Centro**, provincia que incluye los municipios de Cajicá, Chía, Cota, Nemocón, Zipaquirá, Cogua, Gachancipá, Tocancipá, Sopó, Tabio y Tenjo. Consolidar este sistema convoca la acción articulada entre el sector público, privado y académico, partiendo de objetivos comunes y priorización de intervenciones en consideración a la complejidad que caracteriza las relaciones entre el desarrollo local y regional.

En este esfuerzo por aportar ideas, soluciones y propuestas para mejorar la movilidad y logística en la región, la **Asociación de Empresarios de la Sabana - Aesabana-** con algunas de sus empresas afiliadas: **Universidad de la Sabana, Banco Finandina, Compensar, Constructora Bolívar y Amarilo;** en

alianza con Probogotá Región, aunamos esfuerzos junto a los expertos de la prestigiosa consultora global de ciudades, infraestructura y transporte Steer para generar insumos que contribuyan a la priorización de acciones e intervenciones eficientes en nuestro territorio.

Este documento **presenta recomendaciones concretas para avanzar hacia un sistema de movilidad que responda a las necesidades actuales de la región**, diseñado para evolucionar de acuerdo con las relaciones y dinámicas de los municipios que la conforman además de aportar el diseño de una red de movilidad turística para Sabana Centro.

Confiamos que estas recomendaciones sean acogidas por los gobiernos municipales e incluidas en los programas de gobierno, impulsando escenarios de colaboración público-privada para su implementación y seguimiento.



Foto: Probogotá Región

CONTENIDO

La movilidad de Sabana
Centro en cifras

pág 10

1.

Problemáticas y retos en
movilidad y logística en
Sabana Centro

pág 16

3.

11 temas prioritarios para
la planeación y gestión
estratégica de la movilidad
en Sabana Centro

pág 34

2.

Recomendaciones para
mejorar la movilidad en
Sabana Centro

pág 28

4.

100 acciones locales para
mejorar la movilidad y la
logística

pág 62

La movilidad de Sabana Centro en cifras

Análisis a partir de los datos de la Encuesta de Movilidad 2023

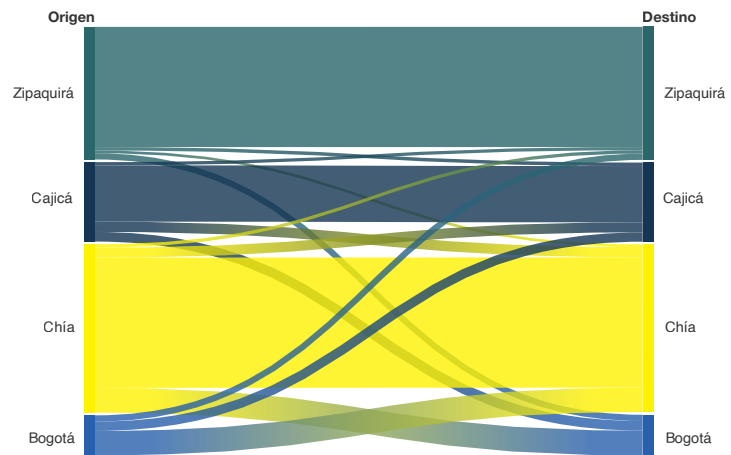
La Encuesta de Movilidad para Bogotá y los 20 municipios de su área de influencia (Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Zipaquirá, Choachí y Subachoque), ofrece información útil para caracterizar y planear la movilidad en la región

En términos de los viajes, se presentan a continuación las relaciones entre orígenes y destino de los desplazamientos en Bogotá y municipios. La información contempla los viajes de los municipios y los que tienen origen o destino en Bogotá, desde estos municipios.

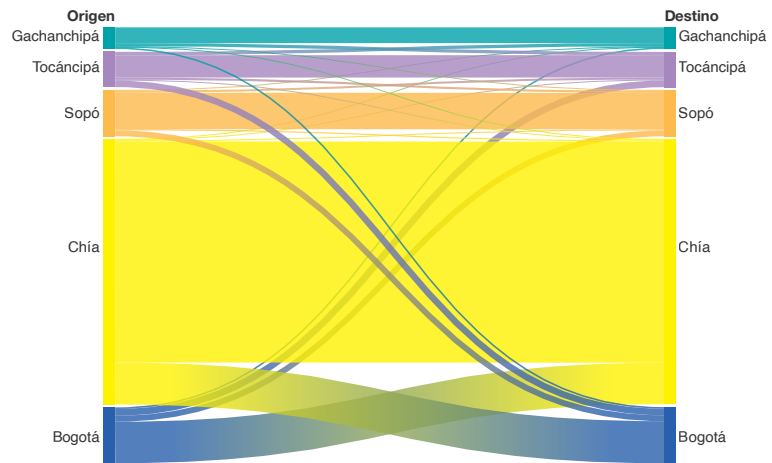
En cuanto a los municipios de Sabana Centro, se observa que en municipios como Cajicá, Chía y Zipaquirá predominan los viajes con origen y destino dentro del mismo municipio. Viajes con destino Bogotá en su mayoría tiene como origen municipios como Chía, Cajicá, Cota y Zipaquirá. Por otro lado, se evidencia la relación de los viajes entre los municipios de acuerdo con las vías principales que los conectan.

En su mayoría los viajes son al interior de los municipios y las principales conmutaciones con Bogotá se dan desde Chía, Cajicá, Cota y Zipaquirá.

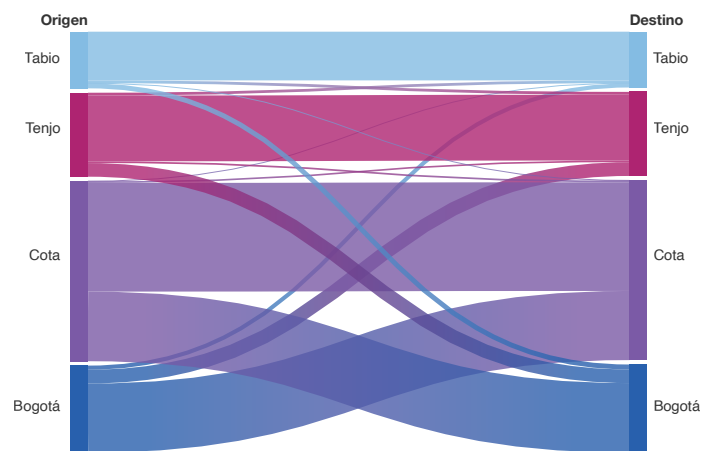
**Viajes: vía Zipaquirá -
Cajicá - Chía - Bogotá**



**Viajes: vía Gachancipá -
Tocancipá - Sopó - Chía -
Bogotá**



**Viajes: vía Tabio - Tenjo -
Cota - Bogotá**

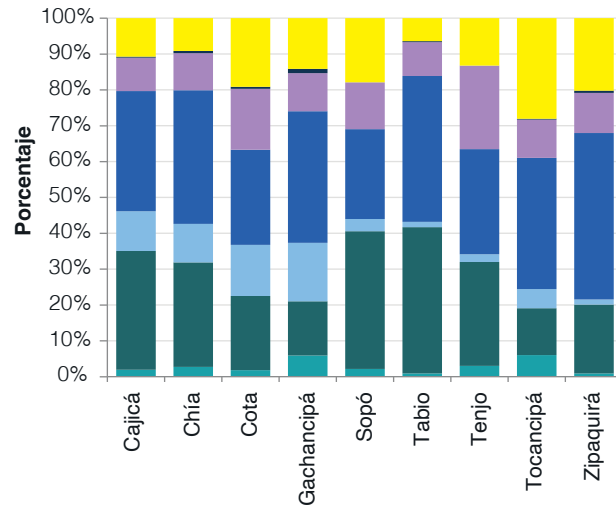


* En estas gráficas no se tienen en cuenta los viajes que se realizan dentro de Bogotá. Únicamente aquellos con origen o destino Bogotá, con el fin de evidenciar la proporción de viajes realizados únicamente en los municipios de Sabana Centro.

Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Partición modal. Viajes con origen en el municipio y destino en otro municipio

En cuanto a la partición modal de los viajes con origen y destino en los 9 municipios de Sabana Centro incluidos en la encuesta, el modo principal es a pie, seguidos del automóvil y la bicicleta. Adicionalmente, en el Municipio de Tocancipá la proporción de viajes realizados en transporte público es superior a la realizada en automóvil y bicicleta. Por otro lado, en los municipios de Cota y Tenjo se tiene una participación de aproximadamente el 10% de viajes realizados en motocicleta.

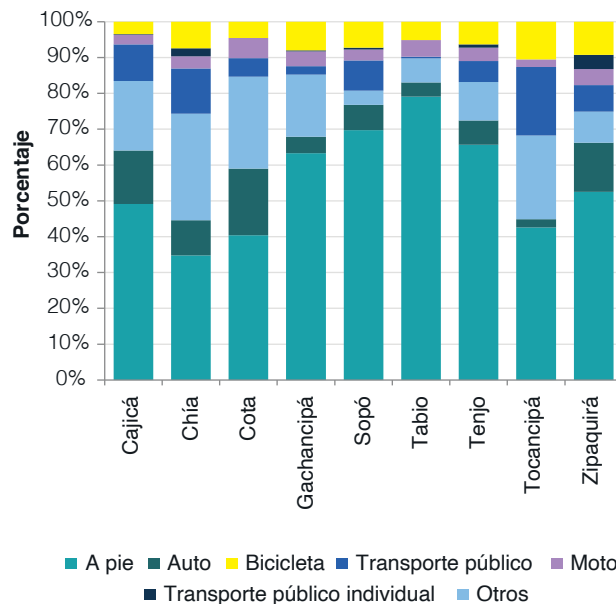


Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Partición modal. Viajes internos del municipio

Con respecto a la diferencia de la partición modal de acuerdo con el origen y destino de los viajes, se observa que para viajes con origen y destino en otro municipio en auto y en transporte público.

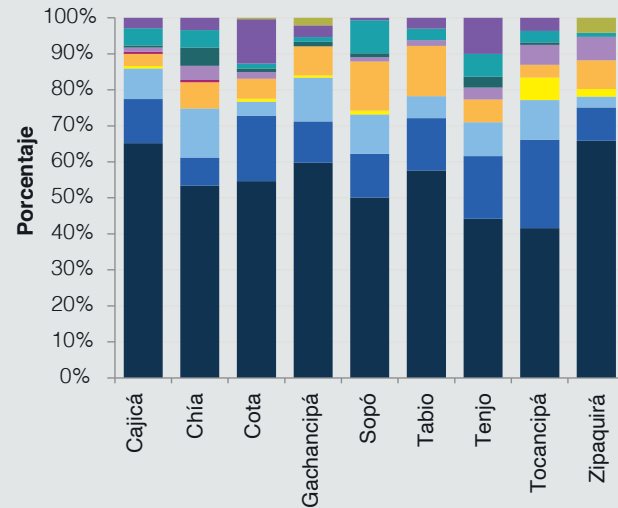
La bicicleta es tiene una participación importante en la mayoría de los municipios, como modo de transporte para viajes a municipios vecinos.



Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Motivo de viaje.
Viajes con origen en el municipio y destino en otro municipio

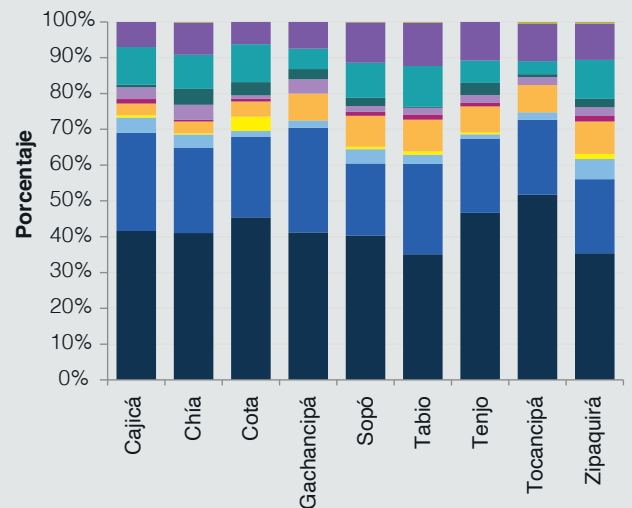
El motivo de viaje más frecuente es trabajo, aproximadamente el 40% de los viajes en los nueve municipios analizados en la encuesta se hacen por trabajo, seguido de estudio con alrededor del 20% en promedio.



Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Motivo de viaje.
Viajes internos del municipio

Respecto a los motivos de viaje con origen en el municipio y destino en otro se presenta que son principalmente a trabajar y estudiar (más del 60%).



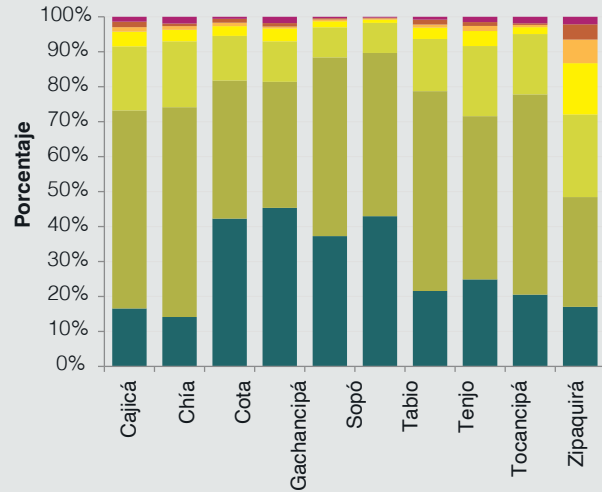
- Trabajar
- Estudiar
- Trámites
- Buscar trabajo
- Ver a alguien
- Compras
- Recreación y cultura
- Recibir atención en salud
- Actividad física y deporte
- Buscar o dejar algo
- Actividades con fines religiosos

Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Tiempos de viaje. Viajes internos del municipio

Más del 70% de los viajes que se realizan dentro de los municipios duran máximo 30 minutos en casi todos los casos, excepto Zipaquirá. En Chía, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá, Tabio y Tenjo se tiene una menor proporción de viajes en el rango de 0 a 15 minutos, y es Zipaquirá el municipio donde mayores tiempos de viaje se registran, con cerca de 30% de viajes que duran más de una hora. Tenjo, Chía y Cajicá tienen cerca del 20% de viajes que duran entre 30 minutos y una hora.

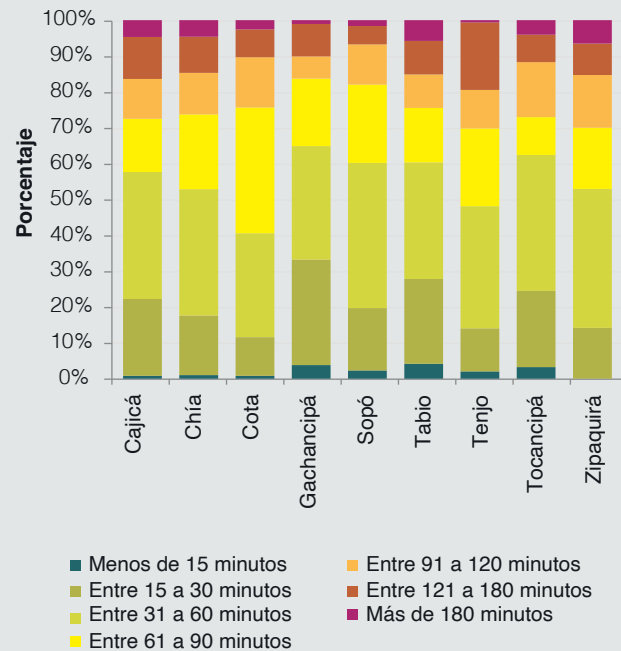
Cota, Gachancipá, Copó y Tabio son los municipios que aún tienen una alta representación de viajes de menos de 15 minutos, de cerca del 40% para los cuatro municipios.



Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

Tiempos de viaje. Viajes con origen en el municipio y destino en otro municipio

Los viajes que salen de los municipios tienen en promedio mayor duración, con tiempo de entre 30 minutos y una hora y media para la mayoría de los casos. En el rango de 31 a 60 minutos es el que se ubican la mayor proporción de viajes con destino fuera de los municipios, y se destaca en Tenjo la alta participación de viajes de entre 121 y 180 minutos (dos a tres horas), con más de 15% de viajes.

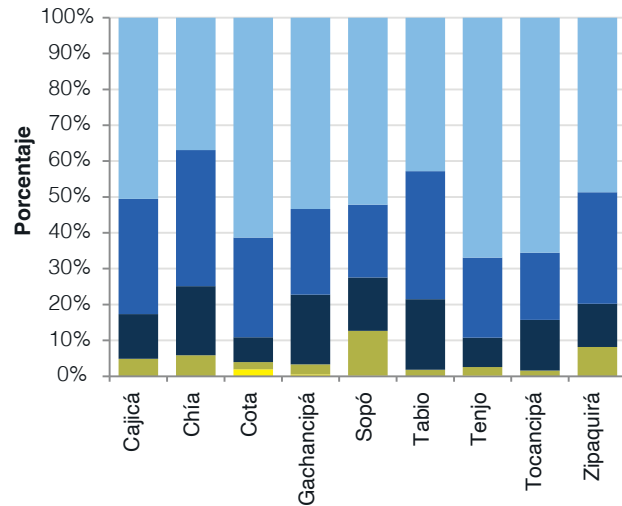


Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

**Frecuencia de viaje.
Viajes internos del municipio**

Más de 60% de los viajes que se hacen dentro de los municipios, se realizan todos los días, y cerca del 90% se realizan todos los días o varias veces a la semana. En Gachancipá y Tocancipá la proporción de viajes que se realizan diariamente sube a más del 70%.

En Zipaquirá es el municipio donde se tiene la mayor proporción de viajes que se hacen de manera esporádica, con cerca del 20% para viajes que solo se hacen solo algunas ocasiones al mes..

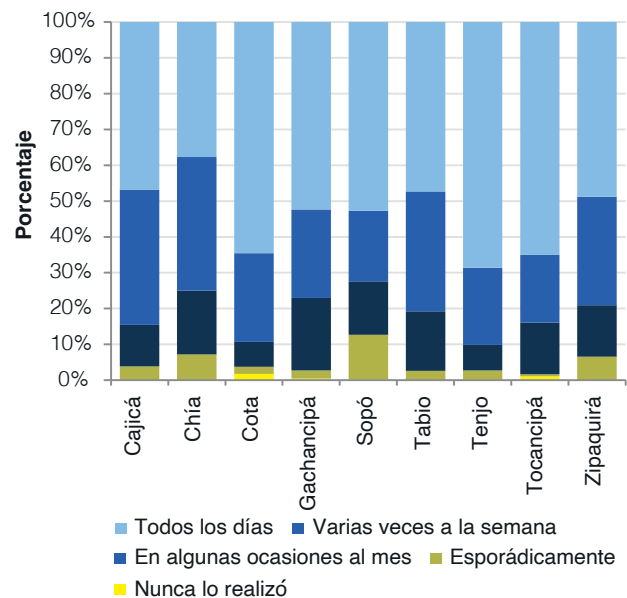


Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)

**Frecuencia de viaje.
Viajes con origen en el municipio y destino en otro municipio**

En los viajes con destino por fuera del municipio, se identifica una mayor proporción de viajes que se hacen con poca frecuencia, comparado con los viajes internos. En ese sentido., en Sopó, Chía, Gachancipá, Tabio y Zipaquirá se tienen más de 20% de viajes que solo se dan algunas ocasiones al mes o de forma esporádica en el año.

Entre los viajes más frecuentes, disminuye la proporción de viajes que se hacen todos los días pero aumenta la proporción de los que se hacen varias veces a la semana, en comparación con los viajes internos.



Fuente: Steer, 2024 con base en la Encuesta de movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023)



Foto: Probogotá Región

Problemáticas

y retos en

movilidad y

logística en

Sabana Centro

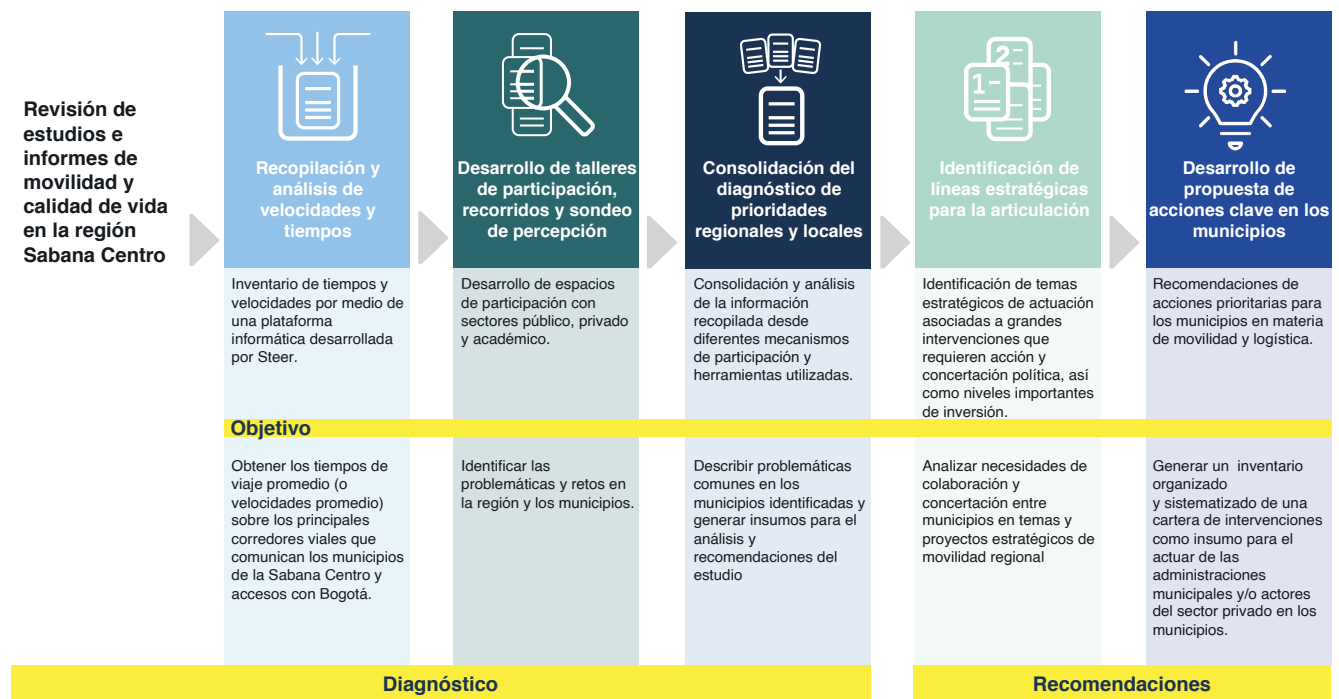
Este documento está orientado a la identificación de problemáticas y retos para la movilidad en la región Sabana Centro, que resulta en recomendaciones para abordar temas estratégicos en material de movilidad y logística en la región.

Como punto de partida, se analizaron antecedentes y estudios sobre el tema en la región e instrumentos de planeación de los municipios para identificar problemas comunes y la evolución de proyectos relacionados con transporte público e infraestructura vial de los municipios, entre otros indicadores relacionados con el tema.

También se desarrolló un análisis de velocidades en los principales corredores viales entre los municipios, en sus accesos y en conexión con Bogotá, identificando los puntos con mayores problemas de congestión en diferentes horarios y días.

Este análisis fue complementado con discusiones entre diferentes sectores y actores involucrados de la región. Se desarrollaron talleres y sesiones de trabajo en los que participaron empresas, gremios, representantes del gobierno departamental y municipal y otras organizaciones involucradas en el desarrollo territorial y de la movilidad en Sabana Centro.

En estos espacios se trabajó con el objetivo de consolidar las preocupaciones, problemas y barreras en materia de movilidad para los distintos sectores, y se tuvieron discusiones enriquecedoras alrededor de las prioridades que tiene la región para avanzar en el propósito de consolidar un sistema de movilidad eficiente y sostenible.



4 talleres presenciales

Realizados entre las empresas líderes de la iniciativa, equipos de gobierno de los municipios en la región, con participación de Zipaquirá, Cajicá, Bogotá, Cogua, Sopó, Chía, la dirección de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, la Secretaría de Tránsito y Transporte de la Gobernación de Cundinamarca y la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de las funciones de la Agencia Regional de Movilidad en transitoriedad.

Entrevistas y reuniones de trabajo

Discusiones con actores clave en el desarrollo territorial de la región y en la movilidad urbana y regional de la zona:

Coordinadora mercantil, Cámara de Comercio de Bogotá, Gerencia Lagos de Torca, Zona Franca de Cota, Grupo Familia, CAMACOL, ANDI seccional Bogotá-Cundinamarca, ASOCOLFLORES y Coliseo Med Plus.

Recorridos por los 11 municipios de Sabana Centro

Durante los recorridos se identificaron las problemáticas locales en los municipios para la caracterización de dinámicas y condiciones de movilidad y logística de los municipios, a partir de sobrevuelos, levantamiento de información primaria, reuniones con equipos de gobierno.



