

Integración

regional

Secretaría Distrital  
Planeación Bogotá

Colección

16



# Infraestructuras de movilidad para la integración metropolitana



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ  
HUMANANA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ  
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN  
Cra 30 N° 25-90 TORRE B. PISO 1, 5, 8 Y 13  
Bogotá D.C.  
www.sdp.gov.co

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ  
Gustavo Francisco Petro Urrego

SECRETARIO DE PLANEACIÓN DISTRITAL  
Gerardo Ignacio Ardila Calderón

SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL  
Liliana María Ospina Arias

SUBSECRETARIO DE PLANEACIÓN SOCIOECONÓMICA  
Octavio Fajardo Martínez

DIRECTORA DE INTEGRACIÓN REGIONAL, NACIONAL E  
INTERNACIONAL  
Carolina Chica Builes

PROFESIONALES DE LA SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN  
TERRITORIAL  
Equipo técnico de elaboración  
César Augusto Ruiz (Coordinador y asesor 2013-2015)  
Alexandra Silva Moyano (Profesional 2013-2014)

JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES  
Angélica del Pilar Molina Reyes

DISEÑO DIAGRAMACIÓN  
Exprecards S.A.S

ISBN 978-958-8964-02-7

Año de elaboración  
2014

---

Este documento hace parte de una serie de reflexiones elaboradas por la SDP para atender temas de interés vinculados a la Estrategia de Integración Regional. Fue construido con la información disponible en el momento de su elaboración, por lo anterior, los temas abordados pueden ser objeto de actualización, monitoreo y complementación.

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida de ninguna manera o por ningún medio sin permiso previo y por escrito de la Secretaría Distrital de Planeación.

# Contenido

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	5
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	7
<b>1. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA VIAL DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL DISTRITO CAPITAL EN EL CONTEXTO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BOGOTÁ</b> .....	9
1.1 Inventario de vías rurales y de integración regional de Bogotá .....	10
1.2 Análisis de propuestas de Vías de Integración Regional de Bogotá según los enfoques del Decreto Distrital 190/2004 y Decreto Distrital 364/2013 .....	13
1.2.1 Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 190 del 26 de Junio de 2004..	20
1.2.2 Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 364 del 26 de Agosto de 2014 (suspendido) .....	23
1.2.3 Principales diferencias entre las propuestas de estructura vial regional incluidas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013 .....	26
1.3 Expectativas de conexión vial de los municipios con Bogotá .....	106
1.3.1 Límite de Bogotá con Soacha .....	107
1.3.2 Límite de Bogotá con Mosquera .....	110
1.3.3 Límite de Bogotá con Funza .....	112
1.3.4 Límite de Bogotá con Cota .....	113
1.3.5 Límite de Bogotá con Chía .....	114
1.3.6 Límite de Bogotá con La Calera .....	116
<b>2. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE VIAJES COMO PRIMERA APROXIMACIÓN A LA VIABILIDAD DEL PROYECTO DE TREN REGIONAL- METROPOLITANO</b> .....	119
2.2 Recomendaciones al proceso de diseño e implementación del Tren Regional Metropolitano	132
2.2.1 El Tren Regional Metropolitano: oportunidad clave para la orientación del Ordenamiento Territorial Regional Metropolitano .....	136
<b>CONSIDERACIONES FINALES</b> .....	137



## PRESENTACIÓN

La movilidad es sin duda uno de los temas centrales de todos los debates urbano-regionales en el mundo entero y por supuesto uno de los temas más discutidos en la ciudad de Bogotá y la región. Movilizarse cotidianamente de un lugar a otro en la región y en especial desde y hacia Bogotá, se ha convertido en una realidad complicada para muchos habitantes que deben enfrentarse diariamente a la congestión de las vías existentes. Esta realidad es uno de los síntomas más evidentes de las externalidades negativas propias de los procesos de aglomeración, de la aceleración de la conurbación y de la intensificación de las dinámicas de metropolización sin una adecuada planeación del ordenamiento territorial.

Por lo anterior, más allá de centrar las soluciones en proyectos de infraestructura y transporte orientados a mejorar la movilidad intermunicipal –que son necesarios–, el mayor problema que enfrenta la Región Metropolitana de Bogotá es la dificultad para pensarse como un solo territorio integrado y capaz de articular los diferentes planes de ordenamiento que orientan la ocupación del suelo. Es de resaltar que los patrones de ocupación de la región han impulsado la dependencia al uso del vehículo particular para los viajes intermunicipales, afectando no solo la sostenibilidad ambiental sino también la calidad de vida de los habitantes metropolitanos.

Pensar en un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humano debe reconocer la necesidad de ofrecer alternativas modales dando prevalencia a los transeúntes, al uso de la bicicleta, al transporte masivo y colectivo, y a la introducción del modo férreo como parte del sistema de transporte regional. Partiendo de este enfoque, la Administración de la «Bogotá Humana» le ha apostado al fortalecimiento e implementación de una estrategia de ordenamiento regional que busque la articulación de los instrumentos de planeación del usos del suelo con los municipios vecinos, para alcanzar entre otros objetivos una mejor conectividad y eficiencia de las infraestructuras y del transporte.

Para ello, el presente documento contiene un inventario de las infraestructuras viales de integración regional del Distrito Capital y un conjunto de reflexiones sobre el panorama y expectativas de conexión vial de los municipios con Bogotá, a partir de las vías existentes y de las propuestas en los planes de ordenamiento de los distintos municipios de borde de la ciudad. Igualmente, hace una reflexión sobre el desarrollo de un tren de pasajeros metropolitano y la oportunidad que significa para la reorientación del ordenamiento territorial regional.

Por lo anterior, esperamos que este trabajo sea un aporte en los debates en torno a la financiación, ampliación y construcción de vías de integración regional y en la planeación y desarrollo de sistemas de transporte para la Región Metropolitana de Bogotá con un verdadero enfoque humano y ambiental.

*Secretaría Distrital de Planeación*

# INTRODUCCIÓN

El aumento en la intensidad de los procesos de metropolización en la Región Metropolitana de Bogotá en los últimos años, derivado del incremento sobre la ocupación del suelo, ha traído como consecuencia un considerable aumento de los viajes intermunicipales que sustentan la movilidad metropolitana de la región. En términos generales y de acuerdo con los resultados obtenidos de la Matriz Origen Destino construida con los datos de la Encuesta de Movilidad de Bogotá de 2011, actualmente se realizan en la región metropolitana de Bogotá cerca de un millón de viajes intermunicipales, de los cuales, el 86% se hace entre los municipios y Bogotá, y el 14% restante se realiza entre los municipios.

A nivel urbano, en la actualidad la Ciudad experimenta un constante estado de congestión resultado de su crecimiento económico y poblacional; del aumento del parque automotor; de la baja capacidad vial para soportar los volúmenes del tráfico vehicular; del mal estado de las vías (en cuanto a especificaciones urbanísticas, de diseño vial, y de los pavimentos); de la aún insuficiente capacidad de respuesta del sistema de transporte público de Bogotá y los municipios; y, de la dependencia que hay sobre las vías principales para la conexión entre diferentes sectores de la ciudad y la región, entre otros factores.

A nivel regional se suman tres razones adicionales que contribuyen a la congestión de los principales accesos a Bogotá: i) el tránsito de carga y vehículos particulares sobre dichos corredores que tienden a reducir su capacidad y velocidad de operación; ii) la ausencia de un sistema de transporte público regional que reduzca la dependencia al automóvil y autobuses para la realización de viajes intermunicipales; y, iii) el aumento de la ocupación del suelo en la región bajo un modelo expandido, acompañado de expectativas sobre la futura construcción de vías de integración regional e incluso la extensión de vías ya existentes en Bogotá.

Este último hecho, ha sido aprovechado por los municipios para facilitar los procesos de ocupación del suelo sin dar prioridad a las condiciones de la ocupación de su territorio, pues ante el bajo aprovechamiento y exigibilidad de obligaciones urbanísticas provenientes de normas e instrumentos de tipo local, y en consecuencia la baja generación de recursos para financiar las intervenciones públicas<sup>1</sup>, delegan en Bogotá la responsabilidad de

<sup>1</sup> Análisis incluidos en el estudio denominado "Región Metropolitana de Bogotá: Una visión de la ocupación del suelo", Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, 2013.

solucionar los conflictos generados por todas las jurisdicciones sobre la movilidad regional y local. De esta manera, las vías, los sistemas de transporte y la movilidad en general, representan uno de los temas que se hacen prioritarios para concertar un modelo de ordenamiento territorial para la Región Metropolitana de Bogotá.

Con base en lo anterior, el análisis de las infraestructuras de movilidad para la integración regional que se presenta en este informe técnico, se aborda en dos grandes partes. La primera de ellas incluye un análisis de la infraestructura vial de integración regional del Distrito Capital en la Región en sus distintas escalas, donde se presenta un inventario de cada una de las vías que se han denominado de integración regional desde el Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad (Decreto Distrital 190/2004 y Decreto Distrital 364/2013-suspendido-). Este inventario, además de caracterizar el estado actual de las vías de integración regional de la Ciudad y su papel dentro de la estructura vial regional, permite comprender los diversos enfoques dados a la integración regional en su modelo de ordenamiento territorial.

Posteriormente, se presenta una serie de reflexiones sobre el panorama y expectativas de conexión vial de los municipios con Bogotá, teniendo en cuenta la propuesta de la estructura vial regional de la Ciudad, así como las vías existentes y propuestas en los planes de ordenamiento de los distintos municipios de borde del Distrito Capital. Este panorama no solo permite observar las diferentes propuestas que desde los municipios se pueden evidenciar para aumentar los puntos de conexión vial de Bogotá con la región, sino que además representa un importante insumo en los procesos de concertación con los municipios para dar viabilidad a las propuestas de conexión por ejemplo en la financiación compartida.

En la segunda parte del informe se aborda otro componente de infraestructuras de movilidad de integración regional, como lo es el futuro desarrollo de un tren de pasajeros metropolitano (regional) en el marco de un sistema de transporte público. En este sentido, se hace énfasis en el potencial de un tren regional como sistema de transporte público de pasajeros capaz de reorientar las tendencias de ocupación del suelo en torno a modelos menos dispersos. Las reflexiones presentadas al respecto, se sustentan en algunas estimaciones básicas de demanda realizadas a partir de la Encuesta de Movilidad de la Ciudad y la región.



# 1. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA VIAL DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL DISTRITO CAPITAL EN EL CONTEXTO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BOGOTÁ

Bogotá representa un importante origen y destino de las migraciones cotidianas en la región, atendidas desde diferentes modos de transporte, pero que en general comparten el mismo espacio de movilidad, correspondiente a las denominadas Vías de Integración Regional. Si bien Bogotá cuenta con una robusta estructura vial conformada por vías principales, complementarias y locales, actualmente solo cuenta con 5 accesos directos a los municipios del ámbito urbano metropolitano, mediante los cuales la Ciudad se conecta además con el resto del país. Estos accesos son:

- La Autopista Sur; permite la conexión directa con Soacha e incluso con el municipio de Sibaté.
- La Avenida Centenario; conecta de manera directa el centro de la Ciudad con los municipios de Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá.
- La Autopista Norte; conecta el centro de la Ciudad con los municipios del norte, especialmente con Chía y Cajicá.
- La Vía La Calera; sirve de conexión entre el centro económico de la Ciudad y el municipio de La Calera al oriente, para luego conectarse con otras vías que facilitan el acceso a los municipios del norte.
- Avenida Medellín (Calle 80); sirve de conexión entre el centro económico de la Ciudad y los municipios de occidente y del norte, pues se conecta a diversas vías de carácter departamental y nacional que facilitan el desplazamiento en la región, de occidente a norte.

A pesar de la existencia de estos 5 accesos directos entre el Distrito y su ámbito urbano metropolitano, en los últimos años se ha hecho cada vez más evidente un aumento de la congestión en estos accesos, que ha traído como consecuencia un aumento de los tiempos de desplazamiento desde y hacia los municipios

del entorno; hecho que tiende a afectar la calidad de vida de los habitantes y propicia un paulatino desaprovechamiento de las relaciones funcionales en la región. Por esto, antes de iniciar los procesos de concertación con los municipios, es fundamental caracterizar el estado actual de las vías de integración regional de Bogotá, propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, en sus versiones Decreto Distrital 190 de 2004 (vigente) y Decreto Distrital 364/2013 (suspendido); para luego revisar de manera general las propuestas que cada municipio del borde urbano de Bogotá ha incluido en sus planes de ordenamiento territorial y así evaluar su articulación con la Ciudad y con la región. De esta manera será posible concertar con los municipios algunas soluciones a la congestión que actualmente se vive en los accesos a Bogotá, así como el compromiso que deberán adquirir tanto la Ciudad como los municipios en el marco de una estructura vial regional capaz de dar respuesta a la activa dinámica de movilidad intermunicipal.

En este sentido se espera que al final del inventario, caracterización y análisis de la estructura vial regional de Bogotá y de los municipios del ámbito metropolitano, se llegue a una comprensión de la funcionalidad que representa la estructura vial regional desde la perspectiva territorial y urbanística; el cual entregue elementos suficientes para respaldar algunas recomendaciones y propuestas que busquen mejorar el enfoque de las vías de integración regional principalmente en Bogotá, y en la región en general.

## **1.1** **Inventario de vías rurales y de integración regional de Bogotá**

Para la realización del inventario de vías de integración regional de Bogotá, se tomó como referencia las propuestas incluidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en sus versiones Decreto Distrital 190 de 2004 y Decreto Distrital 364 de 2013. Este ejercicio se realizó con base en las siguientes capas de ArcGis (.shp), disponibles en la cartografía trabajada por la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos (DVTSP) de la Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación:

- Reservas Viales del Decreto Distrital 190/2004.
- Reservas Viales del Decreto Distrital 364/2013.

- Ejes Viales de la ciudad (base de datos de la DVTSP) para identificar el estado de las vías, con fecha de corte del primer trimestre de 2014.
- Capa de validación que viene trabajando la DVTSP con base en diversos planos urbanísticos y topográficos de reservas viales aprobadas, con el fin de precisar las propuestas del POT vigente.

El cruce de la información entre estas 4 fuentes busca identificar las coincidencias y diferencias que hay respecto a la definición de las vías de integración regional al interior de Bogotá, así como las reservas viales propuestas en cada uno de los decretos. Para esto, el primer ejercicio consistió en identificar cuántas y cuáles son las vías de integración regional propuestas en el Decreto Distrital 190/2004 y en el Decreto Distrital 364/2013. Estas vías conforman la llamada estructura vial regional, asociada a la visión regional que cada decreto da al modelo de ordenamiento propuesto. En total se identificó un universo de 37 vías rurales y de integración regional (propuestas en el Decreto Distrital 190/2004, o en el Decreto Distrital 364/2013, o en los dos), y se construyó una ficha técnica de caracterización para cada una de estas vías que permite identificar las diferencias existentes entre los dos decretos, respecto a los siguientes atributos:

- Nombre
- Tipo de Vía
- Clasificación
- Tramo
- Acto Administrativo
- Número del Acto Administrativo
- Fecha del Acto Administrativo
- Estado de la vía

El Cuadro 1 presenta el listado de vías de integración regional identificadas desde las dos versiones de bases de información de la malla vial asociadas al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá que se tuvieron en cuenta para la realización del inventario. Es importante considerar que la clasificación de vía regional no necesariamente aplica en toda la longitud de una vía, sino a algunos tramos según sea el caso. A pesar de esto, el inventario se realizó sobre la totalidad de cada una de las vías, independientemente de la clasificación (regional, principal, complementaria, rural) asignada en cada uno de los decretos.

**Cuadro 1** Universo de vías de integración regional y vías rurales, propuestas tanto en el Decreto Distrital 190/2004 como en el Decreto Distrital 364/2013.

NOMBRE DE LA VÍA	
1	Avenida Autopista al Llano
2	Avenida Boyacá
3	Avenida Caracas
4	Avenida Centenario
5	Avenida Circunvalar del Sur
6	Avenida Ciudad de Cali
7	Avenida Corpas
8	Avenida de Agua
9	Avenida de las Mercedes
10	Avenida de los Cerros
11	Avenida del Sur
12	Avenida El Polo
13	Avenida Ferrocarril de Occidente
14	Avenida Guaymaral
15	Avenida Jorge Eliécer Gaitán
16	Avenida José Celestino Mutis
17	Avenida Longitudinal de Occidente
18	Avenida Low Murtra
19	Avenida Medellín
20	Avenida Paseo de los Libertadores
21	Avenida Perimetral de Usme
22	Avenida San José
23	Avenida Tibabita
24	Troncal Norte Quito Sur
25	Vía El Jardín
26	Vía Los Arrayanes
27	Vía a Betania-Une
28	Vía a Choachí
29	Vía a Cota
30	Vía a Curubital
31	Vía Autopista al Llano
32	Vía Borde Norte
33	Vía Camino a Pasquilla
34	Vía El Codito La Calera
35	Vía La Calera
36	Vía Nazareth Betania
37	Vía Troncal Bolivariana

*Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).*

A partir del inventario realizado<sup>2</sup> se construyeron diferentes mapas temáticos que buscan mostrar las principales diferencias entre las propuestas planteadas en cada Decreto Distrital. Si bien no hacen parte de la cartografía oficial de cada decreto, su construcción está basada en la información contenida en tales decretos y en la cartografía trabajada diariamente por la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Subsecretaría de Planeación Territorial.

La cartografía temática construida con base en el inventario de vías ayuda a explicar, desde el punto de vista del ordenamiento territorial, la estructura vial regional propuesta en cada decreto así como sus implicaciones para Bogotá y la región. Por otro lado, permite comprender las diferencias que hay entre cada una de las propuestas, y la necesidad que tiene el Distrito en fortalecer conceptualmente el término Vías de Integración Regional, así como sus implicaciones prácticas en la infraestructura vial de la Ciudad. Todo esto, teniendo en cuenta el marco de las estrategias de ordenamiento territorial, orientadas a consolidar un modelo de ordenamiento basado en lo que se denomina red de ciudades; hecho que repercute en las discusiones diarias que tanto Bogotá como los municipios tienen respecto a nuevas alternativas de conexión vial regional.

## 1.2 Análisis de propuestas de Vías de Integración Regional de Bogotá según los enfoques del Decreto Distrital 190/2004 y Decreto Distrital 364/2013

En términos generales, las vías pueden considerarse como formas físico-espaciales<sup>3</sup> que soportan la movilidad de un territorio (como una ciudad y una región) y así mismo contribuyen a la formación, estructuración y expansión de la ocupación del suelo. Esto implica que, además de ser elementos de conexión, un medio de movilidad (local, urbana, regional e incluso nacional) y de acceso a diversas actividades (económicas, sociales, políticas, culturales), tienen una gran influencia sobre la estructuración físico-espacial de un territorio. En este sentido, las vías de integración regional más que ejes de conexión entre Bogotá y los municipios del

<sup>2</sup> Inventario incluido en el anexo (.shp) denominado Vías de Integración Regional de Bogotá y los municipios; resumido en las fichas técnicas presentadas en el presente documento.

<sup>3</sup> Referencia bibliográfica: Ruiz, C.A., 2013. "La forma espacial de la ciudad: un determinante y una consecuencia de la movilidad urbana". Curso La Gestión de la Movilidad Sostenible: La visión de Barcelona. Fundacio Movilitat Sostenible i segura.

ámbito metropolitano, son elementos funcionales que contribuyen a consolidar un modelo de ocupación del suelo.

Para comprender la funcionalidad de la estructura vial regional propuesta en las dos versiones ya mencionadas del POT de Bogotá, es importante tener en cuenta las estrategias definidas para la consolidación del modelo de ordenamiento definido en lo que se denomina Componente General de los POT (Ley 388/1997), y que en el caso particular de Bogotá está asociado a la red de ciudades, artículo 3 del Decreto Distrital 190 de 2004:

Artículo 3. La red de ciudades como estrategia de ocupación del territorio. El Distrito Capital forma parte del sistema de ciudades interdependientes integradas en una red tanto física como virtual. Las principales acciones para el fortalecimiento de la red se relacionan con el desarrollo integral, tanto urbano como rural de los 116 municipios de Cundinamarca y de otros pertenecientes a los departamentos vecinos que acuerden convenios y/o compromisos para tal fin.

El Distrito se define como el nodo principal de la estructura regional, a partir de la cual se podrá estructurar una estrategia de desconcentración, que según como sea concertada orientará el propio modelo interno de ordenamiento.

Si bien el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013 no cambian la definición del Componente General del POT de Bogotá, sí se diferencian en la visión dada a “red de ciudades” y “estrategia de ocupación del territorio”. Mientras que en el Decreto Distrital 190/2004 se propone el fortalecimiento de una red de ciudades desde el interior de la ciudad mediante centralidades, en el Decreto Distrital 364/2013 se propone un enfoque más abierto y vinculante con la región. Esta gran diferencia conceptual sobre los enfoques dados a las estrategias de ordenamiento puede observarse claramente en el Mapa 1 y el Mapa 2.

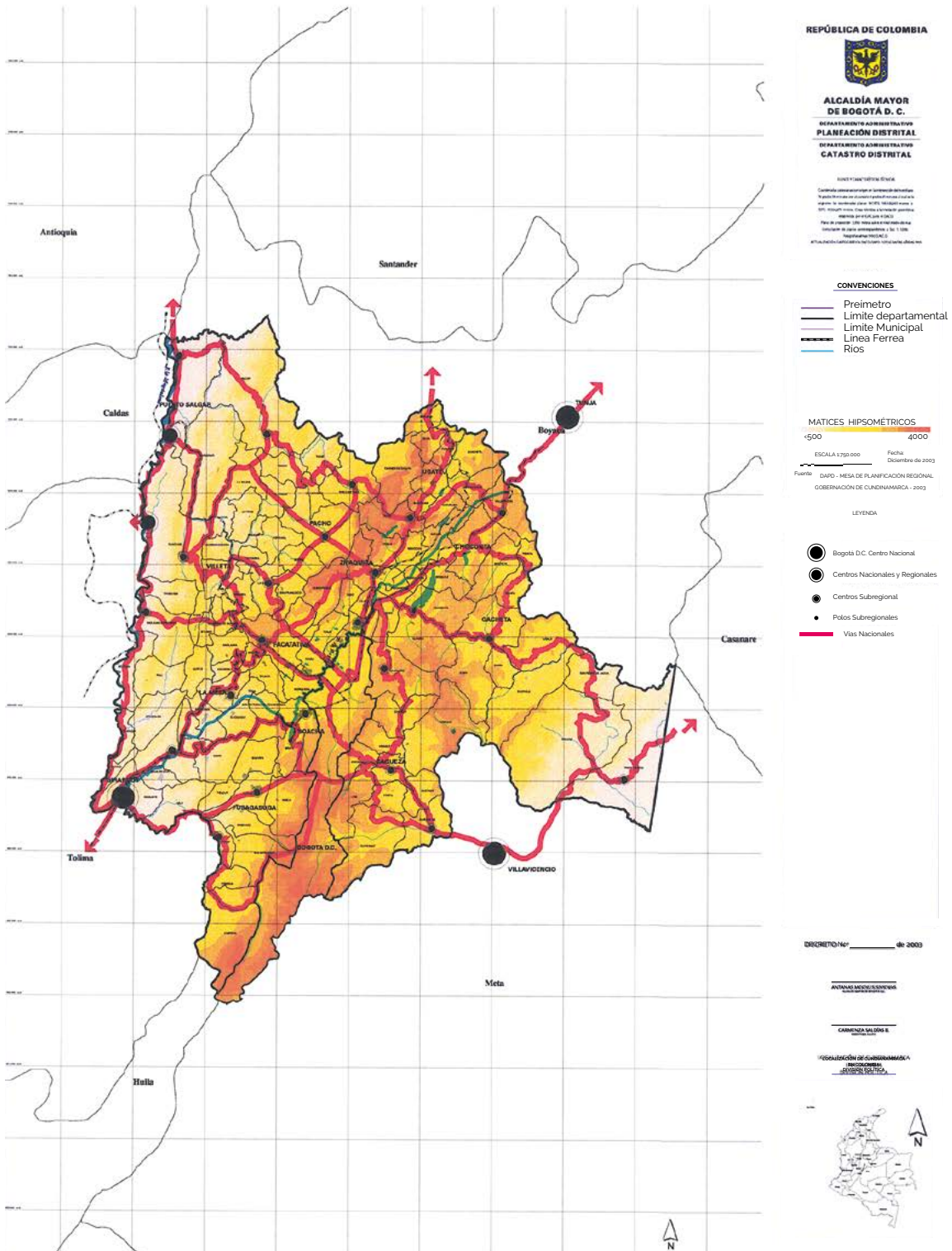
El Mapa 1 permite evidenciar una estrategia “cerrada”, donde a pesar de reconocer la existencia de Centros Nacionales y Regionales, Centros Subregionales y Polos Subregionales al interior del departamento de Cundinamarca y departamentos vecinos (Tolima, Boyacá y el Meta), propone la consolidación de ejes de integración socioeconómica y espacial al interior de Bogotá, basados en centralidades de integración internacional, nacional, regional y urbana, que desembocan en

vías de conexión regional y nacional; así, la conexión regional estaría dada por las centralidades Delicias - Ensueño sobre la Autopista Sur (salida a Soacha y Sibaté), Quirigua – Bolivia sobre la Autopista Medellín, y Toberín - La Paz sobre la Autopista Norte; y la conexión internacional y nacional estaría representada por las centralidades de Usaquén - Santa Bárbara, Calle 72 – Calle 100, Centro histórico - Centro internacional, Salitre - Zona Industrial, Fontibón - Aeropuerto El Dorado – Engativá, y Eje de integración Llanos - Nuevo Usme.

En contraste, el Mapa 2 presenta una estrategia más abierta, donde se reconocen jerárquicamente Centros Regionales (Ibagué, Tunja y Villavicencio), Centros Subregionales (Facatativá, Zipaquirá y Fusagasugá) y Centros Periféricos (Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, Cota, Chía, Cajicá y La Calera) al interior de Cundinamarca y la hoy llamada Región Administrativa y de Planeación Especial (RAPE) Región Central, donde Bogotá concentra una importante oferta de Áreas de Actividad Económica Intensiva. A diferencia del Decreto Distrital 190/2004, en el Decreto Distrital 364/2013 se reconoce la importancia de la articulación entre los municipios y Bogotá, y el papel que desempeñan los municipios vecinos dentro de la red de ciudades y la región en general.

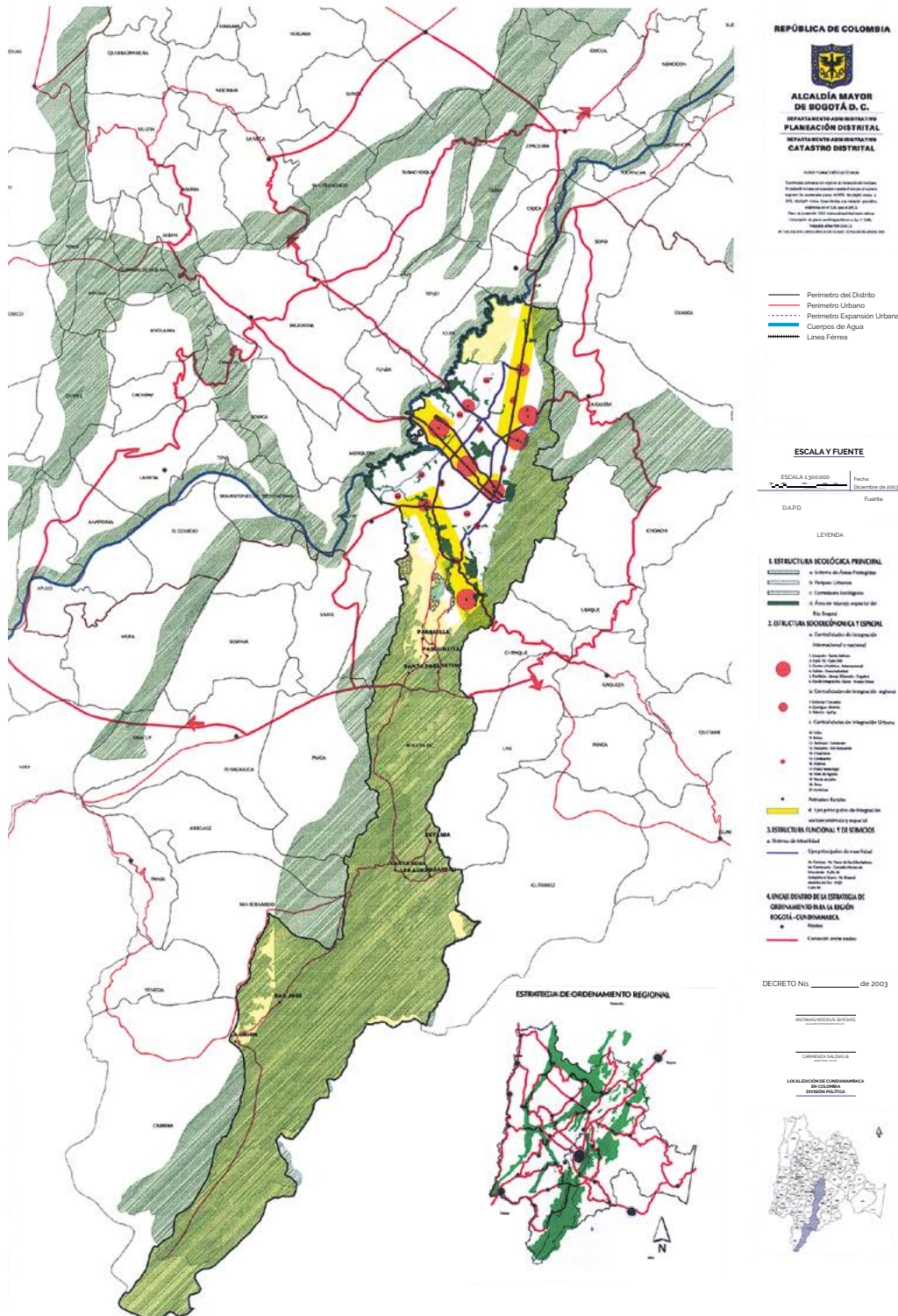
Mapa 1. Estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital según Decreto Distrital 190 de 2004

**ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO REGIONAL**



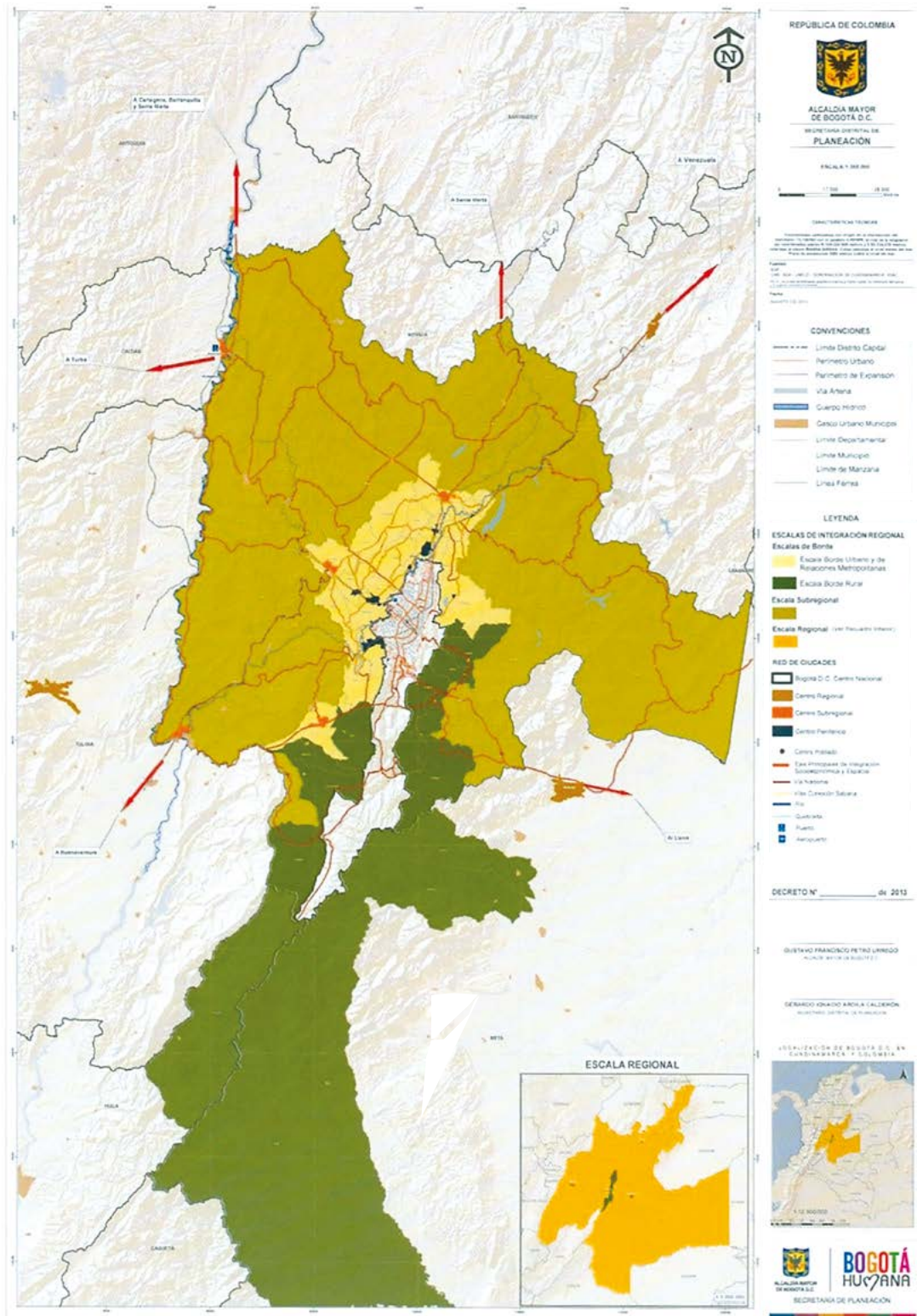


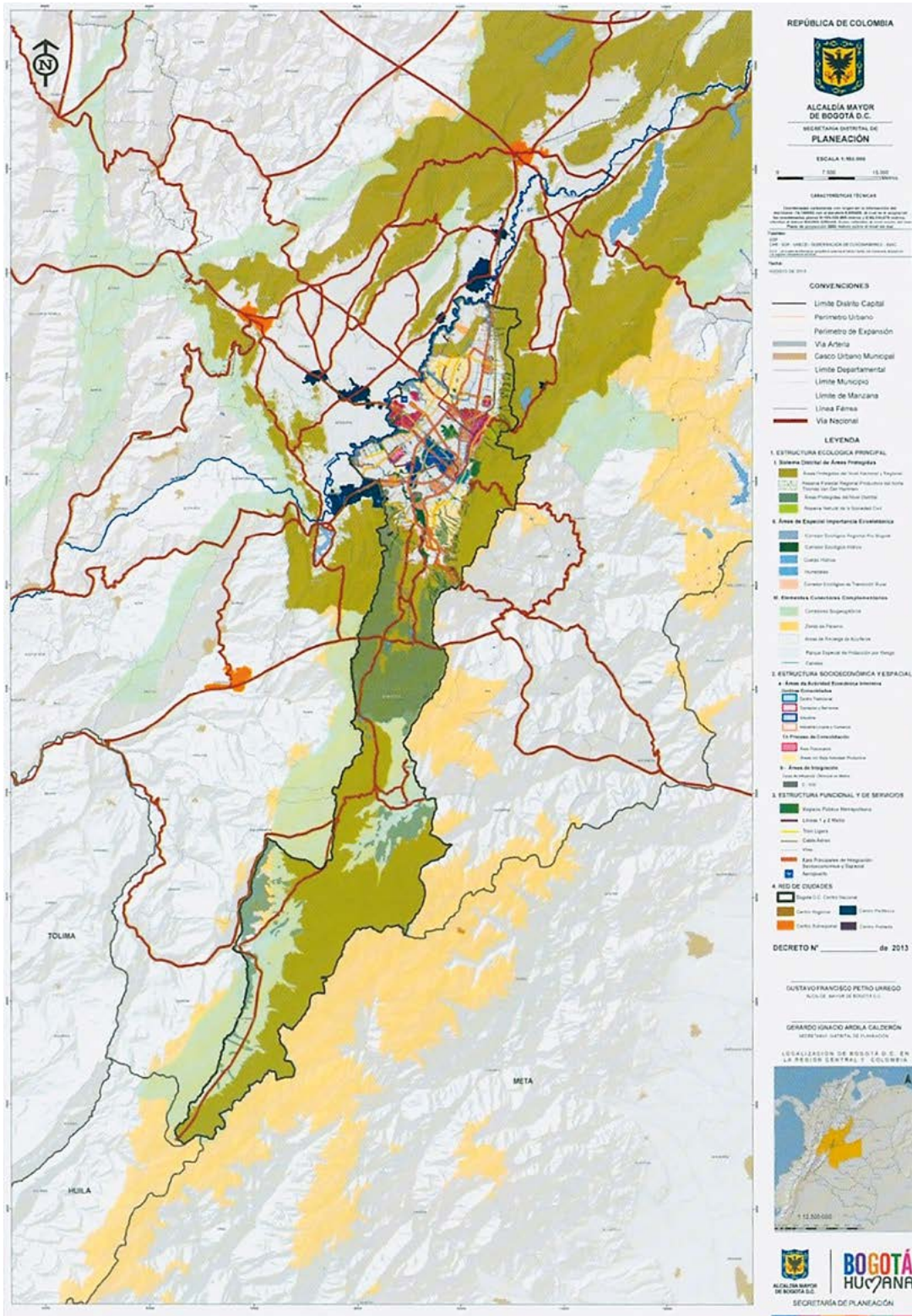
# ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO PARA EL DISTRITO CAPITAL



Fuente: Cartografía Oficial Plan de Ordenamiento Territorial Decreto Distrital 364 de 2013, Secretaría de Planeación Territorial

Mapa 2. Estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital en articulación con la región según Decreto Distrital 364/2013





Fuente: Cartografía Oficial Plan de Ordenamiento Territorial Decreto Distrital 364 de 2013, Secretaría de Planeación Territorial

Ambos decretos presentan algunas diferencias en los instrumentos de la red funcional y de servicios que inciden en la manera de consolidar la red de ciudades como estrategia de ocupación del territorio. Aunque ambos apuntan hacia este último fin, el Decreto 364 procura acentuar los mecanismos para contener la expansión urbana poniendo un mayor acento en Bogotá como una ciudad densa y compacta. Las diferencias en cuanto a la estructura vial regional se presentan a continuación:

### 1.2.1 Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 190 del 26 de Junio de 2004

En el artículo 168 del Decreto Distrital 190/2004 se definen los ejes de integración como “ejes de integración regional y nacional que estructuran la red de centralidades y forman parte de las operaciones estratégicas”, y son:

**Cuadro 2: Ejes de integración regional y nacional según el Decreto Distrital 190 de 2004**

	VÍA	TRAMO	
		DE	A
1	Avenida Longitudinal de Occidente. Conexión Nacional	Avenida Paseo de Los Libertadores, Carrera 32 - Variante a Cota o Chía (Por concertar)	Avenida Circunvalar del Sur
2	Avenida Boyacá	Avenida San Antonio, Calle 183	Autopista al Llano, Calle 90 sur
3	Avenida del Sur - NQS. Conexión Nacional	Centro	Límite del Distrito con Soacha
4	Avenida Caracas - Avenida Paseo de Los Libertadores. Conexión Nacional	Usme	Límite del Distrito con Chía
5	Avenida Centenario, Calle 13. Conexión Nacional	Avenida Boyacá	Límite del Distrito con Mosquera
6	Autopista al Llano, Calle 90 sur. Conexión Nacional	Avenida Boyacá	Límite del Distrito con Chipaque
7	Avenida Medellín, Calle 80. Conexión Nacional	Avenida Boyacá	Río Bogotá
8	Avenida Circunvalar del Sur. Conexión Nacional	Avenida Longitudinal de Occidente	Autopista el Llano, Calle 90 sur
9	Avenida José Celestino Mutis, Calle 63	Avenida Longitudinal de Occidente	Límite del Distrito con Funza. Por concertar
10	Avenida Jorge Eliécer Gaitán	Avenida Longitudinal de Occidente	Aeropuerto El Dorado
11	Corredor Férreo de Occidente	Centro	Límite del Distrito con Funza

*Fuente: Artículo 168 del Decreto Distrital 190 de 2004.*

Por otro lado, en el mismo Decreto Distrital 190/2004 se proponen además una serie de vías de tipo rural, que permiten conectar suelo urbano con veredas y asentamientos ubicados en suelo rural. Su clasificación se denomina rural básicamente porque están construidas en suelo rural, sin tener en cuenta si su funcionalidad responde más a actividades de tipo urbano o rural.

**Cuadro 3. Vías de carácter rural propuestas en el Decreto Distrital 190 de 2004**

VÍA	TRAMO
Avenida Ciudad de Cali	De Avenida Guaymaral al Límite Del PZN
Avenida de Agua	De Avenida San José a Vía Cota
Avenida Perimetral de Usme	De Avenida Circunvalar del Sur a Avenida Sumapaz
Avenida San José	De Avenida Ciudad de Cali a Avenida del Agua
Avenida Tibabita	De Avenida Ciudad de Cali d Avenida Longitudinal de Occidente
Avenida Troncal Juan Rey	De Vía Circunvalar del Sur al Límite del Distrito con Chipaque
Vía Camino de Pasquilla	De Avenida Pasquilla A Troncal Bolivariana
Vía Cota	De Avenida San José al Límite del Distrito con Cota
Vía a Betania Une	De Troncal Bolivariana al Límite del Distrito con Une
Vía Choachi	De Avenida de Los Cerros al Límite del Distrito con Choachi
Vía Curubital	De Troncal Bolivariana al Límite del Distrito con Chipaque
Vía El Codito La Calera	De Barrio El Codito al Límite del Distrito con La Calera
Vía El Jardín	De Avenida Low Murtra a Avenida Longitudinal de Occidente
Vía El Polo	De Avenida Low Murtra a Avenida Longitudinal de Occidente
Vía La Calera	De Avenida De Los Cerros al Límite del Distrito con La Calera
Vía Los Arrayanes	De Avenida Low Murtra a Avenida Longitudinal de Occidente
Vía Nazareth Betania	De Troncal Bolivariana a Vía Betania Une
Vía Troncal Bolivariana	De Avenida Caracas al Límite del Distrito con Colombia (Huila)

*Fuente: Reservas Viales propuestas en la base de datos denominada Decreto Distrital 190/2004*

El Mapa 3 presenta las vías definidas en el artículo 168 como ejes de integración regional, las vías rurales y la localización de las denominadas centralidades de Integración Internacional y Nacional, y Regional, con el fin de comprender la funcionalidad de la estructura vial regional desde la perspectiva del ordenamiento territorial, propuesta en el Decreto Distrital 190/2004.

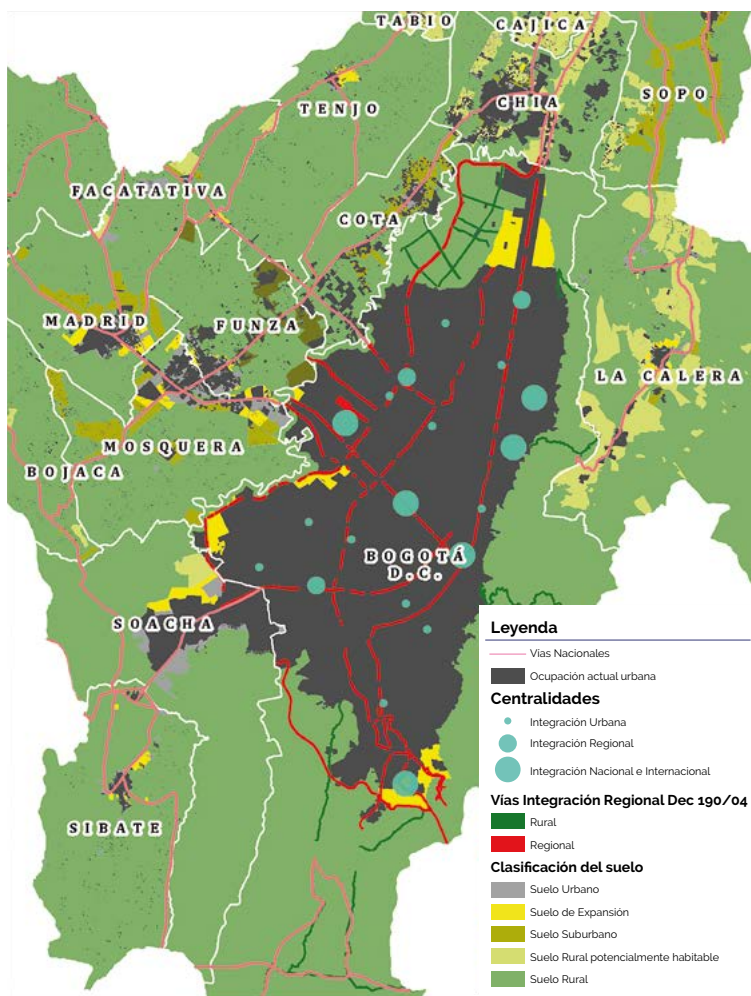
En primer lugar, se destaca la localización de las centralidades de integración regional, sobre las 3 principales y tradicionales vías de acceso de Bogotá, muy cerca al límite del Distrito.

1. Al norte, la centralidad regional Toberín - La Paz, ubicada sobre la Autopista Norte, cerca al límite de Bogotá con el municipio de Chía.
2. Al occidente, la centralidad regional Quirigua – Bolivia, ubicada sobre la Autopista Medellín, cerca al límite de Bogotá con el municipio de Cota.
3. Al sur, la centralidad regional Delicias – Ensueño, ubicada sobre la Autopista Sur, cerca al límite de Bogotá con el municipio de Soacha.

En segundo lugar, se observa la localización de seis centralidades de integración internacional y nacional, de las cuales tres se ubican sobre la Avenida Centenario desde el Aeropuerto El Dorado hasta el sector centro de la ciudad; y los otros tres paralelos a los Cerros Orientales, uno al sur cerca a la conexión con la Vía al Llano, y otros dos cerca a la Vía La Calera.

Lo anterior sugiere que, la estructura vial regional propuesta busca conectar de manera directa el centro de la Ciudad con las centralidades de nivel internacional, nacional y regional localizadas al interior de Bogotá, aprovechando los principales corredores de la Ciudad que desembocan en vías de carácter nacional y departamental. Por esto, la estructura vial regional se extiende de norte a sur y de oriente a occidente, sin dejar ninguna de las centralidades aislada de la red vial.

**Mapa 3. Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 190/2004 en función de su visión sobre el modelo de red de ciudades: las centralidades y operaciones estratégicas.**



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).

### 1.2.2 Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 364 del 26 de Agosto de 2014 (suspendido)

A diferencia de la estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 190/2004 en función de las centralidades de integración localizadas al interior de Bogotá, en el Decreto Distrital 364/2013 esta estructura se propone en función de los centros periféricos, los centros subregionales cercanos a Bogotá e incluso las áreas de Actividad Económica Intensiva de la Ciudad, como puede verse en el Mapa 4. Así, la definición de vías regionales obedece a una conexión del centro de la Ciudad con los municipios de borde y los departamentos que hacen parte de la RAPE Región Central. A continuación se presenta el listado de vías regionales y rurales propuestas en el Decreto Distrital 364/2013.

**Cuadro 4. Vías de carácter regional y de carácter rural, propuestas en el Decreto Distrital 364 de 2013.**

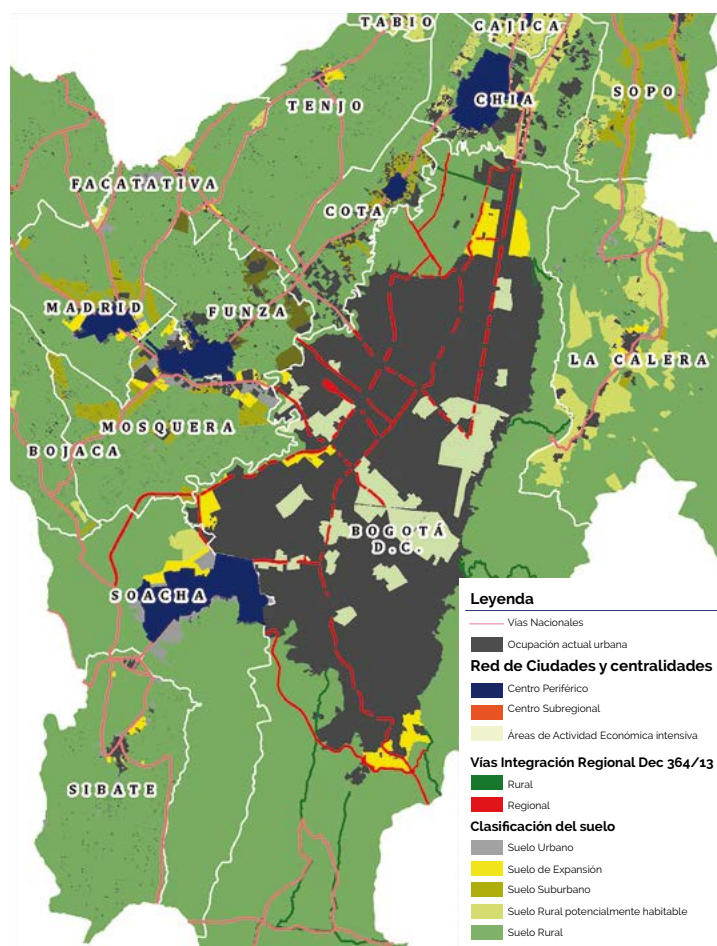
	<b>AVENIDA</b>	<b>TRAMO</b>
<b>VÍAS REGIONALES</b>	Avenida Autopista al Llano	De la Avenida Transversal de Suba a la Avenida de Las Mercedes
	Avenida Boyacá	Intersección Avenida Low Murtra con la Avenida Los Arrayanes
	Avenida Centenario	De la Avenida La Sirena a la Avenida San José
	Avenida Circunvalar del Sur	De la Vía Troncal Bolivariana al límite del Distrito
	Avenida Corpas	De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Ciudad de Cali
	Avenida de Las Mercedes	De la Avenida La Sirena a la Avenida Transversal de Suba
	Avenida de Los Cerros	Intersección Avenida de La Constitución con la Avenida Medellín
	Avenida del Sur	Intersección Avenida Boyacá con la Avenida Transversal de Suba
	Avenida El Polo	De la Avenida Jorge Eliécer Gaitán a la Avenida Luis Carlos Galán
	Avenida Guaymaral	De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida Paseo de Los Libertadores
	Avenida Jorge Eliécer Gaitán	Intersección Avenida Ciudad de Cali con la Avenida José Celestino Mutis
	Avenida José Celestino Mutis	De la Avenida Corpas a la Avenida Longitudinal de Occidente
	Avenida Longitudinal de Occidente	De la Avenida Guaymaral a la Avenida Guaymaral
	Avenida Low Murtra	De la Avenida Boyacá a la Avenida Ciudad de Cali
	Avenida Medellín	Intersección Avenida Ciudad de Cali con la Avenida Jorge Eliécer Gaitán
	Avenida Paseo de Los Libertadores	De la Avenida Alfredo D. Bateman a la Avenida Rodrigo Lara Bonilla
Avenida San José	Del Aeropuerto El Dorado a la Avenida Longitudinal de Occidente	
<b>VÍAS RURALES</b>	Vía a Betania - Une	De la Avenida La Sirena a la Avenida San José
	Vía a Choachi	De la Avenida de Los Cerros de tipo V-3E al límite del Distrito
	Vía a Cota	Intersección Avenida José Celestino Mutis con la Avenida Longitudinal de Occidente
	Vía a Curubital	Intersección Avenida Low Murtra con la Avenida Guaymaral
	Vía Autopista al Llano	De la Vía a Cota a la Avenida Corpas
	Vía Borde Norte	De la Avenida Medellín a la Avenida Jorge Eliécer Gaitán
	Vía Camino a Pasquilla	De la Avenida Pepe Sierra a la Avenida España
	Vía El Codito La Calera	De la Avenida Alberto Lleras Camargo al límite del Distrito
	Vía La Calera	De la Avenida Low Murtra a la Avenida Paseo de Los Libertadores
	Vía Nazareth Betania	De la Avenida Bolivia a la Avenida Longitudinal de Occidente
Vía Troncal Bolivariana	Intersección Avenida Boyacá con la Avenida Camino del Prado Sargento Inocencio Chinca	

Fuente: Reservas Viales propuestas en la base de datos denominada Decreto Distrital 364/2013



A pesar de ser una estructura vial regional enfocada en conectar los municipios con el centro de la ciudad, aparece fragmentada al interior de la Ciudad, específicamente en el sector centro donde tiende a localizarse la mayor oferta de Actividad Económica Intensiva. Se destaca además, una intensión por contener los procesos de conurbación de la Ciudad hacia el norte y sur, donde se localizan los Planes Zonales del Norte y de Usme respectivamente. En este caso, se proponen algunas vías de tipo rural (menos de las propuestas en el Decreto Distrital 190/2004), evitando la extensión de vías de mayor jerarquía en dichos sectores y evitar la proliferación de procesos de urbanización en zonas aledañas que podrían afectar suelos rurales y de protección ambiental.

**Mapa 4. Estructura vial regional propuesta en el Decreto Distrital 364/2013 en función de su visión del modelo de red de ciudades: centros regionales<sup>4</sup>, subregionales y periféricos.**



*Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).*

<sup>4</sup> Los centros regionales corresponden a las capitales de los departamentos que conforman la RAPE (Región Administrativa de Planeación Espacial): Bogotá (Cundinamarca), Ibagué (Tolima), Tunja (Boyacá), Villavicencio (Meta). No están incluidas dentro del mapa, pues hacen parte de una escala mayor de planeación, fuera del alcance de lo que aquí se denomina Región Metropolitana de Bogotá.

### 1.2.3 Principales diferencias entre las propuestas de estructura vial regional incluidas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.

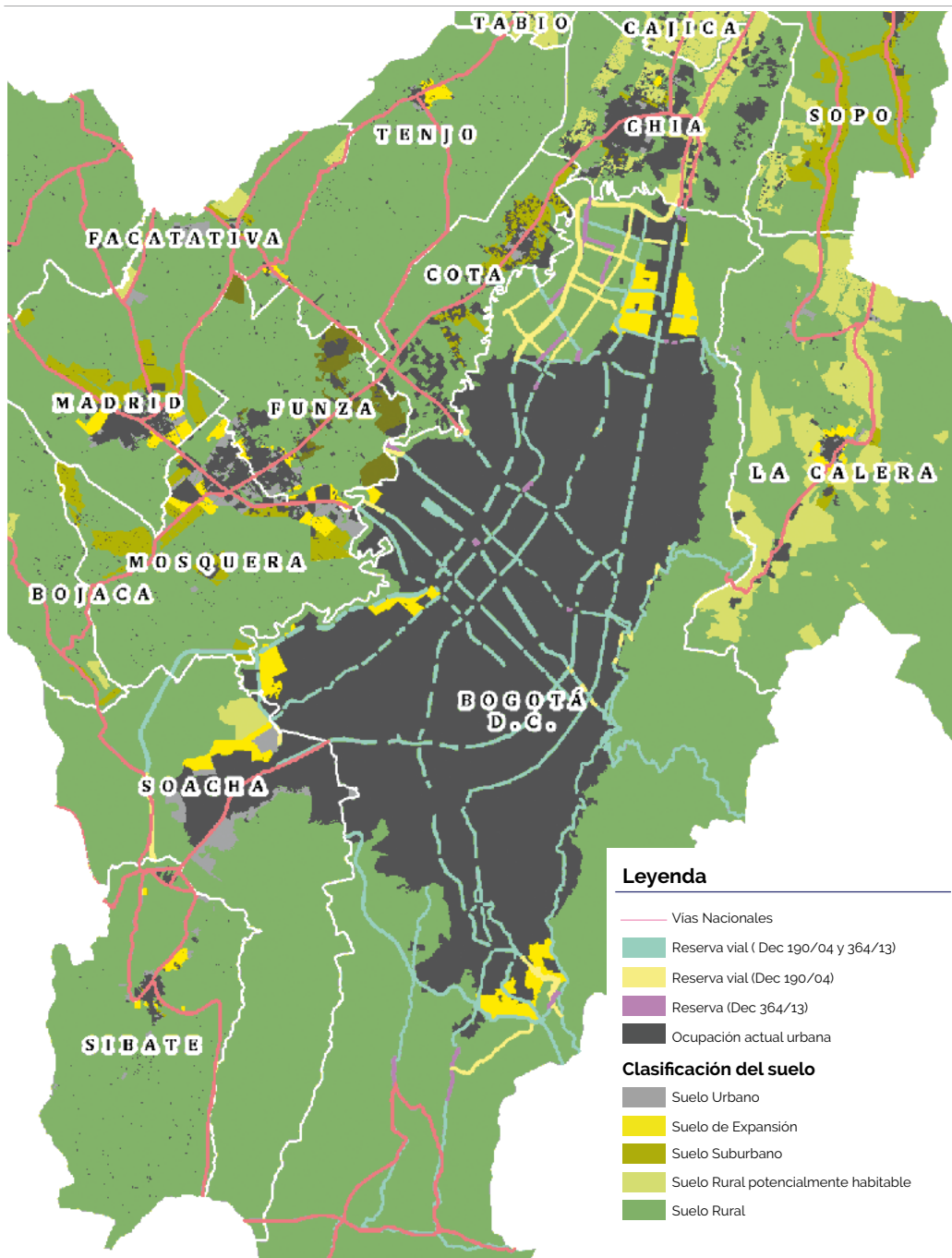
Una vez analizadas las propuestas de estructura vial regional propuestas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, se presentan las principales diferencias encontradas en términos de trazado, clasificación y tipología de las vías.

#### Según trazado:

Al comparar los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y en el Decreto Distrital 364/2013 (Mapa 5), se observa que la principal diferencia se concentra en las dos zonas de expansión de la Ciudad (norte y sur), en los sectores donde se localizan el Plan Zonal del Norte y el Plan Zonal de Usme. En el caso del Plan Zonal del Norte, el Decreto Distrital 190/2004 propone una extensión de la Autopista Longitudinal de Occidente hasta conectar con la Autopista Norte en el límite del Distrito con Chía, atravesada por diversas vías de tipo rural que llegan hasta el límite con Cota. A diferencia de esto, el Decreto Distrital 364/2013 propone llevar la Autopista Longitudinal de Occidente hasta el sector de Suba, y reemplazar el tramo que conecta desde Suba hasta Chía mediante una vía rural llamada vía Borde Norte. Este cambio de trazado se concibe con el fin de contener la expansión de la Ciudad y evitar un posible proceso de conurbación con los municipios de Chía y Cota. En este sentido, un cambio en el trazado de la vía y un cambio en la clasificación de la nueva vía propuesta permiten mantener la vocación de ese suelo como rural para evitar procesos de desarrollo urbanístico que puedan darse de manera informal en el área de influencia de la Avenida Logitudinal de Occidente - ALO. Así, una vía de menores especificaciones tiende a desestimular procesos de ocupación urbana y de alta densidad en el sector. En el caso del Plan Zonal de Usme, en el Decreto Distrital 190/2004 se propone una extensión de la Avenida Boyacá y la Perimetral de Usme a lo largo del área del Plan Zonal, pero no se incluye dentro del Decreto Distrital 364/2013.

Adicionalmente, se observan diferencias en el trazado de las propuestas, sobre la Avenida José Celestino Mutis y la Avenida Ferrocarril de Occidente, específicamente en los tramos que conectan la Ciudad con el municipio de Funza, que si bien a nivel macro no parecen ser muy significantes, si se revisan a nivel micro, en términos del diseño urbano del sector, son significativos por los desarrollos urbanos localizados en esta periferia de la Ciudad y su área de influencia sobre los municipios.

Mapa 5. Diferencias entre las propuestas de estructural vial regional definidas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en términos del trazado de las vías.



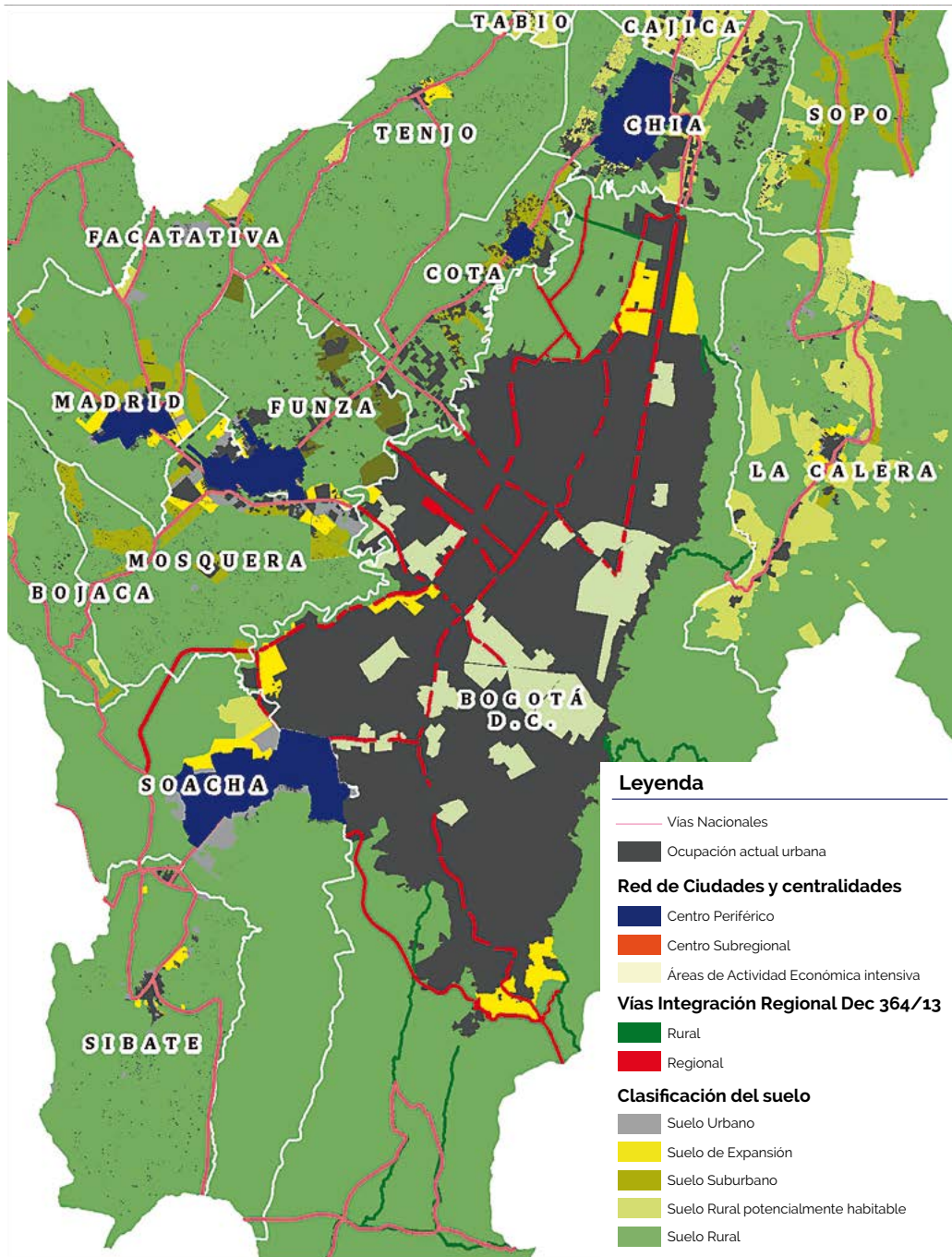
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).

### Según clasificación:

Al analizar las diferencias entre las dos propuestas (Mapa 6), en función de la clasificación dada a las vías, se observa que tan solo 7 vías (en algunos casos tramos de vías) están claramente identificadas como ejes de integración regional: Avenida Longitudinal de Occidente, Avenida Boyacá, Avenida Paseo de Los Libertadores, Avenida Circunvalar del Sur, Avenida del Sur, Avenida Centenario, Avenida Jorge Eliécer Gaitán y Avenida Medellín. Así mismo, se identifica que solo 5 vías mantienen su clasificación rural en los dos decretos: Vía El Codito-La Calera, Vía La Calera, Vía Choachí, Avenida Camino a Pasquilla y Vía Troncal Bolivariana.