Foto: ProBogotá Región

Retos de Sabana Centro en movilidad y logística

Como resultado del análisis de diagnóstico, se compilaron problemas comunes identificados en los talleres y recorridos de campo, tanto en vías de conexión regional como dentro de los municipios. Estos problemas fueron agrupados en once categorías, dentro de las que se identifican problemas o conflictos así:



Convivencia, cultura ciudadana y comportamiento

Conflictos entre distintos actores viales. Estacionamiento en lugares restringidos por particulares y vehículos de carga, tránsito de ciclistas sobre la vía (con disponibilidad de ciclorrutas), vandalismo en señales de tránsito y conductas ciclistas, motociclistas, peatones, vehículos de carga y particulares que ponen en riesgo la seguridad en la vía.



Estado de la infraestructura vial

Presencia de huecos o interrupciones en la vía, mal estado del pavimento, mal diseño de la vía que genera problemas en giros o en la circulación en general.



Accesibilidad y espacio público

Problemas relacionados con el mal estado del espacio público en el municipio, barreras para la circulación y accesibilidad en los espacios y ocupación del comercio informal o ventas ambulantes.



Gestión del tránsito

Dinámicas que implican retos para la circulación eficiente y segura en las vías. Problemas asociados con la congestión, el estacionamiento en vía, tránsito de vehículos pesados y crecimiento urbano con alta demanda de transporte que no es cubierta por la infraestructura disponible.



Logística

Problemas recurrentes en los municipios relacionados con la circulación del transporte de carga y las operaciones de carga y descarga de mercancías, que incluyen invasión del espacio público para estas actividades o estacionamiento por tiempos prolongados en la vía, y las incidencias en la congestión que esto implica.



Seguridad vial

Puntos críticos de siniestralidad vial diversos factores interactúan en las vías de tránsito, poniendo en riesgo la integridad de conductores, peatones y ciclistas.



Movilidad activa

Problemas relacionados con la infraestructura para la movilidad peatonal y/o en bicicleta, como la discontinuidad en las ciclorrutas y la inexistencia de andenes para circulación de peatones.



Transporte público

Problemas de regulación y control de la circulación y paradas de los buses y/o taxis, mal estado de la infraestructura de paradas o de acceso a las paradas, así como situaciones relacionadas con la calidad en la prestación del servicio.



Señalización y semaforización

Problemas relacionados con el mal estado de la señalización, localización inadecuada o inexistencia de señales en puntos específicos.



Otro tipo de infraestructura

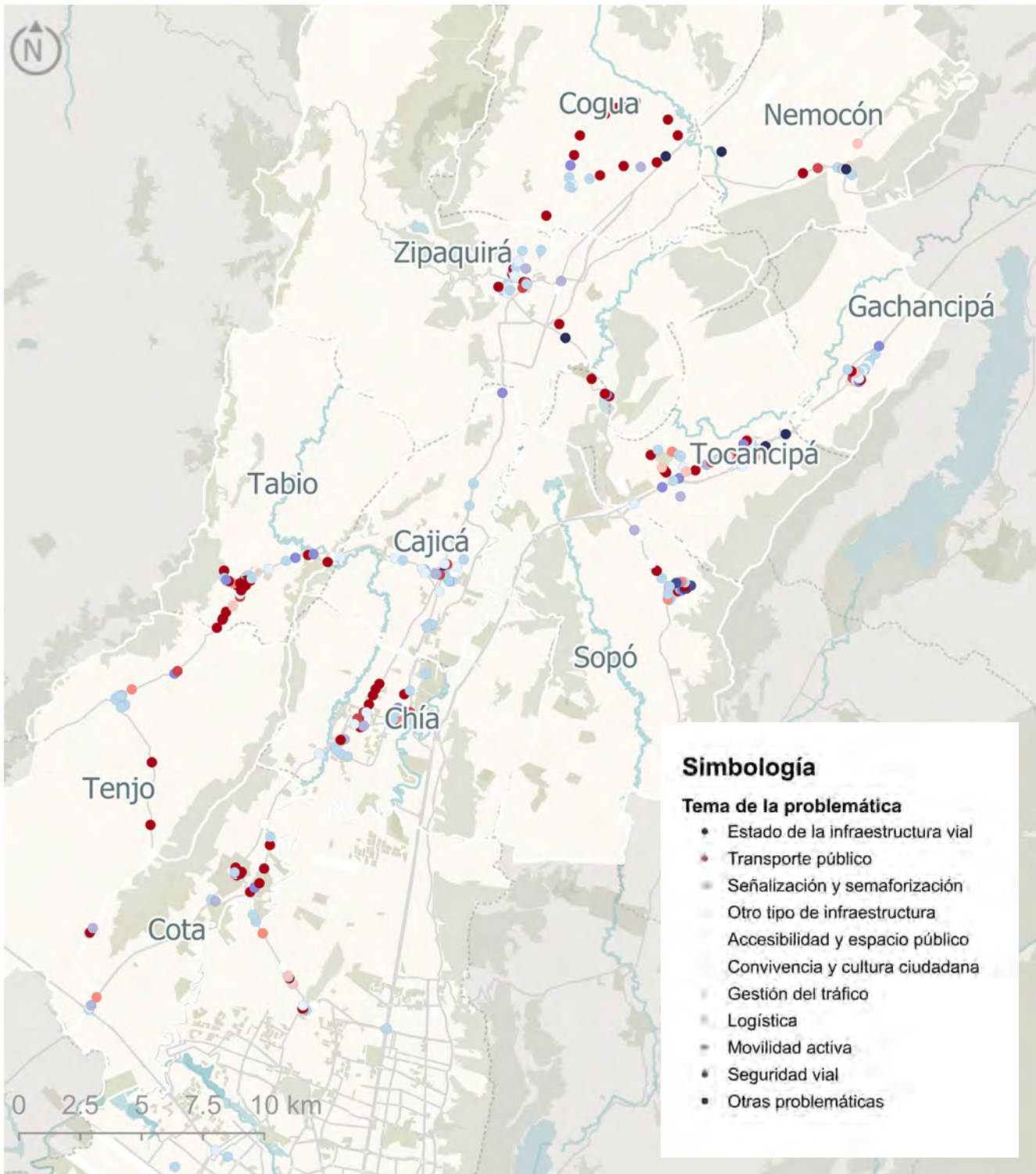
Mal estado de infraestructura alrededor de la vía férrea y caños sin protección, que implican riesgos para la circulación de personas y vehículos por las vías en las que se presenta la situación.



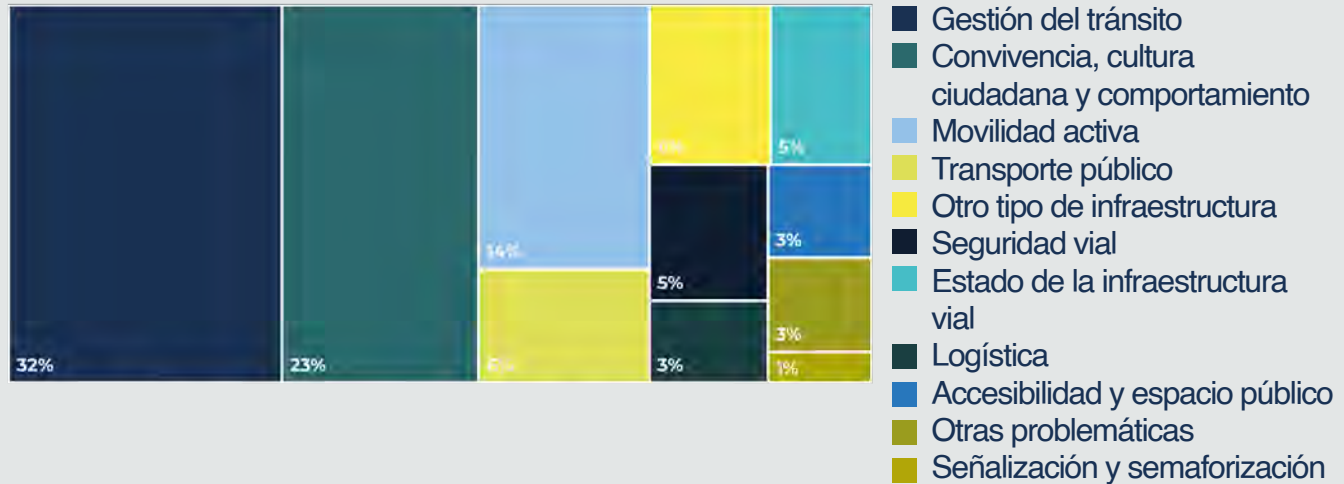
Otras problemáticas

Presencia y dinámica del transporte informal que puede representar riesgos para las personas, así como el cruce de fauna que puede ser detonante de siniestros viales. También se tienen condiciones de mala calidad del aire, especialmente en vías de alto flujo de vehículos de carga y vías sin pavimentar.

Se identificaron 323 puntos de atención crítica:



En las categorías de gestión de tránsito y estado de la infraestructura vial se agrupan el 55% de los puntos críticos identificados.



Las 10 problemáticas más frecuentes en los municipios

Entre el total de los puntos críticos y situaciones problemáticas identificadas, el mal estado de las vías, el estacionamiento en vía y la congestión son los problemas más recurrentes en los municipios.

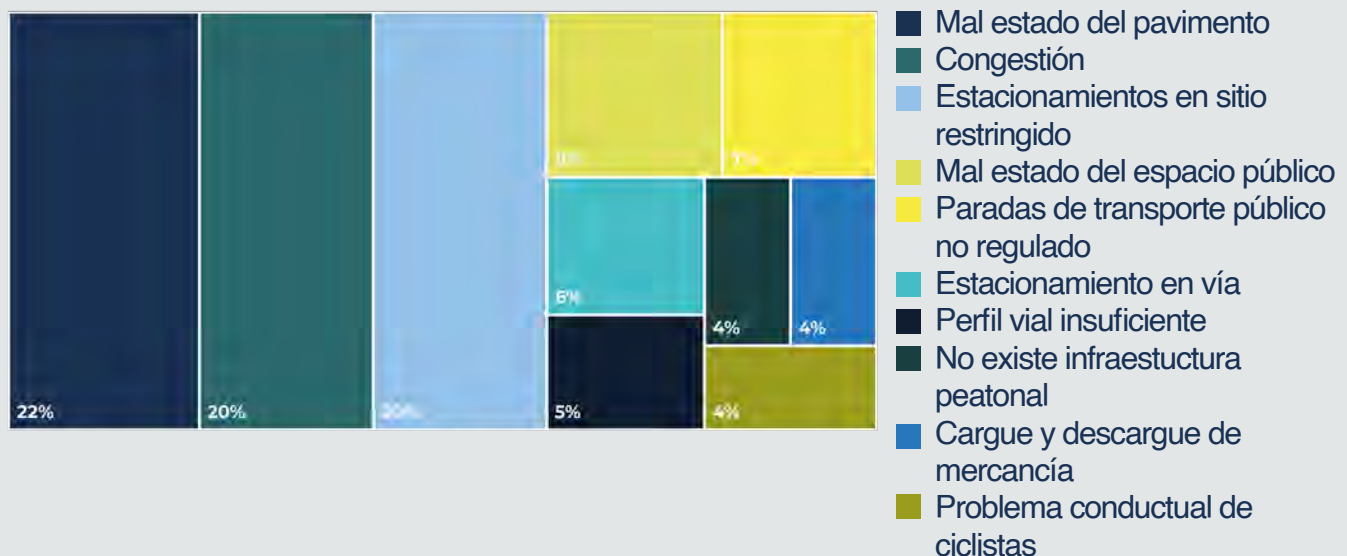




Foto: Probogotá Región

Vías críticas en cuanto a velocidad de circulación:

A partir de un análisis de velocidades para un día típico (entre semana) y dos días atípicos (fin de semana), se identificaron las vías con mayores problemas de congestión vial, evidenciada en los mínimos de velocidades promedio registradas para los periodos de análisis.

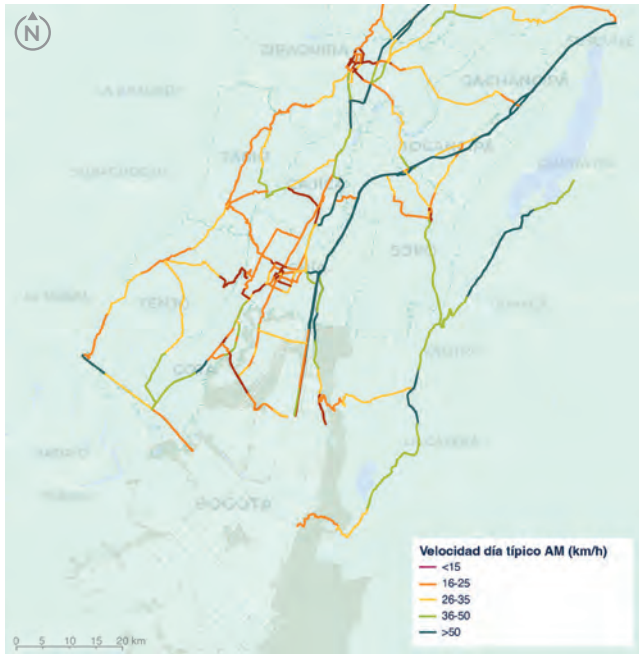
	Promedio (km/h)	Mínimo (km/h)	Máximo (km/h)	Tramos críticos (vel > 5 km/h)
Éxodo	32	4	87	Cerro La conejera - Cota Calle octava Zipaquirá Variante Cota conexión norte con vía principal Retorno bajo el puente vehicular Cajicá Carrera 12 Chía
Retorno	34	4	93	Retorno bajo el puente vehicular Cajicá Calle octava Zipaquirá Carrera novena Chía Carrera 12 Chía
Típico	31	4	94	Retorno bajo el puente vehicular Cajicá Calle octava Zipaquirá Rotonda variante Suba - Cota Vía principal Cota

Se realizó un análisis para tres días: miércoles de semana típica, sábado previo a lunes festivo y domingo posterior a puente festivo de Semana Santa 2024.

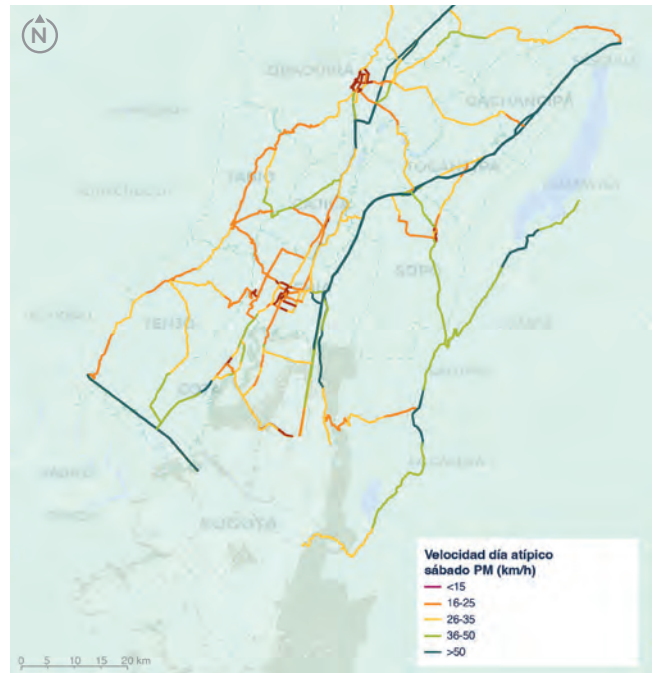
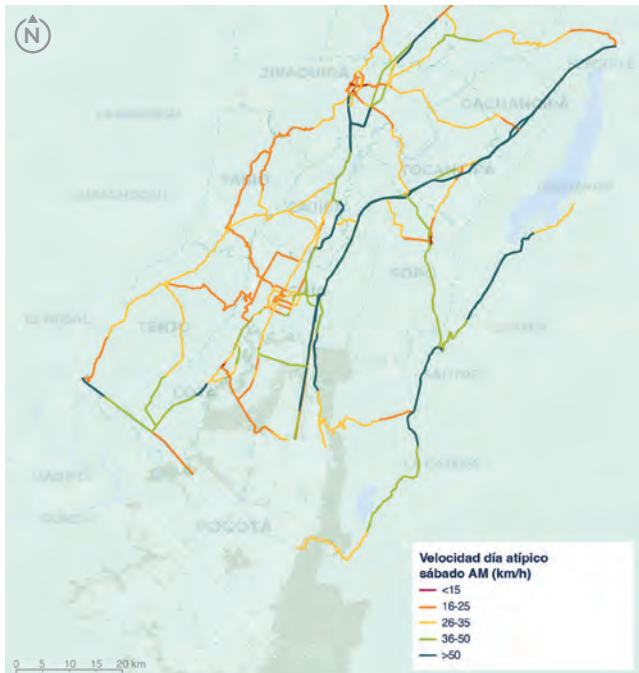
El promedio de velocidad en las vías analizadas de la región es menor en los días típicos, situación que se debe a la alta circulación entre Bogotá D.C. y los municipios por sus relaciones funcionales (trabajo, estudio, etc.).

La velocidad promedio registrada en el día de retorno a Bogotá D.C. luego del puente festivo de semana santa fue la mayor, resultado que puede estar relacionado con las medidas de pico y placa regional y la operación retorno que se aplican en estas fechas y que agilizan el flujo hacia Bogotá D.C.

Velocidades en día típico:



Velocidades sábado previo al puente festivo de semana santa:



Velocidades sábado previo al puente festivo de semana santa:



Entre los tramos analizados, se destacan a continuación aquellos en los que la velocidad promedio en alguna de las tres tomas estuvo por debajo de 15 km/h. Importante tener en cuenta, que la velocidad promedio de las vías debe estar en concordancia con su vocación:

Municipio	Corredor	Éxodo	Retorno	Día hábil
Chía	Accesos Norte Glorieta Jumbo	●	●	●
	Av. Carrera 9na	●	●	●
	Av. Chilacos	●	●	●
	Calle 13	●	●	●
	Carrera 12	●	●	●
Zipaquirá	Av. 15	●	●	●
	Calle 23	●	●	●
	Calle 4ta	●	●	●
	Calle 8va	●	●	●
	Carrera 16	●	●	●
	Carrera 7ma	●	●	●
Sopó	Carrera 3ra	●	●	●
	Carrera 4ta	●	●	●
Cota	Carrera 5ta	●	●	●

● <15km/h
● 15 km/h - 25 km/h

Como resultado del análisis de diagnóstico, se recopilaron problemas comunes identificados en los talleres y recorridos de campo, tanto en vías de conexión regional como dentro de los municipios:

01



ACCESIBILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
Mal estado, barreras para circular y accesibilidad.

02




CONVIVENCIA Y CULTURA CIUDADANA
Conflictos y puntos de tensión entre actores viales.

03



INFRAESTRUCTURA VIAL
Huecos o interrupciones en la vía, mal estado del pavimento o mal diseño de la vía.

04



GESTIÓN DEL TRÁFICO
Dinámicas que afectan la circulación eficiente y segura en vías.

05



LOGÍSTICA
Transporte de carga y las operaciones cargue y descargue de mercancías.

06



MOVILIDAD ACTIVA
Infraestructura para la movilidad peatonal y/o en bicicleta.

07



SEGURIDAD VIAL
Puntos críticos de siniestralidad vial.

08



SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN
Mal estado de la señalización, localización inadecuada o inexistencia en puntos específicos.

09



TRANSPORTE PÚBLICO
Problemas de regulación y control de la circulación y paradas de los buses y/o taxis y calidad en el servicio.

10



OTRAS PROBLEMÁTICAS
Dinámica del transporte informal que puede representar riesgos.

11



OTRO TIPO DE INFRAESTRUCTURA
Mal estado de infraestructura alrededor de la vía férrea y caños sin protección.

55%
de los puntos críticos visitados tienen problemas de gestión del tráfico e infraestructura vial.

22%
de los puntos críticos visitados tienen problemas en su pavimento.

23%
de los puntos críticos visitados tienen problemas asociados al comportamiento y cultura ciudadana.



Foto: Probogotá Región

**Recomendaciones
para mejorar
la movilidad en
Sabana Centro**

Los retos y problemáticas de movilidad superan los alcances y ejes de acción de la infraestructura, y convocan a distintos sectores y actores en consideración de la incidencia que otros temas tienen sobre la movilidad.

Por ejemplo, el sistema ecológico principal debe considerarse en la toma de decisiones de movilidad, en asuntos como el diseño y la construcción de infraestructura. El sistema económico productivo, que requiere del soporte de mejores alternativas de movilidad para tener resultados en eficiencias, debe articularse para tener una mejor caracterización de las necesidades y por ende propuestas de solución más sólidas.

Así mismo, el sistema de seguridad es clave en tanto el espacio público y transporte pueden ser escenarios de inseguridad para las personas. También el sistema de vivienda y ordenamiento territorial, en consideración de las necesidades de los contextos urbanos sobre los que se está dando el crecimiento de los municipios de la región.

La formulación e implementación de políticas, programas o proyectos de movilidad efectivos para resolver problemas concretos del territorio, requiere partir de una construcción lógica de los objetivos y metas, alineados con las perspectivas y necesidades que demanda cada contexto.

Las ciudades y regiones han avanzado en la incorporación de perspectivas de movilidad sostenible en su planeación, desde la cual han buscado integrar distintos objetivos, dada la multiplicidad de problemas directos e indirectos del transporte sobre la calidad de vida, bienestar y desarrollo económico y social.

Los objetivos planteados desde el marco lógico para orientar la toma de decisiones en movilidad suelen estar relacionados con aspectos

como tiempos y eficiencias del transporte, reducir emisiones y otros impactos ambientales, mejorar las condiciones para la seguridad vial y fomentar la equidad e inclusión de las personas en su diversidad.

En este marco, las políticas, programas, proyectos de movilidad más efectivas son las que le apuntan de manera integral a más de uno de los objetivos, más que aquellas enfocadas en uno solo de ellos.

Por ejemplo, la construcción y puesta en funcionamiento de un sistema férreo regional constituye una vía para fomentar la equidad e inclusión de las personas cuando se consideran las particularidades de ubicación, ingresos, entre otras, en la estructuración de este. A su vez, el transporte férreo contribuirá a la reducción de emisiones en tanto sea un sistema que utilice combustibles menos contaminantes.

Sabana Centro es una región en la que convergen múltiples propósitos de viaje y actores viales todos los días. Fortalecer el sistema de transporte de la región

Foto: Probogotá Región





Sabana Centro es una región en la que convergen múltiples propósitos de viaje y actores viales todos los días. Fortalecer el sistema de transporte de la región conllevará beneficios en la calidad de vida y el bienestar de niñas y niños que viajan diariamente a sus colegios, personas que trabajan en los municipios o en Bogotá, estudiantes de las universidades localizadas en la región o que por este motivo se desplazan a Bogotá, personas que visitan los diferentes municipios por turismo, recreación o negocios, entre otros.

Una vez consolidada y concertada esta visión y objetivos hacia los cuales orientar las decisiones de movilidad, es necesario definir y priorizar las vías para lograr estos objetivos.

Es decir, definir los “cómo”, las estrategias, herramientas que pueden aportar al logro de los objetivos, y que pueden concretarse en políticas, programas o proyectos a implementar.

Se requiere de la interlocución y acción coordinada entre distintos sectores de la planeación y gestión institucional para la implementación de las diferentes políticas, programas, proyectos y estrategias, así como el involucramiento del sector privado, académico y la ciudadanía en general.

Cada sector, en el marco de sus competencias y funciones, tiene un rol determinante para el logro de los objetivos de movilidad. Es por esto que la articulación entre las entidades y distintas escalas de planificación representa la posibilidad de avanzar de manera más efectiva en la planificación y ejecución de acciones.

¿CÓMO ESTÁ COMPUESTO EL TERRITORIO?

Sistema ecológico principal

**Sistema de vivienda y
ordenamiento territorial**

Sistema de movilidad

Sistema económico productivo

Sistema de seguridad





Foto: Probogotá Region

11 temas

prioritarios para

la planeación y

gestión estratégica

de la movilidad en

Sabana Centro

Los municipios tienen la oportunidad de participar de manera articulada y coordinada en la toma de decisiones y planeación de intervenciones desde una mirada integral de la región. A continuación, se presentan 11 temas prioritarios para la planeación y gestión estratégica de la movilidad en Sabana Centro. Estos constituyen líneas estratégicas de actuación asociadas a grandes intervenciones que requieren acciones, concertación e importantes inversiones en la región.

01

Plan vial de conectividad regional para Sabana Centro

Se propone la formulación de un Plan Vial de conectividad regional para Sabana Centro, con el objetivo de involucrar una perspectiva regional en la priorización de intervenciones de la red vial. Esta medida garantizaría intervenciones que beneficien al conjunto de los municipios y permitan una gestión pública más eficiente de los recursos.

Para llevar a cabo este plan, se sugiere que los municipios se articulen en su formulación, ejecución y seguimiento, en colaboración con la gobernación de Cundinamarca. Esto permitiría tener un instrumento concreto que oriente las intervenciones en las diferentes vías de conexión regional, facilitando la interlocución con los gobiernos departamental y nacional para priorizar las calles y carreteras de mayor importancia.