Lo anterior sugiere que, más allá de las vías que tradicionalmente han representado los principales accesos de Bogotá y más allá de las decisiones de clasificación y definición de las vías de integración regional al interior de la jurisdicción de Bogotá, es importante para el Distrito avanzar en la relación que existe entre las vías de integración regional (definición y delimitación), el modelo de ordenamiento territorial que se espera consolidar, y las relaciones funcionales dadas entre Bogotá y los municipios de la región. Todo esto, teniendo en cuenta que, cualquier decisión que se tome en relación con la estructura vial regional de Bogotá, incide sobre aspectos como el transporte de carga, el transporte de pasajeros a nivel urbano e intermunicipal, pero sobretodo, incide en las normas urbanísticas que orientan el desarrollo urbano sobre los corredores viales.

Mapa 6. Diferencias entre las propuestas de estructura vial regional definidas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en términos de la clasificación de las vías.



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).

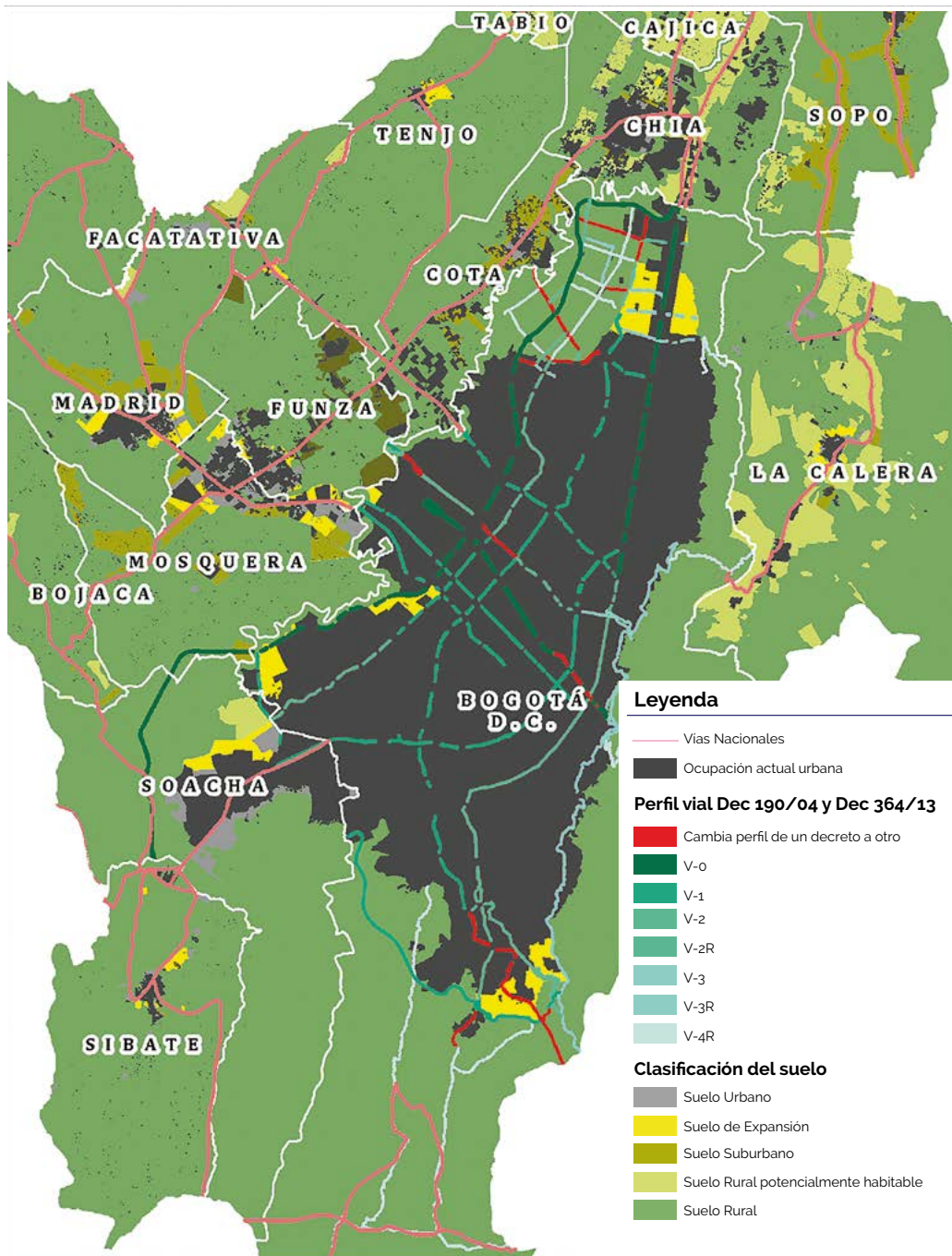
### Según tipología de las vías (sección):

En el caso de la tipología de las vías, definida a partir del ancho de sección, se encuentran algunas diferencias sobre la Avenida José Celestino Mutis, la Avenida Jorge Eliécer Gaitán, la Autopista al Llano, la Avenida Sumapaz, y algunas vías propuestas cerca al Plan Zonal Norte, como la Vía Cota, la Avenida San José, la Avenida Low Murtra y la Avenida Guaymaral (Mapa 7).

En este sentido, es importante definir con claridad la sección de vía para cada uno de los tramos de las vías de integración regional, puesto que proponer anchos de vía mayores implica la intervención sobre predios y zonas urbanas consolidadas. Así mismo, en el caso de zonas con bajos desarrollos, como ocurre al norte de la Ciudad, la definición de la sección limitará posibles ampliaciones a futuro, cuando se logre una consolidación urbana.

Por otro lado, la definición de la sección de las vías que conectan directamente con los municipios, debe ser coherente con las vías municipales, departamentales y nacionales sobre las que desembocan. Esto significa que, para garantizar características homogéneas sobre las conexiones entre Bogotá y los municipios, en términos urbanísticos y del diseño geométrico de las vías, es necesario llevar a cabo procesos de concertación entre las jurisdicciones y de esta manera trabajar de manera coordinada en la construcción de una estructura vial regional en todo el territorio metropolitano.

Mapa 7. Diferencias entre las propuestas de estructural vial regional definidas en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en términos de la clasificación de las vías.



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014).

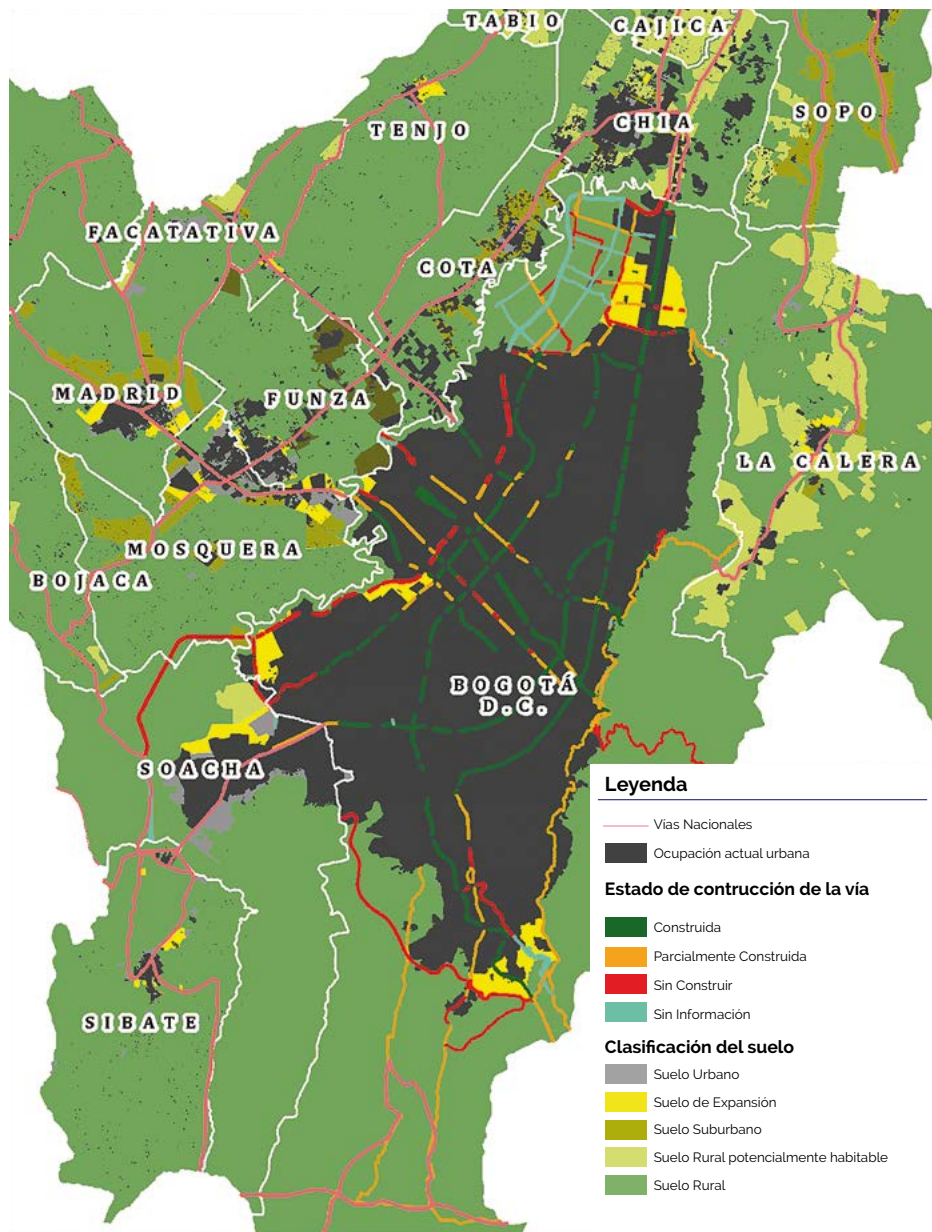
## Estado actual de las Vías de Integración Regional

Con respecto al estado de las vías, el siguiente mapa (Mapa 8) presenta las vías que, a nivel de sección, están hoy en día construidas, parcialmente construidas o sin construir. De allí se concluye que, a lo largo de la periferia de la Ciudad, entre norte – occidente – sur, las vías presentan menor nivel de construcción. Es decir, muchas de ellas se encuentran parcialmente construidas y sin construir, e incluso no se cuenta con información sobre el estado de algunas vías, especialmente las que difieren entre un decreto y otro en términos de trazado.

Este hecho sugiere que, a pesar de las propuestas que hay sobre una estructura vial regional para Bogotá, la congestión vehicular en los accesos a la ciudad son un reflejo de las diferencias que hay entre tales propuestas, así como de las dificultades de concertar con los municipios soluciones a los problemas de movilidad, que resultan en una baja ejecución de nuevas alternativas de conexión vial para la región.



Mapa 8. Estado actual de las vías identificadas como vías de integración regional de Bogotá



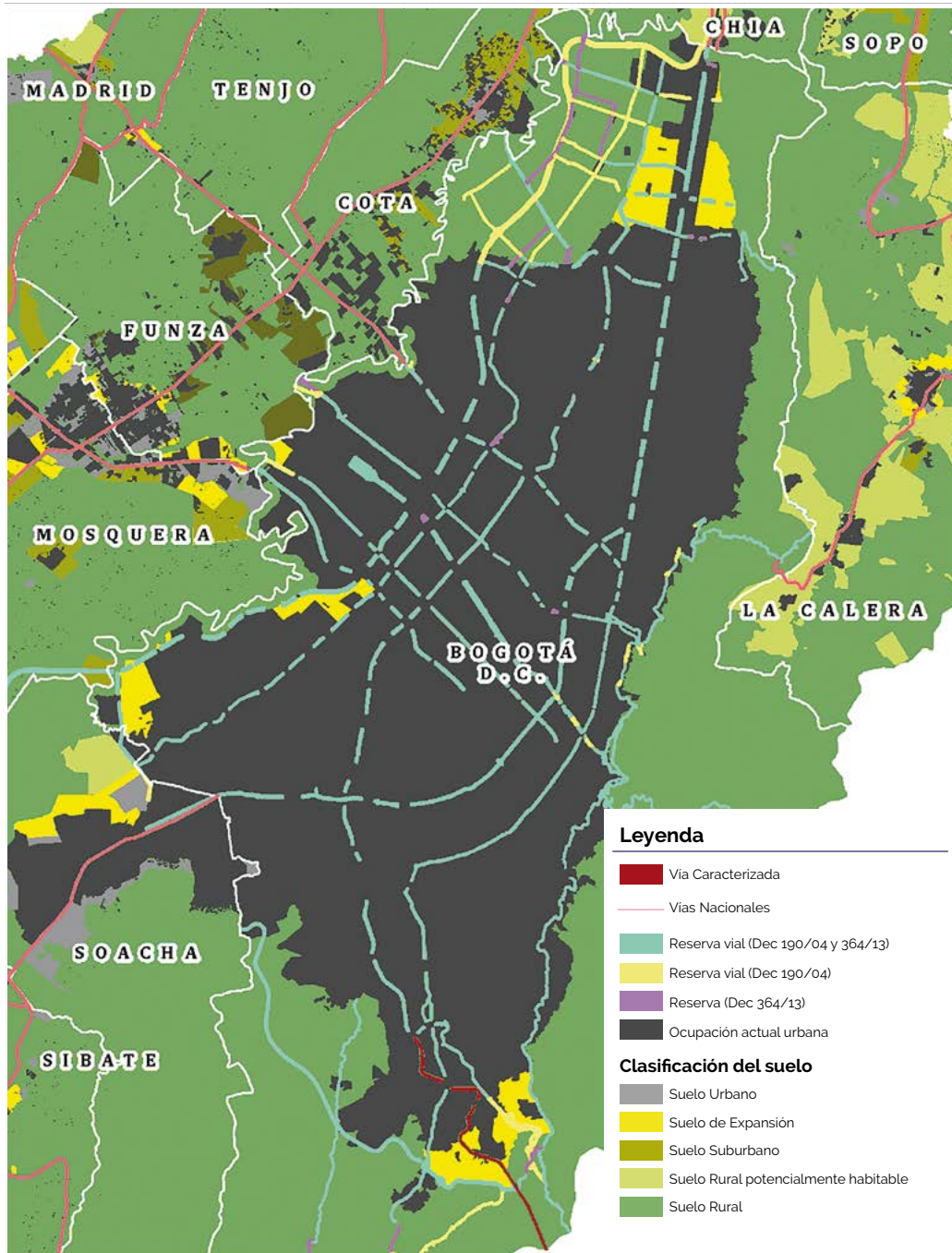
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

#### 1.2.4 Fichas de caracterización de las vías de integración regional de Bogotá

A continuación se presenta una serie de fichas resumen, obtenidas del procesamiento de la información derivada del inventario de vías realizado en ArcGIS, con el fin de facilitar su consulta en torno a: delimitación, tramos de vía, clasificación, tipología de la vía, estado de la vía, acto administrativo de adopción, y aspectos urbanísticos y funcionalidad en la región.

Ficha 1: Avenida Autopista al Llano

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De la Avenida Boyacá al límite del Distrito con Chipaque	De la Avenida Boyacá al límite del Distrito con Chipaque. Entre la Avenida Caracas y el límite del Distrito con Chipaque se denomina Vía Autopista al Llano
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Boyacá - Avenida Caracas - Avenida Páramo - Avenida Usminia- Avenida Circunvalar del Sur- Límite del Distrito con Chipaque	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
En toda su longitud es de tipo V-2	En toda su longitud es de tipo V-1; y V-1R de la Avenida Usminia al límite del Distrito, tramo donde se denomina “Vía Autopista al Llano”.
La tipología de la vía pasa de ser V-2 en el Decreto Distrital 190/2004 a ser V-1 en el Decreto Distrital 364/2013, lo que implica un aumento en la sección de vía, que deberá ser compatible con los barrios localizados a su alrededor.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Boyacá a la Avenida Circunvalar del Sur. Parcialmente Construida: De la Avenida Circunvalar del Sur al límite del Distrito	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Resolución 644 del 7/13/2006	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:****CONEXIÓN DIRECTA CON VÍA NACIONAL AL SUR DE BOGOTÁ – Salida de Bogotá a los Llanos Orientales con la ciudad de Villavicencio**

Conecta de manera directa con vía del nivel Nacional que conduce a la ciudad de Villavicencio en el departamento del Meta, y a su paso conecta con algunos municipios con sus cascos urbanos como Chipaque, Cáqueza, Quetame, Guayabetal y Buenavista.

La Autopista al Llano representa uno de los límites entre las UPZ Comuneros, Gran Yomasa, Ciudad Usme y Alfonso López, donde los barrios tuvieron un origen informal alrededor de la Avenida Caracas, cerca al río Tunjuelito y al Relleno Sanitario Doña Juana, en la periferia de la Ciudad.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

A su alrededor, predominan actividades asociadas al depósito de materiales de construcción, canteras y parqueo de vehículos de carga. Consecuente con esto, los vehículos que transitan por la vía suelen ser camiones de carga de distintas dimensiones (materiales, alimentos, líquidos), buses intermunicipales (rutas al llano) y vehículos particulares. En algunos tramos de la vía, muy cerca de barrios consolidados, se evidencia alto flujo peatonal y cruces semaforizados. Es el principal corredor de accesibilidad y conexión a Usme y a los desarrollos urbanísticos que se están dando en el sector, razón por la cual circulan también buses alimentadores del sistema Transmilenio, con destino al Portal Usme.

Así mismo, el hecho de que la vía sea nueva y cuente con andenes y separadores, mantiene un flujo vehicular relativamente canalizado y organizado, pero no todos los cruces peatonales son seguros ni están resueltos a nivel de cruce con la vía.

Por otro lado, se nota a nivel de tránsito y de comportamiento una población de transición rural-urbana.

**Características urbanas y viales por tramos:**

La vía carece de mobiliario urbano y andenes para el tránsito peatonal, con excepción del tramo de más reciente construcción ubicado hacia la salida al túnel del Boquerón. A su vez la vía sirve de circulación peatonal y vehicular de la movilidad que se da en los barrios colindantes, razón por la cual se presentan múltiples conflictos por la interacción entre una vía con alto tráfico y formas de movilidad asociadas a una escala local de los barrios vecinos. En este sentido, cabe resaltar que el desarrollo de la vía ha venido activando comercio de escala local.

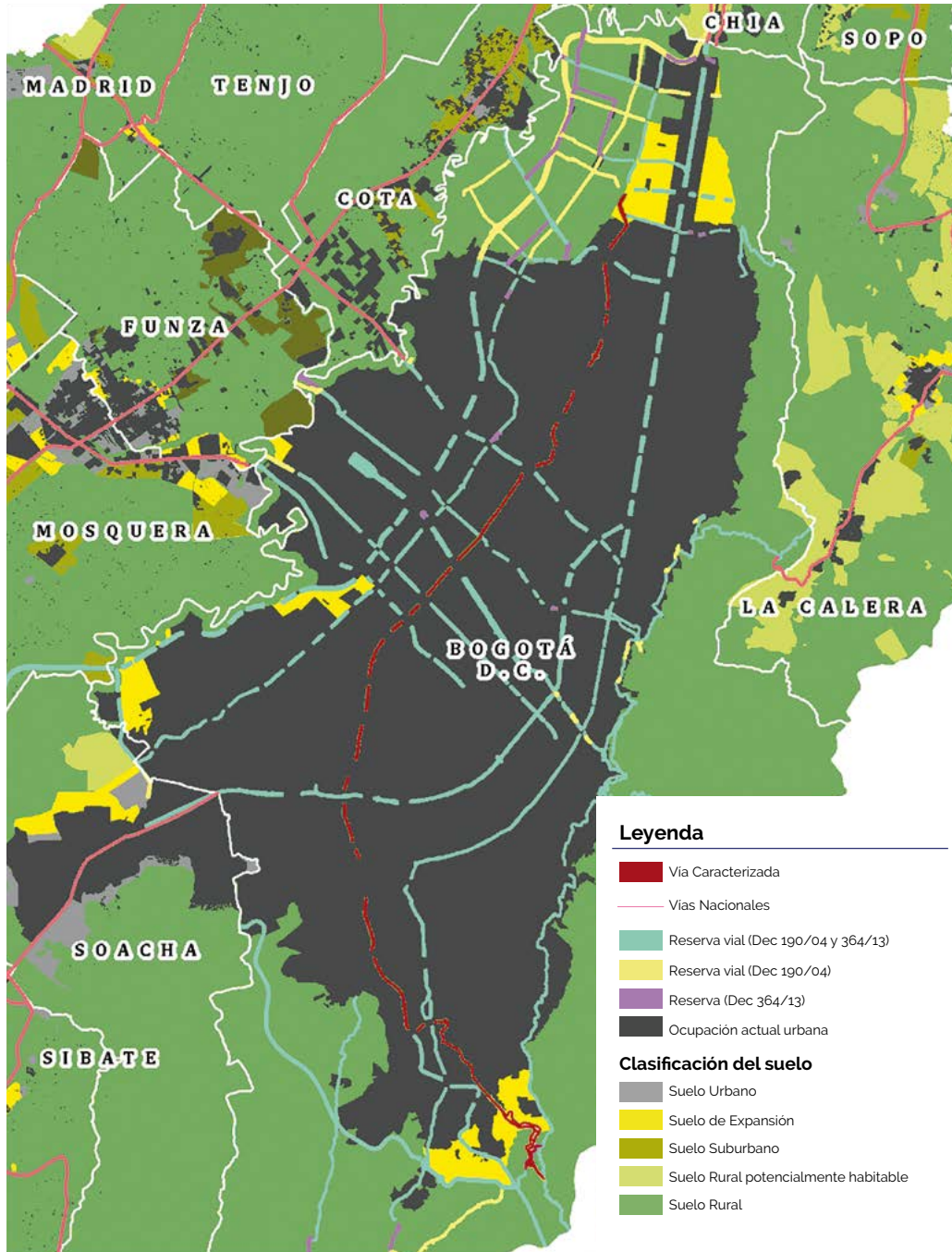
En términos paisajísticos, la compra de predios para la construcción de la vía y su implantación poco articulada con el entorno dejaron como resultado una cantidad importante de cullatas alrededor, que inciden sobre la percepción de seguridad e incluso en la reducción de dinámicas peatonales. No obstante, la vía ha permitido darle orden al desarrollo urbanístico del sector caracterizado por su origen informal de hace más de 30 años. Estos barrios de origen informal, asociados a familias de bajos ingresos, cuentan con un urbanismo incompleto, parcial o totalmente informal, que incide en los niveles de consolidación de los barrios.

**Funcionalidad regional:**

En general soporta todo el tráfico de entrada que proviene del Llano, especialmente de carga y de transporte público intermunicipal de corta, media y larga distancia. De manera similar a otras vías de integración regional de Bogotá, la Autopista al Llano será a futuro siendo una vía de tráfico regional pero en la medida que se consoliden los desarrollos urbanísticos aledaños, soportará un alto tráfico urbano.

Ficha 2: Avenida Boyacá

TRAZADO DE LA VÍA



## CARACTERIZACIÓN

Decreto Distrital 190

Decreto Distrital 364

## DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS

Artículo 168 (Vías de Integración Regional):  
De Avenida San Antonio (Calle 183) a Autopista al Llano (Calle 90 Sur)

De Avenida El Polo a Avenida El Páramo

## TRAMOS DE VÍA (De norte a sur)

Avenida El Polo - Avenida San Antonio - Avenida San José - Avenida La Sirena - Avenida Transversal de Suba - Avenida Camino del Prado - Avenida Iberia - Avenida Alfredo D Bateman - Avenida El Roncón - Avenida Pepe Sierra - Avenida Medellín - Avenida Chile - Avenida del Salitre - Avenida José Celestino Mutis - Avenida Pablo VI - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento - Avenida Ferrocarril de Occidente - Avenida Centenario - Avenida Alsacia - Avenida Castilla - Avenida de Las Américas - Avenida Primero de Mayo - Avenida Ferrocarril del Sur - Avenida Ciudad de Quito - Avenida Jorge Gaitán Cortés - Avenida Mariscal Sucre - Avenida Ciudad de Villavicencio - Avenida Camino a Pasquilla - Autopista al Llano - Avenida Caracas - Avenida Páramo - Avenida Circunvalar del Sur - Avenida de los Cerros

## CLASIFICACIÓN

Principal

Regional: De la Avenida El Polo a la Autopista al Llano.  
Principal: De la Avenida Autopista al Llano a la Avenida Páramo.

## TIPOLOGÍA DE VÍA

V-1: De la Avenida El Polo a la Autopista al Llano  
V-2: De la Avenida Autopista al Llano a la Avenida de los Cerros.

V-1: De la Avenida El Polo a la Autopista al Llano  
V-2: De la Avenida Autopista al Llano a la Avenida Páramo.

No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013

## ESTADO DE LA VÍA

Construida: De la Avenida San José a la Avenida Alfredo D. Bateman, de la Avenida El Rincón a la Avenida Medellín, de la Avenida Jorge Eliécer Gaitán a la Avenida Caracas  
Parcialmente Construida: De la Avenida El Polo a la Avenida San Antonio, de la Avenida Alfredo D Bateman a la Avenida El Rincón, de la Avenida Medellín a la Avenida Jorge Eliécer Gaitán.  
Sin Construir: De la Avenida San Antonio a la Avenida San José, de Avenida Boyacá a Avenida Páramo, de la Avenida Caracas a la Avenida Autopista al Llano.

## ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN

Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de:

- \* Tramo entre Avenida Boyacá y Avenida Páramo: Resolución 593 del 5/20/2011
- \* Tramo entre la Avenida El Polo y Avenida San José: Resolución 942

## ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN

Se presentan diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, al sur de la vía. El tramo comprendido entre la Autopista al Llano y la Avenida de Los Cerros se propone en el Decreto Distrital 190/2004 pero no se incluye en el Decreto Distrital 364/2013.

## Conexión y escala de conexión:

## CONEXIÓN CON VÍAS REGIONALES DE BOGOTÁ:

En el Decreto Distrital 190/2004 se proponía una extensión de la Avenida Boyacá que conectaría con la vía nacional que conduce al llano, paralela a la Avenida Autopista al Llano; sin embargo, esta conexión no se incluyó en el Decreto Distrital 364/2013. Hacia el norte no presenta conexión directa con vías nacionales, departamentales o municipales, aunque a través de la Calle 170 y Calle 183 se puede acceder desde la Avenida Boyacá a la Avenida Autopista Norte o Paseo de Los Libertadores, único acceso entre Bogotá y los municipios del norte.

## Características urbanas y viales por tramos:

Cruza la Ciudad de norte a sur, y debido a su configuración circunvalar, con la cual se buscaba contener la expansión de la Ciudad al occidente hacia la década de 1950, se intercepta con diferentes vías de carácter regional de Bogotá, especialmente con aquellas que tienen acceso directo con vías nacionales y departamentales. Por lo anterior, soporta el mayor tráfico vehicular regional que transita a lo largo de Bogotá. Así mismo, su configuración facilita la movilidad urbana no solo en el sentido Sur-Norte, Norte-Sur, sino también en sentido Occidente - Oriente, Oriente - Occidente. Contribuye a la conexión y accesibilidad de barrios y localidades ubicadas en la periferia de la Ciudad, como Usme, Ciudad Bolívar y Tunjuelito, de condiciones disímiles a otras localidades por las que cruza la avenida, como Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba. Así, se observa que a lo largo de su recorrido se localizan prácticamente todo tipo de actividades y usos (residencial, comercial, industrial y dotacional) que se dan en las ciudades, además de condiciones socioeconómicas diversas que reflejan la segregación socioespacial de la Ciudad, evidenciada a medida que va pasando de sur a norte la vía. El sector más distinto de la avenida es Ciudad Bolívar y su límite con Tunjuelito, sectores de origen informal desarrollados en diferentes tiempos, siendo el primero de ellos Tunjuelito, y el más reciente Ciudad Bolívar. Por otro lado, de la Calle 127 al norte, las condiciones socioeconómicas cambian y han venido impulsando desarrollos de alta densidad y alta edificabilidad. En tramo que va de la Avenida Suba hacia el norte, la vía fue construida recientemente (hace aprox. 10 años) por lo que se está consolidando su desarrollo; tramo que además se construyó con la característica especial de romper la segregación del tráfico por carriles. La gran mayoría de sus tramos presentan desarrollos urbanísticos consolidados o en crecimiento de su desarrollo (barrios urbanizados formalmente), con excepción del sector suroriente. En el sector sur de la Ciudad, cerca de la salida al Llano por la Autopista al Llano, predominan actividades mecánicas y automotriz, tiene un importante flujo de vehículos de carga, vehículos particulares, buses intermunicipales y de transporte público, y bajo tránsito peatonal. Ya a la altura de la Avenida Centenario, predominan actividades comerciales asociadas a grandes bodegas, que va cambiando a usos residenciales en dirección al norte; consecuente con este cambio de usos, se observa también un cambio en la tipología de los camiones que transitan por el sector, de menor tamaño.

## Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:

En términos de tránsito vehicular, la vía conserva separadores angostos utilizados hasta hace algunos años para la segregación de transporte público y transporte privado. Tiene casi todas las intersecciones con diferentes vías arteriales, solucionadas a desnivel usando puentes elevados.

Además de esto, la vía separa barrios con actividad similar y alto flujo peatonal que demanda una cantidad importante de cruces peatonales. Sin embargo, los cruces peatonales en la vía dependen principalmente de los puentes peatonales y pocos cruces semaforizados, condiciones que tienden a aumentar los índices de accidentalidad por atropello de peatones y el desarrollo de altas velocidades en horas de bajo flujo vehicular. Por otro lado, representa un importante corredor de apropiación del espacio público al destinarse la mitad de sus carriles para el uso de la ciclovía dominical de la ciudad.

Es una vía de importantes especificaciones (4 a 5 carriles por sentido) aunque la variabilidad del ancho de su sección, debido a su construcción parcial, genera importantes estados de congestión. Esta situación que se agrava con los conflictos derivados del tráfico variado de vehículos en las intersecciones incluso a desnivel (por ejemplo paraderos de transporte público intermunicipal bajo los puentes vehiculares).

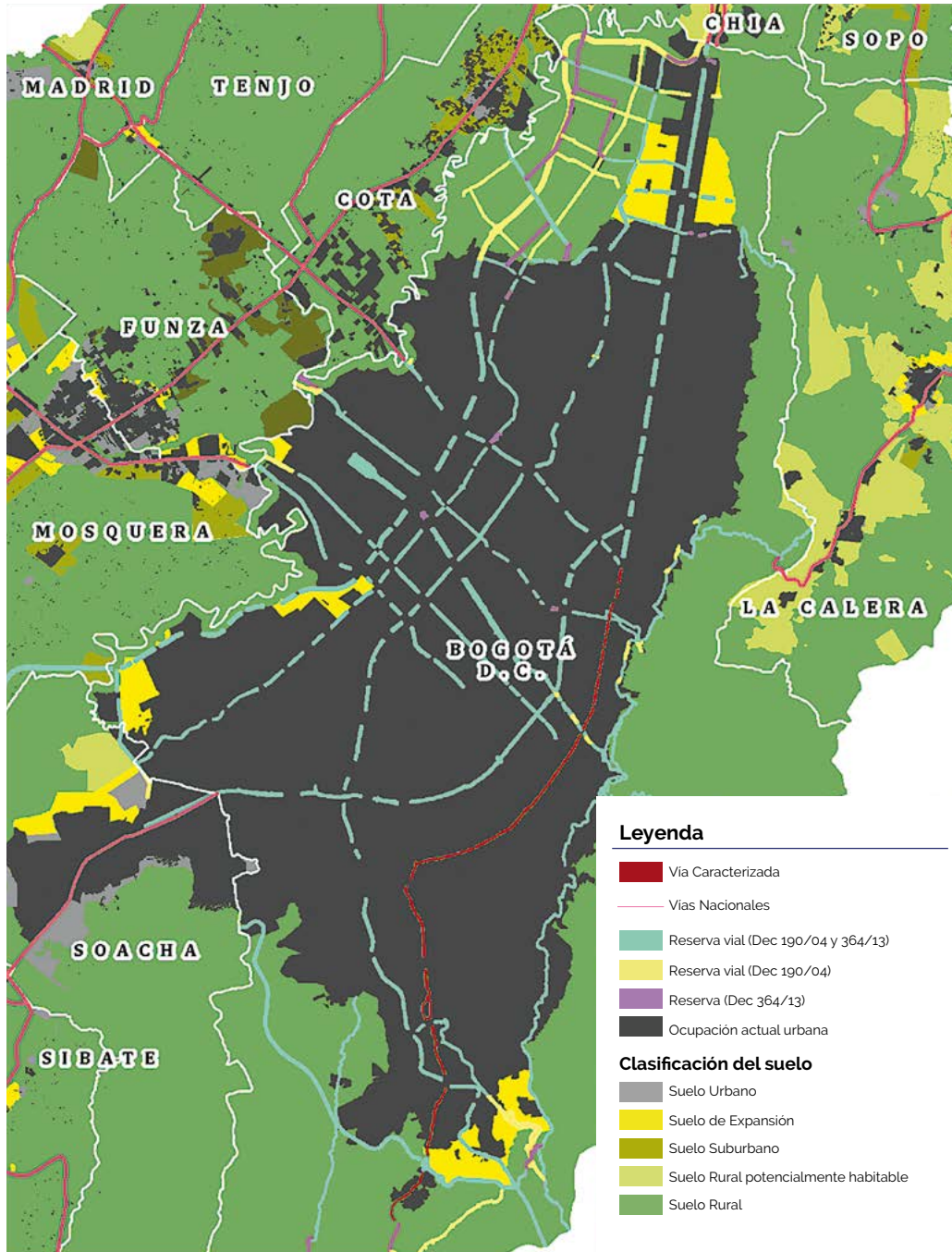
Su diseño fue concebido como una vía de segregación de flujos, donde por medio de separadores se segrega el tráfico pesado del tráfico liviano; aspectos que inciden en la velocidad de operación de la vía. Aunque los separadores tienen algunas ventajas en el flujo vehicular teniendo en cuenta la cantidad de tráfico de carga que transita por la vía, así mismo inducen problemas de congestión y sobretodo de seguridad vial con los peatones y otros medios de movilidad. La tipología de la vía no cambia, ni el tipo de tráfico y ni la escala de movilidad (local, zonal, urbana, regional)

## Funcionalidad regional:

Es una de las pocas vías regionales de Bogotá que no conecta directamente con el centro de la Ciudad, pero representa la vía borde del denominado centro ampliado, y se intercepta con la mayoría de vías de carácter regional de Bogotá, especialmente con las vías de conexión directa con la región como la Autopista Sur, la Avenida Centenario y la Avenida Medellín.

Ficha 3: Avenida Caracas

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Usme al límite del Distrito con Chía	De la Avenida Medellín a la Avenida del Uval
<b>TRAMOS DE VÍA (De norte a sur)</b>	
Avenida Medellín - Avenida Chile - Avenida Gabriel Andrade Lleras - Avenida Salitre - Avenida José Celestino Mutis - Avenida Gilberto Alzate Avendaño - Avenida Pablo VI - Avenida Francisco de Miranda - Avenida Teusaquillo - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Ciudad de Lima - Avenida Jiménez de Quesada - Avenida de los Comuneros - Avenida de la Hortúa - Avenida Fucha - Avenida Primero de Mayo - Avenida Quiroga - Avenida Santa Lucía - Avenida Villavicencio - Avenida Tunjuelito - Avenida de la Guacamaya - Avenida Boyacá - Autopista al Llano - Avenida Circunvalar del Sur - Avenida del Uval	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Principal: De la Avenida Medellín a la Avenida Boyacá Complementaria: De la Avenida Boyacá a la Avenida Autopista al Llano
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-2: De la Avenida Medellín a la Avenida Circunvalar del Sur V-3: De la Avenida Circunvalar del Sur a la Avenida del Uval	En toda su longitud es de tipo V-2
En el tramo comprendido entre la Avenida Circunvalar del Sur y la Avenida del Uval, el Decreto Distrital 190/2004 propone una sección de vía tipo V-3, mientras que en el Decreto Distrital 364 se propone un cambio a V-2, lo que implica un aumento de la sección.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Medellín a la Avenida Tunjuelito. Parcialmente construida: De la Avenida Tunjuelito a la Avenida de la Guacamaya, De la Avenida Caracas se abre en par vial a la Avenida del Uval Sin construir: De la Avenida Circunvalar del Sur a 350 metros al sur en dirección a la Avenida del Uval, De la Avenida Boyacá a la Avenida de Las Guacamayas	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De la Avenida Circunvalar del Sur a la Avenida del Uval: Resolución 322 del 4/30/2007 * De la Avenida Tunjuelito a la Avenida Boyacá: Resolución 648 del 8/17/2007	

#### ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN

No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.

#### Conexión y escala de conexión:

##### CONEXIÓN DIRECTA CON VÍA RURAL AL SUR DE BOGOTÁ Y VÍAS REGIONALES DE BOGOTÁ:

Conecta el centro económico de Bogotá con el sur de la Ciudad. Hacia el norte, toma el nombre de Avenida de los Libertadores, permitiendo así un trazado continuo que se extiende desde el límite de Bogotá con Chía (al norte) hasta Usme (al sur).

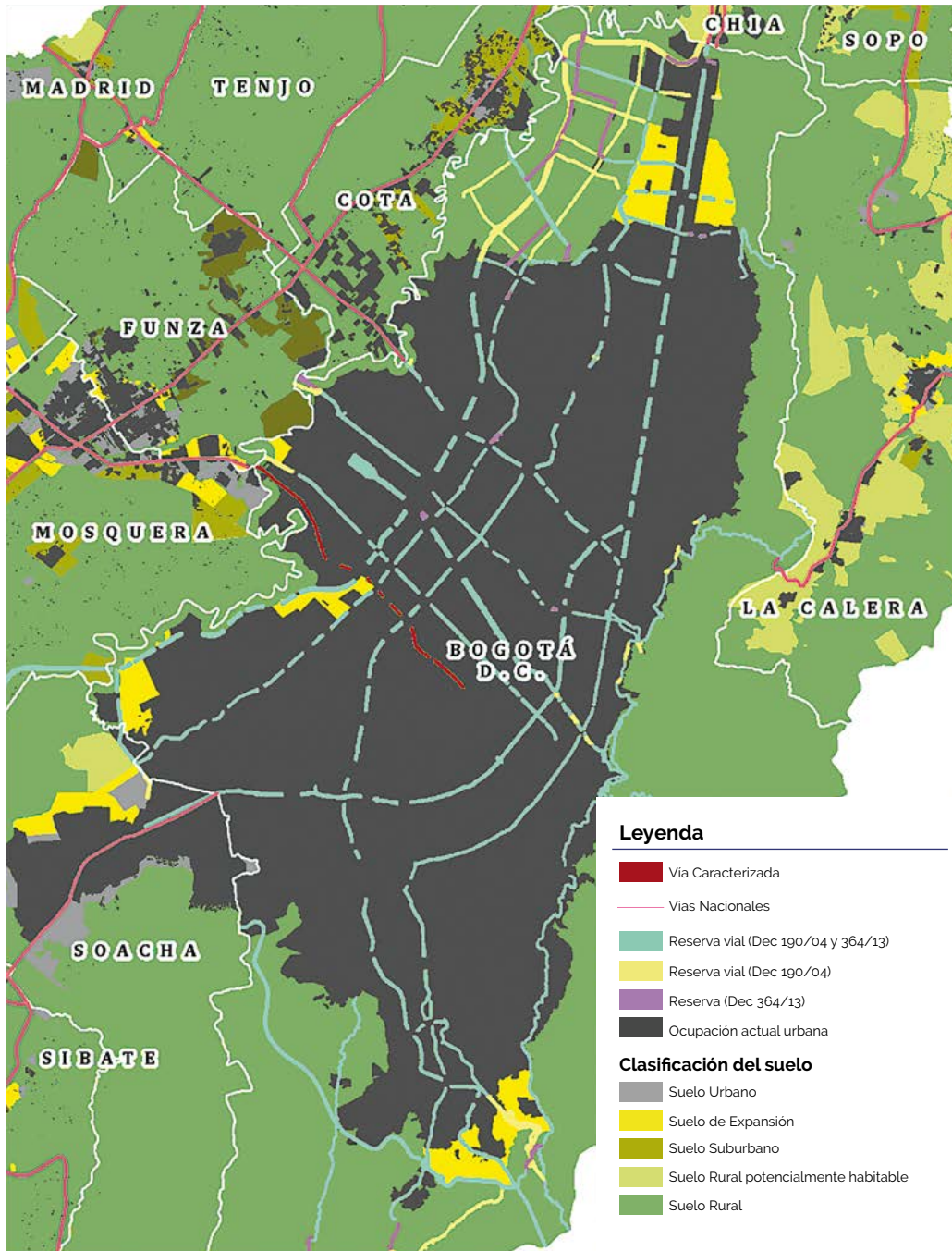
En su paso por el sur de la Ciudad, representa el acceso principal de la localidad de Usme y su centro histórico, donde las secciones viales no superan los dos carriles. El desarrollo urbano consolidado del sector se caracteriza por su origen informal, fragmentado y aislado del resto de la Ciudad, por la barrera que genera el río Tunjuelo y su área de explotación minera. A la altura de la Estación Molinos, se observa una mayor consolidación urbana, con usos comerciales que varían de acuerdo con el sector de la Ciudad.

Conecta con los municipios del norte, a través de la Avenida Paseo de los Libertadores, continuación de la Avenida Caracas a la altura de la Autopista Medellín.

Es el principal eje vial sur-norte de la Ciudad y alcanza a generar alguna conexión con la Avenida Autopista al Llano y la Avenida Paseo de los Libertadores, aunque en realidad no se constituye como un eje de movilidad regional ni de tráfico urbano que busque integrarse con la región. Por lo tanto, probablemente es la vía de integración regional que menos cumple con esa función. Así, en el Decreto Distrital 364 se ajusta su clasificación, pues representa un importante eje de movilidad urbana de Bogotá más que de integración regional.

Ficha 4. Avenida Centenario

TRAZADO DE LA VÍA





CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Avenida Boyacá al límite del Distrito con Mosquera	Límite del Distrito con Mosquera a la Avenida de las Américas
<b>TRAMOS DE VÍA (De norte a sur)</b>	
Límite del Distrito con Mosquera - Avenida del T.A.M - Avenida Versalles - Avenida Fontibón - Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Agoberto Mejía Cifuentes - Avenida Boyacá - Avenida de la Constitución- Avenida Congreso Eucarístico- Avenida de las Américas	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1 en toda su longitud	V-1 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida T.A.M. a la Avenida Fontibón, de la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Agoberto Mejía, de la Avenida Boyacá a la Avenida de las Américas. Parcialmente construida: Del límite del Distrito a la Avenida T.A.M., de la Avenida Fontibón a la Avenida Longitudinal de Occidente, de la Avenida Agoberto Mejía a la Avenida Boyacá.	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:****CONEXIÓN DIRECTA CON VIA NACIONAL AL OCCIDENTE DE BOGOTÁ Y CON ALGUNAS VÍAS REGIONALES DE BOGOTÁ:**

Es la principal conexión de Bogotá, puesto que comunica no solo con los municipios de occidente, sino también conduce al Río Magdalena y a la Costa Caribe y Pacífica del país. A nivel regional, permite conectar el centro de la Ciudad, desde la Avenida Jiménez de Quesada, con los municipios del occidente de la Región Metropolitana de Bogotá: Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá. A nivel urbano, es uno de los ejes de movilidad de las localidades de Fontibón y Puente Aranda, permitiendo una conexión entre el centro de la Ciudad y la periferia occidental de la misma.

Debido a la conexión que ofrece con el resto del país, ha soportado a lo largo de la historia la localización de la industria de la Ciudad, así como sus procesos de relocalización hacia la periferia urbana. En ese sentido, el uso del suelo alrededor de esta vía es principalmente comercial, de bodegas e industrial, con una muy baja participación residencial, acompañado de un importante deterioro urbano en algunos sectores. Actualmente, soporta la relocalización de la industria, expulsada del interior de la Ciudad hacia los municipios de occidente. Hay un proceso de reconversión de las características urbanas con una predominancia anterior de la industria pero que, precisamente por el proceso de relocalización y cambios en la estructura productiva de la región, han venido transformándose en grandes o medianas superficies, de servicios en general y desarrollo logístico, así como de usos residenciales.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

Por lo anterior, soporta un alto flujo de vehículos de carga (sobretudo carga pesada), de transporte público, vehículos particulares, y transporte intermunicipal de pasajeros de corta, media y larga distancia. Aun se presentan predios con desarrollo informal (de vivienda, servicios e industria) o en proceso de desarrollo sin total cumplimiento de la reglamentación, lo que ha ocasionado que no haya una conformación definitiva de la sección de la vía, incluyendo la delimitación de paramentos y andenes. Este hecho ha inducido la formación de servicios mecánicos para tráfico de carga pesada y el estacionamiento permanente de automotores de carga, que se intensifica en los sectores más próximos al límite de Distrito. Estas condiciones del tránsito y tipo de tráfico, dadas las transformaciones urbanas y la intensificación de otros medios de movilidad, incrementan los conflictos y la seguridad de la vía.

**Características urbanas y viales por tramos:**

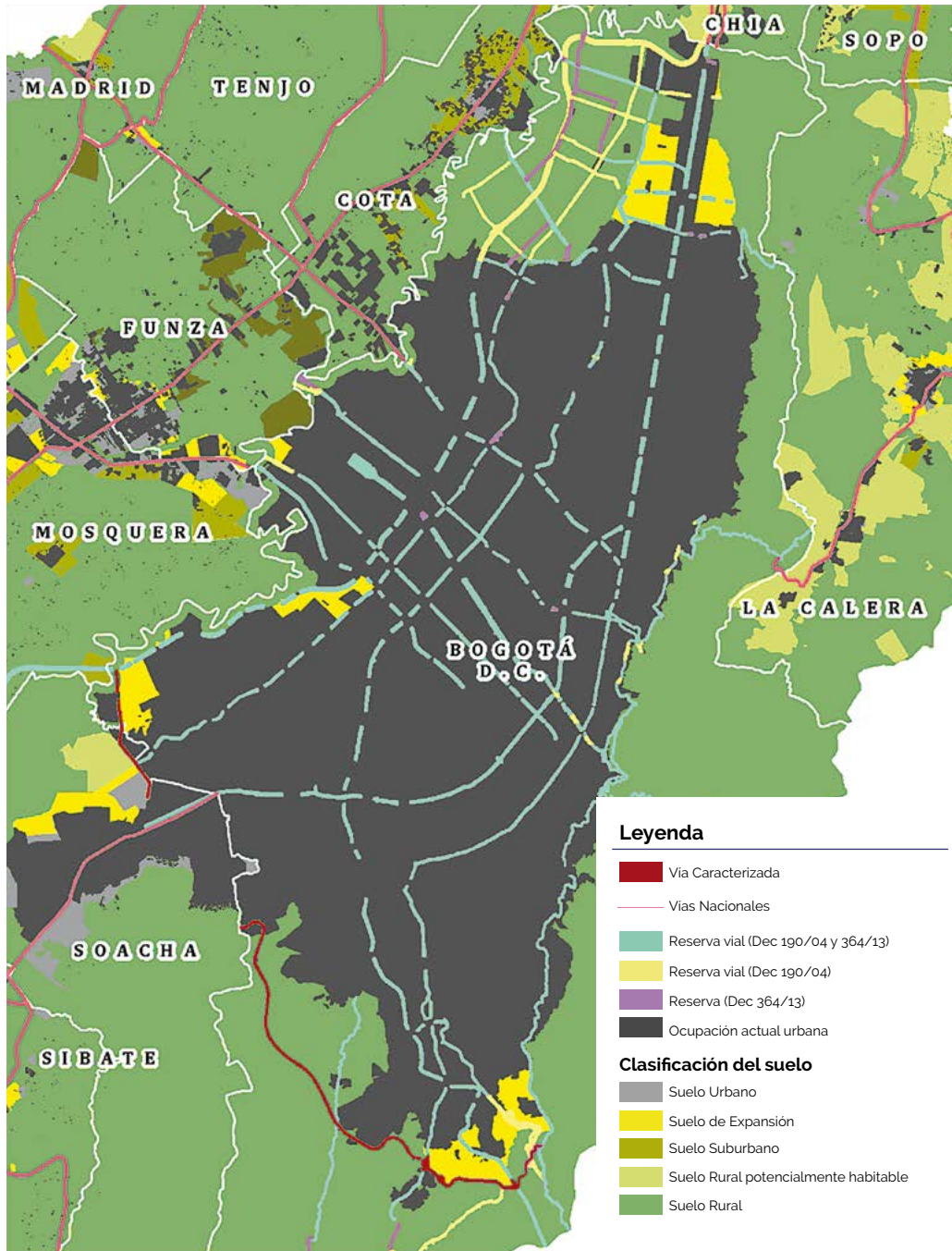
En algunos sectores como Zona Franca, Hayuelos, Alsacia y La Felicidad (Plan Parcial en desarrollo) se ha presentado un aumento en la construcción de unidades residenciales en los últimos años, siendo la Avenida Centenerio su único acceso principal. Este aumento residencial ha incrementado la actividad urbana en dichos sectores, donde los conflictos entre el alto flujo vehicular y el flujo de peatones con pocos cruces peatonales tienden a aumentar los niveles de accidentalidad en el corredor. Adicionalmente, se destaca que, a pesar de los importantes desarrollos residenciales que se han dado en sectores aledaños a la vía, sobretudo en la última década, ésta no cuenta con acceso a un sistema de transporte público masivo capaz de solucionar la movilidad de los residentes de los sectores mencionados. Por tanto, y aunque por el corredor circula un número importante de rutas de transporte público colectivo tradicional y del Sistema Integrado de Transporte Público (S.I.T.P. en implementación), la dependencia hacia el vehículo particular y motocicletas incide en los altos niveles de congestión de la vía. Mezcla de tráfico motorizado y no motorizado que aumenta los niveles de accidentalidad en el corredor.

**Funcionalidad regional:**

El tráfico que circula por la vía y el tipo de movilidad que busca resolver ha condicionado y condiciona las transformaciones metropolitanas de la región, pues no solo actúa como vector de conexión y de generación de nuevos desarrollos urbanísticos de todo tipo, sino que cualquier decisión que se tome sobre ella impactará la ocupación del suelo a una escala metropolitana. Así mismo, tenderá a intensificar los nuevos desarrollos urbanísticos, especialmente los vinculados a los municipios de sabana de occidente que finalmente son los que se sirven de esta vía. Los desarrollos logísticos e industriales, así como la ocupación de uso residencial en los municipios de Funza, Mosquera y Madrid, pueden cambiar su tendencia con el mejoramiento o cambios en las condiciones geométricas y de tránsito que se sucedan en esta vía, por lo que la Avenida Centenario facilitará o limitará la conexión y la integración que tenga la región en sus distintos ámbitos.

Ficha 5: Avenida Circunvalar del Sur

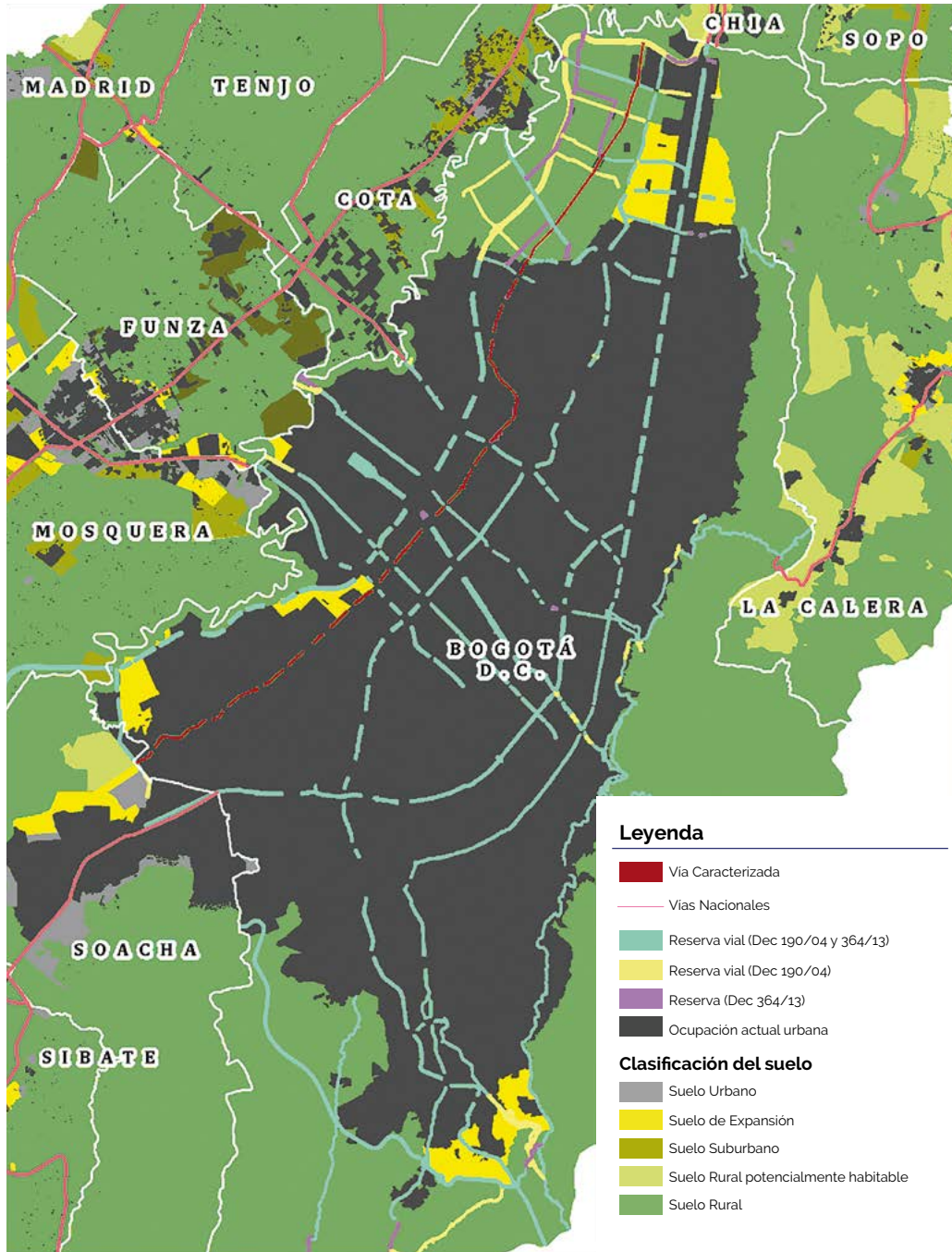
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Avenida Longitudinal de Occidente a Autopista al Llano, Calle 90 Sur	De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Troncal de Juan Rey
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Santa Fe - Avenida Tintal - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Autopista del Sur y Avenida Ferrocarril del Sur - Límite del Distrito con Soacha - Avenida Camino a Pasquilla - Avenida Caracas - Avenida del Uval - Avenida Perimetral de Usme - Autopista al Llano - Avenida Boyacá - Avenida de los Cerros	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Regional	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1: De la Avenida Camino a Pasquilla a la Avenida Caracas, V-3: De la Vía Autopista al Llano a la Avenida de los Cerros	V-1 en toda su longitud
En el tramo comprendido entre la Vía Autopista al Llano y la Avenida de los Cerros, el Decreto Distrital 190/2004 propone una sección de vía tipo V-3, mientras que en el Decreto Distrital 364 se propone un cambio a V-1, lo que implica un aumento de la sección.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Autopista al Llano a la Avenida de los Cerros Sin construir: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Autopista al Llano	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De la Vía Autopista al Llano a la Avenida de Los Cerros: Resolución 942, tramo no incluido dentro de la propuesta del Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en dos puntos de la vía. El primero en el tramo comprendido entre la Avenida Ciudad de Cali y su entrada al municipio de Soacha, incluido únicamente en el Decreto Distrital 190/2004; y el segundo en el tramo comprendido entre la Avenida Boyacá y la Avenida de los Cerros, incluido únicamente en el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b>	
<b>CONEXIÓN DIRECTA CON VÍA MUNICIPAL DE SOACHA Y CON ALGUNAS VÍAS REGIONALES DE BOGOTÁ. LIMITA CON EL MUNICIPIO DE MOSQUERA:</b>	
La vía propuesta recorre el borde sur de la Ciudad, y atraviesa el municipio de Soacha, perpendicular a la Avenida del Sur. Si bien no conecta directamente con una vía nacional o departamental, podrían presentarse algunas expectativas de conexión por parte del municipio de Mosquera. Representaría además una importante opción de conexión vial para el Macroproyecto Ciudad Verde con Bogotá, junto con la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Ciudad de Cali.	
<b>Características urbanas y viales por tramos:</b>	
Aunque actualmente la vía no se encuentra construida, su trazado indica que se convertiría en uno de los principales corredores de movilidad de las localidades más periféricas de la Ciudad, como son Ciudad Bolívar y Usme, que por su origen y desarrollo informal presentan importantes limitaciones en la conexión vial con el resto de la ciudad. Si bien su condición física circunvalar busca contener la expansión al sur de la ciudad, podría estar induciendo mayores expectativas de desarrollo urbano entre Bogotá y Soacha hacia el límite con Mosquera, aumentando el proceso de conurbación y expectativas de crecimiento tanto de Soacha como de Mosquera, de la mano de avenidas como la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Ciudad de Cali.	

Ficha 6: Avenida Ciudad de Cali

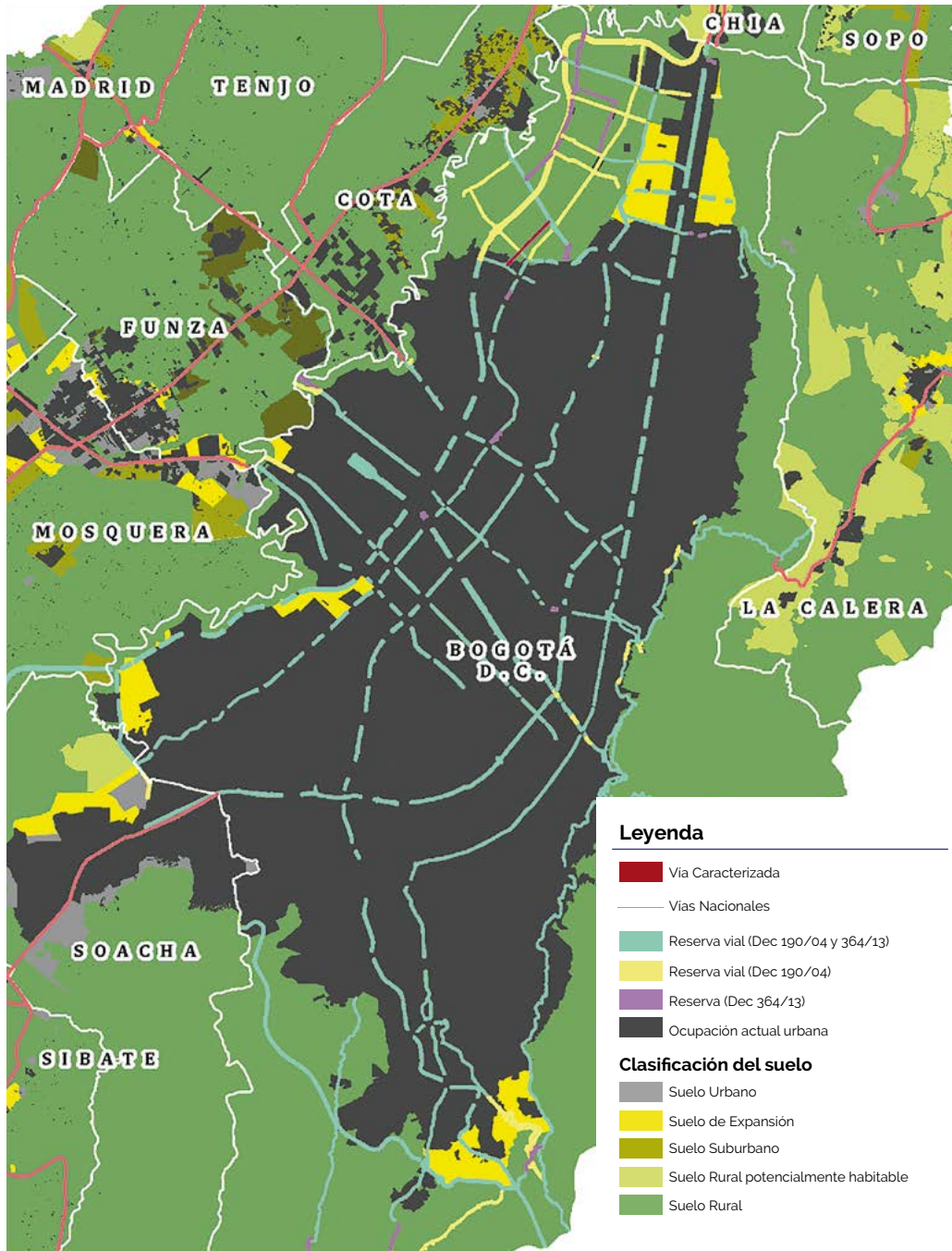
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida San José a la Avenida Circunvalar del Sur
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Guaymaral-Vía El Jardín - Vía Arrayanes - Avenida El Polo - Vía Cota - Avenida San José - Avenida de las Mercedes - Avenida Transversal de Suba - Avenida del Tabor - Avenida del Juan Amarillo - Avenida Morisca - Avenida Medellín - Avenida Chile- Avenida del Salitre - Avenida José Celestino Mutis - Avenida Pablo VI - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento - Avenida Ferrocarril de Occidente - Avenida Centenario - Avenida Alsacia - Avenida Castilla - Avenida Manuel Cepeda Vargas - Avenida de los Muiscas - Avenida Ciudad de Villavicencio - Avenida Primero de Mayo - Avenida Bosa - Avenida San Bernardino - Avenida Circunvalar del Sur - Limite del Distrito con Soacha	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida San José Principal: De la Avenida San José a la Avenida Circunvalar del Sur	Principal: De la Avenida San José a la Avenida Circunvalar del Sur
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1: De la Avenida José Celestino Mutis a la Avenida Manuel Cepeda Vargas. V-2: De la Avenida San José a la Avenida José Celestino Mutis, de la Avenida Manuel Cepeda Vargas a la Avenida Circunvalar del Sur V-4R: De la Avenida Longitudinal de Occidente (Dec. 190/04) a la Avenida San José	V-1: De la Avenida José Celestino Mutis a la Avenida Manuel Cepeda Vargas. V-2: De la Avenida San José a la Avenida José Celestino Mutis, de la Avenida Manuel Cepeda Vargas a la Avenida Circunvalar del Sur
Se observa un cambio de sección a lo largo de la vía, que varía entre V-1 y V-2, y se mantiene en las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y Decreto Distrital 364/2013. Adicionalmente, en el Decreto Distrital 190/2004 se propone una extensión al norte, que va de la Avenida San José a la Avenida Longitudinal de Occidente, clasificada como rural; tramo no incluido en el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida San José a la Avenida Morisca, de la Avenida Chile a la Avenida Centenario, de la Avenida Castilla a la Avenida Bosa Parcialmente construida: De la Avenida Morisca a la Avenida Chile, de la Avenida Centenario a la Avenida Castilla, Sin construir: De la Avenida Bosa a la Avenida San Bernardino Sin información: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida San José	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De la Calle 150A a Avenida Transversal de Suba: Resolución 781 del 6/18/2006 * De la Avenida Morisca a la Avenida Medellín: Resolución 127 del 2/4/2008	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en el tramo comprendido entre la Avenida San José y la Avenida Longitudinal de Occidente (Decreto Distrital 190/2004), incluido únicamente en el Decreto Distrital 190/2004).	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>LIMITA AL SUR CON EL MUNICIPIO DE SOACHA Y AL NORTE CERCA AL LÍMITE CON CHÍA:</b> La vía recorre de norte a sur la Ciudad, sin ofrecer una conexión directa con vías nacionales, departamentales y municipales. A pesar de esto, en su recorrido de Sur-Norte y Norte-Sur por la ciudad, atraviesa las localidades del occidente de la ciudad, como son Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba y se intercepta con diferentes vías regionales de Bogotá. Por lo anterior, junto con otras avenidas, es un importante corredor para el transporte y distribución de carga en el Distrito.	
<b>Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:</b> Soporta un importante flujo de vehículos de carga de diversos tamaños, así como transporte público colectivo y vehículos particulares, que en los sectores donde su ancho de sección disminuye, genera conflictos en el tráfico vehicular manifestados en altos niveles de congestión vehicular y accidentalidad. Dentro de su sección, en gran parte de su recorrido, destina un espacio para el tránsito de bicicletas sobre ciclorutas ubicadas a nivel del andén; espacio aprovechado también por los bicitaxis, vehículos de transporte informal e ilegal.	
<b>Características urbanas y viales por tramos:</b> A lo largo de su recorrido se observan diferentes contrastes urbanísticos, asociados principalmente a la segregación socioespacial de la Ciudad y diferentes niveles de desarrollo urbano. En gran parte de su recorrido predominan barreras urbanísticas como los cerramientos de conjuntos residenciales y culatas resultantes de la construcción y ampliación de la avenida sobre barrios consolidados. Sin embargo, en algunos sectores de la avenida se evidencia una alta actividad urbana y peatonal, por cuenta del desarrollo de diferentes actividades comerciales, grandes bodegas y usos residenciales; incluso, en algunos de estos tramos la sección vial tiene reducciones de carriles, ya sea por la configuración del sector o por la destinación de carriles para uso exclusivo de Transmilenio cerca al Portal de las Américas.	
<b>Funcionalidad regional:</b> Similar a la Boyacá, se concibió como una avenida circunvalar occidente norte sur, que en el estricto sentido no hace conexión regional, sino que a lo largo de su trazado, intercepta vías de integración regional como la centenario y la 80. Ha tenido 3 características que ponen en duda su condición de integración regional: 1. Es una vía que no está construida en la totalidad de su tramo longitudinal ni sección transversal, 2. Es una vía que se ha venido construyendo por tramos en un tiempo muy prolongado, por lo tanto, ha impulsado desarrollos urbanísticos a destiempo, 3. Es una vía que por la tardía construcción tuvo que romper lógicas urbanísticas que ya estaban localizadas previamente.	