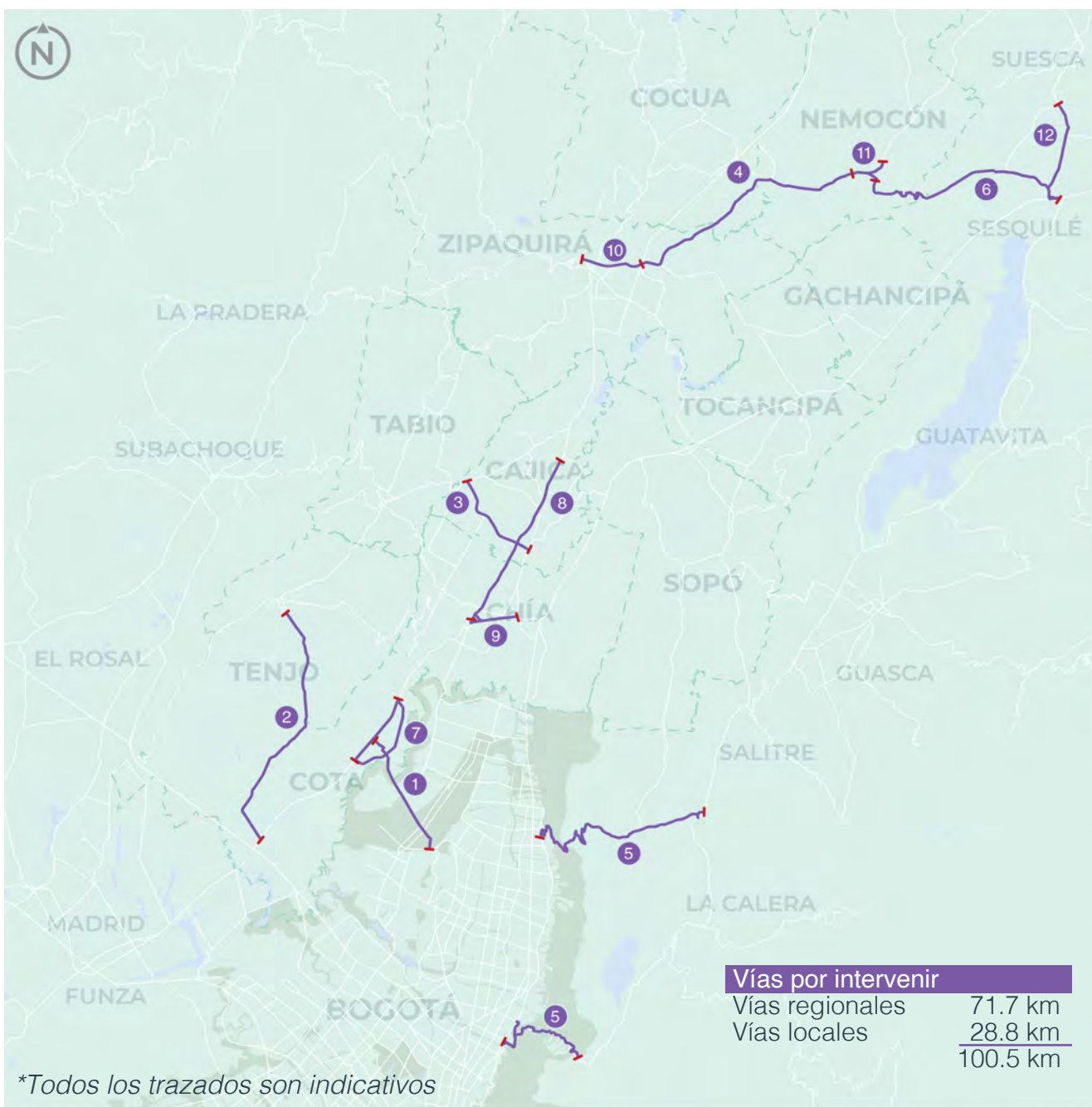
Se presenta una versión preliminar de este plan en un mapa, para ser estudiado y discutido por los municipios. El plan propone la intervención de 12 tramos de vías existentes, con ampliaciones, rehabilitaciones y adecuaciones, sumando un total de 100 km de intervención.

Este mapa no cierra la lista de vías a priorizar, sino que indica aquellas que deben ser

revisadas en ejercicios de participación más amplios para lograr los consensos necesarios. Una parte importante de las tareas a realizar incluye establecer los diseños funcionales y geométricos más adecuados.

La Agencia Regional de Movilidad representa una oportunidad para la formulación y ejecución de este Plan, considerando que tiene dentro de sus funciones, entre otras, la de: “Planear, formular, estructurar, regular, financiar, construir, operar o mantener directa o indirectamente servicios e infraestructura de transporte y de logística en la Región Metropolitana, para lo cual tendrá a cargo las facultades para expedir permisos, habilitaciones, recaudo y distribución de recursos para la ejecución, operación y mantenimiento de los servicios e infraestructura de transporte en los municipios de la Región en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de territorios colindantes con la región metropolitana cuando a ello haya lugar” (Ley 2199 de 2022, Art.32).

En el mapa siguiente se presenta una propuesta preliminar de los tramos de vías que requerirían intervenir para completar la red vial de la región.



Vías por intervenir	
Vías regionales	71.7 km
Vías locales	28.8 km
	<u>100.5 km</u>

*Todos los trazados son indicativos

Vías recomendadas a intervenir

- | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|
| 1 Vía Cota-Suba | 4 Vía Zipaquirá-Nemocón | 7 Cra 5-Variante Cota | 10 Calle 8 Zipaquirá |
| 2 Vía Siberia-Tenjo | 5 Vía Bogotá-La Calera | 8 Cra 9-Cra 6 Chía-Cajicá | 11 Cra 6 Nemocón |
| 3 Vía El Molino Canelón | 6 Vía Nemocón-Suesca-Sesquilé | 9 Avenida Pradilla Chía | 12 La Playa-Suesca |

Las rutas escolares deben ser un tema de especial atención en los corredores viales de la región Sabana Centro. La coordinación intersectorial debe priorizar el análisis y mejora de condiciones para que estos viajes sean eficientes y las niñas y niños tengan menores tiempos de desplazamiento hasta los colegios.

Los municipios podrán aprovechar el escenario de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y de la Agencia Regional de Movilidad para proponer y discutir las necesidades del Plan, así como buscar alternativas para su desarrollo.



Foto: Probogotá Región

02

Red de cicloinfraestructura para la movilidad y turismo en Sabana Centro

Los municipios han apostado por la movilidad segura en su escala local. Entre otras medidas, han avanzado en la consolidación de redes internas de cicloinfraestructura para favorecer los viajes en bicicleta y reducir los conflictos entre los diferentes actores viales que podrían resultar en siniestros.

Considerando una perspectiva regional, la Sabana Centro debe trabajar en completar una red de ciclorrutas funcional que permita los viajes por trabajo dentro y entre los municipios, así como la vocación turística y deportiva de la región.

Actualmente, en Sabana Centro se cuenta con 56.3 km de cicloinfraestructura, y se proyecta construir 343 km adicionales para la región. Para complementar esta red de cicloinfraestructura, se propone la construcción de 76.7 km adicionales de ciclorrutas, lo que permitiría lograr una conectividad completa para este medio de transporte en la región.

El siguiente mapa presenta la red de cicloinfraestructura existente y proyectada para la región y Bogotá, con una propuesta inicial de necesidades en algunos tramos para completar la red, agrupados en la categoría de “Cicloinfraestructura propuesta para la conectividad” en el mapa.



03

Sistema Integrado de Transporte Público Sabana Centro

Sabana Centro debe concentrarse en la consolidación de un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que facilite la conexión entre sus municipios y la región con Bogotá D.C., aspirando a convertirse en un referente nacional para otras áreas similares.

Dado el avance de proyectos de transporte público masivo en Bogotá D.C., como los Regio-tram y el Metro, es crucial definir una estructura que integre las diversas opciones de transporte público en términos de infraestructura física, tarifas y operatividad.

Para lograrlo, es necesario reestructurar las rutas de transporte urbano e interurbano que operan en los municipios identificados. Esto implica, entre otras medidas:

- Realizar un diagnóstico del servicio de transporte urbano e interurbano y proponer ajustes a los trazados y paraderos.
- Definir una visión clara del transporte público en Sabana Centro y su conexión con Bogotá D.C. y el SITP.
- Elaborar un diseño técnico del sistema para mejorar la oferta.
- Desarrollar un plan operativo que incluya: la renovación de la flota y la optimización de recursos y que facilite el trasbordo entre sistemas.

- Determinar la ubicación estratégica de paraderos a lo largo de los corredores.
- Implementar un sistema de recaudo unificado e integración tarifaria entre los diferentes sistemas, incluyendo la gestión de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) regional y la búsqueda de recursos adicionales de financiamiento desde el sector privado y el gobierno nacional.

La Agencia Regional de Movilidad representa una pieza clave en esta tarea de consolidación del SITP de Sabana Centro, ya que puede coordinar eficazmente con los gobiernos municipales y distrital, los operadores de las rutas de transporte público y las entidades encargadas de la gestión de la red vial.

Consolidar este Sistema es fundamental para avanzar en la incorporación de una flota 100% accesible y con bajas o cero emisiones en el transporte público de la región. Este es un tema pendiente con la flota que opera actualmente en las diferentes rutas, en el cual Bogotá D.C. ya ha realizado avances significativos, sirviendo así de ejemplo y buena práctica a seguir.

Una de las funciones de la ARM consiste en “ejercer la autoridad de transporte de las modalidades y radios de acción a su cargo, para lo cual podrá otorgar permisos y habilitaciones, definir y adoptar la política tarifaria, conforme a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte, vigilar y controlar la prestación del servicio, investigar e imponer las sanciones por infracciones a las normas de transporte, y las demás acciones requeridas para su desarrollo” (Ley 2199 de 2022, Art.32).

04

Obras para la conectividad Bogotá Región – Parte 1

La región cuenta con diversos proyectos de infraestructura para la movilidad que se encuentran en fase de estudios, estructuración, preconstrucción o construcción. Con ellos se busca mejorar las condiciones en que se desplazan las personas y la carga desde y hacia Bogotá D.C. y sus municipios aledaños, dentro de los cuales se encuentra Sabana Centro.

Algunos de estos proyectos tienen relevancia a nivel nacional o departamental y se ejecutan bajo el esquema de concesión, lo que limita la participación de los municipios en su contratación y gestión. Sin embargo, una vez finalizados, contribuirán a mejorar la movilidad regional y la integración con Bogotá D.C. Otros proyectos están bajo la jurisdicción del Distrito Capital, pero tienen una conexión directa con algunos de los municipios objeto de este estudio.

El desarrollo de estos proyectos es crucial para la conectividad en la región, por lo que los municipios deben involucrarse activamente en la toma de decisiones en todas las etapas de proyecto, además de reforzar las necesidades que pueden abordarse con su implementación.

En el mapa a continuación se presentan las obras que son clave completar para la conectividad vial de la región. Se incluyen vías en ampliación o construcción del POZ Norte-Lagos de Torca, y algunas vías regionales que avanzan en su estudio o construcción.



05

Obras para la conectividad Bogotá Regional – Parte 2

Otras conexiones importantes para la conectividad vial de Bogotá D.C. y Sabana Centro se han estancado en alguna fase de desarrollo o no se han logrado concretar por definiciones respecto a los trazados o alternativas de financiación.

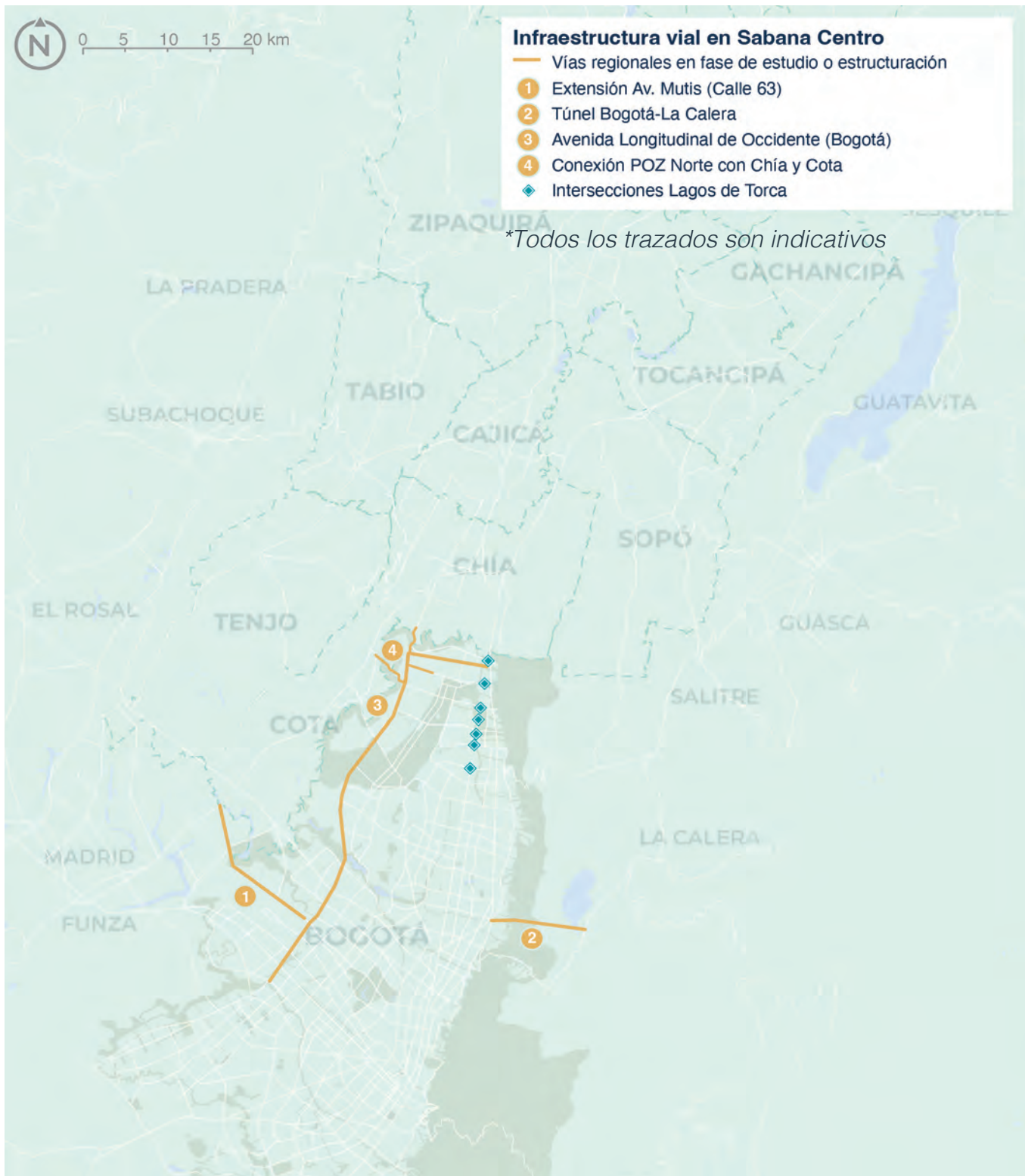
Los grandes proyectos que podrían impactar la movilidad de la Sabana Centro desde esta perspectiva son cuatro.

- Conexión vial de un Túnel entre Bogotá D.C. y La Calera
- Avenida Longitudinal de Occidente ALO Norte
- Extensión de la Avenida Mutis (Calle 63), representan proyectos que por su perfil podrían desarrollarse vía APP con la ANI, Bogotá D.C. o el ICCU, y que podrán completar una red eficiente y segura para la movilidad en la Sabana Centro.
- Conexión POZ Norte con Chía y Cota (el proyecto Lagos de Torca tiene bajo su responsabilidad la construcción de varios conectantes entre la ciudad y Sabana Centro, vías que prestarán servicio al proyecto y pero también la ciudad-región.

La Agencia Regional de Movilidad representa una oportunidad para apalancar los proyectos.

Entre sus funciones, la Agencia debe “Identificar, formular, adoptar, autorizar, implementar, recaudar y definir la destinación de fuentes de financiación y fondeo, incluyendo peajes y valorización, en la infraestructura o los servicios de transporte a su cargo, sin que medie autorización previa por parte de la Nación o el desarrollo de las fuentes alternativas de financiación previstas en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que la modifique, adicione o sustituya” (Ley 2199 de 2022, Art 32.), y desde esta oportunidad los municipios pueden proponer las discusiones de estos temas de conexiones pendientes.

En el mapa siguiente se presentan tres proyectos que han estado en fases de estudio o estructuración, y en los que se recomienda avanzar considerando el impacto que podrían tener en la región.



06

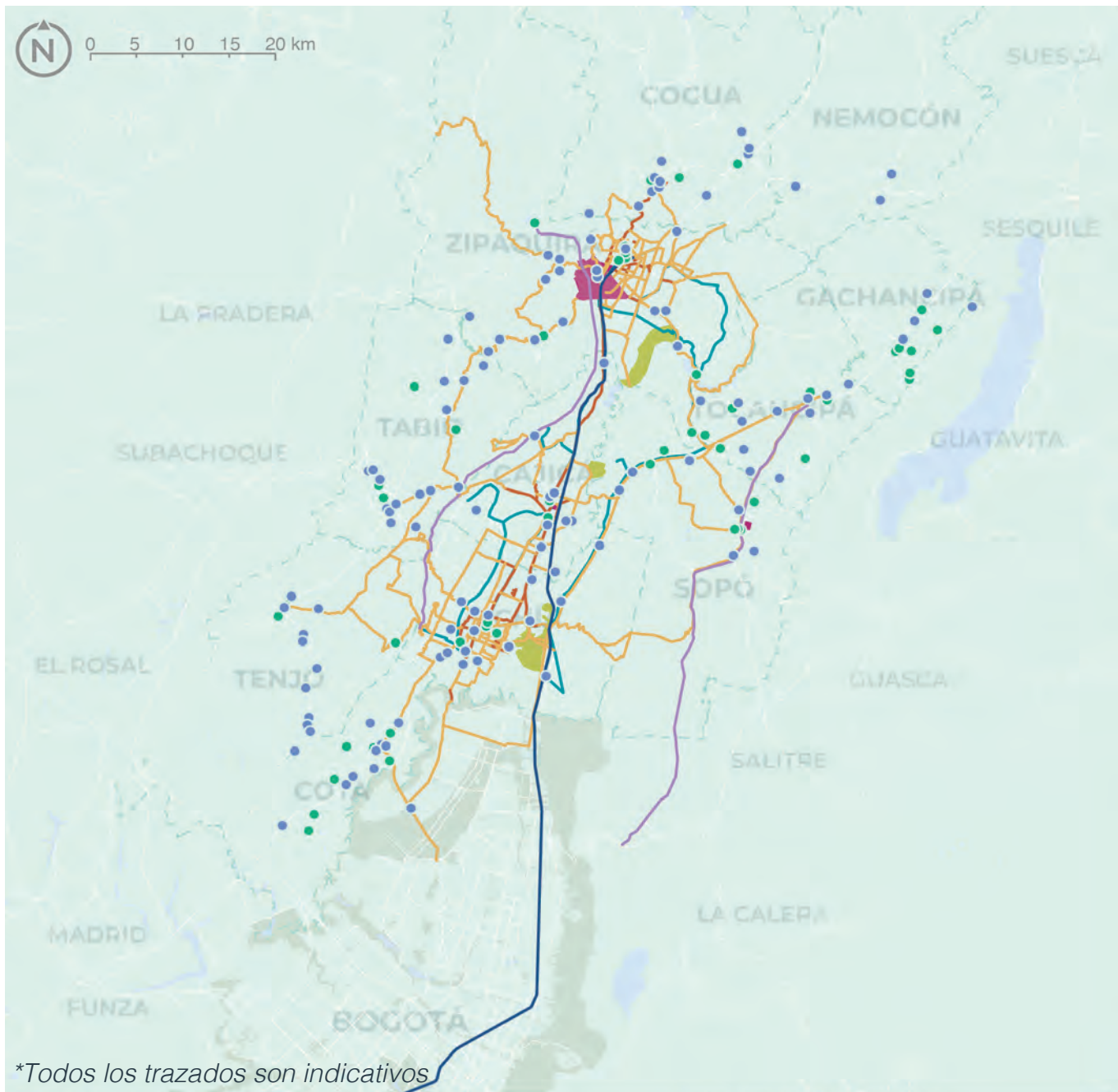
Red de movilidad turística de Sabana Centro

Los municipios de Sabana Centro configuran un nodo turístico de gran importancia para la Región Metropolitana. Los retos que representan los viajes desde Bogotá D.C. hacia los municipios con este propósito son evidentes en algunos puntos específicos de la región. Sin embargo, la oportunidad de potenciar la economía del turismo en los municipios puede reforzarse a través de la movilidad.

Por lo tanto, se recomienda que las administraciones municipales trabajen en la consolidación de una red de movilidad con vocación turística. Esta red debe presentar de manera integrada alternativas para la movilidad de las personas, incluyendo transporte público, cicloinfraestructura, estacionamientos, espacio público, transporte férreo y carreteras, entre otras opciones.

Esta propuesta busca conectar los sitios de interés turístico existentes, pero también busca que los municipios encuentren en la movilidad una oportunidad para dinamizar el desarrollo del sector turístico y continuar consolidando la oferta en la región.

En el mapa a continuación se presentan lugares turísticos, parques, restaurantes, comercios, entre otras, en relación con la infraestructura vial, ciclorrutas y el proyecto de Regiotram Norte, elementos centrales para la red.



**Todos los trazados son indicativos*

Hitos turísticos

- Centro Histórico
- PEMP* de Zipaquirá
- Parques Metropolitanos del río Bogotá

**Plan Especial de Manejo y Protección*

- Red de parques zonales
- Restaurantes y comercios
- Ruta turística
- Senderos

Transporte y movilidad

- Trazado Regiotram Norte
- Cicloinfraestructura Sabana Centro
- Existente
- Proyectada por los Municipios

Desarrollo de un plan vial urbano y rural para Chía

El municipio de Chía desempeña un papel fundamental en la conectividad de la región y representa un punto crucial en la relación entre Bogotá D.C. y los municipios de Sabana Centro. Los datos resultantes de la encuesta de movilidad 2023 confirman esta tendencia y el papel fundamental del municipio como punto de articulación de la movilidad regional.

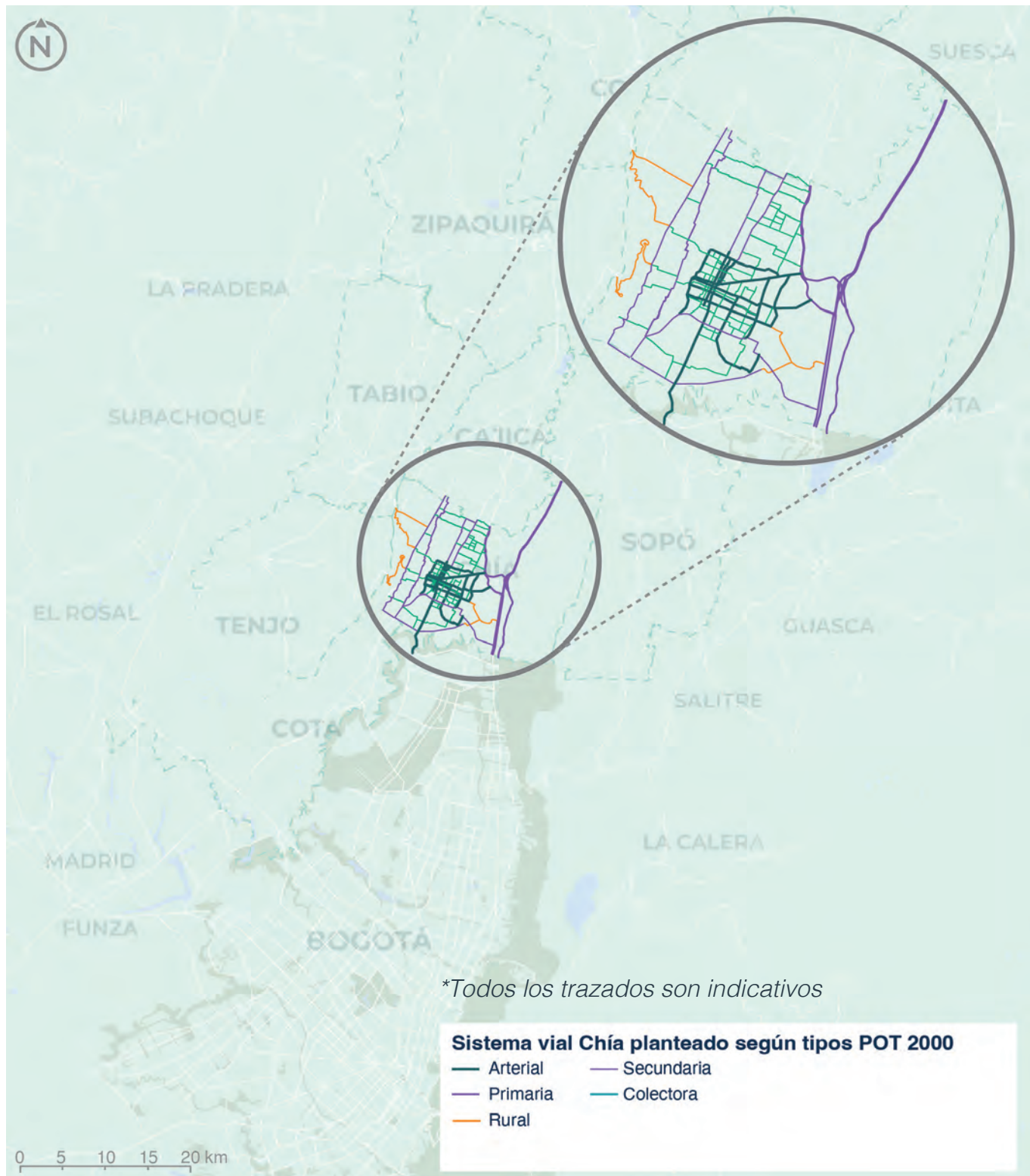
La solución a la congestión vial y la mejora de la movilidad y seguridad en general, que caracteriza la zona, no radica en la intervención de una única vía o tramo vial. Es necesario replantear completamente el sistema vial del municipio, pasando de un modelo donde una sola arteria urbana central absorbe la mayor parte del tráfico, mientras que las demás funcionan como vías secundarias, a un esquema donde se completen las vías que actualmente atraviesan el municipio, proporcionando alternativas viables que ayuden a resolver los problemas de congestión en puntos específicos.