Ficha 7: Avenida Corpas

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Vía Cota a la Avenida de las Mercedes
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Vía Cota - Avenida San José - Avenida de las Mercedes	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
No Aplica	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
No Aplica	V-2: 400 metros desde la Avenida Cota V-2R: De 400 metros de la Avenida Cota a la Avenida de las Mercedes
La vía no está incluida en la propuesta del Decreto Distrital 190 de 2004, únicamente aplica para el Decreto Distrital 364 de 2013 donde su sección varía de V-2 a V-2R.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Vía a Cota a la Calle 159 Sin construir: De la Avenida de Las Mercedes a la Calle 159	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Decreto Distrital 364 de 2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
El trazado de esta vía se propone únicamente en el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:**

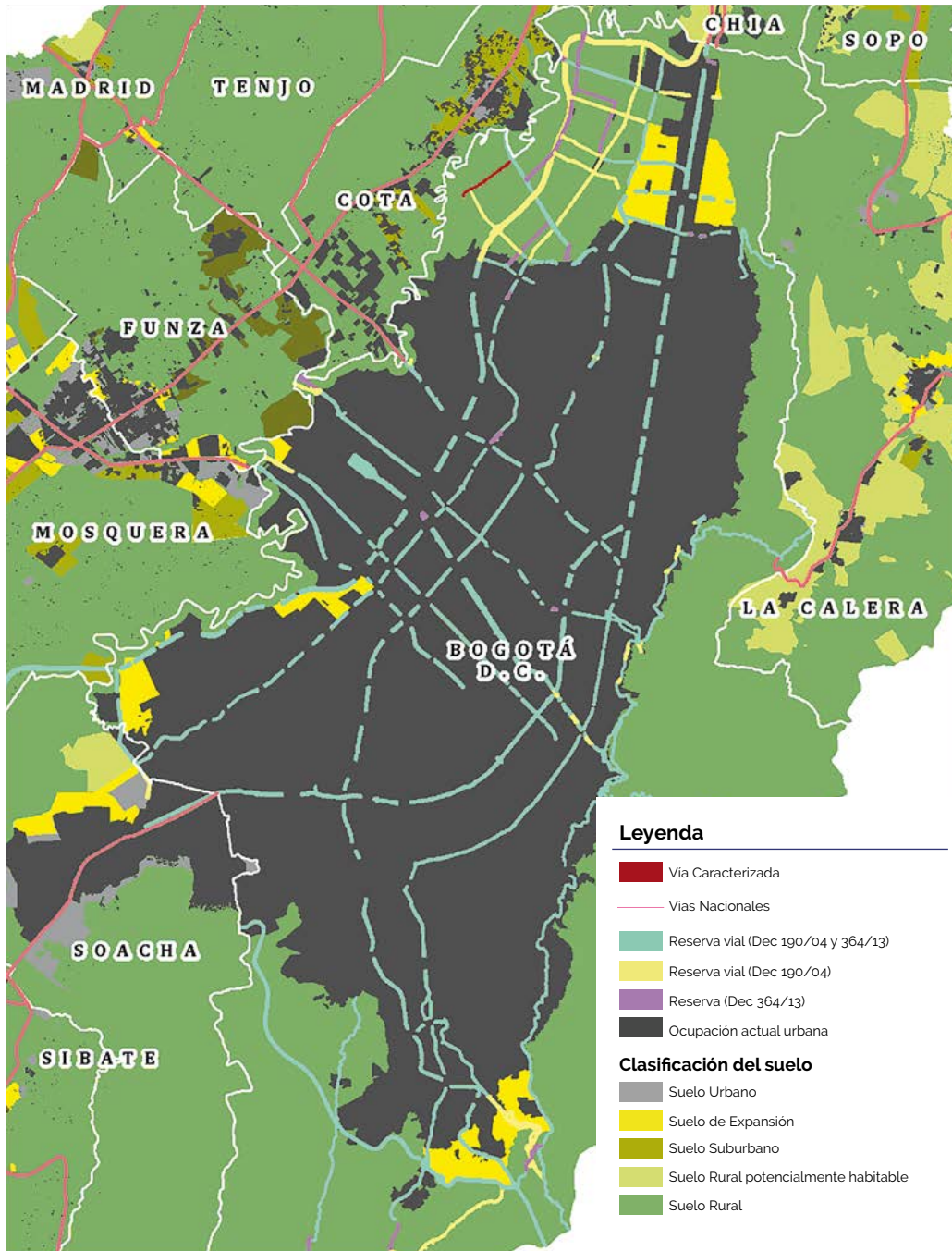
**NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, NI SE ENCUENTRA CERCA A LÍMITES DEL DISTRITO CON MUNICIPIOS DE BORDE.**

No cuenta con espacio público adecuado para el tránsito de peatones, a pesar de ser el principal acceso a la Clínica Fundación Universitaria Juan N. Corpas. Soporta el tránsito de vehículos particulares, vehículos de carga (medianos y pequeños) y ambulancias.

Si bien no conecta directamente con la región, contribuye desde la malla vial arterial al acceso con los municipios de Cota y Chía principalmente, pues se conecta con la Avenida Suba Cota, por lo tanto contribuye al tejido de la red de vía que facilita la movilidad regional hacia el noroccidente de Bogotá.

Ficha 8: Avenida de Agua

TRAZADO DE LA VÍA





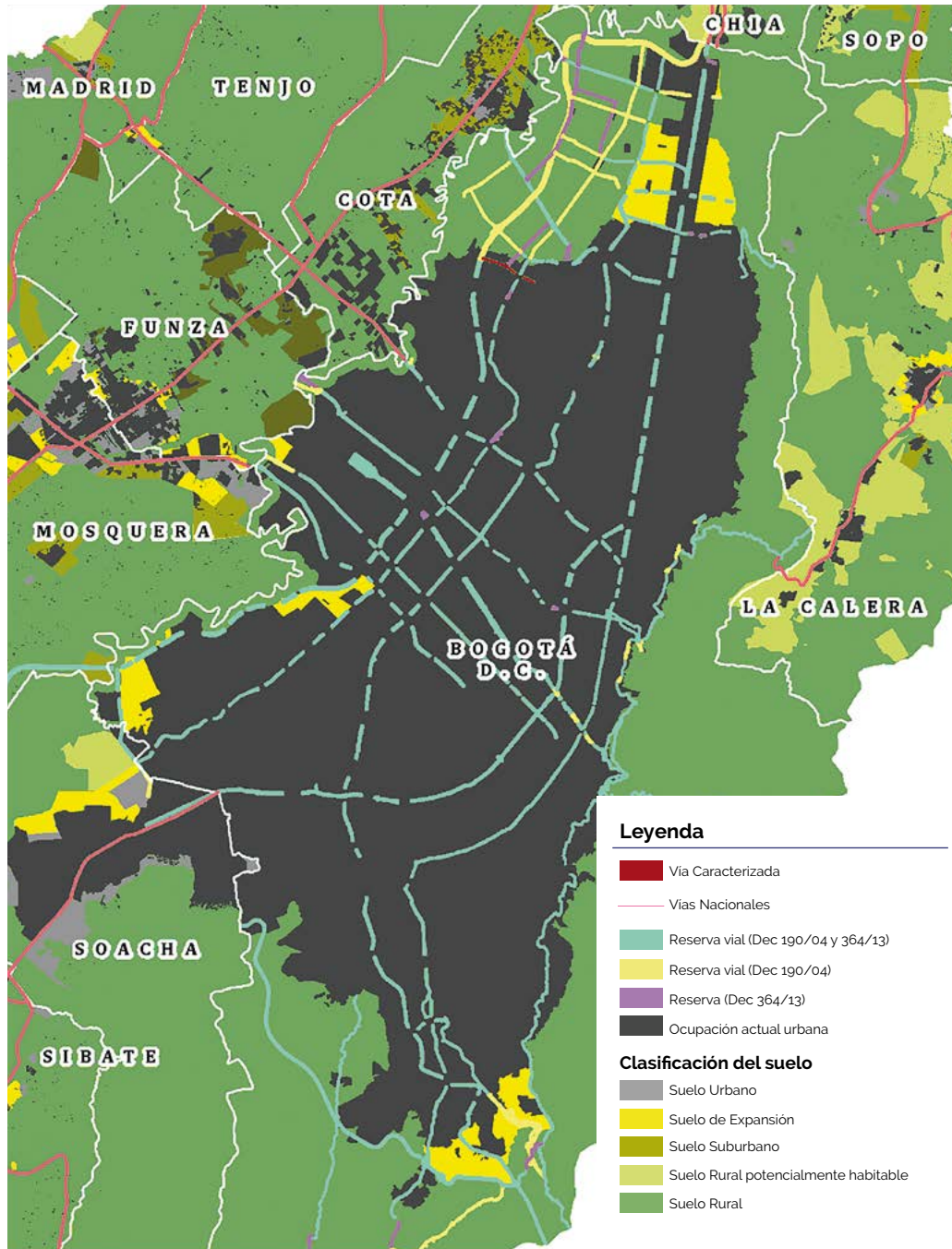
CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	No Aplica
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Vía Cota - Avenida San José	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	No Aplica
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R	No Aplica
La vía no está incluida en la propuesta del Decreto Distrital 364 de 2013, únicamente aplica para el Decreto Distrital 190 de 2004 donde se propone para toda la vía una sección de tipo V-4R.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Sin información	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Decreto Distrital 190 de 2003	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
El trazado de esta vía se propone únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	

**Conexión y escala de conexión:**

**NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA DEL LÍMITE CON COTA**

Ficha 9: Avenida de las Mercedes

TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	Avenida Longitudinal de Occidente a Avenida La Conejera
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Longitudinal de Occidente -Avenida Corpas - Avenida Ciudad de Cali - Avenida La Conejera	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Sin Información	Regional: De Avenida Longitudinal de Occidente a Avenida Corpas Principal: De la Avenida Corpas a la Avenida La Conejera
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-3: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida La Conejera	V-2:De Avenida Longitudinal de Occidente a Avenida Corpas V-3:De la Avenida Corpas a la Avenida La Conejera
En el Decreto Distrital 190 de 2004 se propone una sección tipo V-3 a lo largo de toda la vía. Sin embargo, en el Decreto Distrital 364 de 2013 se propone un cambio de sección en el tramo comprendido entre la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Corpas, tramo considerado regional, mientras que en el resto de la vía, clasificada como complementaria, se propone una sección tipo V-3.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Avenida Corpas a la Avenida La Conejera Sin construir: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Corpas	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

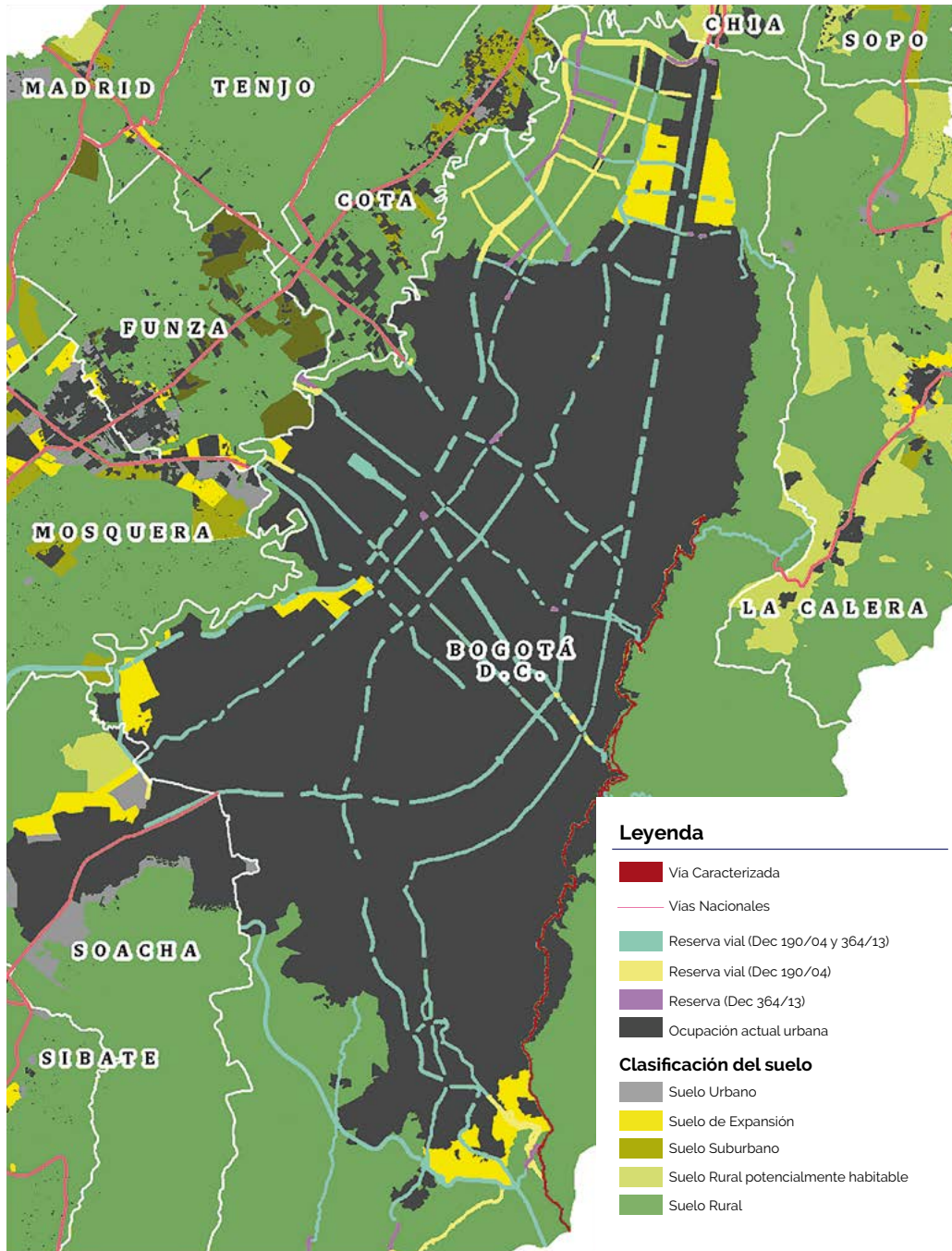
**Conexión y escala de conexión:**

**NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, NI SE ENCUENTRA CERCA A LÍMITES DEL DISTRITO CON MUNICIPIOS DE BORDE.**

Ubicada en un sector de alto desarrollo residencial, con escasas vías de acceso y espacio público para el tránsito seguro de peatones. Debido al importante flujo de vehículos particulares, taxis, transporte público colectivo y alimentadores, presenta importantes niveles de congestión vehicular.

Ficha 10: Avenida de los Cerros

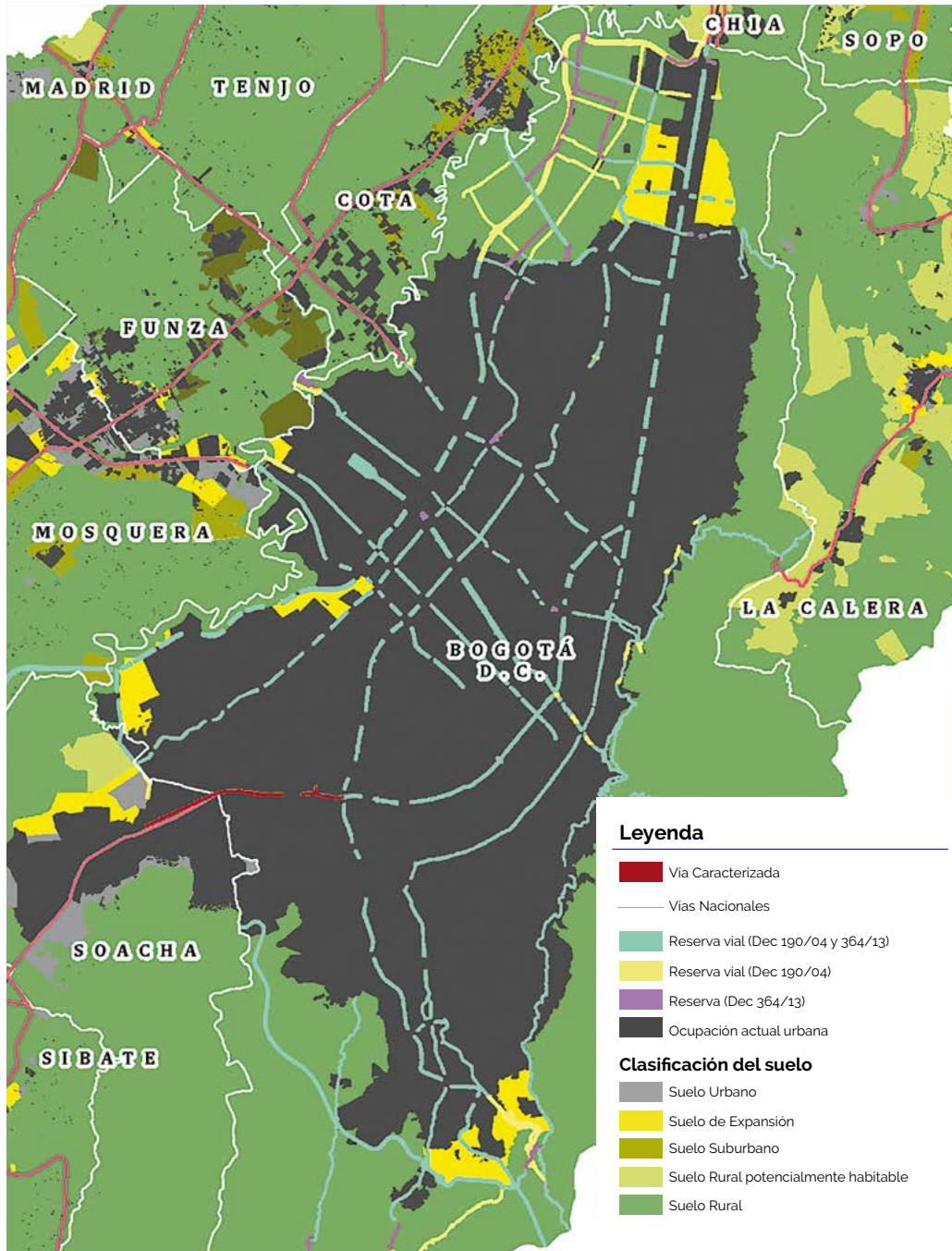
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Alberto Lleras Camargo - Vía La Calera - Avenida Calle 92 - Par Vial Avenida José Celestino Mutis - Avenida Pablo VI- Avenida Francisco de Miranda - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Jiménez de Quesada - Vía Choachí - Avenida de los Comuneros - Avenida de la Hortúa - Avenida Fucha - Avenida Primero de Mayo - Avenida José Asunción Silva - Avenida Ciudad de Villavicencio - Par Vial Avenida Tomás Carrasquilla - Avenida de la Guacamaya - Avenida Páramo - Avenida Circunvalar del Sur - Límite del Distrito con Chipaque	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Sin información	Rural: De la Avenida de Los Cerros de tipo V-3E al límite del Distrito Complementaria: De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida de Los Cerros.
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-3E: De la Avenida Alberto Lleras Camargo al límite del Distrito con Chipaque.	V-3E: 1.5 Km al norte de la conexión con la Avenida Circunvalar del Sur a la Avenida Alberto Lleras Camargo. V-4R: 1.5 Km al norte de la conexión con la Avenida Circunvalar del Sur al límite del Distrito con Chipaque.
El Decreto Distrital 190/2004 propone una sección tipo V-3E para toda la vía, mientras que el Decreto Distrital 364 de 2013 propone una modificación a V-4R en el tramo comprendido entre 1.5 Km al norte de la conexión con la Avenida Circunvalar del Sur y el límite del Distrito con Chipaque	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Pablo VI a la Avenida Francisco de Miranda Parcialmente construida: De la Vía La Calera a la Avenida Pablo VI, de la Avenida Francisco de Miranda al límite del Distrito con Chipaque Sin construir: De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Vía La Calera	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, a la altura de la Avenida Francisco de Miranda y la Avenida Pablo VI.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍA A CHIPAQUE (SUR) Y CON VÍA A LA CALERA (ORIENTE).</b> Define el límite urbano de la ciudad, en dirección paralela a los cerros orientales. Cruza las localidades de Chapinero, Santa Fe, Candelaria, San Cristóbal y Usme. Soporta la movilidad de los desarrollos urbanísticos localizados a su alrededor, con una deficiente dotación de espacio público destinado al tránsito seguro de peatones; así mismo, carece de cruces peatonales seguros y por su condición topográfica pendiente presenta diferentes barreras en la separación de carriles. Presenta además graves problemas de estabilidad de taludes, especialmente en temporadas de invierno, lo que genera cierre total o parcial de la vía. Soporta el tránsito de vehículos particulares, motos y algunos vehículos de carga. Presenta una baja actividad comercial pues su uso es netamente residencial. Ya al sur de la ciudad, el desarrollo de la ciudad se ha dado de manera informal, generando diversas dificultades en la protección y preservación de los cerros orientales que hacen parte de la estructura ecológica principal de la ciudad.	

Ficha 11: Avenida del Sur

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Centro al límite del Distrito con Soacha	De Avenida Boyacá al límite del Distrito con Soacha
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Boyacá -Avenida Ciudad de Villavicencio -Avenida Bosa - Avenida Agoberto Mejía Cifuentes- Límite del Distrito con Soacha - Avenida Circunvalar del Sur	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1 en toda su longitud	V-1 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Boyacá a la Avenida Bosa Parcialmente construida: De la Avenida Bosa a la Avenida Circunvalar del Sur Sin información: Avenida Ferrocarril Sur y Avenida del Sur (Reserva que sale perpendicular de la Avenida del Sur hacia la Avenida Ferrocarril Sur sin generar conexión)	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
* De la Avenida Ciudad de Villavicencio: Resolución 335 del 5/7/2003 * De la Avenida Boyacá a la Avenida Villavicencio: Resolución 5/5/2003	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:****CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍA MUNICIPAL DE SOACHA Y VÍA NACIONAL:**

Por otro lado, conecta directamente con el norte de la Ciudad, a través de la Avenida NQS y la Avenida Paseo de los Libertadores. Conecta también con una segunda vía regional, la Avenida Boyacá.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

Dado que es el único acceso arterial entre Bogotá y Soacha, y debido a la consolidación de la conurbación entre estas dos entidades territoriales, la capacidad de respuesta de la vía es insuficiente para la movilidad local, metropolitana, regional y nacional. Esto trae como consecuencia un aumento no solo de los tiempos de viaje en la entrada y salida de la Ciudad, sino también un incremento importante en los costos de transporte de mercancías y de pasajeros.

**Características urbanas y viales por tramos:**

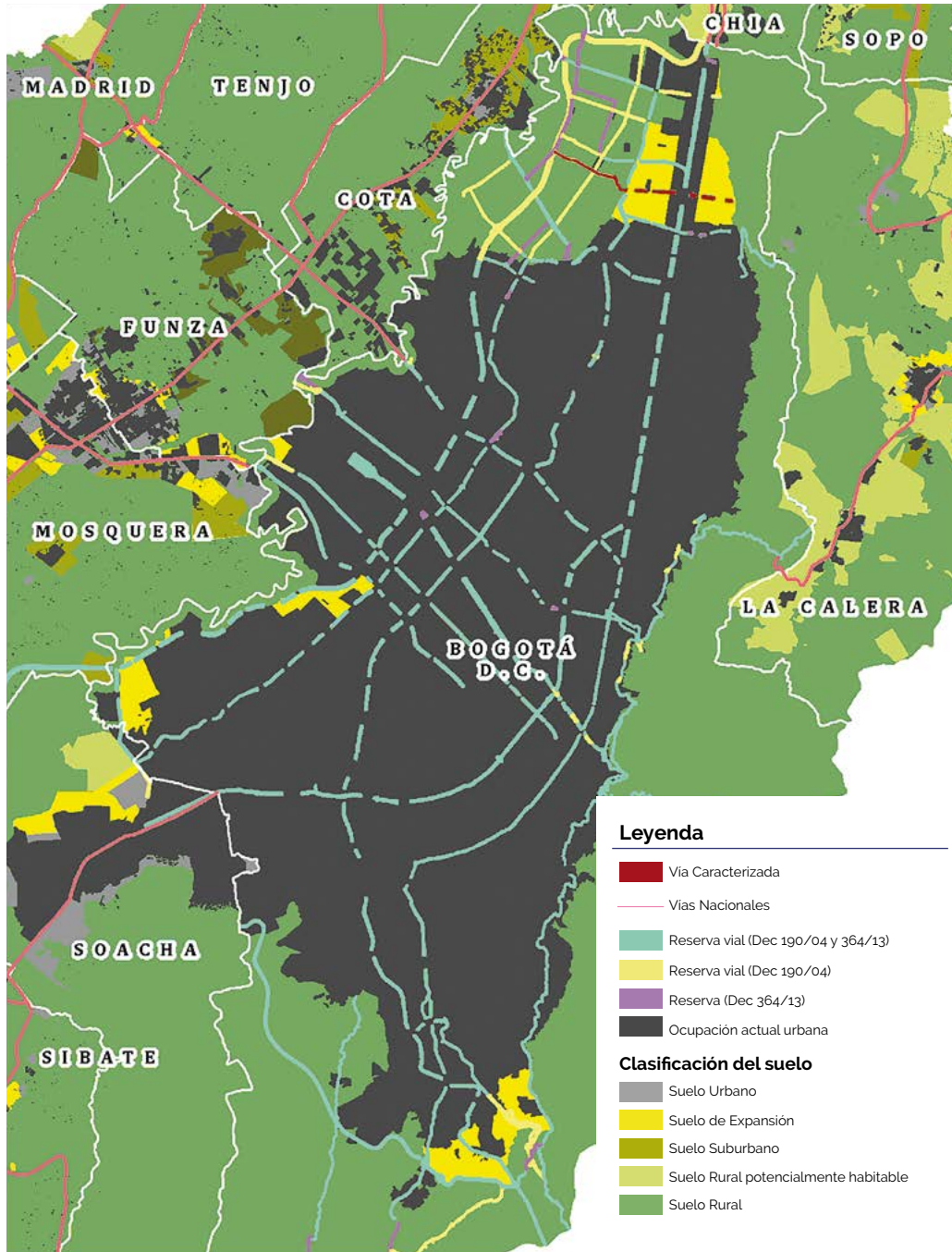
Eje de movilidad a partir del cual se dio el proceso de conurbación entre Bogotá y Soacha. Sobre este corredor, se dio un proceso de relocalización de industria que, sumado a los desarrollos informales del sur de la Ciudad y de Soacha, se dio un desarrollo urbano acelerado y poco planificado que sumergió el corredor de conexión nacional en una activa dinámica urbana. Este hecho ha traído como consecuencia múltiples conflictos derivados del alto flujo de vehículos de carga (especialmente pesada), vehículos de transporte intermunicipal de corta, media y larga distancia, vehículos particulares y motos de residentes tanto de Soacha como de Bogotá, y del flujo de peatones asociado a la alta actividad residencial, comercial e industrial del sector.

**Funcionalidad regional:**

Vía de conexión regional y nacional. Tiene presencia de todo tipo de tráfico que en el caso de carga, es un poco menor en proporción si se compara con la Avenida Centenario. La configuración y las especificaciones geométricas y de su sección transversal han estado en permanente construcción y no siempre garantiza, por las anteriores condiciones, un flujo vehicular más continuo. Es una vía que ha impulsado de manera absoluta el desarrollo formal e informal de Soacha y probablemente es la vía de integración regional con más conflictos con los modos no motorizados. Es la vía denominada de integración regional con una movilidad típica urbana, con desarrollos urbanísticos de relativa baja condición socioeconómica y que en realidad expresa el conflicto de desarrollo urbano, informalidad, alta población, condiciones de pobreza, relaciones de conurbación, y tráfico de integración regional.