En este contexto, se recomienda al municipio trabajar en una reconfiguración integral del sistema vial, adoptando el enfoque de “calles completas”. Este concepto implica intervenciones integrales que abarcan todas las franjas funcionales de la vía, desde el borde de una acera hasta el otro, con el objetivo de promover la distribución equitativa de los diferentes modos de transporte.

Por lo tanto, dependiendo del tipo de vía intervenida, los proyectos de calles completas deberían contemplar las siguientes franjas funcionales:

- Franjas destinadas a la circulación peatonal.
- Franjas para infraestructura ciclista.
- Carriles exclusivos para el transporte público.
- Carriles mixtos para vehículos.
- Espacios dedicados al paisajismo urbano.
- Franjas de áreas privadas que pueden ser utilizadas para usos públicos, como jardines delanteros.

Un ejemplo destacado de esta aproximación se encuentra en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) “Bogotá Reverdece 2022-2031” (Decreto 555 de 2021), donde se adopta este concepto como parte integral de la planificación física de la ciudad, incluyéndolo en sus metas y proyectos a futuro.



En las referencias de este concepto se encuentra la metodología desarrollada por el Grupo de Trabajo de Carreteras (Roads Task Force - RTF) de Transport for London (TfL), conocida como Movement and Place. Su objetivo principal es comprender la red vial existente en términos de su función en la movilidad y la habitabilidad, y proponer intervenciones que se ajusten a las características específicas de cada calle.

En esta metodología, se destacan los siguientes conceptos fundamentales para entender las vías:

- **Movement (movilidad):** se refiere al desplazamiento de personas o bienes a través de diferentes modos de transporte. Las calles desempeñan una variedad de funciones en términos de movilidad, desde facilitar el transporte de grandes volúmenes a través de la ciudad hasta proporcionar acceso a los residentes en un vecindario.
- **Place (habitabilidad):** se refiere a las características que atraen a las personas a caminar o pasar tiempo en las áreas adyacentes a las calles.

La decisión sobre el nivel de movilidad y habitabilidad que se busca en cada tramo de vía orientará la tipología de vía a construir. Por ejemplo, si se busca alta movilidad y baja habitabilidad, los diseños se enfocarán en vías que permitan una circulación fluida de vehículos.

En este sentido, se propone una versión preliminar del Plan de definición y construcción de la malla vial principal y secundaria para Chía, un Plan de calles completas que ayudará a definir las intervenciones recomendadas para vías como la Avenida Pradilla, entre otras. Además, proporcionará apoyo para la toma de decisiones sobre restricciones al transporte de carga y la priorización del transporte público.

Esta propuesta se basa en el planteamiento del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio del año 2000 y se enfoca en resolver los

problemas de congestión mediante la consolidación de una malla vial que facilite la circulación y la conexión con diversas alternativas.

En esta tarea de completar la malla vial, es clave generar alternativas para redistribuir flujos del tráfico que normalmente ingresa al municipio solo de paso.

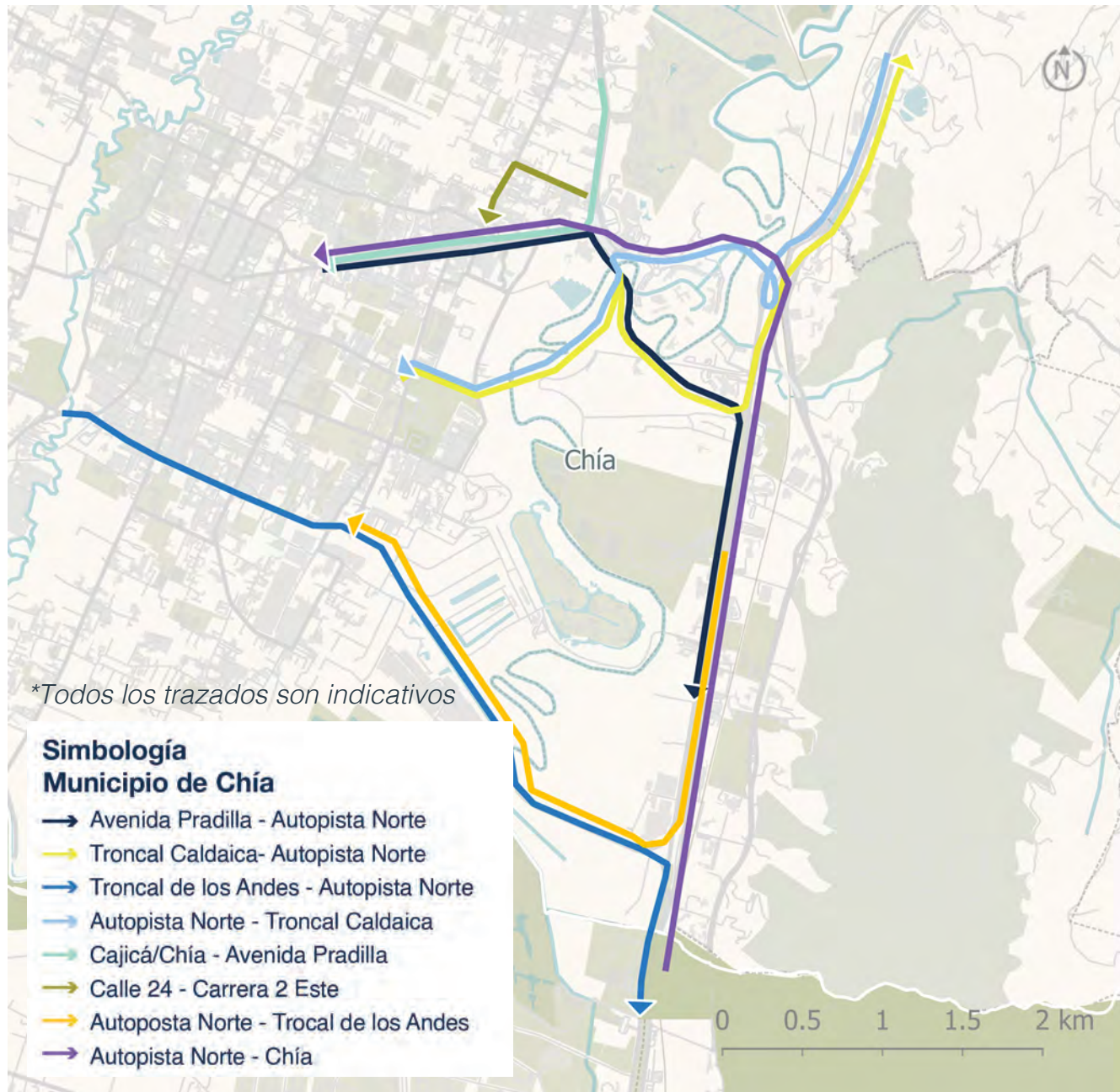
Respecto a esto, hay tres vías que podrán configurar esta alternativa, que derive en una menor congestión dentro del municipio. La Troncal de los Andes, la vía Caldaica y la habilitación de la Calle 24 y la Carrera 2 Este para el ingreso de los vehículos que van del norte hacia Chía, podrían reducir la congestión en La Pradilla.

En términos del transporte público de pasajeros, se tienen retos importantes en cuanto a la reestructuración del servicio, de manera que responda a las necesidades de viaje dentro de Chía y en conexión con otros municipios. Actualmente la oferta prioriza los viajes intermunicipales, y se tienen menos opciones de movilidad en este modo internamente.

En ese sentido, se propone trabajar en fortalecer esta oferta, y complementarla con infraestructura de paraderos de bus y la construcción de un terminal de transporte que cumpla con la normatividad vigente y posibilite el acceso a las rutas y transbordos de manera ágil. En este aspecto la vía de APP es una manera de lograr la financiación para la habilitación de paraderos en el espacio público.

También el municipio tendrá la oportunidad de conectarse con el Regiotram Norte, en la estación La Caro, y para ello es clave que se empiecen a analizar alternativas como ferroviaria liviana o buses de cero emisiones, de manera que se avance en esta estructuración y pueda conectarse el centro del municipio con la estación una vez esté habilitada.

Finalmente, medidas como reubicar la zona de taxis habilitada en la glorieta de Jumbo, hacia las instalaciones del almacén o alguna de las vías secundarias aledañas, permitirá devolver a la Avenida Pradilla un carril en ese tramo, necesario para mejorar la circulación de los vehículos y permitir los giros en la glorieta de manera más ágil. También la gestión semafórica y de pasos peatonales sobre la Avenida requiere de una intervención, para coordinar los tiempos y las localizaciones de estos pasos y mitigar problemas de siniestralidad vial que se presentan en la vía.



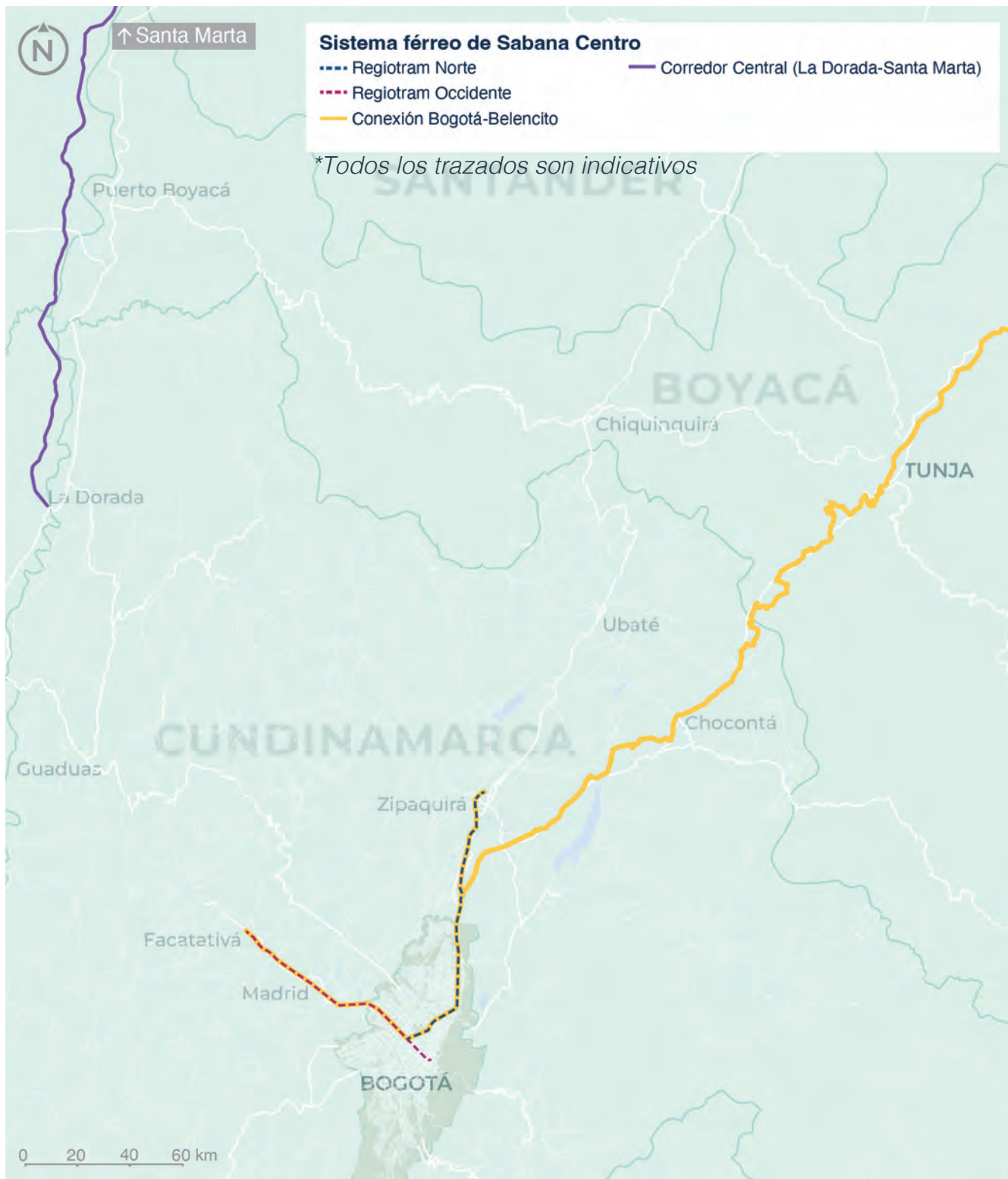
Consolidación del sistema férreo de Sabana Centro

En el país se está avanzando en la consolidación de un sistema ferroviario que conecte las regiones de manera eficiente. A nivel regional, se está trabajando en la integración entre los sistemas férreos de Cercanías: Regiotram del Norte, Regiotram Occidente y la conexión con Bogotá - Belencito. Estos proyectos podrán integrarse con el nivel nacional, considerando la conexión con el Corredor Central (Dorada-Chiriguaná-Santa Marta), que se encuentra en fase de estudio por parte de la ANI.

Esta red ferroviaria representa una oportunidad para los municipios en términos de mejorar el acceso a Bogotá D.C., promover transformaciones urbanas derivadas de los diseños propuestos y ser elementos determinantes de posibles cambios en la logística y el transporte de carga local, así como en la conexión con los puertos. En este contexto, es crucial que los municipios se involucren en la estructuración de estos proyectos, buscando una mayor participación en la toma de decisiones y considerando acciones locales que estén alineadas con los diseños de los corredores ferroviarios.

Además, se puede explorar la explotación de servicios de transporte público de pasajeros en la red actual con inversiones en mejoras del sistema de información y en infraestructura, como medida para aprovechar la infraestructura existente y evaluar elementos de la operación a corto y mediano plazo.

En el mapa a continuación se presentan las tres conexiones con incidencia en la consolidación del sistema férreo para Sabana Centro: Regiotram Norte, Regiotram Occidente y Conexión Bogotá-Belencito.



Completar las herramientas de planificación de la región

La planificación física del territorio se lleva a cabo a través de los planes de ordenamiento territorial, que pueden ser POT, PBOT o EOT según la población del municipio, siendo una obligación de las entidades territoriales. En el caso de Sabana Centro, los 11 municipios cuentan con estos instrumentos, y 5 de ellos están actualmente en procesos de revisión de sus planes de ordenamiento territorial. Para los demás municipios, cuyos planes fueron formulados hace entre 8 y 15 años, la legislación vigente sugiere que deben actualizarlos una vez finalice la vigencia del largo plazo (12 años).

En cuanto a los instrumentos de planeación y gestión del sistema de movilidad, la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte regula los Planes de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) para municipios, distritos y áreas metropolitanas. Estos tienen como objetivo formular e implementar estrategias, programas y proyectos que mejoren la calidad de vida de las personas y la competitividad territorial, y deben articularse con los instrumentos de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo municipales, así como con los instrumentos de planeación departamental y nacional.

Según la ley, los municipios de Chía, Zipaquirá y Cajicá deberían formular, adoptar e implementar sus PMSS, aunque los demás municipios pueden elaborar e implementar este instrumento incluso sin estar obligados por ley a hacerlo. Actualmente, Cajicá, Sopó, Tenjo y Tocancipá son los únicos municipios de Sabana Centro que han adoptado su PMSS.

Así mismo, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (PNSV) establece que todas las entidades territoriales deben actualizar sus respectivos planes de seguridad para articularse con las metas y estrategias de este. En este sentido, tanto el departamento de Cundinamarca como los once municipios de Sabana Centro deberían adelantar este proceso.

La actualización y articulación de los instrumentos de planeación en los municipios es un tema estratégico que requerirá esfuerzos en el corto y mediano plazo. Esta actualización debe concebirse no como una tarea independiente, sino como un esfuerzo coordinado entre los municipios, la comunidad y el sector privado, manteniendo su independencia y autonomía, pero aprovechando las potencialidades y oportunidades conjuntas.

Los municipios podrían solicitar apoyo a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y a la Agencia Regional de Movilidad en la formulación de todos los instrumentos para la región, y que esta actúe como articuladora del proceso de manera que responda a una visión regional.

10

Conformación del sistema de corredores logísticos regionales y sistema de gestión de la carga en la región

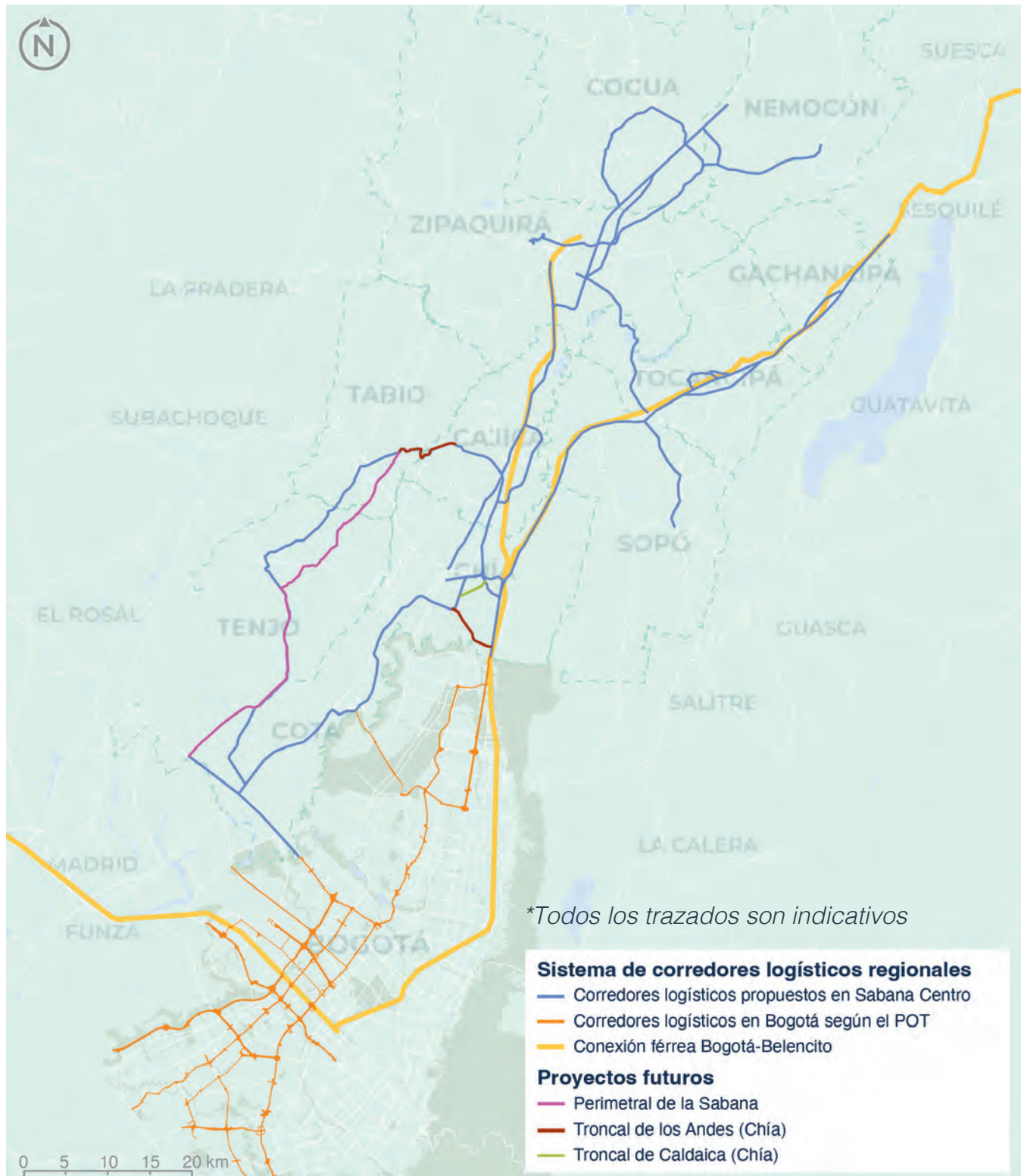
Existe una tendencia creciente en la gestión del transporte y la carga en zonas urbanas, donde se restringe la circulación en ciertos sectores y horarios para descongestionar los centros urbanos.

Si bien estas medidas pueden ser efectivas, es crucial establecer una coordinación entre el sector público y el sector privado para resolver las problemáticas y conflictos que puedan surgir. Este enfoque podría tener dos niveles: uno municipal y otro regional, reconociendo que las medidas locales pueden impactar la movilidad de los municipios vecinos.

La región necesita consolidar un sistema de movilidad que promueva la logística local, identificando plataformas logísticas, asegurando conexiones entre Bogotá D.C. y los municipios, y garantizando la integración con el transporte ferroviario y por carretera. Esto requiere espacios de coordinación y seguimiento de indicadores para minimizar los impactos en el tráfico mientras se mantiene la vitalidad de la industria y los servicios en la región.

En este sentido, se presenta un mapa inicial que muestra cómo podría estar configurado este sistema logístico en la región, basado en la infraestructura vial existente, proyectada y la integración con el transporte ferroviario.

En el mapa a continuación se presentan los principales componentes de un sistema de corredores logísticos regionales, incluyendo algunos proyectos futuros que completarán este sistema.



11

Nueva institucionalidad para articular la infraestructura de transporte y los requerimientos ambientales

Se propone establecer una institucionalidad que promueva la articulación de los aspectos ambientales en todas las etapas de los proyectos de infraestructura de transporte.

Se requiere una perspectiva regional que pueda integrar los lineamientos y requisitos ambientales, como áreas protegidas, la cuenca del Río Bogotá D.C. y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá - Cerros Orientales, entre otros, con la planificación, diseño y ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte.

Desde esta óptica, se podrían generar alternativas para abordar las tensiones entre la construcción de nuevas vías y la conservación ambiental, que han sido un obstáculo para proyectos como la Troncal de los Andes, ALO Norte y la extensión de la Avenida Boyacá, entre otros.

La naturaleza y los ecosistemas son un componente fundamental del bienestar humano.

Se requiere que las decisiones sobre cambios en el uso y cobertura del suelo se basen en información completa de los efectos reales sobre los servicios ecosistémicos en términos de costos y beneficios ecológicos.

Cuando los cambios en la cobertura del suelo se planifican sobre la base de los servicios ecosistémicos el desarrollo urbano e inmobiliario se puede transformar en una potente herramienta para incrementar el bienestar de los ciudadanos.



Foto: Probogotá Región



Foto: Probogotá Región

100 acciones

locales para

mejorar la

movilidad y la

logística

Los municipios, presentan retos y problemas comunes, que podrían ser atendidos con soluciones de bajo costo en el corto plazo. En este sentido, en el estudio se identificaron puntos de atención crítica, con situaciones que en su mayoría pueden ser resueltas por los municipios con inversiones relativamente bajas.

En este apartado se presentan recomendaciones orientadas a resolver algunas de las situaciones de atención crítica identificadas. Las acciones y recomendaciones se presentan como un inventario organizado y sistematizado, con el objetivo de que los municipios cuenten con una cartera de intervenciones que sirva de insumo para guiar el actuar de las administraciones municipales y/o actores del sector privado.

En términos de movilidad no existen soluciones únicas, la respuesta está en la suma de acciones y compromisos desde los actores públicos y privados. El concepto de movilidad socialmente responsable y sostenible hace referencia a la corresponsabilidad y el costo que debe pagar cada persona dentro de una comunidad, entendiendo que sus decisiones pueden favorecer o impactar las condiciones de movilidad de manera colectiva. Así, las decisiones que se tomen deben ser menos individualistas y enfocarse en un mejor uso de recursos físicos, económicos y naturales.

Muchas de estas problemáticas son comunes entre los municipios. Las recomendaciones propuestas en este documento les permitirá identificar algunas situaciones que, aunque no se mencionen específicamente en relación con su municipio, podrían ser replicadas en él o servir de orientación para identificar y resolver problemas similares. Las recomendaciones se enmarcan en tres ejes de acción puntuales, así:

01

Intervenciones físicas.

Se proponen adecuaciones a la infraestructura existente o la construcción de nueva infraestructura con el fin de mejorar la movilidad y la logística, tanto en intersecciones específicas como en infraestructura lineal en zonas urbanas y rurales. Estas adecuaciones pueden implicar obras civiles, urbanismo táctico, señalización, demarcación, semaforización, entre otras medidas.

02

Regulación y control.

Recomendaciones para fortalecer o implementar las políticas y medidas de las autoridades de tránsito locales, con el objetivo de regular tipos de vehículos o el tráfico en calles particulares. Estas medidas pueden abarcar normativas sobre circulación y estacionamiento, dirección del tránsito, distribución del espacio para la movilidad, y revisión de condiciones para la ejecución de obras, entre otros.