Ficha 12: Avenida El Polo

TRAZADO DE LA VÍA

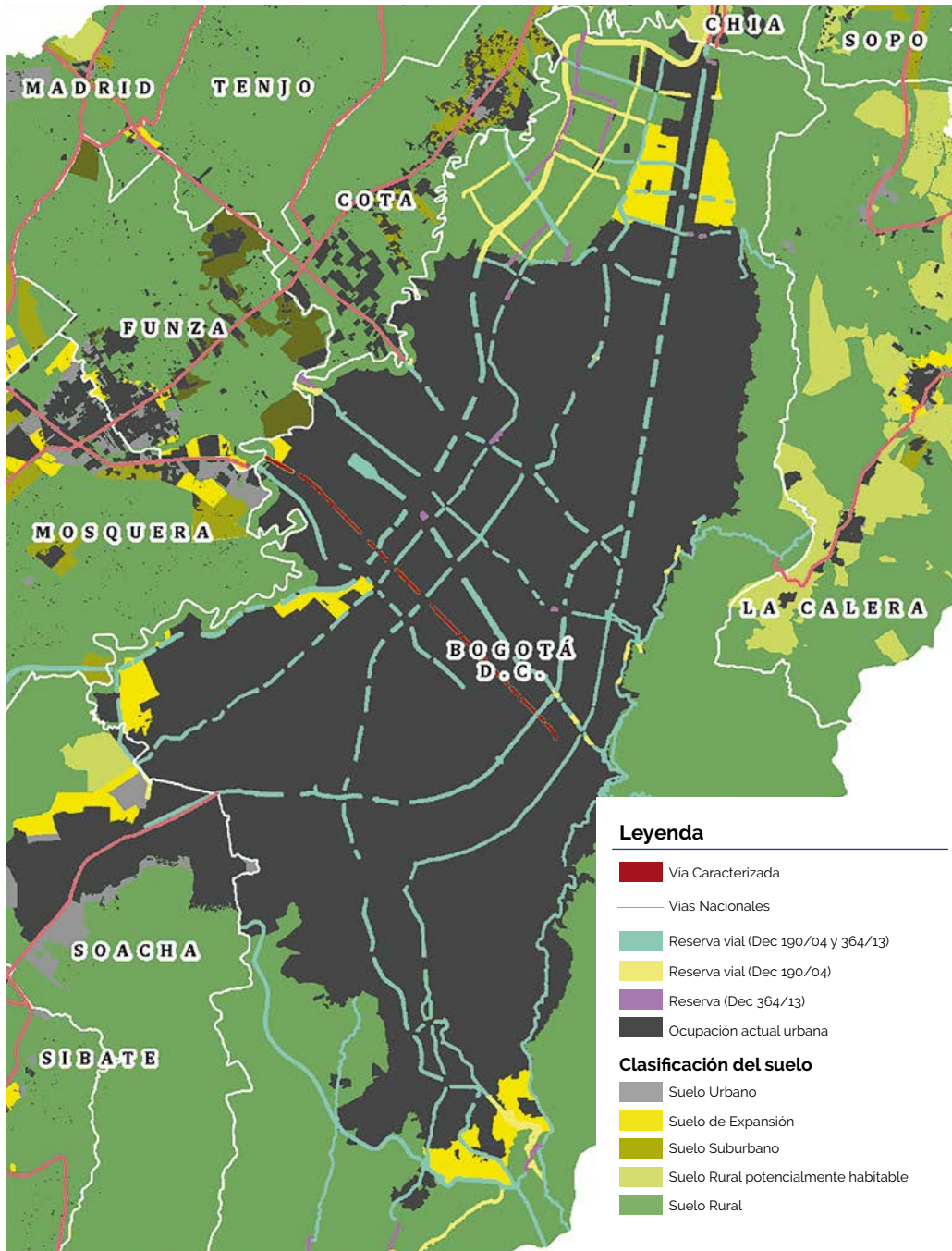




CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida Boyacá
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Alberto Lleras Camargo - Avenida Laureano Gómez - Avenida Jorge Uribe Botero - Avenida Santa Bárbara - Avenida Paseo de los Libertadores - Avenida de las Villas - Avenida Boyacá - Avenida Low Murtra (sin conexión) - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Longitudinal de Occidente (190) ó Avenida Borde Norte (364) - Límite del Distrito con Cota	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural: De Avenida Longitudinal de Occidente (190) a Avenida Low Murtra sin conexión. Sin información: De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo	Regional: De la Avenida Santa Bárbara a la Avenida de las Villas Principal: De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida Santa Bárbara, de la Avenida de las Villas a la Avenida Boyacá
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-3: De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida Boyacá V-4R: De la Avenida Boyacá a la Avenida Longitudinal de Occidente	V-3 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013. En el Decreto Distrital 190 de 2004 se propone una extensión de la vía, tipo V-4R, entre la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Low Murtra, sin conectar directamente con ésta última; sin embargo esta propuesta no fue incluida en el Decreto Distrital 364 de 2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Avenida Santa Bárbara a la Avenida Boyacá Sin construir: De la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida Paseo de los Libertadores Sin información: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Low Murtra	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De Avenida Longitudinal de Occidente (190) a Avenida Low Murtra: Únicamente mediante Decreto Distrital 190/2004 * De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo: Resolución 593 del 5/20/2011	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, entre la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Low Murtra, tramo propuesto únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON COTA (NOROCCIDENTE) Y LA CALERA (NORORIENTE)</b>	

Ficha 13: Avenida Ferrocarril de Occidente

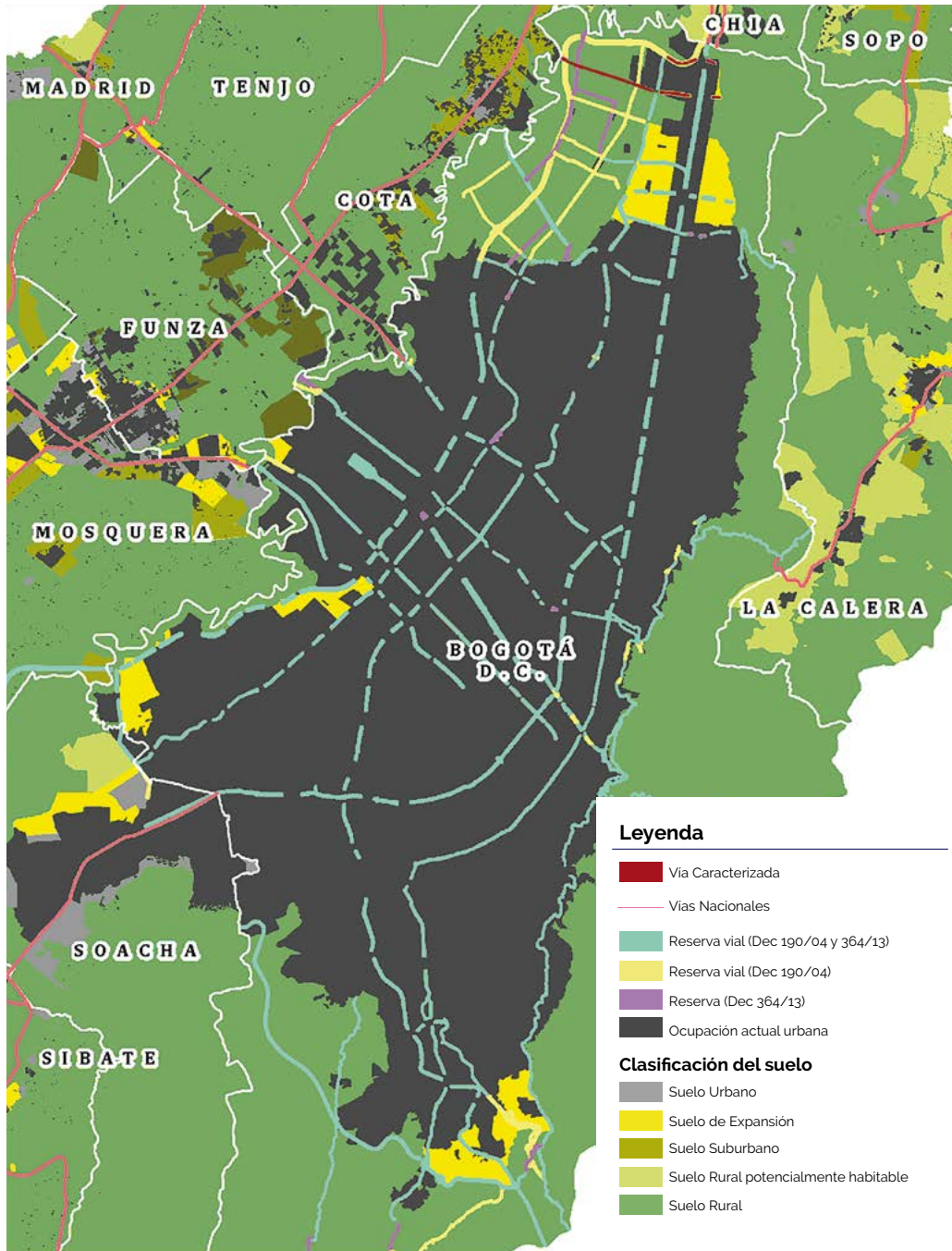
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): Del Centro al Límite del Distrito con Funza	De la Avenida Ciudad de Lima al límite del Distrito con Funza
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Límite del Distrito con Funza - Avenida del T.A.M. - Avenida Versalles - Avenida Fontibón-Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Agoberto Mejía Cifuentes - Avenida Boyacá - Avenida de la Constitución - Avenida del Congreso Eucarístico - Avenida La Esmeralda - Avenida Batallón Caldas - Avenida Pedro León Trabuchy- Avenida Ciudad de Quito - Avenida General Santander - Par Vial Avenida Mariscal de Sucre - Avenida Ciudad de Lima	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Principal
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1 en toda su longitud	V-1 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
<p>Construida: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Agoberto Mejía Cifuentes, de la Avenida Batallón Caldas a la Avenida Pedro León Trabuchy.</p> <p>Parcialmente construida: De la Avenida del T.A.M. a la Avenida Longitudinal de Occidente, de la Avenida de la Constitución a la Avenida del Congreso Eucarístico, de la Avenida La Esmeralda a la Avenida Batallón Caldas, de la Avenida Pedro León Trabuchy a la Avenida Ciudad de Lima.</p> <p>Sin construir: Del límite del Distrito con Funza a Avenida del TAM, de la Avenida del Congreso Eucarístico a la Avenida La Esmeralda, de la Avenida Boyacá a la Avenida de la Constitución, de la KR 80ABIS a la Avenida Boyacá, De la Avenida Ciudad de Cali a la Avenida Agoberto Mejía, de la Avenida Pedro León Trabuchy a la KR38</p>	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
<p>Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* De la Avenida Pedro León Trabuchy a la Avenida Las Américas: Resolución 772 del 8/18/2006</li> <li>* De la Avenida Ciudad de Lima a la Avenida de las Américas: Resolución 55 del 1/19/2010</li> </ul>	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, entre el límite del Distrito con Funza y la Avenida del T.A.M., tramo propuesto únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	
<p><b>Conexión y escala de conexión:</b>  <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES. CONECTA CON ALGUNAS VÍAS REGIONALES. SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON FUNZA</b></p> <p>En su recorrido de occidente a oriente, cruza las localidades de Fontibón, Teusaquillo y Los Mártires, y es el corredor oriente de la línea férrea que conecta la región del occidente de Bogotá con el centro de la Ciudad. A pesar de ser una vía que está parcialmente construida tanto en sección como en longitud, a lo largo de su recorrido, tomando como punto de referencia la línea férrea, se destacan algunas particularidades propias de este corredor, que lo diferencian de los demás en términos urbanísticos.</p> <p><b>Características urbanas y viales por tramos:</b></p> <p>En primer lugar, se destaca el desarrollo informal desde el río Bogotá en la periferia de la localidad de Fontibón hasta la altura de la Avenida Ciudad de Cali, sector a partir del cual empiezan a evidenciarse mayores desarrollos urbanísticos en altura. Así, en algunos sectores, la vía férrea quedó inmersa dentro del desarrollo informal de los barrios aledaños (principalmente en la localidad de Fontibón), favorecido en gran medida por el desuso y crisis del transporte férreo en Bogotá y en el país; hecho que induce altos flujos peatonales sobre el corredor férreo y las angostas vías cedidas por el desarrollo informal.</p> <p>En segundo lugar, se destaca que en gran parte del recorrido del corredor férreo, el desarrollo urbano se dio bajo barreras a lo largo del corredor férreo, como muros divisorios que permiten separar la línea férrea de grandes predios de uso industrial y uso residencial; es decir, los desarrollos dados a su alrededor no buscaron reconocer e integrar la línea férrea a la ciudad, lo que ha incidido en una baja actividad urbana y comercial, problemas de seguridad que repercuten en la factibilidad de reactivar el tren como sistema de transporte público urbano-regional. Esta baja actividad urbana se ve intensificada en el sector centro de la Ciudad, cerca de la Plaza de Paloquemao, donde el deterioro urbano y abandono residencial estimulado durante años por diversos factores socio-económicos y espaciales, únicamente da lugar a actividades de reciclaje, actividades ilícitas, e invasión de predios y espacio público.</p> <p><b>Funcionalidad regional:</b></p> <p>No está construida en su totalidad. Conecta de occidente a oriente con Bogotá y si se lograra su total construcción podría constituirse claramente en la vía alternativa de integración regional paralela a la Avenida Centenario.</p>	

Ficha 14: Avenida Guaymaral

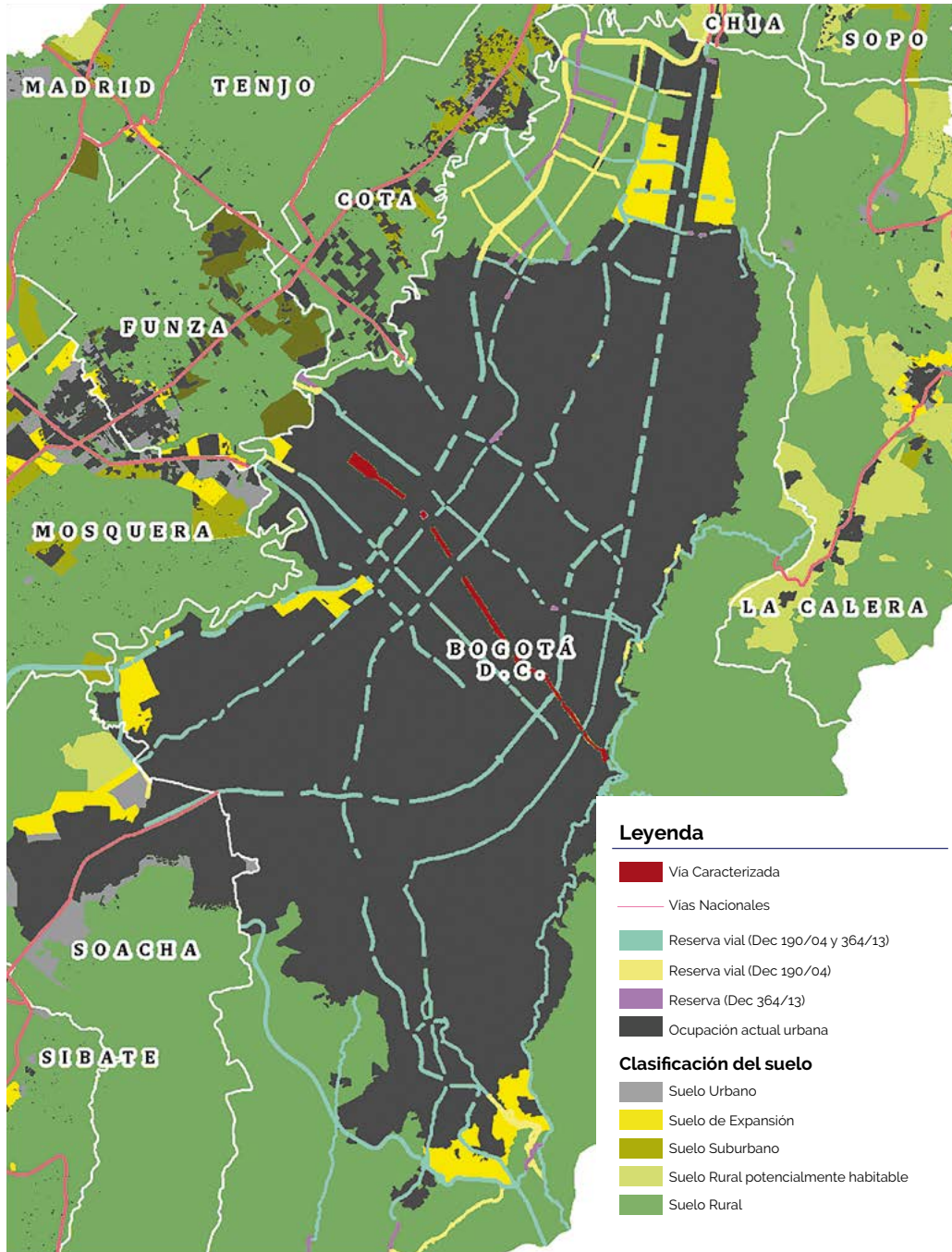
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	Del Límite del Distrito con Cota a la Avenida Alberto Lleras Camargo
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Límite del Distrito con Cota - Avenida Longitudinal de Occidente - Vía Chía - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Low Murtra - Avenida Paseo de Los Libertadores - Avenida Laureano Gómez - Avenida Alberto Lleras Camargo	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Sin información	Regional: De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo Rural: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Low Murtra
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-2 en toda su longitud	V-2: De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo V-2R: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Low Murtra
En el Decreto Distrital 190 de 2004 y 364 de 2013 se propone una sección tipo V-2R entre la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Low Murtra, sin embargo, el tramo comprendido entre la Avenida Low Murtra y la Avenida Alberto Lleras Camargo cambia en trazado más no en tipo de sección (V-2)	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: Del Corredor Borde Norte a la Avenida Low Murtra Sin construir: De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo Sin información: De la Avenida Low Murtra a la Avenida Alberto Lleras Camargo (tramo alterno)	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decreto PZN 043 DEL 01/29/2010	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en dos puntos de la vía. El primero en el tramo comprendido entre el límite del Distrito con Cota y la Avenida Longitudinal de Occidente (190), propuesto únicamente en el Decreto Distrital 364/2013; y el segundo en el tramo comprendido entre la Avenida Low Murtra y la Avenida Alberto Lleras Camargo, incluido el Decreto Distrital 190/2004 como una continuación directa de la vía, mientras que en el Decreto Distrital 364/2013 se propone como una vía más al norte que reemplazaría un tramo de la Avenida Longitudinal propuesta en el Decreto Distrital 190/2004 pero no incluida en el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> NO CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRE CERCA AL LÍMITE CON COTA (NOROCCIDENTE), CHÍA (NORTE) Y LA CALERA (NORORIENTE).	

Ficha 15: Avenida Jorge Eliécer Gaitán

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De la Avenida Longitudinal de Occidente al Aeropuerto El Dorado	
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Aeropuerto El Dorado - Carrera 103 - Avenida Paseo Hytiba - Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Boyacá - Avenida de la Constitución - Avenida del Congreso Eucarístico - Avenida Ferrocarril del Norte - Avenida La Esmeralda - Avenida Batallón de Caldas - Avenida Pedro León Trabuchy - Avenida Ciudad de Quito - Avenida Teusaquillo - Par Vial Avenida Mariscal Sucre - Avenida Caracas - Par Vial Avenida Bicentenario - Avenida de los Cerros	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Sin información	Regional: Del aeropuerto el Dorado a la Avenida Boyacá Principal: De la Avenida Boyacá a la Avenida de los Cerros
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-0 en toda su longitud	V-0: Del aeropuerto el Dorado a la Avenida Pedro León Trabuchy V-2: De la Avenida Pedro León Trabuchy a la Avenida de los Cerros
El Decreto Distrital 190/2004 propone una sección tipo V-0 para toda la vía, mientras que el Decreto Distrital 364 de 2013 propone una modificación a V-2 en el tramo comprendido entre la Avenida Pedro León Trabuchy y la Avenida de los Cerros.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: Del Aeropuerto El Dorado a la Avenida Teusaquillo, del Par Vial Avenida Mariscal Sucre a la Avenida de los Cerros Parcialmente construida: De la Avenida Teusaquillo al Par Vial Avenida Mariscal Sucre	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Resolución 826 del 10/17/2007	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:****VÍA DE CONEXIÓN NACIONAL POR EL AEROPUERTO EL DORADO. CONECTA CON ALGUNAS VÍAS DE CARÁCTER REGIONAL**

Es el principal corredor de conexión internacional y nacional, puesto que comunica al centro de la Ciudad con el Aeropuerto Internacional El Dorado. Por esta razón, cerca al aeropuerto se destacan usos logísticos, de comercio y de servicios, además de usos residenciales desarrollados de manera más intensa en los últimos años e impulsados por la construcción de la tercera fase de Transmilenio.

**Características urbanas y viales por tramos:**

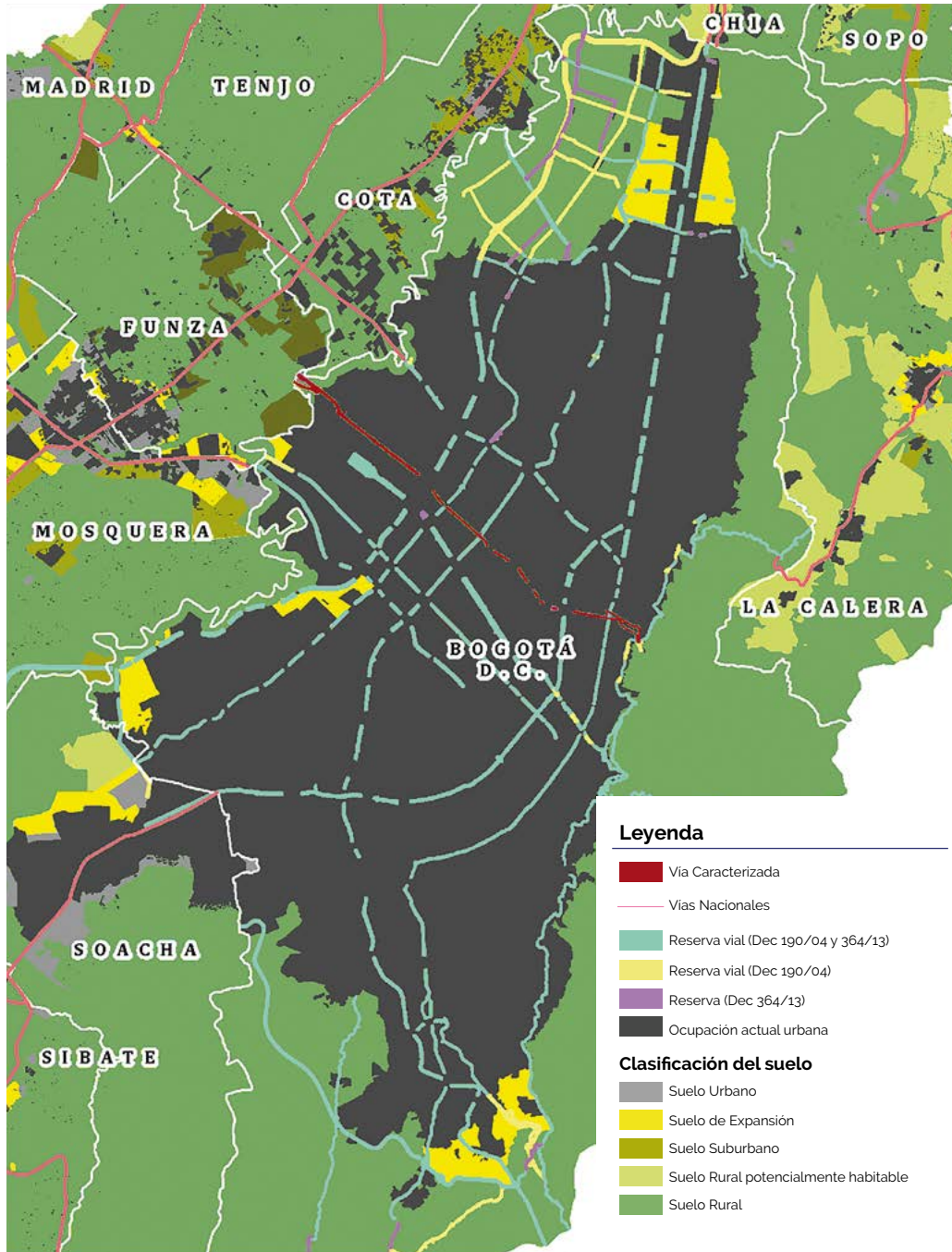
Es uno de los principales ejes de movilidad de las localidades de Fontibón, Teusaquillo y Santa Fe. Su implementación en la ciudad se articula con las dinámicas urbanas de la ciudad, aunque en algunos sectores presenta culatas y deterioro urbano que tienden a reducir la actividad urbana y flujo de peatones.

**Funcionalidad regional:**

Si bien no limita con alguno de los municipios de borde de la ciudad, es uno de los principales ejes articuladores y de conexión con la mayoría de vías regionales de la Ciudad. Soporta además diversos tipos de vehículos, con una baja proporción de grandes vehículos de carga pesada. Adicionalmente, representa un importante corredor de apropiación del espacio público al destinarse la mitad de sus carriles para el uso de la ciclovía dominical de la Ciudad.

Ficha 16: Avenida José Celestino Mutis

TRAZADO DE LA VÍA

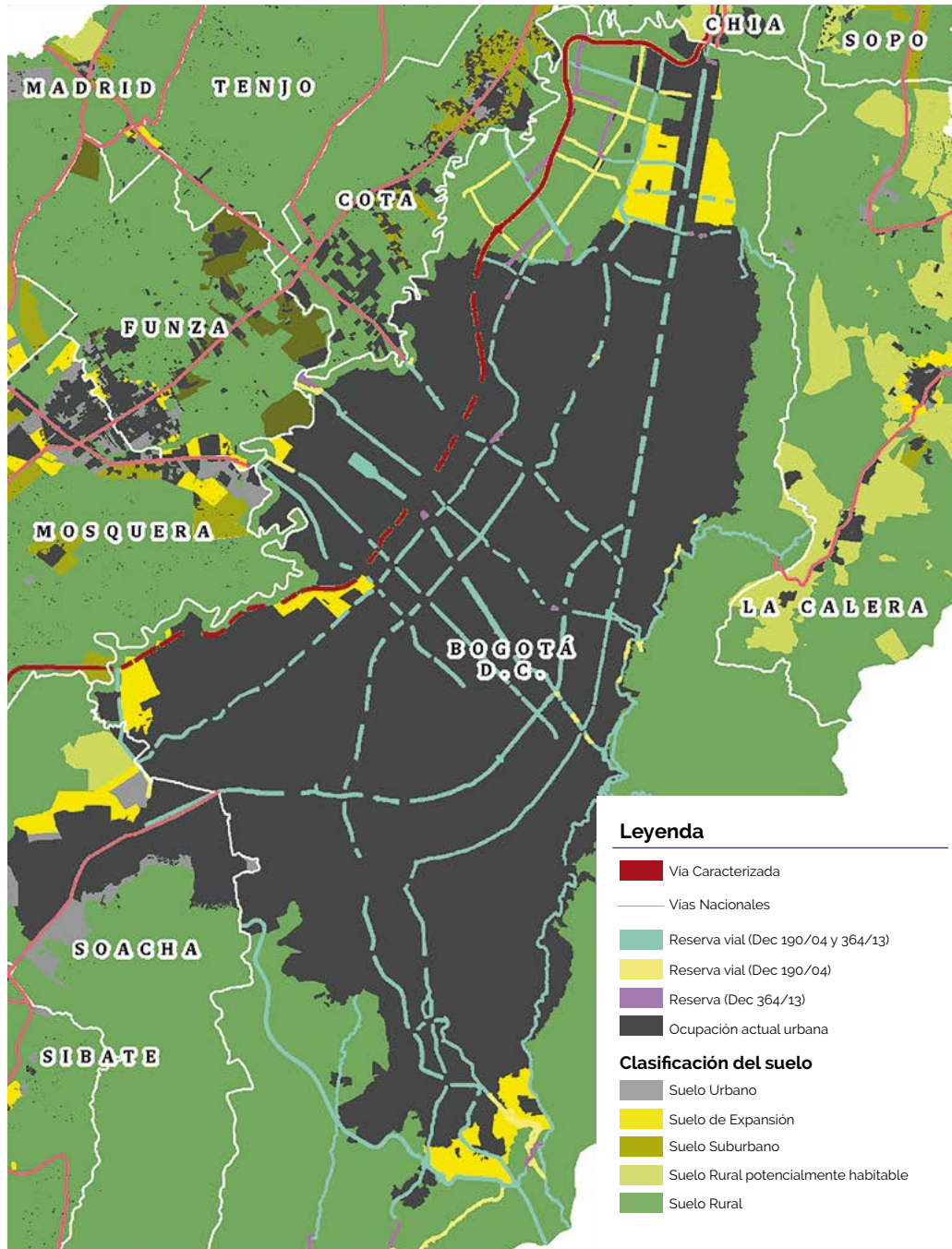




CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De la Avenida Longitudinal de Occidente al límite del Distrito con Funza (por concertar)	Del Límite del Distrito con Funza a la Avenida de los Cerros
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Límite del Distrito con Funza - Par Vial Avenida Gonzalo Ariza - Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Boyacá - Avenida de la Constitución - Avenida del Congreso Eucarístico - Avenida La Esmeralda - Avenida Ferrocarril del Norte - Avenida Batallón Caldas - Avenida Ciudad de Quito - Avenida Colombia - Par Vial Avenida Bicentenario - Par Vial Avenida Germán Arciniegas - Avenida Alberto Lleras Camargo - Avenida de los Cerros	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal: De 400 metros al norte de la Avenida Gonzalo Ariza a la Avenida Longitudinal de Occidente Sin información: Del Límite del Distrito con Funza al Par Vial Avenida Gonzalo Ariza, de la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida de los Cerros.	Regional: Del Límite del Distrito con Funza a la Avenida Boyacá Principal: De la Avenida Boyacá a la Avenida Ciudad de Quito Complementaria: De la Avenida Ciudad de Quito a la Avenida de los Cerros
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-2: Del Límite del Distrito con Funza a la Avenida Ciudad de Quito V-3: De la Avenida Ciudad de Quito a la Avenida Caracas	V-1: Del Límite del Distrito con Funza al Par Vial Avenida Gonzalo Ariza, de la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Boyacá V-2: Del Par Vial Avenida Gonzalo Ariza a la Avenida Longitudinal de Occidente, de la Avenida Boyacá a la Avenida Ciudad de Quito V-3: De la Avenida Ciudad de Quito a la Avenida Caracas V-3E: De la Avenida Caracas a la Avenida de los Cerros
El Decreto Distrital 190/2004 propone una sección tipo V-2 para el tramo comprendido entre el Límite del Distrito con Funza a la Avenida Ciudad de Quito, mientras que el Decreto Distrital 364 de 2013 propone una modificación a V-1 en los tramos comprendidos entre el Límite del Distrito con Funza al Par Vial Avenida Gonzalo Ariza, y de la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Boyacá.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida del Congreso Eucarístico a la Avenida Colombia, de la Avenida Alberto Lleras Camargo a la Avenida de los Cerros Parcialmente construida: Del Par Vial Avenida Gonzalo Ariza a la Avenida Ciudad de Cali, de la Avenida de la Constitución a la Avenida del Congreso Eucarístico, de la Avenida Colombia a la Avenida Alberto Lleras Camargo Sin construir: De la Avenida Boyacá a la Avenida de la Constitución	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Contrato IDU 155 del 10/23/2000: Del Par Vial Avenida Gonzalo Ariza a la Avenida Longitudinal de Occidente Contrato IDU 176 del 12/12/2000: Del Límite del Distrito con Funza al Par Vial Avenida Gonzalo Ariza	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013 a la altura del límite de Bogotá con Funza.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON EL MUNICIPIO DE FUNZA. CONECTA CON ALGUNAS VÍAS REGIONALES DE LA CIUDAD.</b> Intercepta la mayoría de vías regionales y cruza las localidades de Engativá y Barrios Unidos, siendo este corredor su principal acceso.	
<b>Características urbanas y viales por tramos:</b> Es una vía inmersa en el desarrollo urbano de estas localidades, especialmente en el desarrollo de origen informal de la localidad de Engativá. Así mismo, se presentan diversos desarrollos en altura y una importante actividad urbana y comercial, por lo que predomina un número importante de cruces semaforizados. Los barrios localizados a su alrededor se encuentran fuertemente consolidados, lo que dificulta llevar a cabo una ampliación de su sección de vía sin generar traumatismos en las dinámicas urbanas del sector.	
<b>Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:</b> Soporta un flujo importante de vehículos particulares, transporte público colectivo, buses del Sistema Integrado de Transporte Público y vehículos de carga pesada.	
<b>Funcionalidad regional:</b> Por trazado y por longitud, es la vía que potencialmente atraviesa totalmente la ciudad de oriente a occidente y que en el dado caso que se habilite la conexión con el municipio de Funza, puede convertirse en una vía de integración región que conecte el aeropuerto y las zonas industriales de Bogotá y occidente, y una vía de integración de movilidad interurbana e intermunicipal de pasajeros.	