03

Cultura ciudadana, comunicación y coordinación.

Acciones orientadas a fortalecer los canales de comunicación y medios de articulación entre diferentes actores. Estas acciones involucran la convocatoria de múltiples actores para su implementación y pueden influir en cambios de comportamiento destinados a mejorar la convivencia de todos los usuarios viales en los municipios.

Cada acción se presenta siguiendo una estructura en la que se incluye:

Ubicación.

Objetivo.

Tipo de intervención.

Descripción.

También se incluye una referencia a la temática del problema al que responde la acción. Los temas de los problemas identificados, descritos en el capítulo anterior, incluyen:



Accesibilidad y espacio público
Mal estado, barreras para circular y accesibilidad.



Otro tipo de infraestructura
Mal estado de infraestructura alrededor de la vía férrea y caños sin protección.



Convivencia, cultura ciudadana y comportamiento
Conflictos y puntos de tensión entre actores viales.



Señalización y semaforización
Mal estado de la señalización, localización inadecuada o inexistencia de señales en puntos específicos.



Gestión del tránsito
Dinámicas que afectan la circulación eficiente y segura en vías.



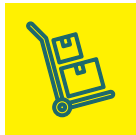
Otras problemáticas
Dinámica del transporte informal que puede representar riesgos.



Movilidad activa
Infraestructura para la movilidad peatonal y/o en bicicleta.



Seguridad vial
Puntos críticos de siniestralidad vial.



Logística
Transporte de carga y las operaciones cargue y descargue de mercancías.



Transporte público
Problemas de regulación y control de la circulación y paradas de los buses y/o taxis, mal estado de la infraestructura y calidad en el servicio.



Estado de la infraestructura vial
Huecos o interrupciones en la vía, mal estado del pavimento o mal diseño de la vía.

El plazo estimado de ejecución e implementación está medido en:

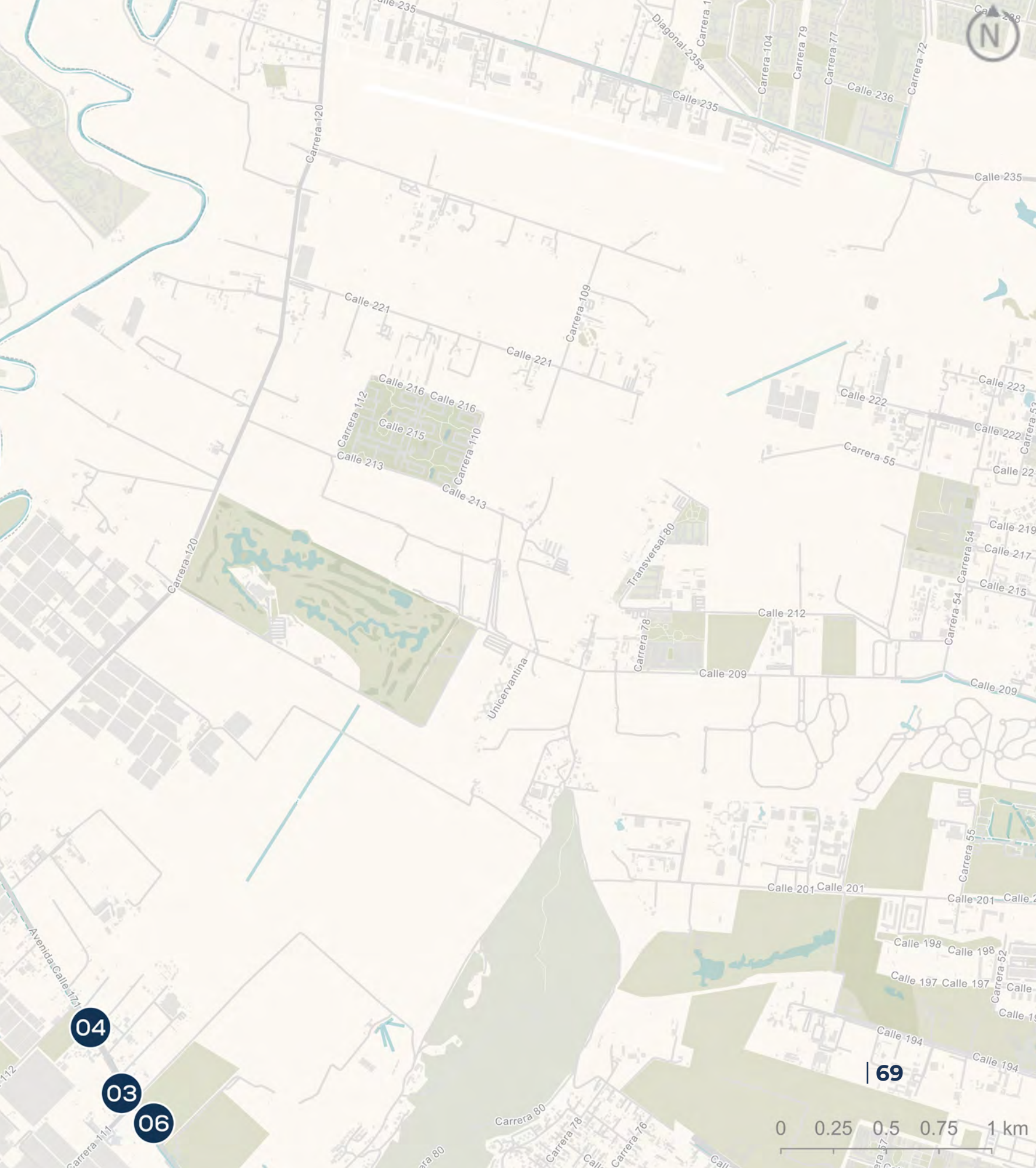
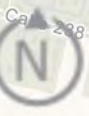
Corto plazo Menor a un año	Mediano plazo Menos de cinco años	Largo plazo Mayor a cinco años
-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

Tenjo

COTA

7 acciones





04

03

06

69

0 0.25 0.5 0.75 1 km

01

Habilitar un área de descanso para transportistas en la intersección sur de la variante principal de Cota.



Ubicación:

Vía Siberia - Cota - Chía

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Generar un lugar adecuado para permitir el descanso de conductores de carga.

Descripción:

Se ha observado que varios conductores de vehículos de carga estacionan sobre la variante. Por esta razón, se considera necesaria la creación de una zona de descanso destinada a este tipo de vehículos. Esto contribuiría a reducir siniestros viales por microsleeps y que así sea posible cumplir con las horas requeridas de conducción.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

02

Construir una ciclorruta en la vía Suba - Cota.



Ubicación:

Variante Suba - Chía

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Generar un corredor seguro para el tránsito de ciclistas.

Descripción:

Se observa un alto flujo de ciclistas en la vía Suba - Cota. Esto, combinado con una sección vial insuficiente que solo permite el paso de dos vehículos livianos a la vez, genera un aumento en los siniestros viales. Resulta necesario la construcción de un bicarril en para mejorar la seguridad vial y brindar una mejor infraestructura para los ciclistas.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

03

Instalar guardavías en los caños existentes en las vías Suba - Cota.

**Ubicación:**

Vía Suba - Cota (Avenida 171)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar riesgos de caída a los caños que se encuentran sin protección.

Descripción:

La instalación de guardavías aumenta las condiciones de seguridad de los actores viales que transitan el corredor, tanto motorizados como peatones y ciclistas, para que puedan circular por el espacio adyacente a la vía sin el riesgo a sufrir daños o lesiones permanentes por la profundidad del canal.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

04

Mejorar los accesos a instituciones educativas y deportivas ubicadas en la vía Suba - Cota.

**Ubicación:**

Vía Suba - Cota (Avenida 171)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de los accesos a establecimientos sobre la vía Suba - Cota.

Descripción:

Esta acción se fundamenta en la situación observada durante los recorridos, donde se constató que los accesos a colegios y canchas deportivas se encuentran en mal estado. Por lo tanto, resulta necesario llevar a cabo la instalación de pavimento y la colocación de señalización adecuada que facilite un cruce seguro en estas zonas.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

05

Construir andén alrededor de la vía principal de Cota desde la Calle 17 en costado oriental.



Ubicación:

Calle 17 entre Cra. 5 y Variante Suba - Chía

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar infraestructura para desplazamiento de modos activos.

Descripción:

Según los recorridos realizados se puede observar que el tramo de la Carrera 5 de Cota, entre la calle 17 y la conexión norte con la variante, se encuentra en mal estado. La acción consiste en construir un andén en el costado oriental que permita la circulación segura de peatones que se dirigen hacia los comercios ubicados en ese sector.

Plazo:



06

Fortalecer el control a la circulación de maquinaria amarilla.



Ubicación:

Vía Suba - Cota (Avenida 171)

Tipo de intervención:

Regulación y control.

Objetivo:

Reducir la congestión en la vía Suba - Cota.

Descripción:

Incrementar el control a maquinaria amarilla y maquinaria agrícola, la cual, según el Código Nacional de Tránsito, no puede transitar por vías de uso público.

Plazo:



07

Trasladar zonas de estacionamiento regulado desde la vía principal.**Ubicación:**

Calle 11 y Carrera 5

Tipo de intervención:

Regulación y control.

Objetivo:

Reducir la congestión en la vía principal de Cota.

Descripción:

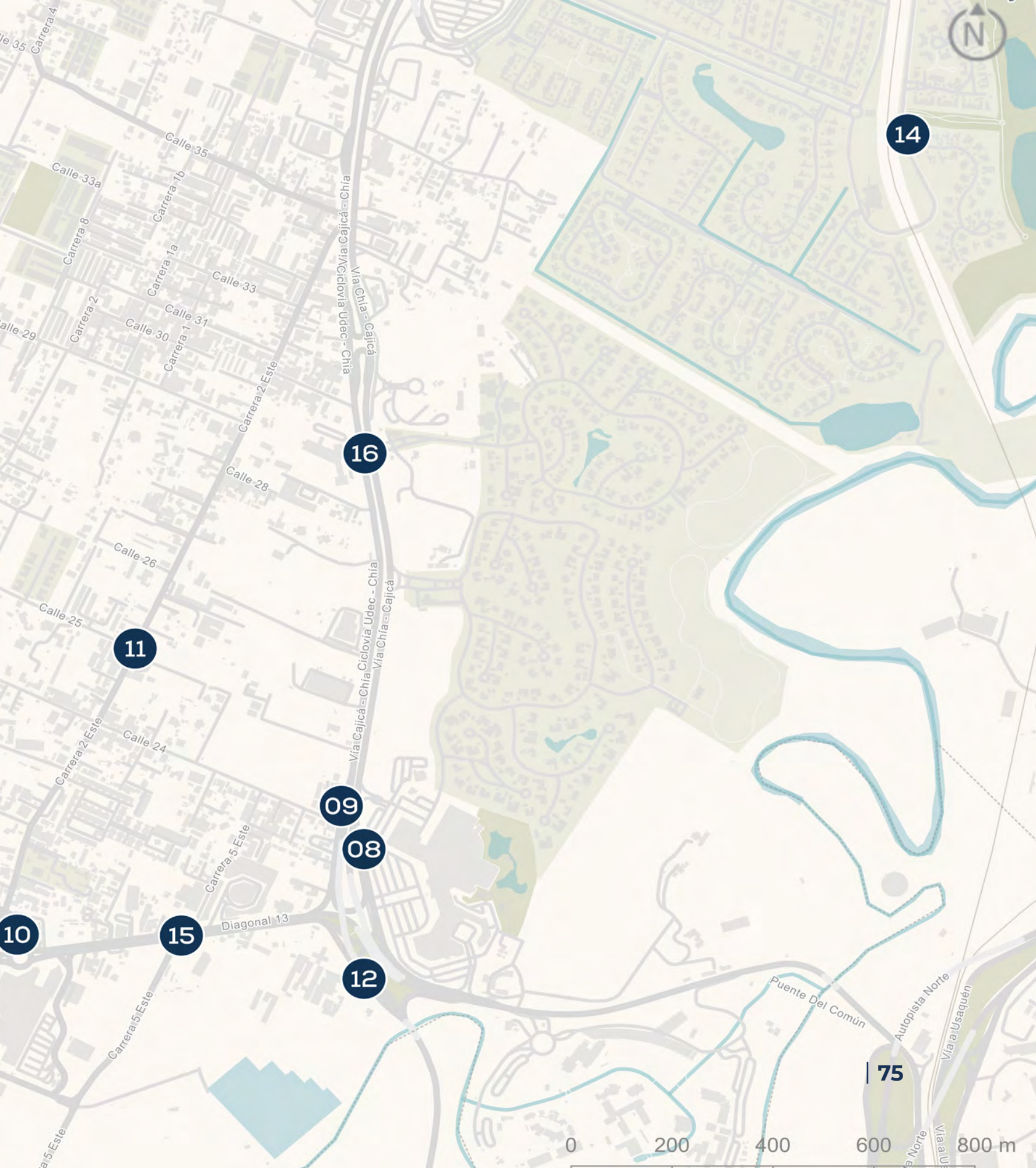
Se plantea la reubicación de zonas de estacionamiento en la vía principal hacia las vías colectoras del municipio.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo



14

16

11

09

08

10

15

12

75

0 200 400 600 800 m

08

Construir un pompeyano bajo el puente vehicular de Centro Chía.



Ubicación:

Vía Chía - Cajicá (Centro Chía)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar el paso de peatones atraídos por Centro Comercial al costado este de la autopista.

Descripción:

Construir un pompeyano diseñado según las disposiciones del manual de señalización que pacifique el tráfico y permita cruzar de forma segura a los peatones que van o vienen al centro comercial.

Plazo:



09

Reubicar el paradero de transporte público ubicado en la entrada 3 de Centro Chía.



Ubicación:

Vía Chía - Cajicá (Centro Chía)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Evitar maniobras peligrosas de buses al incorporarse al tercer carril del puente de Chía.

Descripción:

El paradero de transporte público ocasiona conflictos vehiculares debido a que los vehículos deben detenerse en el costado de la vía y luego incorporarse al tercer carril en menos de 60 metros. Resulta necesario reubicar el paradero al menos 200 metros al norte, lo que permitiría realizar estas maniobras de manera segura.

Plazo:



10

Mejoramiento de Carrera 2 Este.

**Ubicación:**

Carrera 2 Este con Avenida Calle 21

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de la vía.

Descripción:

Este proyecto implica el mejoramiento físico de la vía, con el fin de optimizar las condiciones de tráfico de los vehículos; asegurando una adecuada superficie de rodadura que permita la circulación cómoda del tránsito.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

11

Trasladar la ciclorruta de la Carrera 2 Este para mejorar su continuidad.

**Ubicación:**

Carrera 2 Este con Calle 25

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los modos activos.

Descripción:

Discontinuidad en la ciclorruta de la carrera 2 Este en la calle 25, lo que hace necesario reubicar uno de los dos tramos. Se sugiere mover el que se ubica en el costado oriental de la vía, ya que presenta menos conflictos con otros accesos viales. Es decir, el tramo que se trasladaría sería el que va desde la calle 25 hasta la avenida Pradilla.


Plazo:

Corto

Mediano

Largo

12 | Instalar reductores de velocidad en el retorno Universidad de la Sabana.



Ubicación:
 Vía de incorporación Diagonal 13 con la vía Cajicá - Chía

Tipo de intervención:
 Física.


Objetivo:
 Reducir riesgo de siniestralidad presentado por incorporación imprudente a la vía.

Plazo:



Descripción:
 Consiste en la instalación de reductores de velocidad tipo tacha reflectiva en el carril de incorporación a la vía Cajicá - Chía - Bogotá.

13 | Ampliar el radio de giro de la intersección entre la diagonal 13 y la diagonal 17.



Ubicación:
 Diagonal 13 con Diagonal 17

Tipo de intervención:
 Física.

Objetivo:
 Facilitar la maniobra de giro.

Plazo:



Descripción:
 Consiste en la ampliación del radio de giro de la intersección entre las diagonales 13 y 17 para facilitar el tránsito de vehículos automotores.

14

Construir acceso de Hacienda Fontanar sobre la Autopista Norte.



Ubicación:

Autopista Norte (Hacienda Fontanar)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Favorecer el tráfico sobre el tramo de la vía Chía – Cajicá permitiendo tomar el corredor de la Autopista Norte a las personas cuyo destino sea Bogotá D.C.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Construcción de un acceso alternativo para el complejo residencial Hacienda Fontanar sobre la Autopista Norte.

15

Construir un pompeyano sobre la Avenida Pradilla con Carreta 5 Este.



Ubicación:

Ave. Pradilla (Diag. 13) con Cra. 5 Este

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar el paso de peatones y prevenir siniestralidad vial en zona escolar.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Construir un pompeyano, diseñado según las disposiciones del manual de señalización, que pacifique el tráfico y permita cruzar de forma segura a los peatones que salen o ingresan a la institución educativa, en cuanto se defina la relocalización de la institución que está en evaluación.

16

Implementar zonas de estacionamiento temporal fuera de vía en UdeC y UMB.



Ubicación:

Vía Cajicá - Chía (Universidad de Cundinamarca Sede Chía)

Tipo de intervención:

Regulación y control.

Objetivo:

Mitigar interrupciones al flujo vehicular por vehículos particulares que dejan a estudiantes de la Universidad de Cundinamarca (UdeC) y la Universidad Manuela Beltrán (UMB).

Descripción:

Adecuación de bahías internas que permitan la detención de los vehículos, como se presenta por ejemplo en el Centro Comercial Bazaar.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

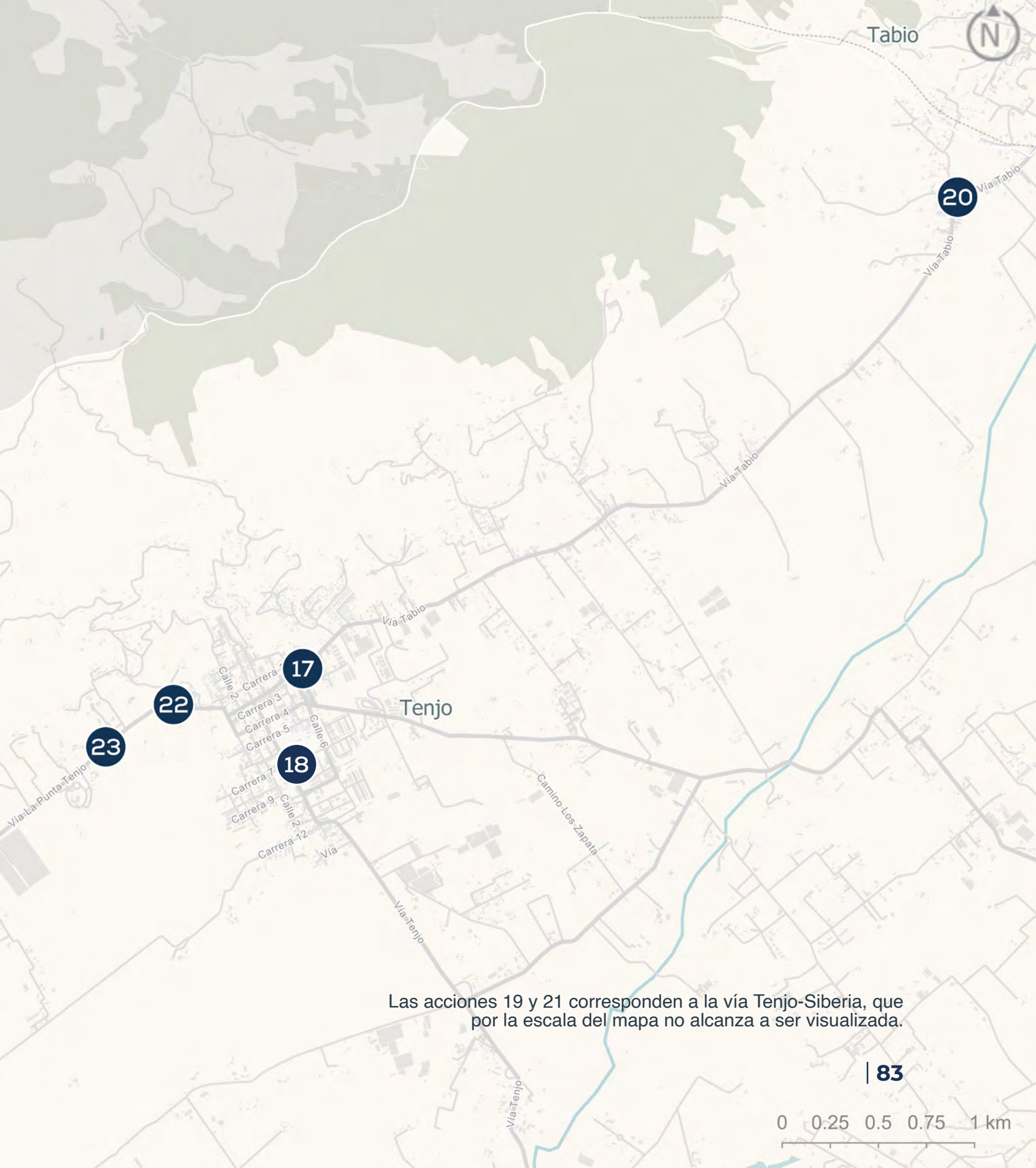


Foto: Probogotá Región

TENJO

7 acciones





Tabio



20

Tenjo

17

18

22

23

Las acciones 19 y 21 corresponden a la vía Tenjo-Siberia, que por la escala del mapa no alcanza a ser visualizada.

17

Instalar reductores de velocidad tipo estoperol en intersección de Calle 7 y Carrera 2.



Ubicación:

Cra. 2 (Vía Tabio) con Cra. 1 y Calle 7A

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Reducir los conflictos de movimientos vehiculares y cruces peatonales en la intersección de la Calle séptima con Carrera segunda que da salida al municipio de Tabio.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Instalación de reductores de velocidad tipo estoperol para el acceso oeste de la intersección y un pompeyano para el acceso este.

18

Construir un pompeyano en la intersección de la Carrera 7 con calle 3.



Ubicación:

Carrera 7 con calle 3.

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Pacificar el tráfico que los peatones puedan cruzar de forma segura para facilitar el cruce del alto flujo de estudiantes en este punto.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se propone la construcción de un pompeyano en la Calle 3 en la salida noroeste diseñado según las disposiciones del manual de señalización.

19

Mejoramiento de la vía Siberia - Tenjo asegurando cumplimiento de la Ley 105.

**Ubicación:**

Vía Tenjo - Bogotá (Bodegas)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de la vía.

Descripción:

Garantizar un ancho de carril de 3.65 metros, una berma de 1.80 metros y una superficie de rodadura adecuada. Además, se asegurará la circulación fluida y la posibilidad de paradas de los vehículos de transporte público para dejar pasajeros en zonas designadas y reguladas.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

20

Instalar señalización de giro izquierdo para ingreso a predios en vía Tenjo – Tabio.

**Ubicación:**

Vía Tenjo - Tabio

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar el acceso a los predios ubicados a los costados de la vía Tenjo – Tabio.

Descripción:

Mediante la instalación de señalización específica se regula el giro a la izquierda, que además contribuirá a la seguridad vial al anunciar las maniobras de giro.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

21 | Instalar señalización de giro izquierdo para acceso a la vía Siberia - Tenjo.

Ubicación:

Vía Siberia - Cota (Complejo Logístico Industrial Siberia)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar el acceso a la vía Siberia – Tenjo de actores viales que transitan en sentido sur - norte.

Plazo:



Descripción:

Esta acción tiene como objetivo facilitar el acceso a los predios ubicados a los costados de la vía Siberia - Cota, mediante la instalación de señalización específica que regule el giro a la izquierda, que además contribuirá a la seguridad vial al anunciar las maniobras de giro a los vehículos que transitan en sentido Norte – Sur por este corredor.

22 | Construir un pompeyano en la Transversal 1G.

Ubicación:

Vía La Punta Tenjo (Iglesia Bautista Valle de Tenjo)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Dar continuidad a la infraestructura peatonal existente.

Plazo:



Descripción:

Se propone la construcción de pompeyano en la Transversal 1G frente a la Iglesia Bautista Valle de Tenjo para permitir el paso seguro de peatones del costado sur al norte de la vía y viceversa.

23

Mejoramiento de la Vía La Punta - Tenjo.

**Ubicación:**

Vía La Punta Tenjo (Colegio FACE)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de la vía.

Descripción:

Este proyecto implica el mejoramiento físico de la vía con el fin de optimizar las condiciones de tráfico, asegurando una adecuada superficie de rodadura que permita la circulación cómoda de vehículos, y que pueda ofrecer una ruta alterna a la vía Siberia - Tenjo.

Plazo:

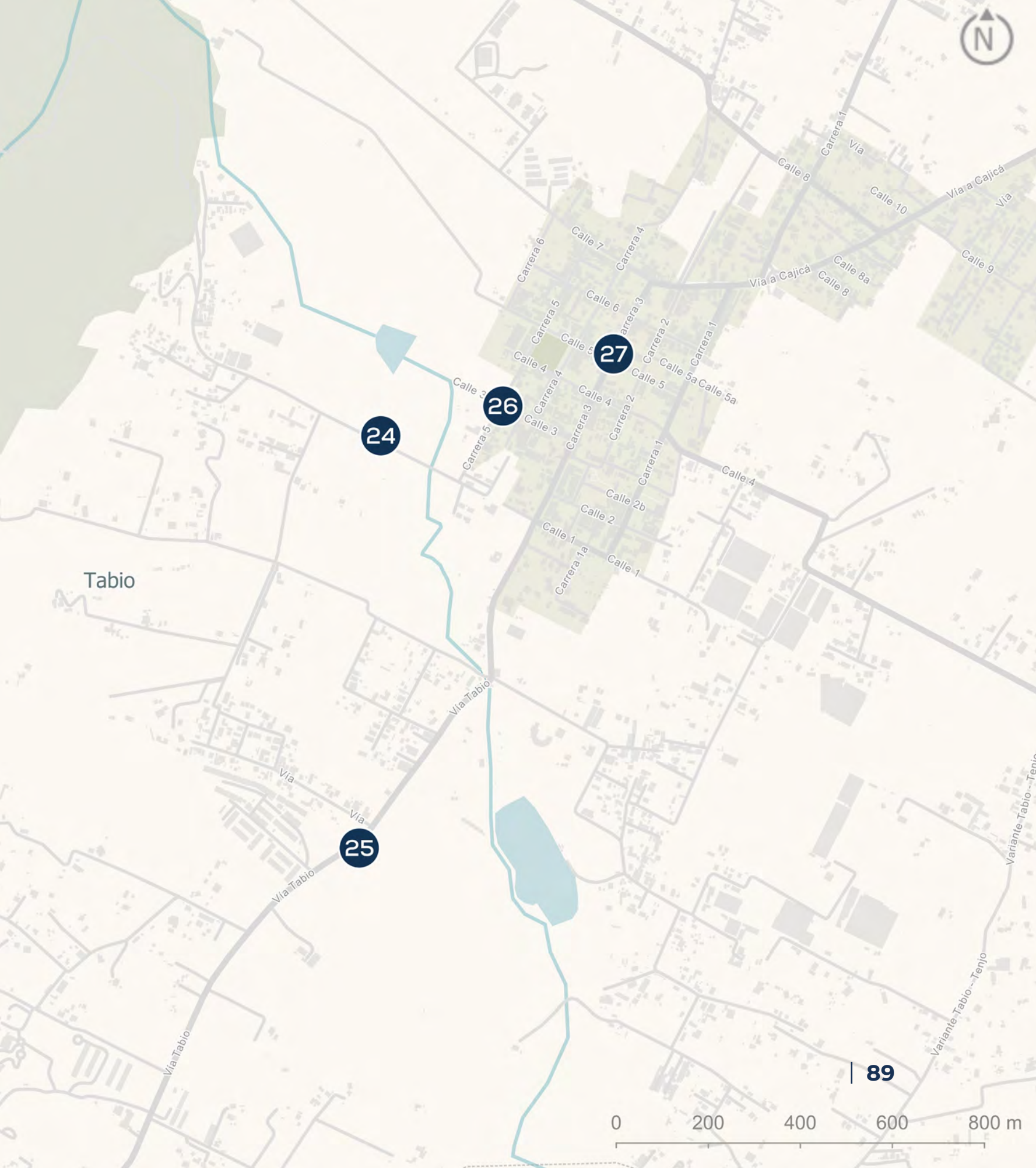
Corto

Mediano

Largo

TABIO

4 acciones



Tabio

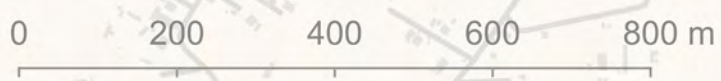
24

26

27

25

89



24

Rehabilitar la vía entre el casco urbano de Tabio y el Centro poblado El Carrón.



Ubicación:

Carrera 5 (Vía El Carrón)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar la vía que comunica el casco urbano del municipio de Tabio con el centro poblado El Carrón que actualmente se encuentra en mal estado.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se plantea la rehabilitación de la vía con el fin de mejorar las condiciones de transitabilidad de la misma.

25

Instalar guardavías en los caños existentes en la vía Tenjo - Tabio.



Ubicación:

Vía Tabio - Tenjo

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar riesgos de caída a los caños que se encuentran sin protección.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Los guardavías aumentan las condiciones de seguridad para los actores viales que transitan por el corredor, incluyendo a conductores de vehículos motorizados, peatones y ciclistas. Esto es importante debido a la profundidad del canal, que podría ocasionar daños permanentes en vehículos y lesiones graves en las personas en caso de accidente.

26

Urbanismo táctico en andenes de la Carrera 5.

**Ubicación:**

Carrera 5 entre la Calle 2 y Calle 8

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Disuadir a los conductores de estacionarse en los andenes.

Descripción:

Implementación de intervenciones ligeras en los andenes de la carrera 16, entre calle 2 y 8, como macetas que obstaculicen el paso de los vehículos a la acera.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

27

Regular y controlar el estacionamiento en vía.

**Ubicación:**

Todo el municipio de Tabio

Tipo de intervención:

Regulación y control.

Objetivo:

Disminuir la congestión producida por la reducción de la sección transitable en las vías.

Descripción:

A partir del recorrido realizado, se observa un gran número de vehículos estacionados sobre la vía. Se hace necesario establecer parámetros y zonas de estacionamiento regulado en el municipio.

Plazo:

Corto

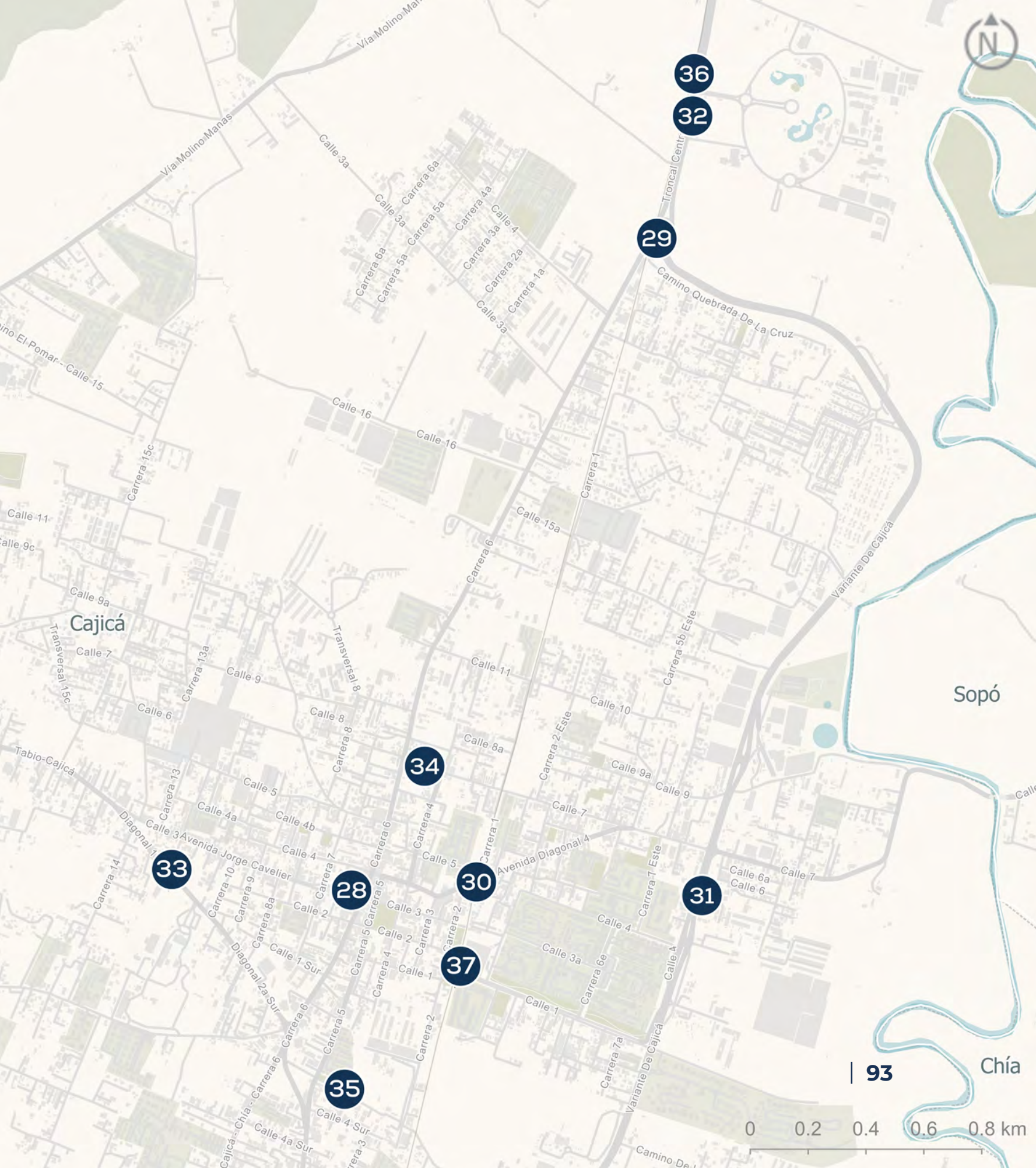
Mediano

Largo

CAJICÁ

10 acciones





36

32

29

34

30

31

33

28

37

35

93

0 0.2 0.4 0.6 0.8 km

Cajicá

Sopó

Chía

Vía Molino Manas

Troncal Central

Camino Quebrada De La Cruz

Variante De Cajicá

Variante De Cajicá

Camino De

Calle 3a

Calle 3a
Carrera 6a
Carrera 5a
Carrera 4a
Carrera 3a
Carrera 2a
Carrera 1a

Calle 16

Calle 15a

Calle 11

Calle 10

Calle 9a

Calle 9

Calle 7

Calle 6a
Calle 6

Calle 7

Calle 9a

Calle 7

Calle 6

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 2

Calle 1 Sur

Calle 9

Calle 8

Calle 8

Calle 7

Calle 5

Calle 4

Calle 3

Calle 9

Calle 8

Calle 7

Calle 5

Calle 4

Calle 3

Calle 2

Calle 9

Calle 8

Calle 7

Calle 5

Calle 4

Calle 3

Calle 2

Calle 9

Calle 8

Calle 7

Calle 5

Calle 4

Calle 3

Calle 2

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

Calle 4

Calle 3

Calle 5

Calle 4a

Calle 4b

28

Señalización horizontal de los paraderos de transporte público a lo largo de la Carrera 6.

**Ubicación:**

Calle 3 con Carrera 6

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar identificación de paraderos.

Descripción:

Con el fin de complementar una regulación de rutas en los municipios de Sabana Centro, es necesario implementar señalización horizontal en los paraderos.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

29

Pavimentar la intersección de Carrera 6 con Camino de la Cruz en Cajicá.

**Ubicación:**

Carrera 6 con Variante de Cajicá

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Disminuir la siniestralidad que se pueda presentar por maniobras en la rotonda y reducir la fila presentada en la carrera 6 para acceder a la glorieta.

Descripción:

Con el propósito de mejorar el acceso a Rincón Santo, se propone ampliar el pavimento en la carrera 6 para permitir realizar el giro en U hacia el Camino de la Cruz sin necesidad de ingresar en la glorieta.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

30

Reemplazar el pavimento bajo la vía férrea en la Diagonal cuarta con Carrera 1.



Ubicación:

Ave. Diag. 4 entre Cra. 1 Este y Cra. 2

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar condiciones de riesgo por mal estado del pavimento de la vía férrea.

Descripción:

Debido al estado actual del pavimento bajo la vía férrea, existe el riesgo de que vehículos como bicicletas y motocicletas sufran caídas, especialmente durante condiciones de lluvia. Por esta razón, se propone reemplazar el pavimento actual por losa de concreto hidráulico, que ofrece una mayor durabilidad y seguridad.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

31

Habilitar un área de descanso para transportistas sobre la variante de Cajicá.



Ubicación:

Variante de Cajicá con Calle 6

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Generar un lugar adecuado para permitir el descanso de conductores de carga.

Descripción:

Durante los recorridos realizados, se observó que varios conductores de vehículos de carga estacionan sobre la variante. Por lo tanto, es necesario establecer una zona de descanso para este tipo de vehículos, con el fin de reducir los siniestros viales causados por microsleeps y garantizar el cumplimiento de las horas requeridas de conducción.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

32

Ampliar el puente peatonal de la Universidad Militar Nueva Granada.



Ubicación:

Troncal Central (Universidad Militar Nueva Granada Cajicá).

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar los niveles de servicio presentados por el puente peatonal.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se hace necesaria una ampliación del puente peatonal, el cual se observa completamente saturado cuando llega el tren.

33

Señalización horizontal y vertical ciclorruta Diagonal 2 Sur.



Ubicación:

Diagonal 1 con Carrera 12.

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el tránsito de ciclistas por la ciclorruta existente.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Consiste en la señalización horizontal y vertical de la ciclorruta existente para hacer su uso más llamativo a los ciclistas y así prevenir conflictos entre ciclistas y peatones en la calzada adyacente.

34

Instalación de elementos de segregación física la ciclorruta de la Calle 7.

**Ubicación:**

Calle 7 con Carrera 6 y Carrera 4.

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Disuadir a motociclistas de transitar por la ciclorruta para desacatar el sentido vial.

Descripción:

Consiste en la instalación de elementos de segregación que imposibiliten el acceso de motociclistas a la ciclorruta y favorezcan la circulación segura. Se recomienda la consulta de la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas, publicada en 2016 por MinTransporte y acoger las recomendaciones puntuales para este tipo de cicloinfraestructura.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

35

Urbanismo táctico en andenes de la calle 3 Sur.

**Ubicación:**

Calle 3 sur entre Carrera 5 y Carrera 2.

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Disuadir a los conductores de estacionarse en los andenes.

Descripción:

Se propone implementar intervenciones ligeras en los andenes de la carrera 16, entre la calle 2 y la 8, con el fin de restringir el paso de vehículos motorizados y promover el uso del espacio público para el disfrute de las personas buscando la apropiación del espacio público a partir de un proceso de participación colectiva.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

36

Construir un acceso sur a la Universidad Militar Nueva Granada (UMNG).



Ubicación:

Troncal Central (Universidad Militar Nueva Granada Cajicá)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Evadir la congestión presentada en los reductores de velocidad de la rotonda, además de reducir la fila de vehículos por aquellos que ingresan a la universidad.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Construcción de un acceso alternativo para la Universidad Militar Nueva Granada por el sur sobre la vía Chía – Cajicá.

37

Señalización horizontal y vertical ciclorruta Diagonal 2 Sur.



Ubicación:

Calle 1 con Carrera 2

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Reducir la congestión por el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía, además de la invasión que genera el descargue de mercancía sobre los andenes aledaños.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se propone la adecuación de una de las bahías destinadas a vehículos particulares en la Calle 1, para el cargue y descargue de mercancía.



Foto: Probogotá Región

SOPÓ

5 acciones



100 |

Chía



Tocancipá

Via Canavija - Tesoro De Los Cerezos

Via Tocancipa

Via Tocancipa

Via Pronono Alpina

Via Sopó

Via Tocancipa

Transversal 7

Calle 3b

Calle 3

Calle 2

Calle 1

Carrera 6

Carrera 5

Carrera 4

Carrera 3

Carrera 2

Carrera 1

Calle 5

Calle 4

Calle 7

Calle 4

Calle 4a

Calle 4

Carrera 1

Carrera 1

Carrera 1

Carrera 1

Carrera 1

Carrera 1

Calle 3 Sur

Carrera 8

Transversal 9

Carrera 8

Carrera 8

42

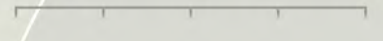
39

41

38

| 101

0 0.2 0.4 0.6 0.8 km



38

Instalar señalización informativa para facilitar el acceso al Parque Pionono en Sopó.



Ubicación:

Vía Pionono con Vía Parapente Paraíso

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar el acceso al parque Pionono.

Descripción:

Es común que las personas tomen una vía equivocada para llegar al Parque Ecológico Pionono. Es necesario instalar señalización vertical que indique la ruta correcta para llegar al parque desde las entradas al casco urbano del municipio, tanto desde la glorieta de Alpina como desde la vía a La Calera.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

39

Instalar barreras en zona escarpada y señal SR-27 y tachas reflectivas en la vía Sopó – Embalse de Tominé



Ubicación:

Vía Pionono Alpina (Calle 9)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar riesgo de caída por la escarpa.

Descripción:

Se propone la instalación de una barrera para evitar que los actores viales puedan llegar a caer por la escarpa en la vía al embalse del Tominé. Además, se sugiere instalar tachas reflectivas para mejorar la visibilidad del camino durante la noche o en condiciones climáticas adversas, así como una señal preventiva de “descenso peligroso”.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

40

Arborización alrededor de la vía Briceño - Sopó.

**Ubicación:**

Vía Sopó (Corona)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de infraestructura para desplazamiento de modos activos.

Descripción:

Con el fin de incentivar la movilidad activa y mejorar la calidad del aire producida por el tránsito de vehículos en las áreas adyacentes en mal estado, se propone la creación de un paseo arbolado con zonas de estacionamiento para los vehículos que desean acceder a los distintos comercios que se encuentran sobre la vía.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

41

Señalización horizontal y vertical ciclorruta Calle 3 con Carrera 6.

**Ubicación:**

Calle 3 con carrera 6

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el tránsito de ciclistas por la ciclorruta existente.

Descripción:

Consiste en la señalización horizontal y vertical de la ciclorruta existente para hacer su uso más llamativo a los ciclistas y así prevenir conflictos ciclista – peatón en la calzada adyacente.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

42

Instalar señalización informativa para facilitar el acceso al Parque Pionono en Sopó.



Ubicación:

Vía Sopó (Pueblo Viejo).

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Reducir el riesgo de siniestralidad producido por la pendiente de la vía.

Descripción:

Consiste en la instalación de reductores de velocidad tipo tacha reflectiva que reduzca la velocidad de forma moderada, sumados a señales verticales de velocidad máxima de 20 km/h debido al trazado ondulado de la vía y la falta de espacio para peatones.

Plazo:



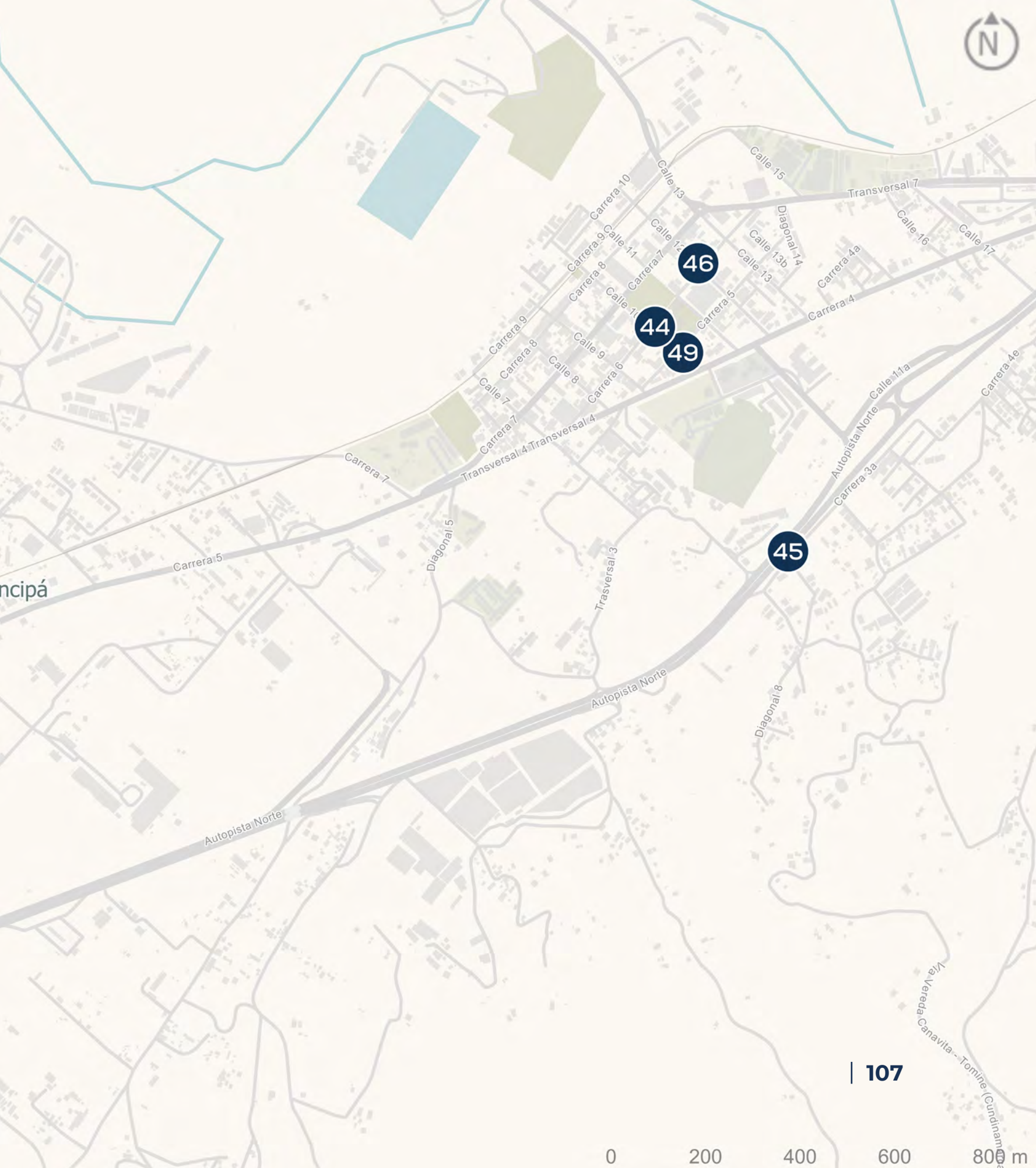


Foto: Probogotá Región

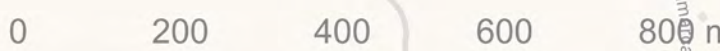
TOCANCIPÁ

7 acciones





ncipá



Via Vereda Canavita - Tomine (Cundinamarca)

43

Construcción de pasos peatonales seguros en casco urbano sobre la vía Bogotá - Tunja.



Ubicación:

Bogotá - Tunja - Sogamoso con Carrera 5

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar los riesgos producidos por cruces de peatones sobre la vía.

Descripción:

Teniendo en cuenta que el casco urbano del municipio de Tocancipá queda completamente dividido por la vía Bogotá – Tunja, se plantea el establecimiento de pasos seguros cada 470 metros con señalización vertical, horizontal y estoperoles según manual de señalización.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

44

Instalar barreras en zona escarpada y señal SR-27 y tachas reflectivas en la vía Sopó – Embalse de Tominé



Ubicación:

Calle 10 con Carrera 6 y Carrera 5

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar la identificación de las zonas de estacionamiento regulado en el casco urbano de Tocancipá.

Descripción:

Como respuesta a la problemática que representa el estacionamiento en vía fuera de zonas de estacionamiento reguladas, se requiere indicar efectivamente con señalización vertical y horizontal, según lo establecido en el manual de señalización vigente, las 12 zonas reguladas en el Decreto 122 de 2019.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

45

Arborización alrededor de la vía Bogotá - Tunja en el tramo que atraviesa el municipio.



Ubicación:

Bogotá - Tunja - Sogamoso con Cra. 3A

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de infraestructura, incentivar el tránsito de modos activos y mejorar la calidad del aire en las áreas cercanas afectadas por el tráfico vehicular.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se propone la creación de un paseo arbolado con zonas de estacionamiento para los vehículos que deseen acceder a los distintos comercios ubicados a lo largo de la vía Bogotá – Tunja y sus alrededores.

46

Ampliar los andenes de la Calle 12.



Ubicación:

Carrera 6 con Calle 12

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el uso de andenes por parte de los peatones.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Consiste en la ampliación de los andenes a ambos lados de la carrera cuarta para hacer que estos sean más llamativos para peatones y prevenir su tránsito en la calzada.

47

Instalar señalización horizontal en la ciclorruta
 Anillo vial Verganzo.



Ubicación:

Anillo Vial Verganzo (Parque de los Novios)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el tránsito de ciclistas por la ciclorruta existente.

Descripción:

Consiste en la señalización horizontal de la ciclorruta existente para hacer su uso más llamativo a los ciclistas y así prevenir conflictos entre ciclistas y peatones en la calzada.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

48

Instalación de guardavías en los caños existentes.



Ubicación:

Zipaquira - Tocancipa (Quala Nova)

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar riesgos de caída a los caños que se encuentran sin protección y mejorar las condiciones de seguridad para los diferentes actores viales que transitan por este corredor.

Descripción:

La instalación mejora la seguridad para conductores de vehículos motorizados, peatones y ciclistas que utilizan el espacio adyacente a la vía. Esto es especialmente importante debido a la profundidad del canal, que podría ocasionar daños permanentes en los vehículos y lesiones graves en las personas en caso de accidente.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

49

Controlar el estacionamiento en vía y garantizar el uso de zonas de parqueo regulado cercanas a la calle 10.



Ubicación:

Calle 10 entre la Carrera 4 y Carrera 11

Tipo de intervención:

Regulación y control.

Objetivo:

Reducir la congestión en vías principales de Tocancipá.