Ficha 17: Avenida Longitudinal de Occidente

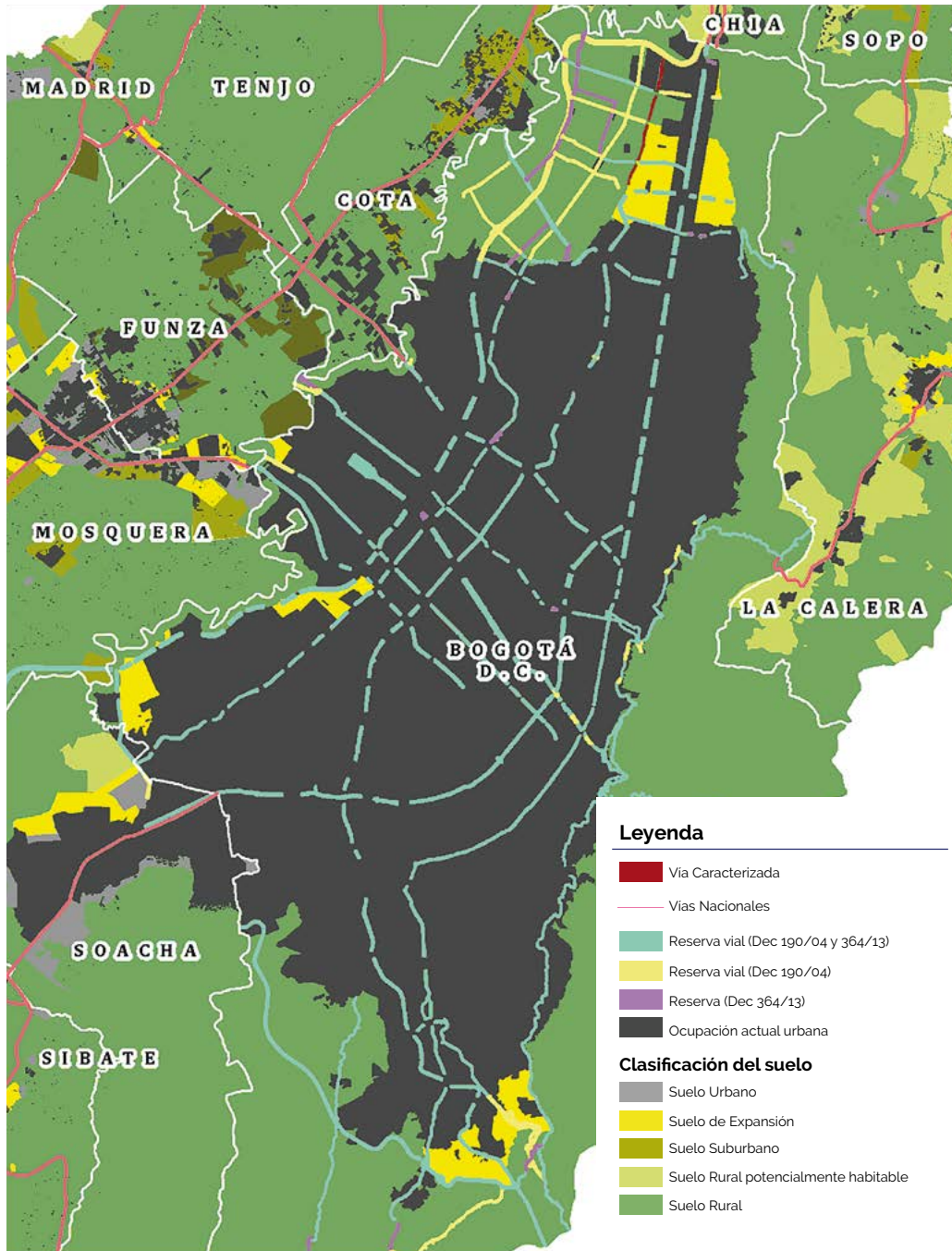
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Avenida Paseo de Los Libertadores, Carrera 32 Variante a Cota o Chía (Por concertar) a la Avenida Circunvalar del Sur	De la Avenida de las Mercedes a la Avenida Circunvalar del Sur
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Paseo de Los Libertadores - Avenida Low Murtra - Avenida Ciudad de Cali - Vía Borde Norte - Avenida Guaymaral - Vía El Jardín - Vía Los Arrayanes - Vía El Polo - Vía a Cota - Avenida San José - Avenida de las Mercedes - Avenida Transversal de Suba - Avenida del Tabor - Avenida Morisca - Avenida Medellín - Avenida Chile - Avenida del Salitre - Avenida José Celestino Mutis - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento - Avenida Ferrocarril de Occidente - Avenida Centenario - Avenida Castilla - Avenida Manuel Cepeda Vargas - Avenida de los Muiscas - Avenida Ciudad de Villavicencio - Avenida Primero de Mayo - Avenida Bosa - Avenida San Bernardino - Avenida Circunvalar del Sur	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-0 en toda su longitud	V-0 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Avenida del Salitre a la Avenida Chile Sin construir: De la Avenida de las Mercedes a la Avenida Chile, de la Avenida del Salitre a la Avenida Circunvalar Sur Sin información: De la Avenida de las Mercedes a la Avenida Paseo de los Libertadores	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Contrato IDU 888 del 15/06/1999	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013 en dos puntos de la vía. El primero al sur de Bogotá, en su continuación recorrido por Soacha, propuesto en el Decreto Distrital 190/2004; y el segundo al norte de la ciudad, en el tramo comprendido entre La Avenida de las Mercedes y la Avenida Paseo de los Libertadores, propuesto únicamente en el Decreto Distrital 190/2004. En reemplazo de este último tramo, en el Decreto Distrital 364/2013 se propone el Corredor Borde Norte.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>CONECTA DIRECTAMENTE CON SOACHA, Y AL NORTE CON CHÍA SEGÚN PROPUESTA DE DECRETO DISTRITAL 190/2004</b>	
Se concibió como la vía más regional de Bogotá, pero los debates sobre su pertinencia de gran autopista periurbana, los impactos ambientales en los humedales y cuerpos de agua y su lentísimo desarrollo han obligado a cambiarle su vocación de vía regional con la que originalmente fue concebida. Es la vía con el futuro más incierto.	

Ficha 18: Avenida Low Murtra

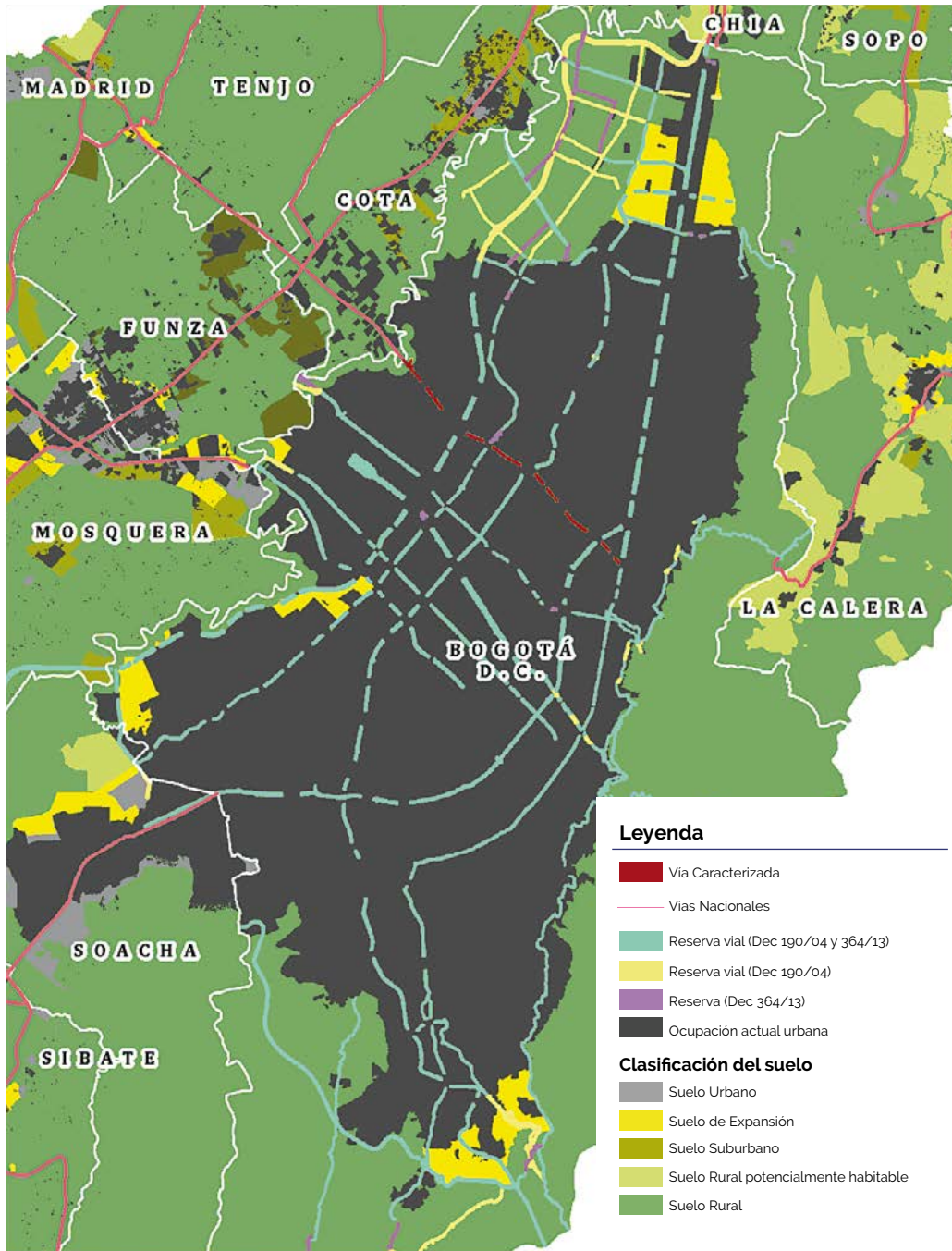
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida Guaymaral a la Vía El Polo
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Longitudinal de Occidente- Avenida Guaymaral- Vía El Jardín - Vía Arrayanes - Vía El Polo	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Sin información	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-2: De la Avenida El Polo a la Avenida El Jardín V-4R: De la Avenida El Jardín a la Avenida Longitudinal de Occidente	V-2 en toda su longitud
En el Decreto Distrital 190/2004 se propone una sección de vía tipo V-4R entre la Avenida El Jardín y la Avenida Longitudinal de Occidente, mientras que en el Decreto Distrital 364/2013 se propone una vía tipo V-2 para toda su longitud.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Avenida Guaymaral a la Avenida Guaymaral Sin construir: De la Avenida Guaymaral a la Vía El Polo	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Decreto PZN 043 del 29/01/2010	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON EL MUNICIPIO DE CHÍA</b>	
Constituye la futura prolongación de la vía Avenida Boyacá al norte de la Ciudad, y permitiría conectar con el norte de Bogotá, cerca al límite con Chía, de manera paralela a la Avenida Paseo de los Libertadores	

Ficha 19: Avenida Medellín

TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De la Avenida Boyacá al Río Bogotá	De la Avenida Paseo de los Libertadores al río Bogotá
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Las Quintas - Avenida EL Cortijo - Avenida Bolivia - Avenida Longitudinal de Occidente - Avenida Ciudad de Cali - Avenida Boyacá - Avenida de la Constitución - Avenida del Congreso Eucarístico - Par Vial Avenida La Esmeralda - Avenida Ciudad de Quito - Avenida Colombia - Avenida Caracas	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1 en toda su longitud	V-1 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: desde la Avenida Las Quintas a la Avenida Caracas	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:****CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍA NACIONAL, SALIENDO POR EL LÍMITE CON COTA**

Es la segunda principal conexión de Bogotá, después de la Avenida Centenario, puesto que también conduce al Río Magdalena y a la Costa Caribe y Pacífica del país, de manera paralela a la Avenida Centenario. A nivel regional, permite conectar el centro-norte de la Ciudad, desde la Avenida Paseo de los Libertadores, con los municipios del noroccidente de la Región Metropolitana de Bogotá: Funza, Cota y Tenjo, e incluso Chía y Cajicá.

**Características urbanas y viales por tramos:**

A nivel urbano, es uno de los ejes de movilidad de las localidades de Engativá y Barrios Unidos. Su troncal para el sistema de transporte público masivo Transmilenio fue una de las primeras troncales construidas en la Ciudad (Fase I del sistema) hacia el año de 1998; construcción que indujo el desarrollo urbanístico entre la Avenida Ciudad de Cali y el Río Bogotá, y dejó en evidencia la pérdida de plusvalías mediante la construcción e implementación de un sistema de transporte masivo y el desaprovechamiento de mecanismos e instrumentos que permitieran un retorno al Estado de dichas plusvalías. Dado que fue una de las primeras troncales de Transmilenio en ser construida e implementada, se observa en gran parte de su recorrido la presencia de culatas, resultado de la implantación del sistema en medio de barrios consolidados con una baja articulación urbanística con el entorno, lo que induce problemas de seguridad y de deterioro urbano.

El uso del suelo alrededor de esta vía es principalmente comercial, de bodegas y residencial, con dinámicas muy diferentes a la Avenida Centenario, corredor paralelo que ha soportado los usos industriales de la Ciudad y su relocalización.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

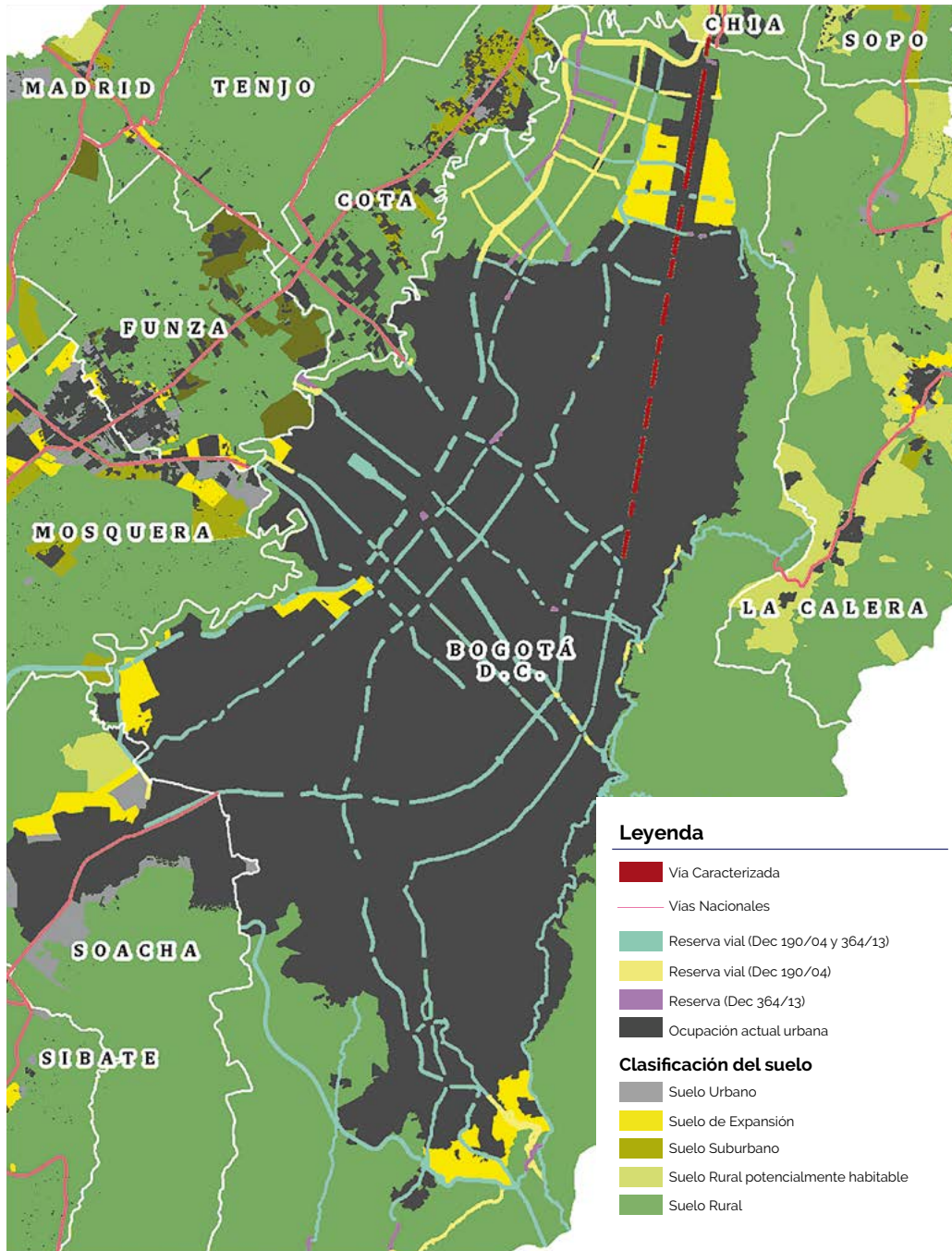
Aun cuando su vocación no es industrial, soporta un alto flujo de vehículos de carga (de diferentes dimensiones), de transporte público, vehículos particulares, y transporte intermunicipal de pasajeros de corta, media y larga distancia.

**Funcionalidad regional:**

Cumple prácticamente todas las características de integración regional de la Avenida Centenario con una sola excepción: es una vía que tiende a mover un tráfico de carga y tráfico pesado mucho menor. Por una decisión de la conexión Bogotá-Puerto Salgar, como una gran autopista de tráfico liviano y mediano, aun hoy la Autopista Medellín que conecta con esa vía nacional, mantiene unas condiciones de relativo bajo tráfico pesado. No obstante, los desarrollos logísticos e industriales que se están dando entre los municipios de Funza y Cota, pueden terminar cambiando esa condición de bajo tráfico pesado por lo cual se esperaría que en un futuro cercano la vía terminara de congestionarse aun más.

Ficha 20: Avenida Paseo de los Libertadores

TRAZADO DE LA VÍA





CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): De Usme al límite del Distrito con Chía	De la Avenida Medellín al límite del Distrito con Chía
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Medellín - Avenida Laureano Gómez - Avenida Carlos Lleras Restrepo - Avenida Pepe Sierra - Avenida Callejas - Avenida Contador - Avenida Camino del Prado - Avenida de los Cedritos - Avenida la Sirena - Avenida de las Orquídeas - Avenida San Juan Bosco - Avenida San Antonio - Avenida Tibabita - Avenida El Polo - Avenida Arrayanes - Avenida El Jardín - Avenida Guaymaral - Avenida Longitudinal de Occidente	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-0 en toda su longitud	V-0 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida en su totalidad	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: *De la Avenida Guaymaral a la Avenida Tibabita: Decreto PZN 043 del 19/01/2010	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

**Conexión y escala de conexión:**

**CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍA NACIONAL. PRINCIPAL ACCESO CON LOS MUNICIPIOS DEL NORTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA (CHÍA, CAJICÁ, ZIPAQUIRÁ)**

Representa uno de los límites entre las localidades de Barrios Unidos, Chapinero, Usaquén y Suba. Es el único acceso entre Bogotá y los municipios del norte, y conecta con la Avenida Caracas y la Avenida Norte Quito Sur, a través de las cuales se puede recorrer la ciudad de sur a norte y de norte a sur, así como conectar los municipios del norte y sur de la Ciudad.

**Características urbanas y viales por tramos:**

A su alrededor predominan principalmente usos residenciales, comerciales y equipamientos de salud, razón por la cual es común el estacionamiento en vía y sobre los andenes, generando conflictos tanto en el flujo vehicular como en el flujo peatonal.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

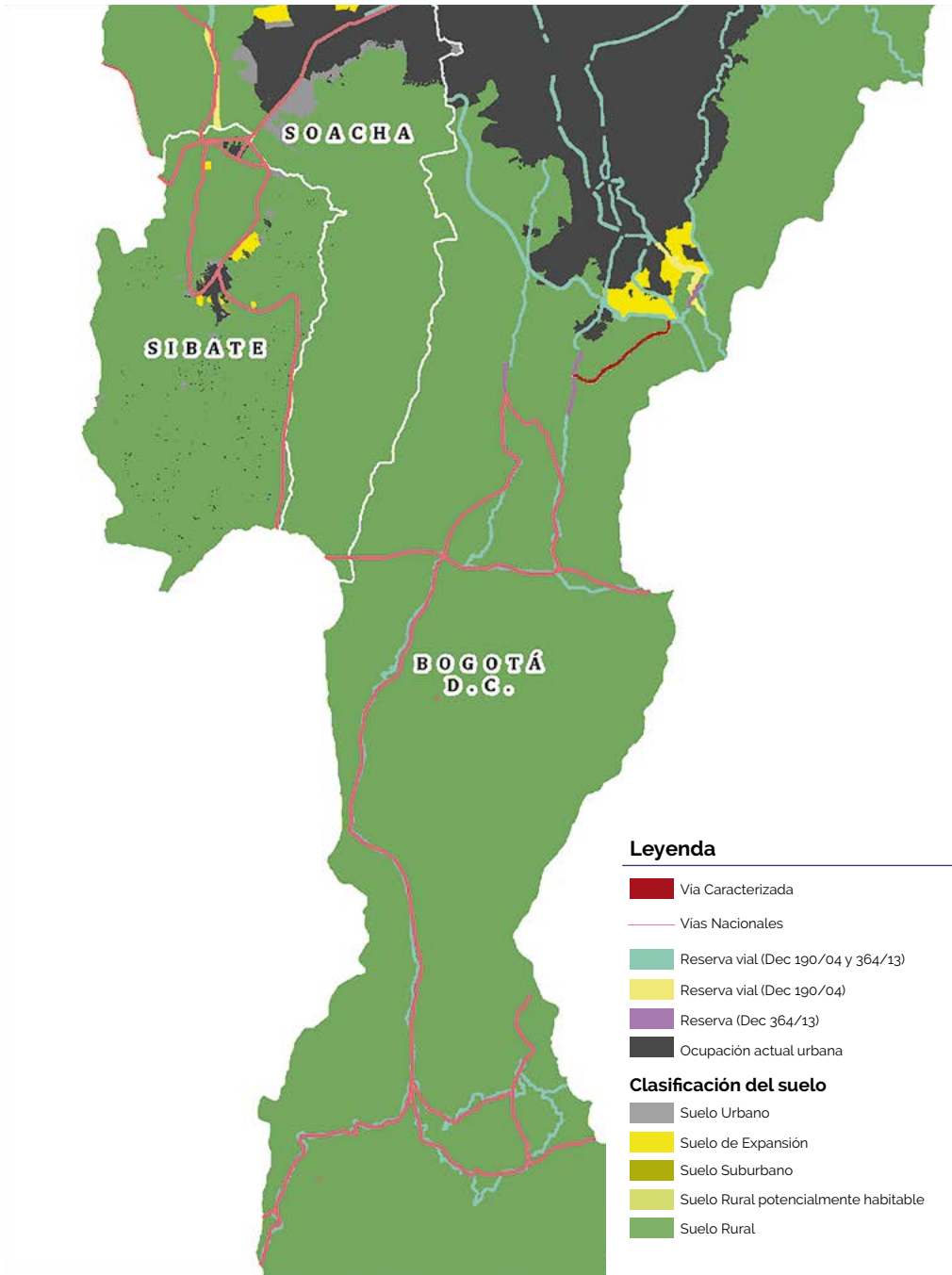
Soporta un importante tráfico de vehículos de carga, vehículos particulares y el tránsito de buses articulados de Transmilenio sobre troncal exclusiva para el sistema (Fase I). Dado que es el único acceso entre Bogotá y los municipios del norte, y teniendo en cuenta los numerosos desarrollos residenciales presentados en Chía en los últimos años, la movilidad sobre este corredor a lo largo del día y principalmente en las horas pico presenta alta congestión vehicular y de usuarios de Transmilenio en las estaciones.

**Funcionalidad regional:**

Ha sido la gran salida hacia el norte y costa Caribe del país pero que por la tendencia de desarrollos urbanísticos, residenciales de alto nivel económico, su tráfico es fundamentalmente de vehículos particulares y tráfico mediano de transporte público intermunicipal. La tendencia al desarrollo urbanístico de los municipios del norte de la Ciudad, presionan cada día más la capacidad vial de esta avenida y no es muy factible que Bogotá desarrolle una vía alterna a esta avenida. Por lo tanto es una vía cuya movilidad de pasajeros debería pensarse hacia un sistema de transporte masivo que además contribuya a reorientar las tendencias de ocupación en los municipios del norte.

Ficha 21: Avenida Perimetral de Usme

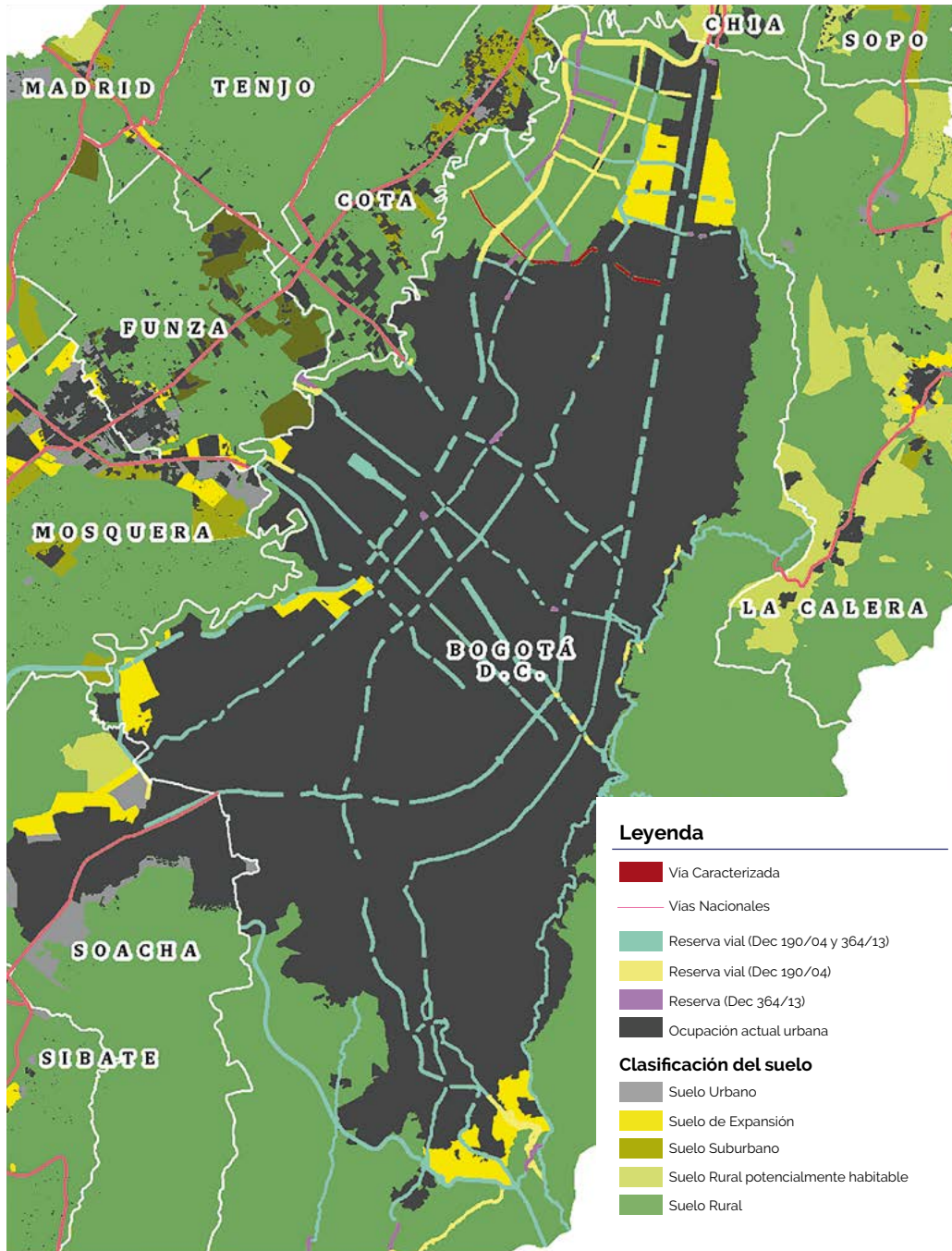
TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	No incluida dentro del Decreto Distrital 364/2013
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Circunvalar del Sur - Avenida Sumapaz	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	No Aplica
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	No Aplica
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Sin construir: De Vía Troncal Bolivariana a Avenida Circunvalar del Sur	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Resolución 671 del 27/09/2005	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
El trazado de esta vía se propone únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES</b>	

Ficha 22: Avenida San José

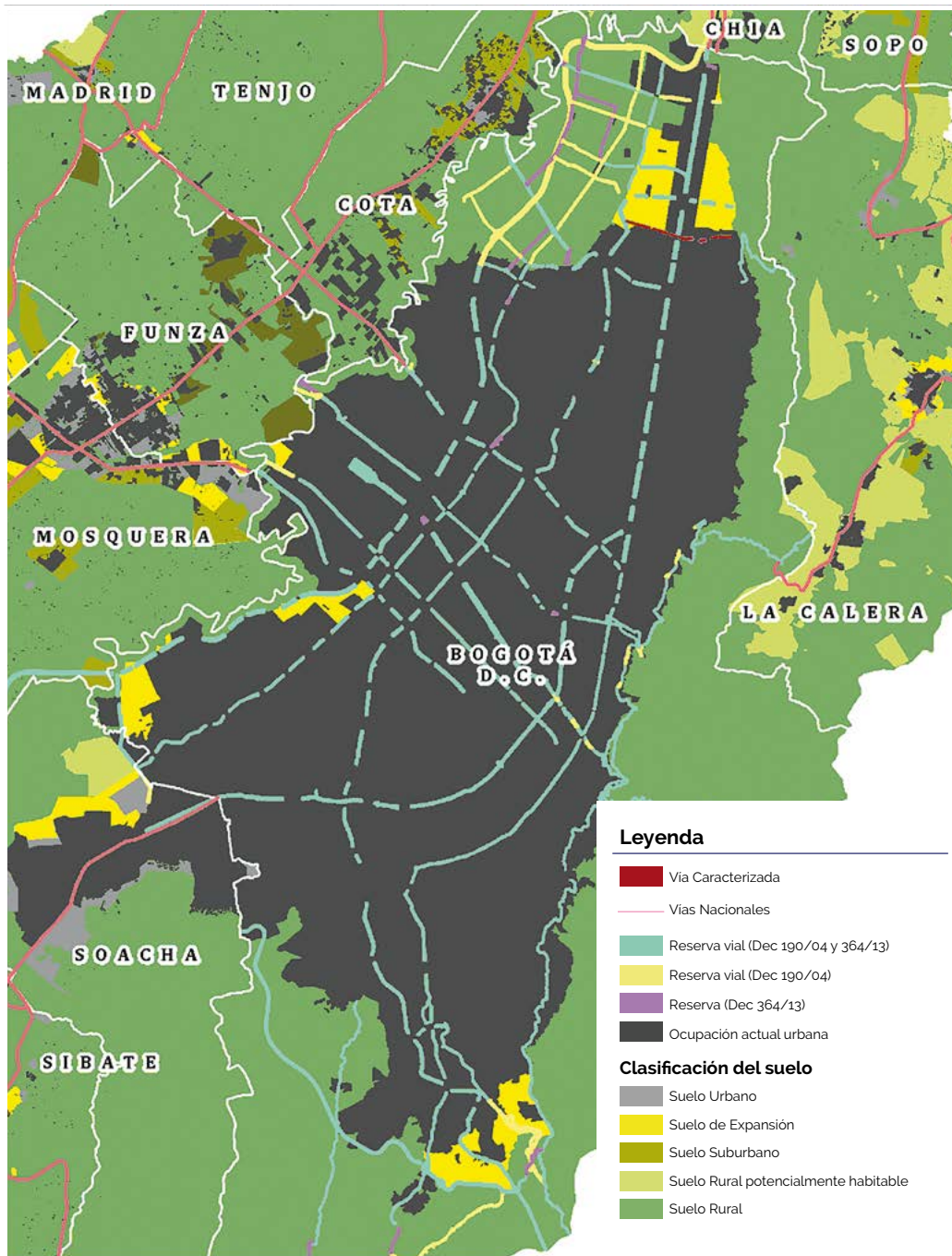
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Vía Corpas a la Avenida Paseo de los Libertadores
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida de Agua - Avenida Longitudinal de Occidente - Vía Corpas - Avenida Ciudad de Cali - Avenida La Conejera - Avenida a Cota - Avenida Camino del Monte - Avenida Boyacá - Avenida de las Villas - Avenida Paseo de Los Libertadores -	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Corpas Sin información: De la Avenida Corpas a la Avenida Paseo de los Libertadores	Regional: Avenida La Conejera a la Avenida Boyacá Principal: De la Avenida Boyacá a la Avenida Paseo de los Libertadores
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1: De la Avenida Boyacá a la Avenida de las Villas V-2: De la Avenida a Cota a la Avenida Ciudad de Cali V-4R: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida Corpas	V-1 en toda su longitud
En el Decreto Distrital 190/2004 se propone secciones variables en diferentes tramos de la vía, pero en el Decreto Distrital 364/2013 se define la tipología V-1 como única sección para toda la vía.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Boyacá a la Avenida Paseo de los Libertadores Parcialmente construida: De la Vía a Cota a la Avenida Boyacá Sin construir: De la Vía Corpas a la Avenida Camino del Monte Sin información: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Vía Corpas	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: *: Resolución 1440 del 15/07/2009 *: Decreto PZN 043 del 29/01/2010	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Conexión y escala de conexión: NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON EL MUNICIPIO DE COTA	