Descripción:

Consiste en persuadir a los conductores de estacionar en la calle décima del municipio debido al alto flujo de vehículos para, en su lugar, utilizar las zonas de estacionamiento regulado donde no se ve afectada la velocidad de circulación.

Plazo:

Corto

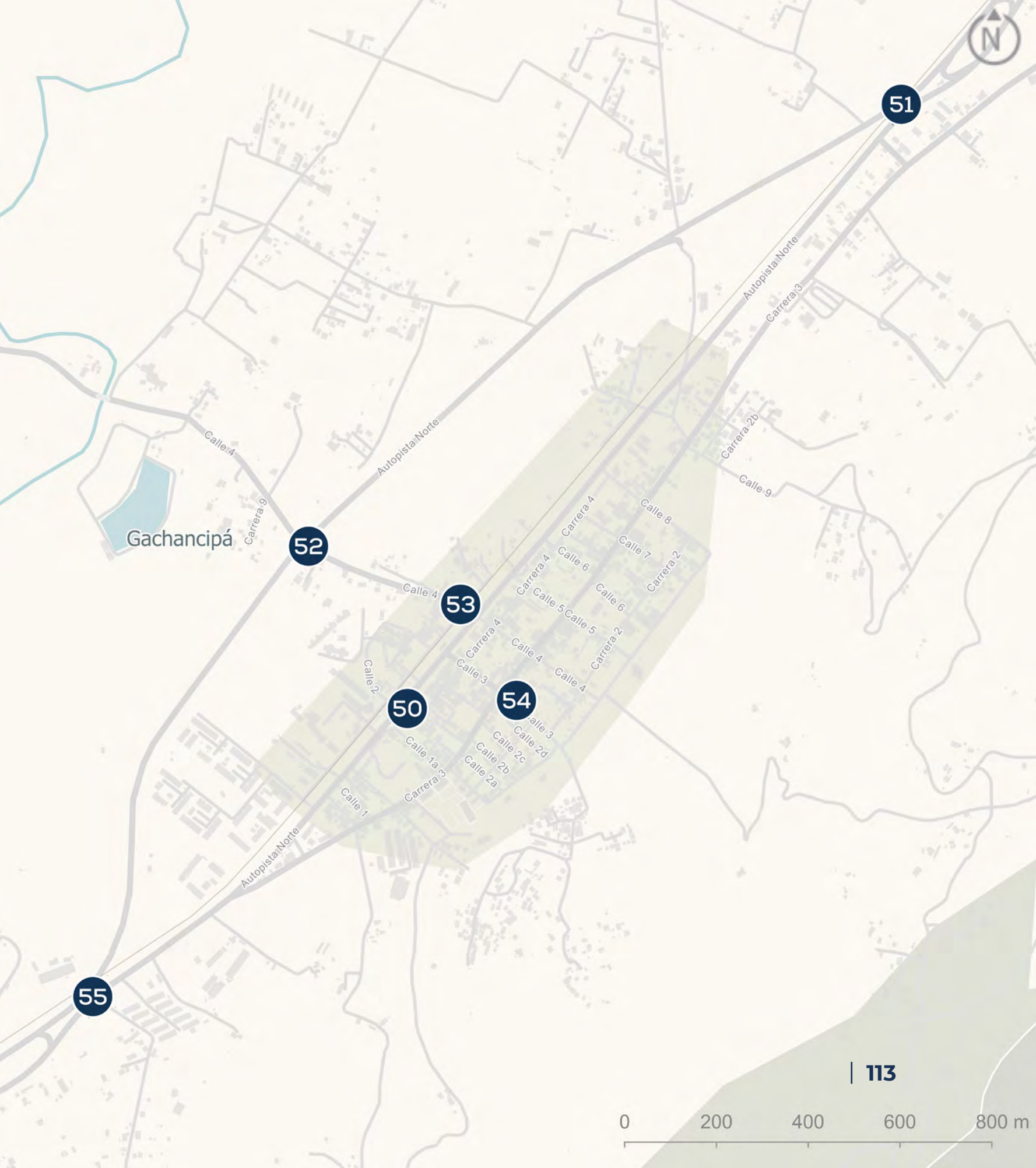
Mediano

Largo

GACHANCIPÁ

6 acciones

Tocancipá



51

Gachancipá

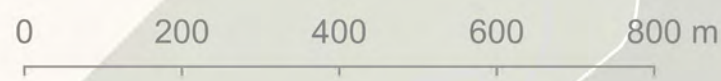
52

53

50

54

55



50

Arborización alrededor de la vía Bogotá – Tunja sobre el municipio de Gachancipá.



Ubicación:

Bogotá - Tunja - Sogamoso con Carrera 4

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Incentivar y facilitar tránsito de modos activos en los alrededores de la vía Bogotá – Tunja, además de mejorar la calidad del aire producida por el tránsito de vehículos.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Se propone la creación de un paseo arbolado con zonas de estacionamiento para los vehículos que desean acceder a los distintos comercios que se encuentran sobre la vía.

51

Construcción de pasos peatonales seguros en casco urbano de Gachancipá.



Ubicación:

Gachancipá - Chocontá

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar los riesgos producidos por cruces de peatones sobre la vía Bogotá - Tunja.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Teniendo en cuenta que el casco urbano del municipio de Gachancipá queda completamente dividido por la vía Bogotá – Tunja, se plantea el establecimiento de pasos seguros cada 470 metros con señalización vertical, horizontal y estoperoles según manual de señalización.

52

Instalar estoperoles en el cruce de la vía férrea en el municipio de Gachancipá.



Ubicación:

Bogotá - Tunja con Calle 4

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar los riesgos producidos por cruces de peatones sobre la vía.

Descripción:

Además de lo planteado anteriormente, debe complementarse con el punto donde interseca la vía férrea con la vía Bogotá – Tunja el cual fue identificado como un punto crítico de siniestralidad, esto debido al alto flujo peatonal y a las altas velocidades de circulación en la carretera.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

53

Instalar reductores de velocidad entre vía Bogotá-Tunja-Sogamoso y Carrera 4.



Ubicación:

Calle 4 con Carrera 5A

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar condiciones de riesgo del cruce de peatones en la intersección entre la vía Bogotá-Tunja-Sogamoso y Carrera 4.

Descripción:

Con el fin de facilitar el paso peatonal a través de la Vía Briceño – Tunja – Sogamoso, se plantea la instalación de reductores de velocidad tipo estoperol que reduzcan la velocidad y que permitan el paso de peatones y bicicletas de forma segura.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

54

Ampliar los andenes de la Calle 3.



Ubicación:

Calle 3 con Carrera 3

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el uso de andenes por parte de los peatones.

Descripción:

Consiste en la ampliación de los andenes a ambos lados de la carrera cuarta para hacer que estos sean más llamativos para peatones y prevenir su tránsito en la calzada.

Plazo:



55

Controlar el estacionamiento de vehículos de carga sobre la Autopista Norte.



Ubicación:

Bogotá - Tunja - Sogamoso

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Recuperar espacio público para el acceso a comercios sobre la Autopista Norte.

Descripción:

Consiste en evaluar una zona de estacionamiento para vehículos de carga en zonas aledañas a los comercios ubicados al norte de la Autopista.

Plazo:





Foto: Probogotá Región

ZIPAQUIRÁ

13 acciones

68

67

60

63

66

56

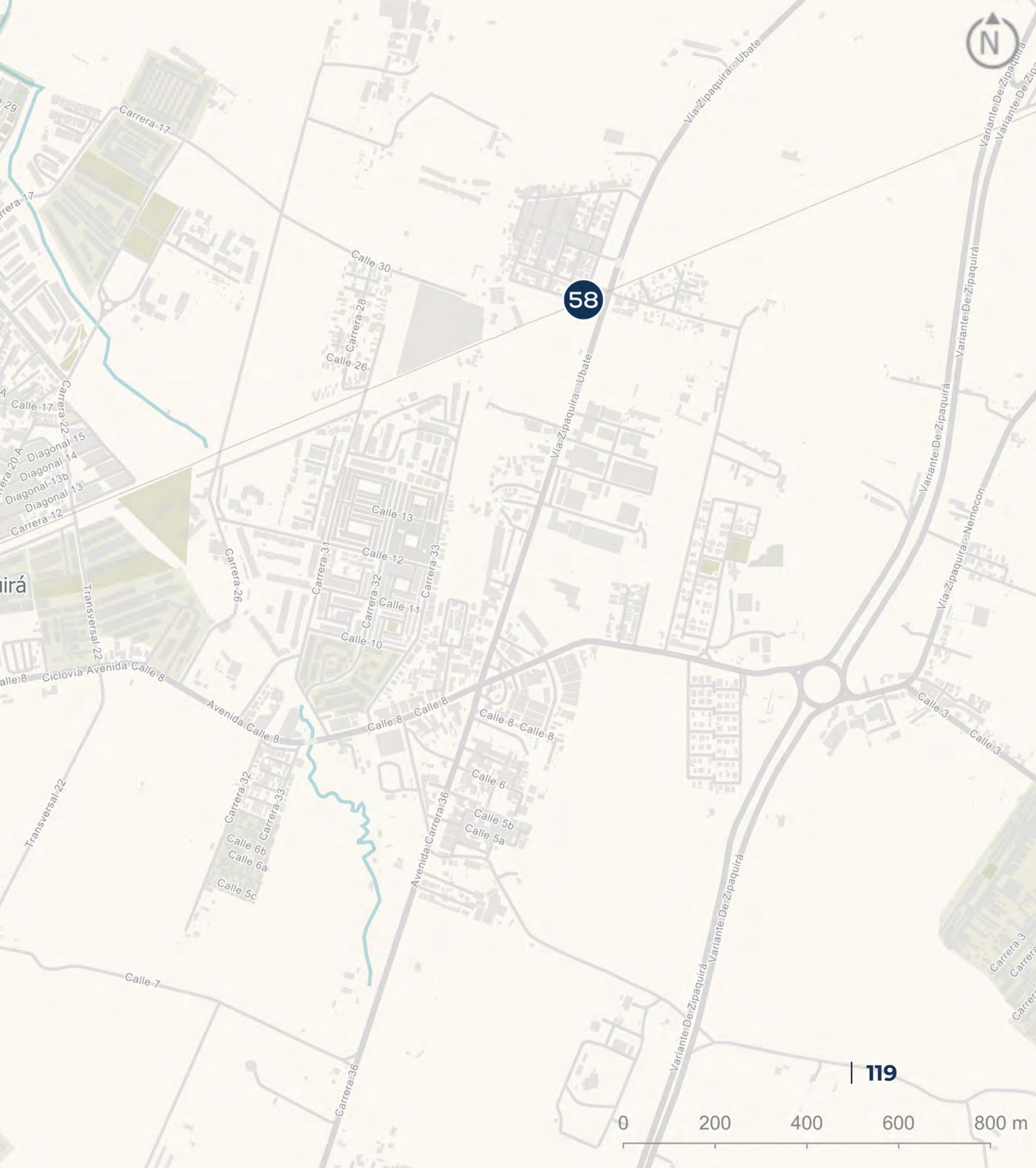
57

65

62

64

59



58

| 119

0 200 400 600 800 m

56

Instalar un semáforo en la intersección de la Carrera 16 con Calle Séptima en Zipaquirá.



Ubicación:

Avenida Carrera 16 con Calle 7

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Organizar los movimientos de tráfico vehicular de la intersección en la calle Séptima.

Descripción:

Se plantea una solución semafórica que constaría de dos tiempos. En el primer tiempo, se permitirían los movimientos 1 y 2, mientras que en el segundo tiempo se permitirían los movimientos 3 y 4. Los giros izquierdos podrían redireccionarse hacia los retornos ubicados en la carrera 14 (5 y 8) y carrera 17 (6 y 7).

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

57

Realizar obras de urbanismo táctico a lo largo de la Carrera 16 en Zipaquirá.



Ubicación:

Avenida Carrera 16 con Calle 7C

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Disuadir a los conductores de estacionarse en los andenes.

Descripción:

Implementación de intervenciones ligeras en los andenes de la carrera 16 entre calle 2 y 8 de manera que se restrinja el paso por el andén para vehículos motorizados y se favorezca el disfrute del espacio público entre las personas. Con base en la la Guía “ABC de urbanismo táctico” de 2022 del DADEP.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

58

Garantizar continuidad de la diagonal 13 / carrera 35 como vía alterna a la calle 8.



Ubicación:

Calle 13 con Carrera 35

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Evitar maniobras peligrosas de buses al incorporarse al tercer carril del puente de Chía.

Descripción:

Garantizar vías alternas a la calle 8 como método para ir del Occidente al Oriente de Zipaquirá, teniendo en cuenta acceso a zonas de expansión urbana en el Oriente y el acceso a vías nacionales hacia el norte. Es importante tener en cuenta en etapas de mayor detalle, posibles conflictos con el proyecto Regiotram del Norte.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

59

Reemplazar el pavimento bajo la vía férrea en la intersección de la Carrera 16 y Calle 10.



Ubicación:

Carrera 16 con Carrera 12

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mitigar condiciones de riesgo por mal estado del pavimento de la vía férrea, especialmente durante condiciones de lluvia.

Descripción:

Se propone el cambio del pavimento actual por losa de concreto hidráulico. Esta opción ha sido exitosamente implementada en intervenciones similares en los cruces férreos de la vía Cajicá – Zipaquirá, ofreciendo una mayor durabilidad y mejorando las condiciones de seguridad vial.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

60

Habilitar el doble sentido de la Calle 7 entre Carreras 10 y 12 en Zipaquirá.



Ubicación:

Calle 7 con Carrera 11

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Generar alternativa a la Calle Octava.

Descripción:

La conversión a doble sentido de este tramo de la calle séptima pretende aliviar parte del tráfico en la calle octava, una de las principales del municipio de Zipaquirá. Este cambio debe hacerse teniendo en cuenta obras de señalización debida de los nuevos sentidos vehiculares y la debida demarcación de los carriles.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

61

Optimizar los tiempos de espera en los semáforos de la Carrera 16 en Zipaquirá.



Ubicación:

Carrera 16 entre la Calle 4 y Calle 8

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Optimizar tiempos de espera en los semáforos de la carrera 16.

Descripción:

La carrera 16 en Zipaquirá cuenta con dos semáforos, en la calle 4 y en la calle 8. Se evidencian prolongados tiempos de rojo, que hace necesaria la reevaluación de los ciclos semafóricos en diferentes tiempos del día para que se comporten según el tráfico vehicular. Además, la integración entre ambos y la posibilidad de uno nuevo en la calle 7.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

62

Crear un hub de movilidad en el Centro Histórico de Zipaquirá.



Ubicación:

Centro Histórico Zipaquirá

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Proporcionar espacio de estacionamiento y espacio público para modos activos en zonas aledañas al centro histórico del municipio.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Desarrollo de parqueaderos subterráneos (mayor capacidad) y espacio público superficial como en el ejemplo del *Hub* de movilidad 136 en Bogotá. En este existe una APP, que permite financiar y gestionar de infraestructura. Así, se integran áreas a nivel de calle y se crea espacio público de calidad, mientras se gestionan estacionamientos.

63

Revisar y ajustar los semáforos en la intersección de la Calle 8 con Carrera 10.



Ubicación:

Avenida Calle 8 con Carrera 10

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Reducir conflictos de movimientos vehiculares.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Realizar una evaluación de los semáforos existentes para los movimientos 1, 3 y 4. Debe tenerse en consideración, además, la sincronización con los semáforos ubicados en la calle octava con carrera décima.

64

Rediseño del giro entre Calle octava y carrera 16.



Ubicación:

Avenida Carrera 16 con Avenida Calle 8

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Facilitar la maniobra de giro.

Descripción:

Consiste en la ampliación del radio de giro de la intersección entre las diagonales Calle Octava y Carrera 16, para facilitar el tránsito de vehículos automotores. Esto es especialmente importante para la circulación de buses intermunicipales que, debido a su gran tamaño, invaden el carril del sentido contrario en el giro.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

65

Regular las paradas de transporte público en Calle Octava y Carrera 16.



Ubicación:

Carrera 16 con Avenida Calle 8

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Regular paradas de transporte público.

Descripción:

Es necesario regular las paradas de transporte público en las calles de mayor flujo vehicular en el municipio de Zipaquirá. Tanto por la congestión que generan al parar en medio de la vía, como por la ocupación de particulares de los sitios designados sobre la vía como paraderos de bus.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

66

Definir zona de estacionamiento exclusiva escolar en la Calle 10.



Ubicación:

Calle 10 con Carrera 9

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Congestión en la Carrera 11 frente a Colegio La Salle generada por vehículos que recogen estudiantes.

Descripción:

Implica establecer zonas de estacionamiento para recoger estudiantes del colegio La Salle, quienes estacionan sobre la carrera 11, generando congestión. Se propone ubicar estas zonas en la calle 10, entre la carrera 11 y la carrera 13. Se requerirá coordinación con la institución educativa para generar una segunda salida por la calle décima.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

67

Trasladar el centro de despacho en predios fuera del casco urbano.



Ubicación:

Todo Zipaquirá

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Reducir la congestión en la Carrera Séptima.

Descripción:

El centro de despacho de buses de Zipaquirá se ubica en la carrera 7 con calle 10, lo que congestiona la zona. Además, la sección transversal de la vía no permite que dos buses intermunicipales circulen con facilidad. Es necesario reubicarlo fuera del casco urbano para mejorar la fluidez del tráfico y reducir la congestión en el área.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

68

Habilitar zona de estacionamiento regulado frente a centro comercial La Casona.



Ubicación:

Calle 1 entre la Carrera 11 y Carrera 10

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Regular zona de estacionamiento.

Descripción:

Se observó una zona de paradero de taxis ocupada por vehículos particulares frente al C.C. La Casona. Frente a ello, se propone evaluar la aptitud de esta zona como estacionamiento regulado sobre la carrera 11 y permitir el ingreso de taxis al centro comercial como medio para tomar este transporte de forma segura.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

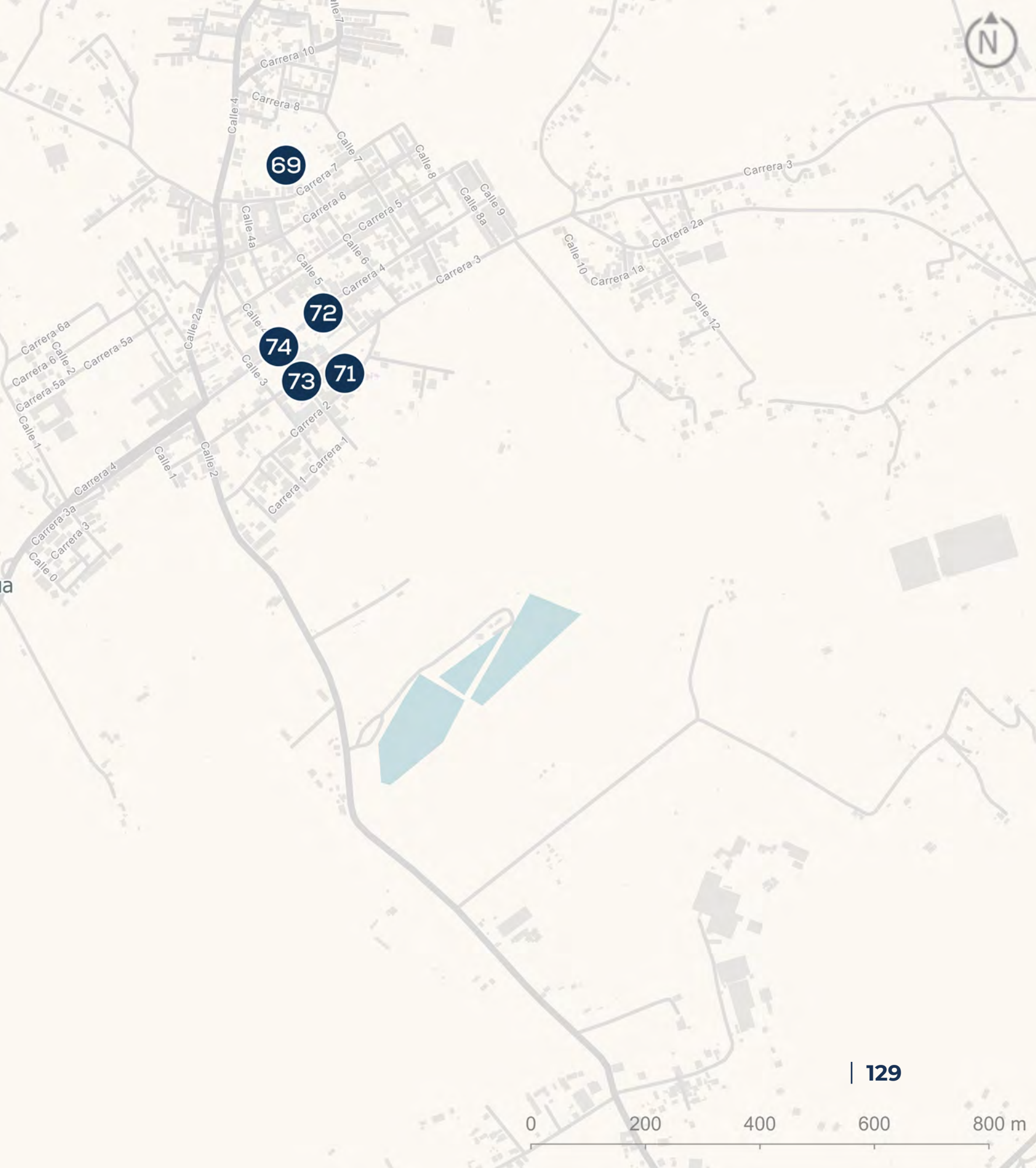


Foto: Probogotá Región

COGUA

6 acciones





69

72

74

73

71

69

Evaluar alternativas para la conexión de las Calles 5 y 6 entre Carreras 7 y 8 en Cogua.



Ubicación:

Carrera 7 con Calle 4

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Desviar el tráfico en la Calle 4.

Descripción:

Como complemento a una regulación en la calle cuarta en fines de semana, expuesta más adelante, se plantea evaluar una conexión paralela a la calle cuarta, donde la calle quinta y la calle sexta se encuentran interrumpidas por un predio.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

70

Mejorar la vía de la vereda el Olivo.



Ubicación:

Calle principal (Entrada Rodamontal)

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los vehículos y la calidad de aire del sector.

Descripción:

La vía rural en la vereda El Olivo está pavimentada con afirmado. Por el tráfico pesado relacionado con actividad comercial de ladrilleras, se afecta la calidad del aire. Se sugiere optar por una capa de rodadura de un material resistente, como emulsión asfáltica, de costo relativamente bajo, de manera temporal para mitigar este problema.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

71

Construir centro de despacho en predios vecinos a actual zona de parqueo de buses.



Ubicación:

Calle 10 con Carrera 9

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los vehículos y la calidad de aire del sector.

Descripción:

La construcción de un centro de despacho se realiza con el objetivo de mejorar la logística del servicio, y poder ofrecer un sitio de espera seguro para los pasajeros que utilizan las rutas de transporte público, teniendo en cuenta los amplios periodos de tiempo entre la salida de un vehículo y otro.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

72

Ampliar los andenes en la Carrera cuarta.



Ubicación:

Carrera 4 con Calle 5

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Reducir la congestión en la Carrera Séptima.

Descripción:

Consiste en la ampliación de los andenes a ambos lados de la carrera cuarta para hacer que estos sean más llamativos para peatones y prevenir su tránsito en la calzada.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

73

Restringir la circulación de vehículos en la calle cuarta en fines de semana



Ubicación:

Calle 4 entre la carrera 1 y carrera 6

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Mejorar el tránsito en la calle cuarta en el municipio de Cogua derivada de la actividad comercial de alimentación entre las carreras séptima y octava.

Descripción:

En esta acción se propone evaluar un cierre temporal los fines de semana en la carrera octava y desviar el tráfico que requiera atravesar esta calle, por la calle séptima.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

74

Restringir el estacionamiento en las calles de la plaza principal en fines de semana



Ubicación:

Calle 4 con carrera 4

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Reducir la congestión en fines de semana producida por afluencia al mercado campesino

Descripción:

Al restringir el estacionamiento en las calles de la plaza principal del municipio se dispondrá de mayor espacio para los peatones que transitan por el evento de mercado campesino que se adelanta en fines de semana, en su lugar se dirigirá el tráfico hacia el parqueadero ubicado en la calle quinta a quien se solicitará la habilitación de un acceso sobre la carrera cuarta para reducir la distancia caminable considerando la pendiente de esta carrera..

Plazo:

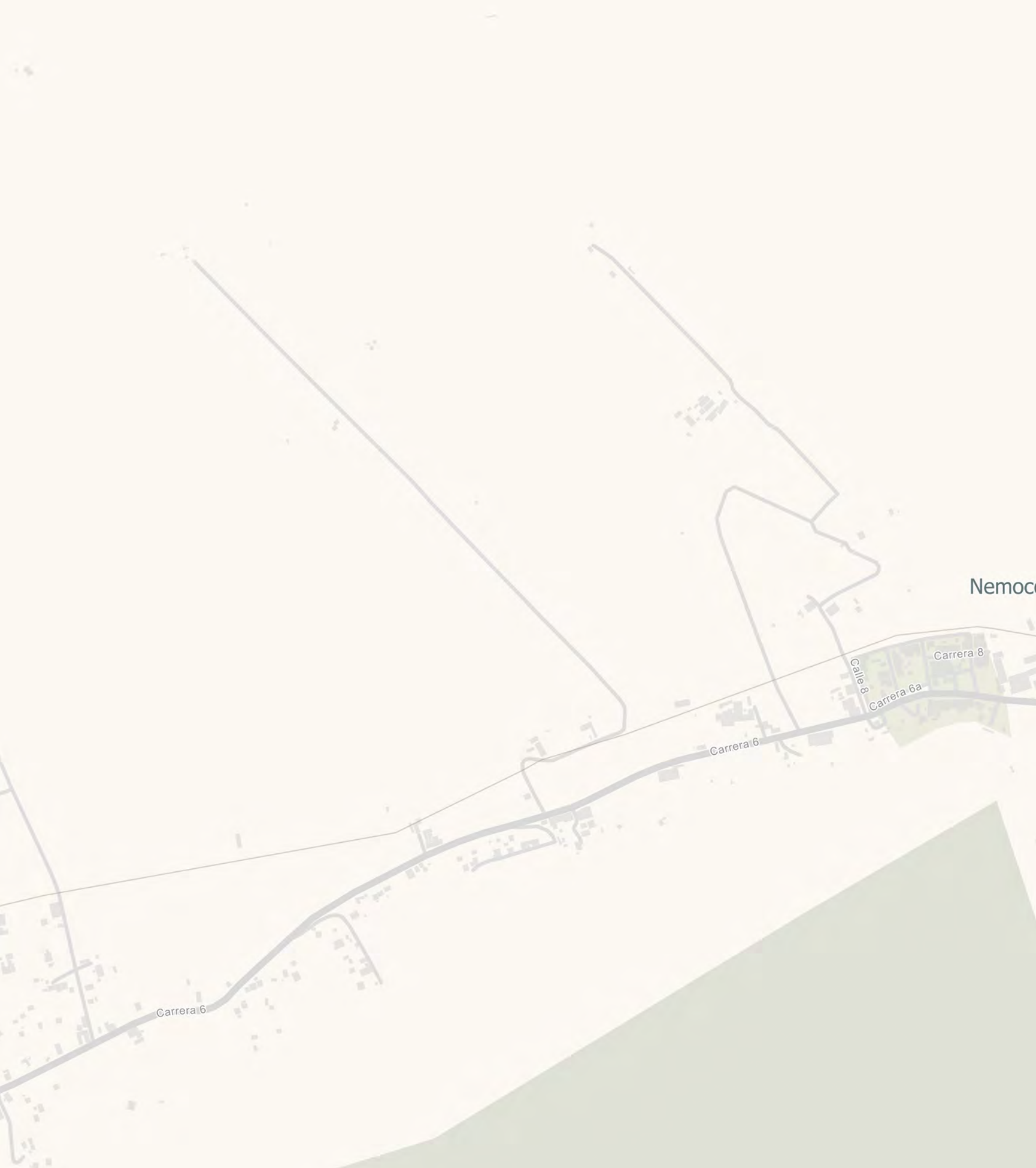
Corto

Mediano

Largo



Foto: Probogotá Región



Nemoco

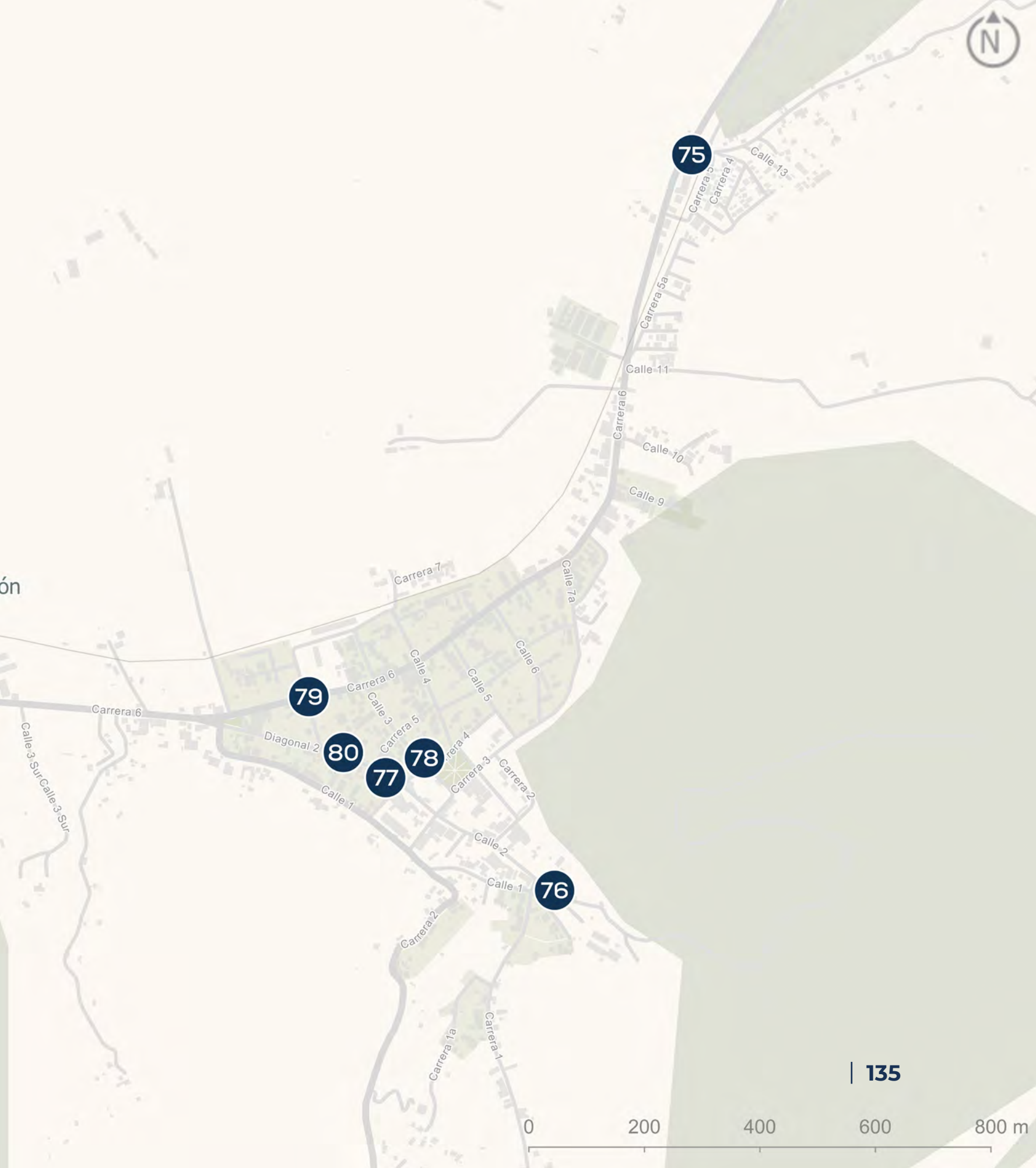
Carrera 6

Carrera 6

Calle 8

Carrera 6a

Carrera 8



75

79

80

77

78

76

| 135

0 200 400 600 800 m

75

Ubicar el centro de despacho del municipio fuera del casco urbano



Ubicación:

Carrera 6 con Vía Susata - Mogua

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Establecer un lugar que permita el ascenso y descenso de pasajeros de forma ordenada

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Según lo observado en las visitas, es necesario establecer una zona de centro de despacho para las rutas de transporte público que tienen como origen o destino el municipio de Nemocón, asegurando que la necesidad de estacionamiento no genere problemas de seguridad vial o congestión. Es importante mencionar que la localización exacta está sujeta a la disponibilidad de predios, así como a un estudio detallado que la respalde.

76

Crear un hub de movilidad en la Mina de Sal de Nemocón



Ubicación:

Calle 2 con carrera 1, Nemocón

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Proporcionar espacio de estacionamiento y espacio público para modos activos en zonas aledañas a la Mina de Sal

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

Descripción:

Desarrollo de parqueaderos subterráneos y espacio público tipo plaza o plazoleta en la superficie siguiendo el ejemplo del Hub de movilidad 136 en Bogotá. Esta podría convertirse en una estrategia no solo para el aumento y cualificación del espacio público, sino para la gestión de estacionamientos en zonas turísticas del municipio.

77

Ampliar los andenes de la Diagonal segunda

**Ubicación:**

Diagonal 2 entre carrera 4 y carrera 6

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Promover el uso de andenes por parte de los peatones

Descripción:

La construcción de un centro de despacho. Consiste en la ampliación de los andenes a ambos lados de la carrera cuarta para hacer que estos sean más llamativos para peatones y prevenir su tránsito en la calzada.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

78

Regular el servicio de mototaxis en el municipio

**Ubicación:**

Calle 3 entre la carrera 5 y carrera 4

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Regular transporte informal en mototaxi

Descripción:

Teniendo en cuenta el uso creciente de este medio de transporte en el municipio de Nemocón, deben establecerse normativas claras que permitan, sobre todo, una operación segura de este tipo de vehículos.

Plazo:

Corto

Mediano

Largo

79

Establecer zonas exclusivas de estacionamiento de carga en vías perpendiculares a la calle 2 y la carrera 6.



Ubicación:

Diagonal 2, calle 3 y carrera 5

Tipo de intervención:

Regulación y gestión.

Objetivo:

Descongestionar las Calle 2 y Carrera 6 y establecer zonas para el estacionamiento de vehículos de carga

Descripción:

Con el objetivo de reducir la congestión generada por el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía, además de la invasión que genera el descargue de mercancía sobre los andenes aledaños, se propone la adecuación de zonas sobre la diagonal 2, calle tercera y carrera quinta para el cargue y descargue de mercancía.

Plazo:



80

Restricción de estacionamiento de carga en calle 2 y carrera 6.



Ubicación:

Calle 2 y Carrera 6, Nemocón

Tipo de intervención:

Física.

Objetivo:

Descongestionar la Calle 2 y la Carrera 6

Descripción:

De la mano con la acción anterior, la autoridad de tránsito debe prestar acompañamiento a la restricción de los vehículos de carga en las vías mencionadas, con el fin de garantizar la fluidez del tráfico y la ocupación de las zonas destinadas para los vehículos de carga.

Plazo:





Foto: Alcaldía de Nemocón

INTERACCIÓN REGIONAL

Foto: Probogotá Región



ACCIONES ANUALES

81

Mejoramiento de la vía Zipaquirá – Nemocón cumpliendo lo dispuesto en la Ley 105.



Ubicación:

Vía Zipaquirá – Nemocón.

Tipo de intervención:

Mejoramiento de la vía Zipaquirá – Nemocón asegurando cumplimiento de la Ley 105.

Objetivo:

Asegurar la circulación y que sea posible el detenimiento de vehículos de transporte público para dejar pasajeros en zonas reguladas.

Descripción:

Este proyecto implica el mejoramiento físico de la vía con el fin de mejorar las condiciones de tráfico de los vehículos, asegurando anchos de carril de 3.65m, berma de 1.80m y una adecuada superficie de rodadura.



Plazo:



82

Mejoramiento de la vía Tenjo - Tabio asegurando cumplimiento de la Ley 105.



Ubicación:

Vía Tenjo – Tabio.

Tipo de intervención:

Mejoramiento de vía.

Objetivo:

Optimizar condiciones físicas de la vía.

Descripción:

Este proyecto implica el mejoramiento físico de la vía con el fin de optimizar las condiciones de tráfico de los vehículos, asegurando anchos de carril de 3.65m, berma de 1.80m y una adecuada superficie de rodadura, garantizando la circulación y que sea posible el detenimiento de vehículos de transporte público para dejar pasajeros en zonas reguladas.



Plazo:



83

Mantenimiento de la vía Suba - Cota.

**Ubicación:**

Vía Suba - Cota.

Tipo de intervención:

Mantenimiento de la vía .

Objetivo:

Optimizar condiciones físicas de la vía.

Descripción:

Este proyecto implica el mejoramiento físico de la vía con el fin de optimizar las condiciones de tráfico de los vehículos, asegurando una adecuada superficie de rodadura que permita la circulación cómoda de vehículos.

**Plazo:**

Corto

Mediano

Largo

84

Construir ciclorruta en la vía Zipaquirá - Briceño.

**Ubicación:**

Vía Zipaquirá - Briceño.

Tipo de intervención:

Construcción ciclorruta Zipaquirá - Briceño.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de infraestructura para desplazamiento de modos activos.

Descripción:

Existe un alto flujo de ciclistas en la vía Zipaquirá-Briceño, por los desplazamientos generados en la zona industrial de Tocancipá. Esto, sumado a una sección vial insuficiente que solo permite el paso de dos vehículos livianos a la vez, aumenta el riesgo de siniestros viales, especialmente para los actores más vulnerables. Resulta necesaria la construcción de un bicicarril en este corredor para mejorar la seguridad y facilitar la movilidad de los ciclistas.

**Plazo:**

Corto

Mediano

Largo

85

Instalar señalización horizontal y vertical en la vía Tabio - Cajicá.



Ubicación:

Vía Tabio – Cajicá.

Tipo de intervención:

Señalización horizontal y vertical de la vía.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los actores viales que transcurren por el corredor

Descripción:

Esta acción incluye el pintado de líneas de demarcación en la vía, además de señalización preventiva para cambios súbitos de dirección o zonas de alta o media pendiente, teniendo en cuenta el alto volumen de ciclistas que transita por la vía, contribuyendo a una mayor seguridad vial.



Plazo:



86

Mejorar la vía Chía – Cajicá por vereda Bojacá.



Ubicación:

Vía Chía – Cajicá por vereda Bojacá.

Tipo de intervención:

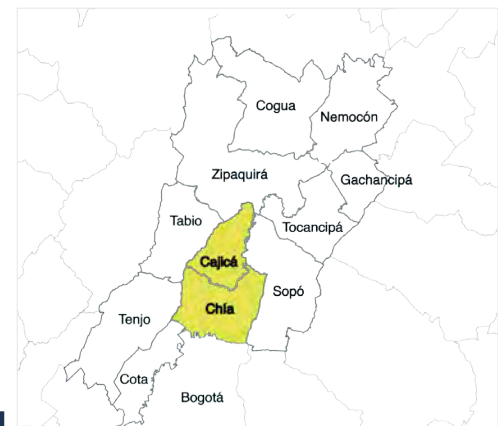
Mejoramiento vía Chía – Cajicá.

Objetivo:

Mitigar la siniestralidad producida en este corredor y generar una alternativa a la vía principal.

Descripción:

La vía interna que conecta los municipios de Chía y Cajicá, conocida como carrera sexta en Cajicá y Avenida Novena en Chía, podría ser una alternativa viable para aquellos viajes cuyo origen o destino sea el casco urbano de dichos municipios. Mejorar esta vía podría evitar la necesidad de transitar por la vía externa, lo que además podría contribuir a reducir la siniestralidad en esta zona.



Plazo:



87

Instalar sistemas de parquímetro en el centro de los municipios para asegurar tiempo máximo de permanencia .



Ubicación:

Centros de municipios y zonas de alta demanda.

Tipo de intervención:

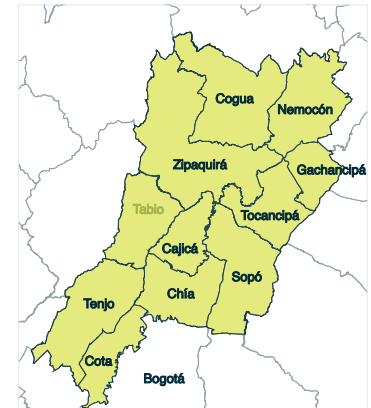
Instalación de sistemas de parquímetro.

Objetivo:

Promover mayor rotación de vehículos en zonas de estacionamiento regulado.

Descripción:

Uno de los problemas recurrentes observados en los recorridos consiste en el acaparamiento de plazas de estacionamiento en zonas comerciales por parte de particulares. Por ello, se hace necesario establecer tiempos máximos de permanencia en estas zonas, logrando así mayor rotación de vehículos en zonas de alta demanda.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

88

Instalar señalización horizontal en la vía Tenjo - Tablo.



Ubicación:

Vía Tenjo – Tablo.

Tipo de intervención:

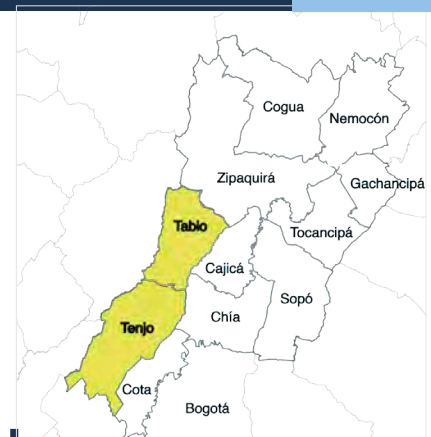
Señalización horizontal.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los actores viales que transcurren por el corredor

Descripción:

Esta acción incluye el pintado de líneas de demarcación en la vía, además de señalización preventiva para cambios súbitos de dirección o zonas de alta o media pendiente, teniendo en cuenta el alto volumen de ciclistas que transita por la vía, y así contribuir a una vía más segura.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

89

Instalar señalización horizontal en la vía Zipaquirá - Nemocón.



Ubicación:

Vía Zipaquirá - Nemocón.

Tipo de intervención:

Señalización horizontal.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de circulación de los actores viales que transcurren por el corredor.

Descripción:

Esta acción incluye el pintado de líneas de demarcación en la vía, además de señalización preventiva para cambios súbitos de dirección o zonas de alta o media pendiente, teniendo en cuenta el alto volumen de ciclistas que transita por la vía, y así contribuir a una vía más segura.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

90

Habilitar un espacio de incorporación para vehículos de carga hacia vía Siberia - Tenjo.



Ubicación:

Sabana Centro

Tipo de intervención:

Habilitación de espacio de incorporación para vehículos de carga.

Objetivo:

Brindar espacio suficiente para incorporación de vehículos de carga provenientes de cultivo de flores.

Descripción:

Con el fin de facilitar el acceso y salida de vehículos de carga desde y hacia el cultivo de flores, debe proporcionarse un espacio, de ser posible pavimentado con cemento asfáltico, que permita la incorporación longitudinal a la vía.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

91

Reforzar medidas de control del estacionamiento en lugares restringidos por parte de las autoridades de tránsito.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

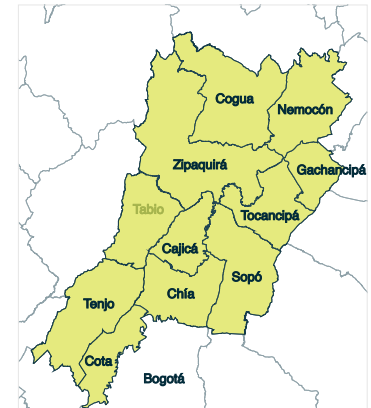
Aumento de control en estacionamiento en lugares restringidos.

Objetivo:

Reducir estacionamiento en lugares restringidos.

Descripción:

Se observó estacionamiento en sitios restringidos, como plazas especiales para personas en condición de discapacidad y zonas señalizadas con la reglamentación SR-28 Prohibido parquear. Es necesario reforzar el control por parte de las autoridades de tránsito responsables en cada municipio para hacer cumplir estas normativas y garantizar un adecuado ordenamiento vial.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

92

Revisar y control las condiciones de contratación y ejecución de obras hidráulicas para inclusión de repavimentación.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Repavimentación de zonas con obras hidráulicas.

Objetivo:

Mejorar las condiciones de infraestructura para desplazamiento de modos activos.

Descripción:

Debido a los múltiples hallazgos de zanjas en el pavimento, producto de arreglos o instalaciones de tuberías, se evidencia la necesidad de revisar las condiciones de contratación de estas obras asociadas a arreglos hidráulicos. Es importante que estas condiciones incluyan la recolocación del pavimento, evitando así que se conviertan en un problema de estado de infraestructura.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

93

Reforzar control de emisiones en vehículos.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Control de emisiones de vehículos.

Objetivo:

Aumentar el control sobre vehículos que visiblemente estén generando emisiones contaminantes.

Descripción:

Consiste en reforzar el control existente sobre vehículos, generalmente pesados.



Plazo:

Corto
Mediano
Largo

94

Desarrollar una campaña pedagógica en movilidad segura y sostenible para todos los actores viales.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Campaña educativa movilidad segura y sostenible.

Objetivo:

Mejorar la cultura ciudadana de actores viales.

Descripción:

Con el fin de mejorar el aspecto de convivencia y cultura ciudadana, se hace necesario la implementación de campañas por parte de las autoridades de tránsito competentes en los municipios, que desarrollen como mínimo los siguientes temas: señales de tránsito, conducción defensiva, transitabilidad segura para peatones y uso de modos activos



Plazo:

Corto
Mediano
Largo

95

Crear un canal de difusión informativo de estado vial / espacio público e intervenciones de Sabana Centro.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Canal de difusión de movilidad regional.

Objetivo:

Mantener informada a la ciudadanía sobre estado de vías / espacio público e intervenciones de Sabana Centro.

Descripción:

Se podría crear un geovisor que permita la visualización de obras en curso de carreteras y espacio público, así como cierres viales. Además, permitir la interacción con los ciudadanos para agregar situaciones específicas en tiempo real con localización exacta desde dispositivos móviles.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

96

Coordinar la circulación de vehículos recolectores de residuos en vías principales fuera de horario 5 am - 9pm.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

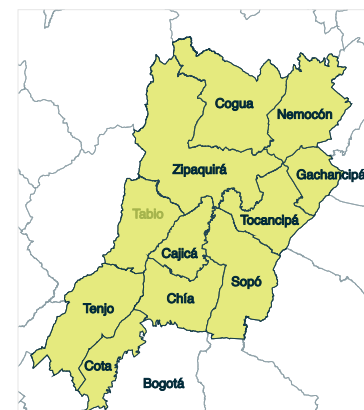
Circulación de vehículos de recolección de residuos.

Objetivo:

Aliviar la congestión en vías principales.

Descripción:

Se propone coordinar con las empresas encargadas del servicio de recolección de basura para reorganizar las rutas de manera que las vías principales de los municipios, especialmente la vía Suba – Cota (a cargo de la empresa Área Limpia S.A), queden excluidas durante los horarios hábiles (5 am – 9 pm). Esto permitiría reducir la congestión y mejorar la fluidez del tráfico en estas vías durante las horas de mayor tránsito.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

97

Crear un sistema de información de rutas turísticas en los municipios de Sabana Centro.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Sistema de información para turistas.

Objetivo:

Compilar, organizar y socializar información de interés para turistas que se desplazan a los municipios.

Descripción:

Desarrollo de un sistema de wayfinding (sistema de información destinado a orientar a las personas en lugares de interés en la ciudad), en el que se facilite la localización de lugares de interés para turistas entre los municipios. Esto implica: recopilar la información de sitios de interés, clasificar y agrupar los sitios de interés y establecer códigos de información estándar para los diferentes sitios de interés.



Plazo:

Corto
Mediano
Largo

98

Desarrollar un programa de movilidad escolar.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Movilidad escolar.

Objetivo:

Brindar alternativas sostenibles y seguras para la movilidad de estudiantes, docentes y funcionarios en los municipios.

Descripción:

Con el fin de mejorar la movilidad desde y hacia instituciones educativas, se implementará un programa de movilidad escolar que involucre la determinación de rutas y modos seguros en articulación con las instituciones.



Plazo:

Corto
Mediano
Largo

99

Desarrollar un programa de movilidad para personas de movilidad reducida.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

Movilidad reducida.

Objetivo:

Brindar alternativas sostenibles y seguras adaptadas a personas con movilidad reducida.

Descripción:

Con el fin de mejorar la accesibilidad de los sistemas de movilidad existentes y la autonomía de las personas, es necesario adelantar acciones de caracterización de esta población en la región, así como estrategias para facilitar su acceso a la infraestructura.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

100

Crear una campaña para la sensibilización frente al cruce de fauna por las vías de Sabana Centro.



Ubicación:

Sabana Centro.

Tipo de intervención:

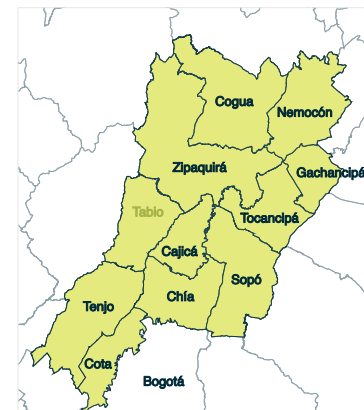
Cruces de fauna.

Objetivo:

Sensibilizar a la población frente al cruce de fauna por las diferentes vías y reducir la muerte de animales en las vías.

Descripción:

Se identificaron en varios de los municipios puntos de tránsito de animales o animales muertos sobre las vías. Para mitigar esta problemática, se propone desarrollar una campaña para socializar en la población la presencia de distintos animales en la vía y sensibilizar frente a la velocidad y el cuidado en las vías con esta consideración. De esta manera, se logrará evitar el atropellamiento de animales en las vías.



Plazo:

Corto

Mediano

Largo

En términos de movilidad no existen soluciones únicas. La respuesta está en la suma de acciones y compromiso de los actores públicos y privados.

Es fundamental planificar la movilidad regional con una visión estratégica de largo plazo, haciendo mejor uso de los recursos físicos, económicos y naturales.



Foto: Probogotá Región