Ficha 23: Avenida Tibabita

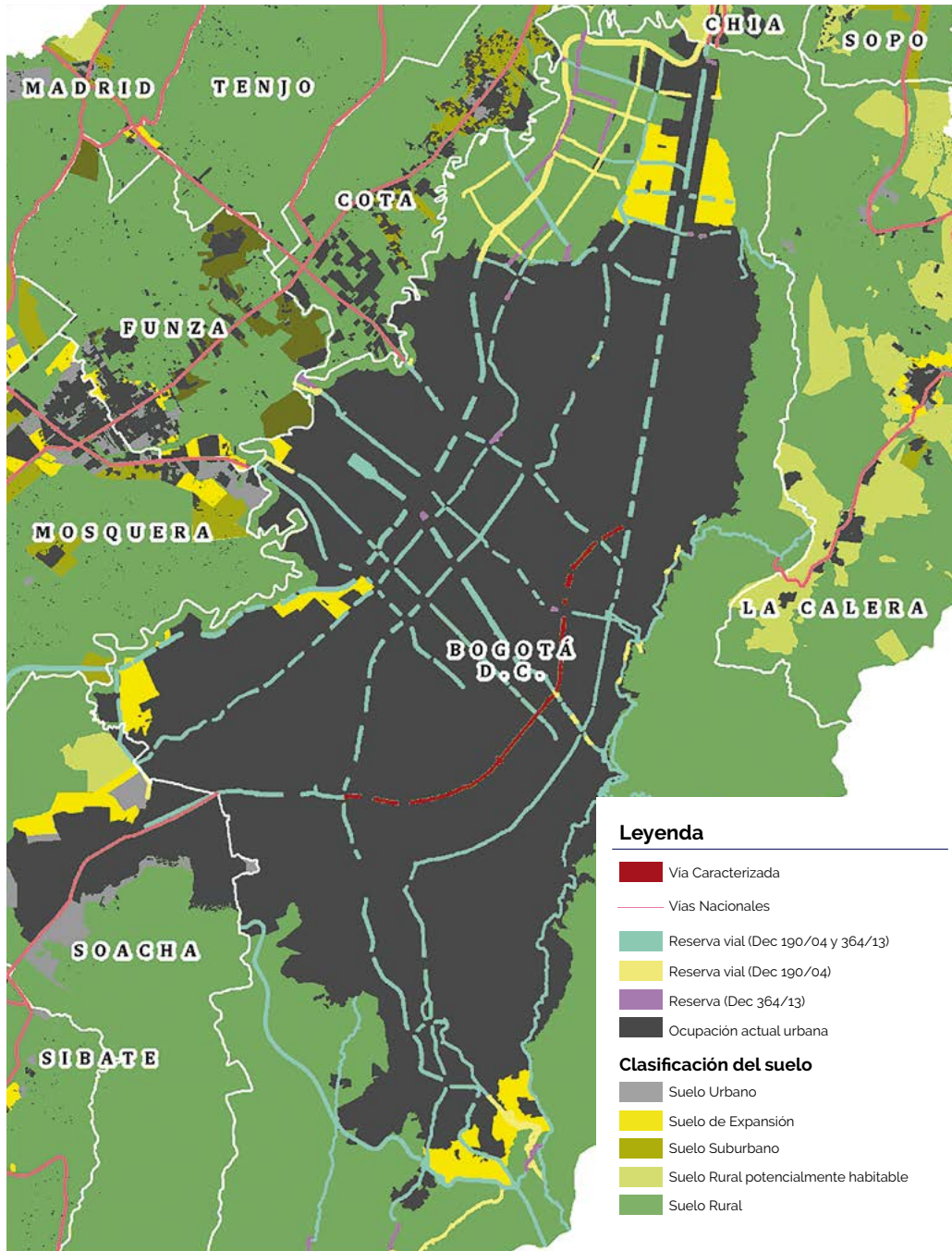
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida Paseo de los Libertadores a la Avenida Vía Cota
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Boyacá -Avenida de las Villas - Avenida Paseo de los Libertadores - Avenida Santa Bárbara - Avenida Jorge Uribe Botero - Avenida Laureano Gómez - Avenida Alberto Lleras Camargo	
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-3 en toda su longitud	V-3 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida: De la Avenida Laureano Gómez a la Avenida Alberto Lleras Camargo Sin construir: De la Avenida Boyacá a la Avenida Laureano Gómez	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De la Avenida Boyacá a la Avenida Laureano Gómez: Resolución 1738 del 22/12/2011	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en el tramo comprendido entre la Avenida Santa Bárbara y la Avenida Jorge Uribe Botero, incluido únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	

Ficha 24: Troncal Norte Quito Sur

TRAZADO DE LA VÍA

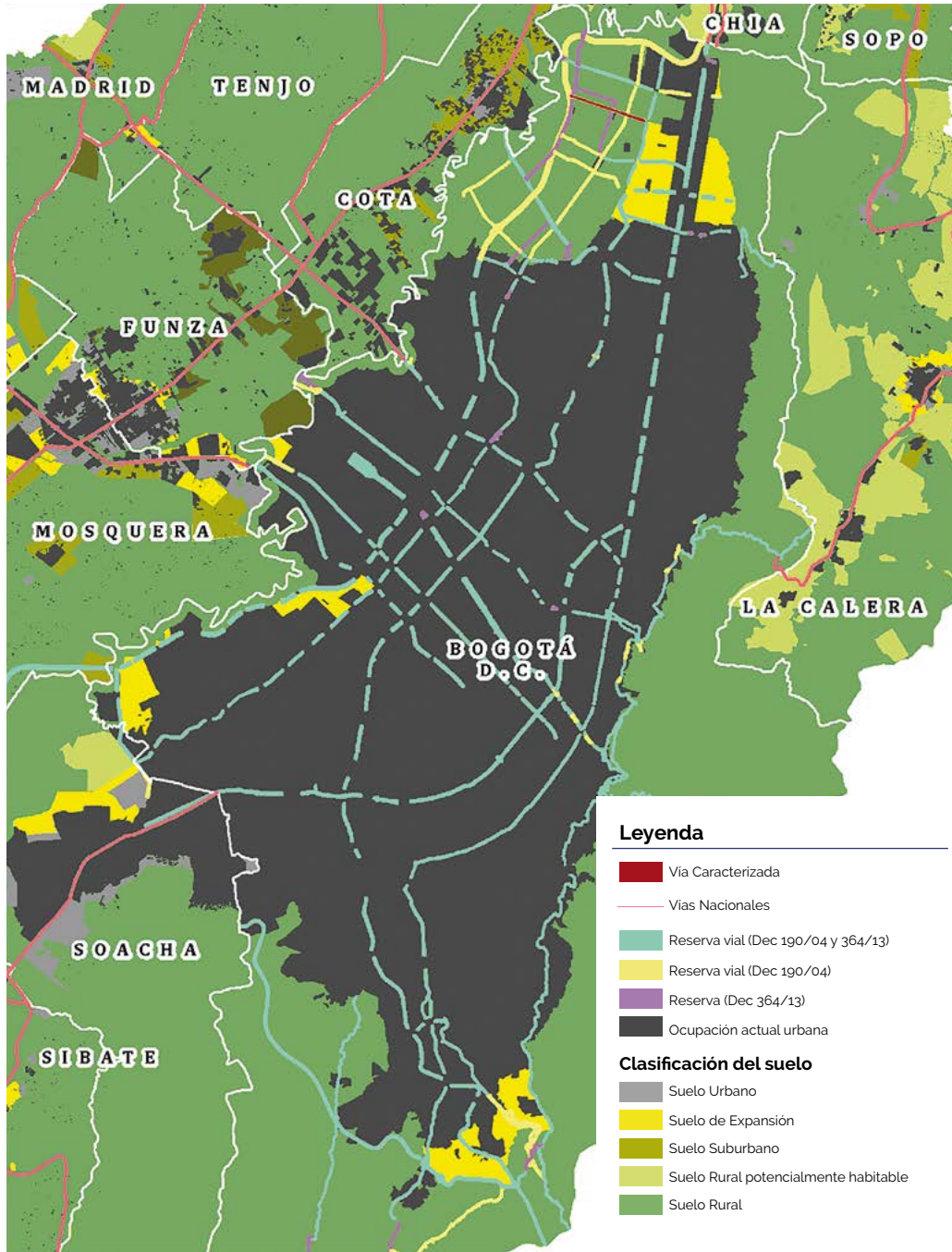




<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): Del Centro al límite de Distrito con Soacha	De la Avenida Paseo de los Libertadores a la Avenida Boyacá
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Paseo de los Libertadores - Avenida Medellín - Avenida Chile - Avenida Gabriel Andrade Lleras - Avenida El Salitre - Avenida José Celestino Mutis - Avenida Gilberto Alzate Avendaño - Avenida Pablo VI - Avenida Francisco de Miranda - Avenida Jorge Eliécer Gaitán - Avenida de las Américas - Avenida Ferrocarril de Occidente - Avenida Ciudad de Lima - Avenida Jiménez de Quesada - Avenida de los Comuneros - Avenida Montes - Avenida Fucha - Avenida Primero de Mayo - Avenida Batallón Caldas - Avenida del Congreso Eucarístico - Avenida Boyacá	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Principal	Principal
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-1 en toda su longitud	V-1 en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Construida en su totalidad	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Resolución 199 del 02/05/2003	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES</b>	
Corredor de conexión entre las vías regionales del norte y sur de la ciudad. Barrios Unidos, Teusaquillo y Puente Aranda	
El uso del suelo alrededor de esta vía es principalmente comercial, de bodegas y residencial. Soporta un alto flujo de vehículos de carga (de diferentes dimensiones), de transporte público, vehículos particulares y transporte férreo en algunos tramos.	

Ficha 25: Vía El Jardín

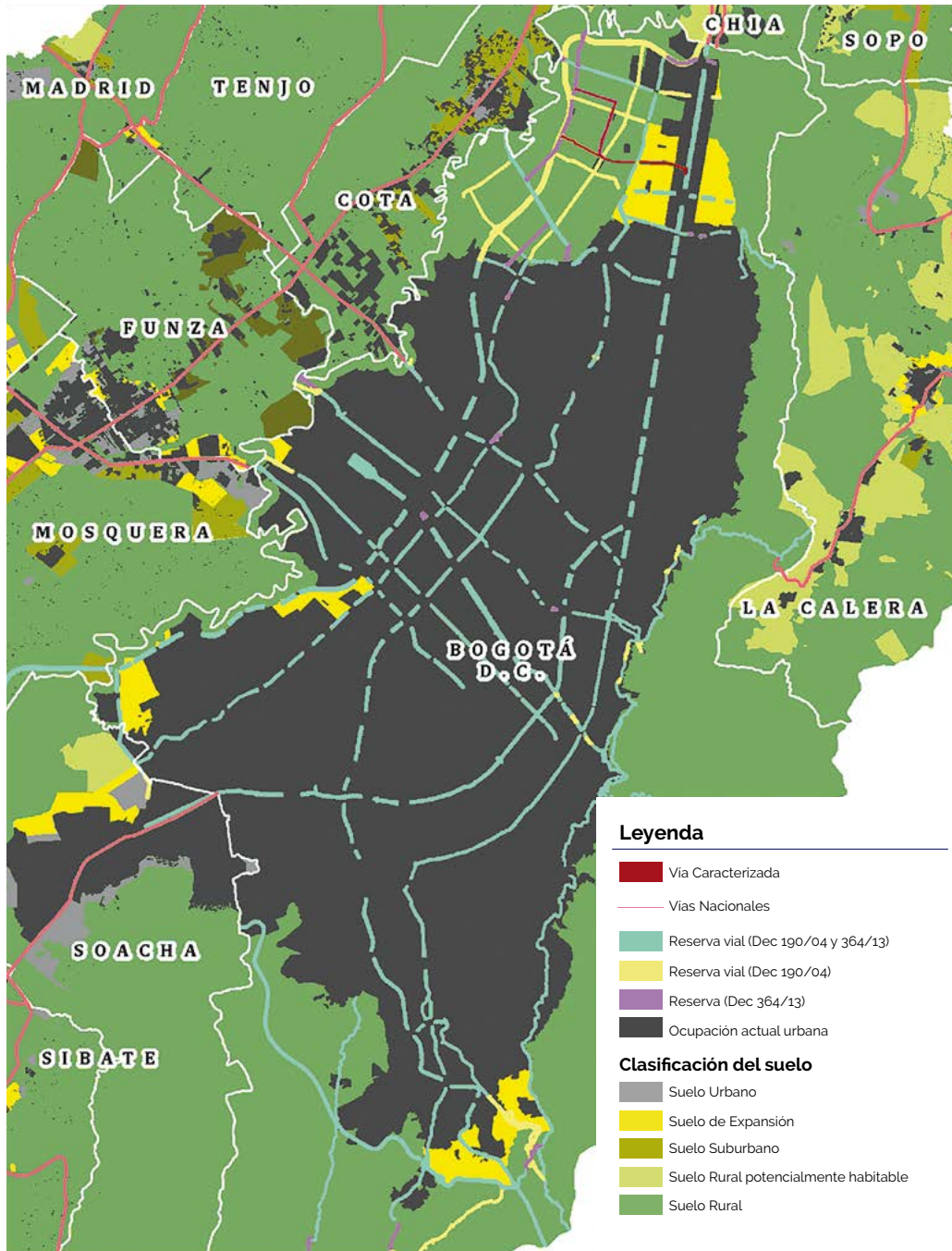
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	No incluida dentro del Decreto Distrital 364/2013
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Corredor Borde Norte -Vía Arrayanes - Avenida Ciudad de Cali - Avenida LowMurtra	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	No Aplica
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	No Aplica
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Sin información	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decreto Distrital 190/2004	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
El trazado de esta vía se propone únicamente en el Decreto Distrital 190/2004.	
<p><b>Conexión y escala de conexión:</b>  <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON COTA</b></p>	

Ficha 26: Vía Los Arrayanes

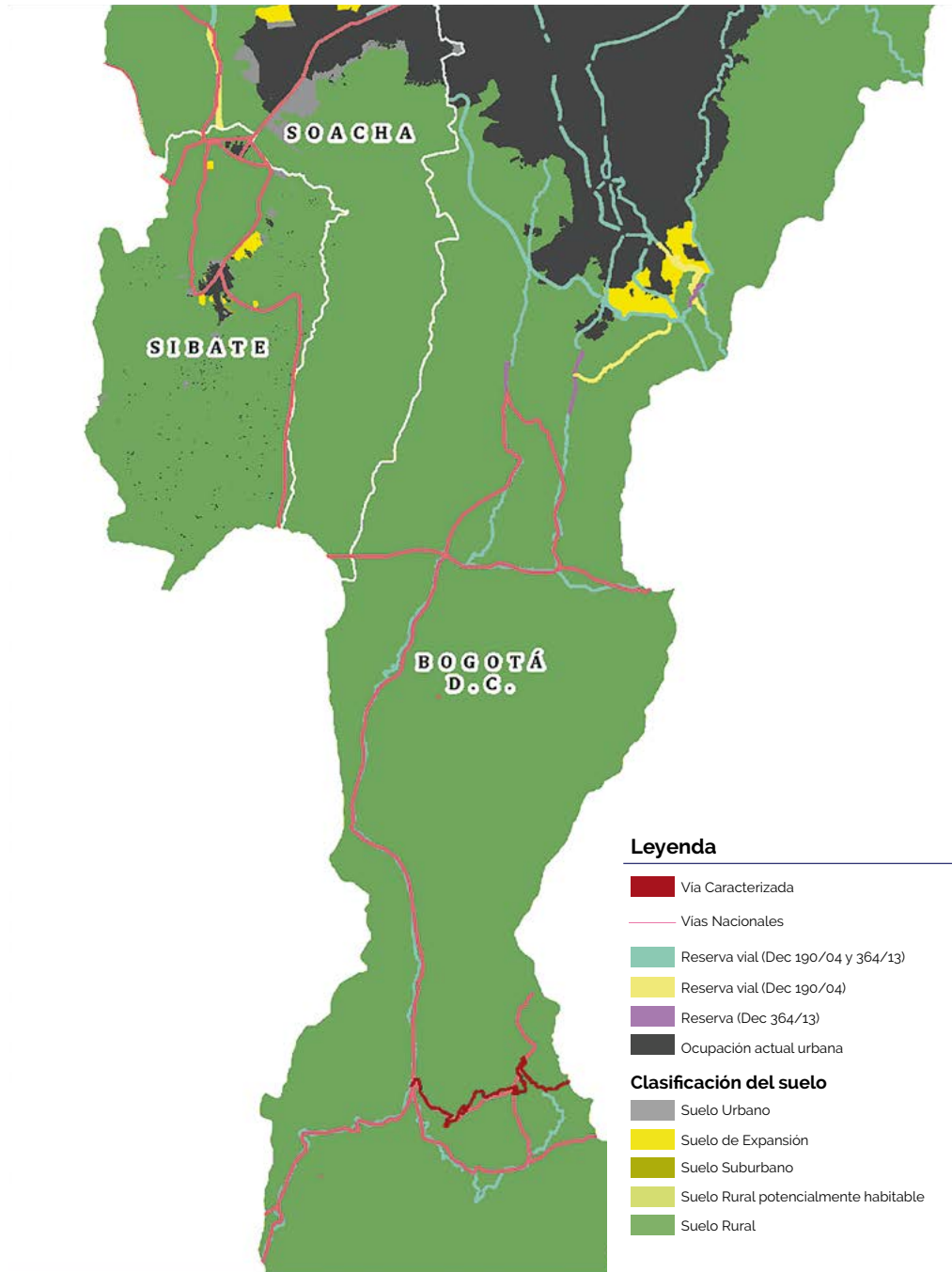
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	Del Corredor Borde Norte a la Avenida Paseo de los Libertadores
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Longitudinal de Occidente (190) o Corredor Borde Norte (364) - Avenida Ciudad de Cali - Avenida LowMurtra - Avenida Paseo de los Libertadores	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Complementaria
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-3: De la Avenida LowMurtra a la Avenida Paseo de los Libertadores V-4R: De la Avenida Longitudinal de Occidente a la Avenida LowMurtra	V-3: Del Corredor Borde Norte a la Avenida Paseo de los Libertadores
El Decreto Distrital 190/2004 propone una extensión de la avenida entre la Avenida Longitudinal de Occidente (190) y la Avenida Ciudad de Cali, de tipo V-4R; mientras que el Decreto Distrital 364/2013 propone un nuevo trazado de esta extensión, que se desvía hacia el norte y conecta con el Corredor Borde Norte, con una sección tipo V-3.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Avenida LowMurtra a la Avenida Paseo de Los Libertadores Sin construir: Del Corredor Borde Norte a la Avenida LowMurtra Sin información: De la Avenida Arrayanes (Al Norte 364) a Avenida Longitudinal de Occidente (190)	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: *De la Avenida LowMurtra a la Avenida Paseo de Los Libertadores: Decreto PZN 043 del 29/01/2010	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
Se presentan algunas diferencias entre los trazados propuestos en el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013, en dos puntos de la vía. En el Decreto Distrital 190/2004 se propone una conexión directa entre la Avenida Longitudinal de Occidente y la Avenida Ciudad de Cali (sobre un tramo propuesto únicamente en el Decreto Distrital 190/2004), mientras que en el Decreto Distrital 364/2013 se propone un desvío al norte que luego conecta con el Corredor Borde Norte.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> <b>NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON COTA</b>	

Ficha 27: Vía a Betania-Une

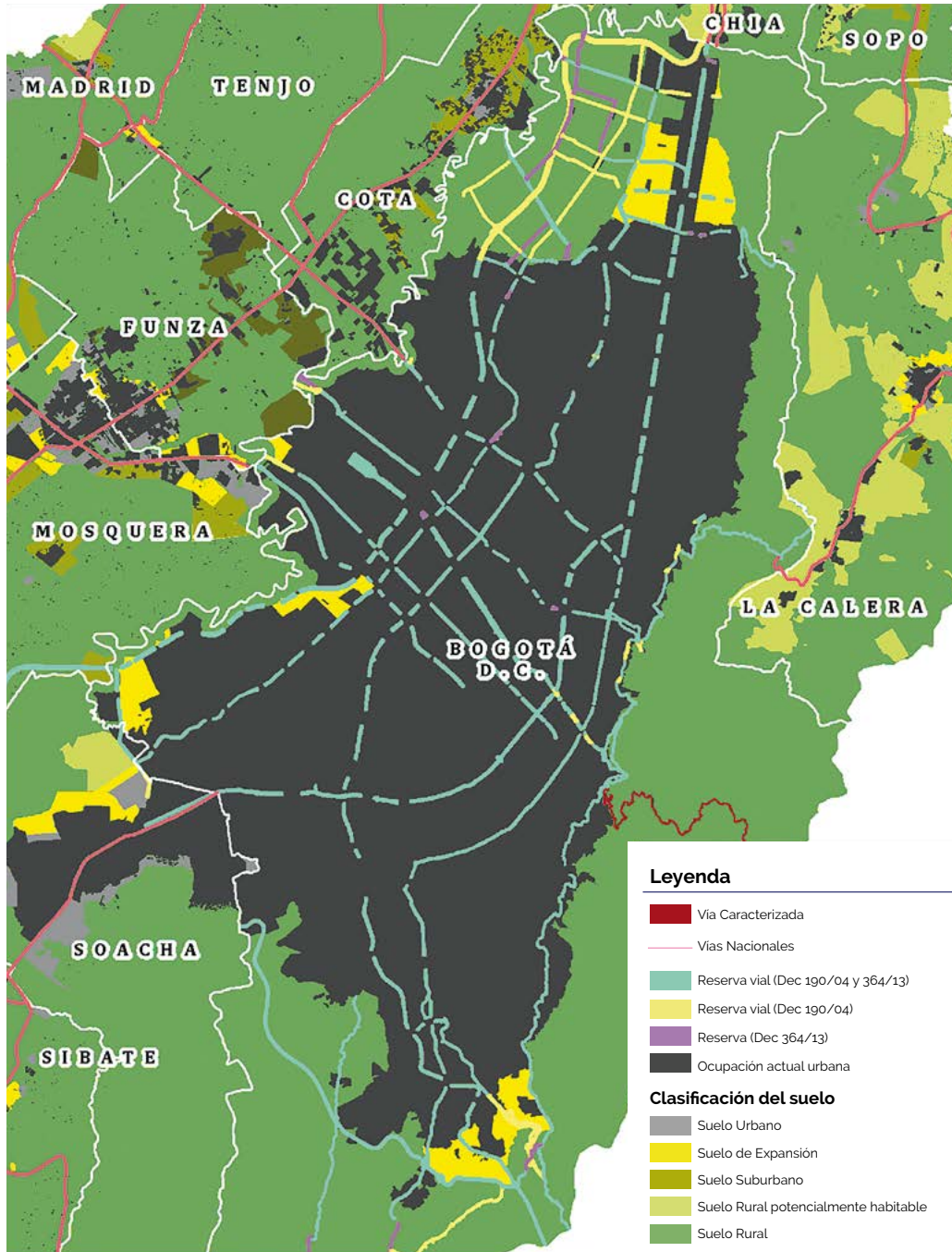
TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Vía Troncal Bolivariana al límite del Distrito
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Vía Troncal Bolivariana - límite del Distrito con Une	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013.	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	

Ficha 28: Vía a Choachi

TRAZADO DE LA VÍA

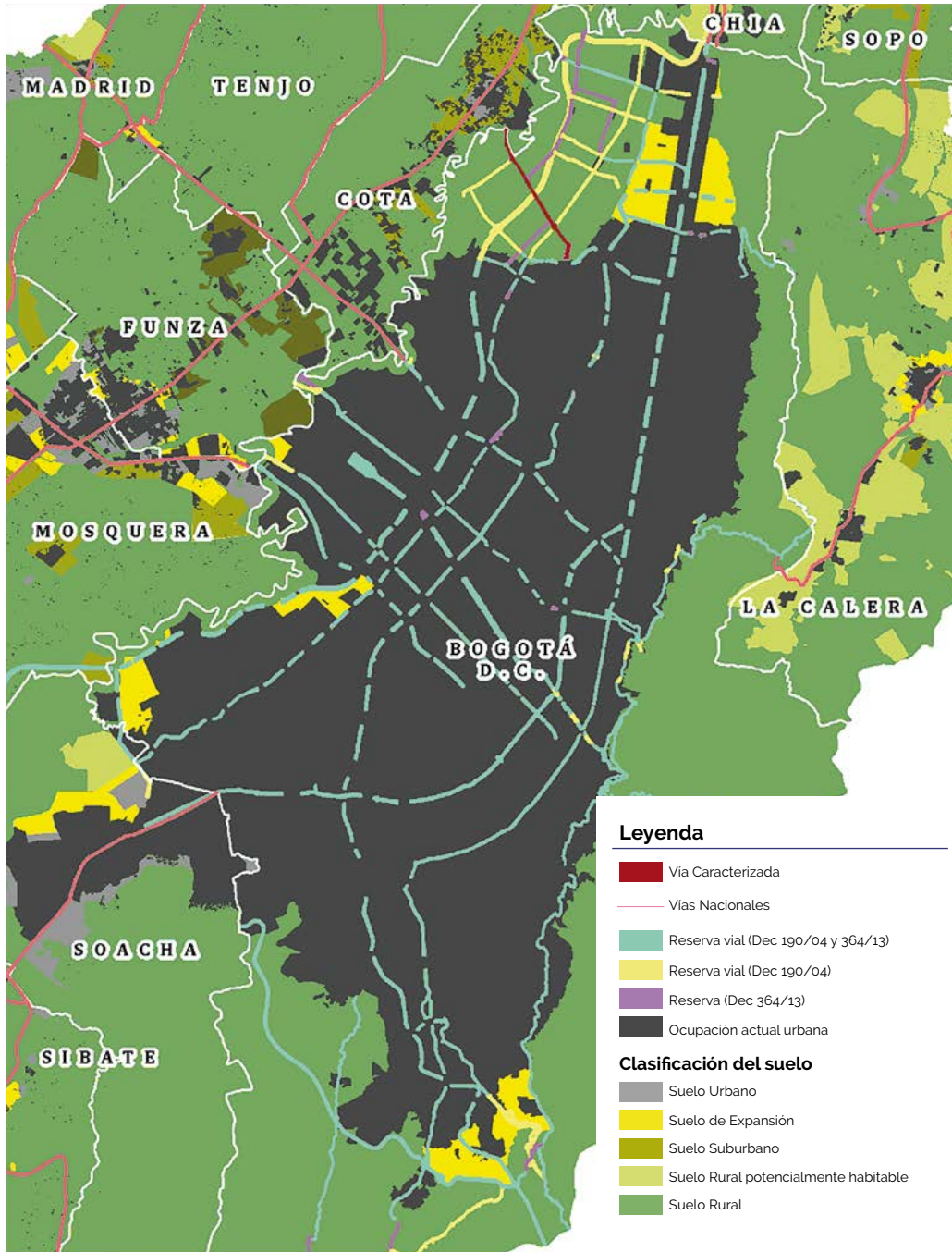




CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida de Los Cerros al límite del Distrito
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida de los Cerros - Límite del Distrito con Choachí	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Sin construir	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013.	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<p><b>Conexión y escala de conexión:</b>  <b>CONECTA DIRECTAMENTE CON VÍA A CHOACHÍ.</b></p>	

Ficha 29: Vía a Cota

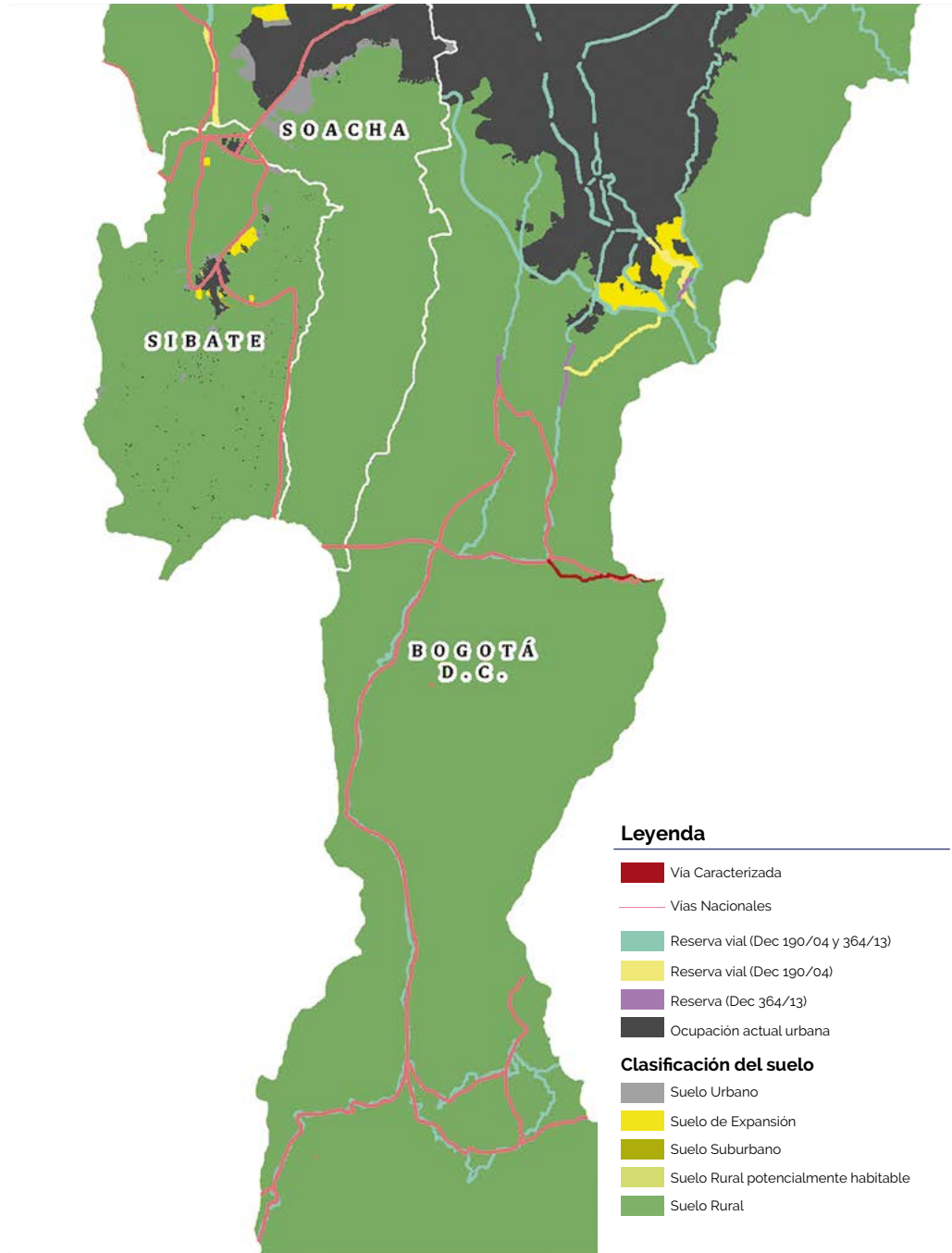
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida de Agua a la Avenida San José
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida de Agua - Avenida Longitudinal de Occidente (190) o Corredor Borde Norte (364) - Vía Corpas - Avenida Ciudad de Cali - Avenida San José	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-2R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida: De la Vía Corpas al límite del Distrito Sin construir: De la Vía Corpas a la Avenida Cota	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Resolución 701 del 21/04/2009	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
Conexión y escala de conexión: <b>CONECTA DIRECTAMENTE CON COTA</b>	

Ficha 30: Vía a Curubital

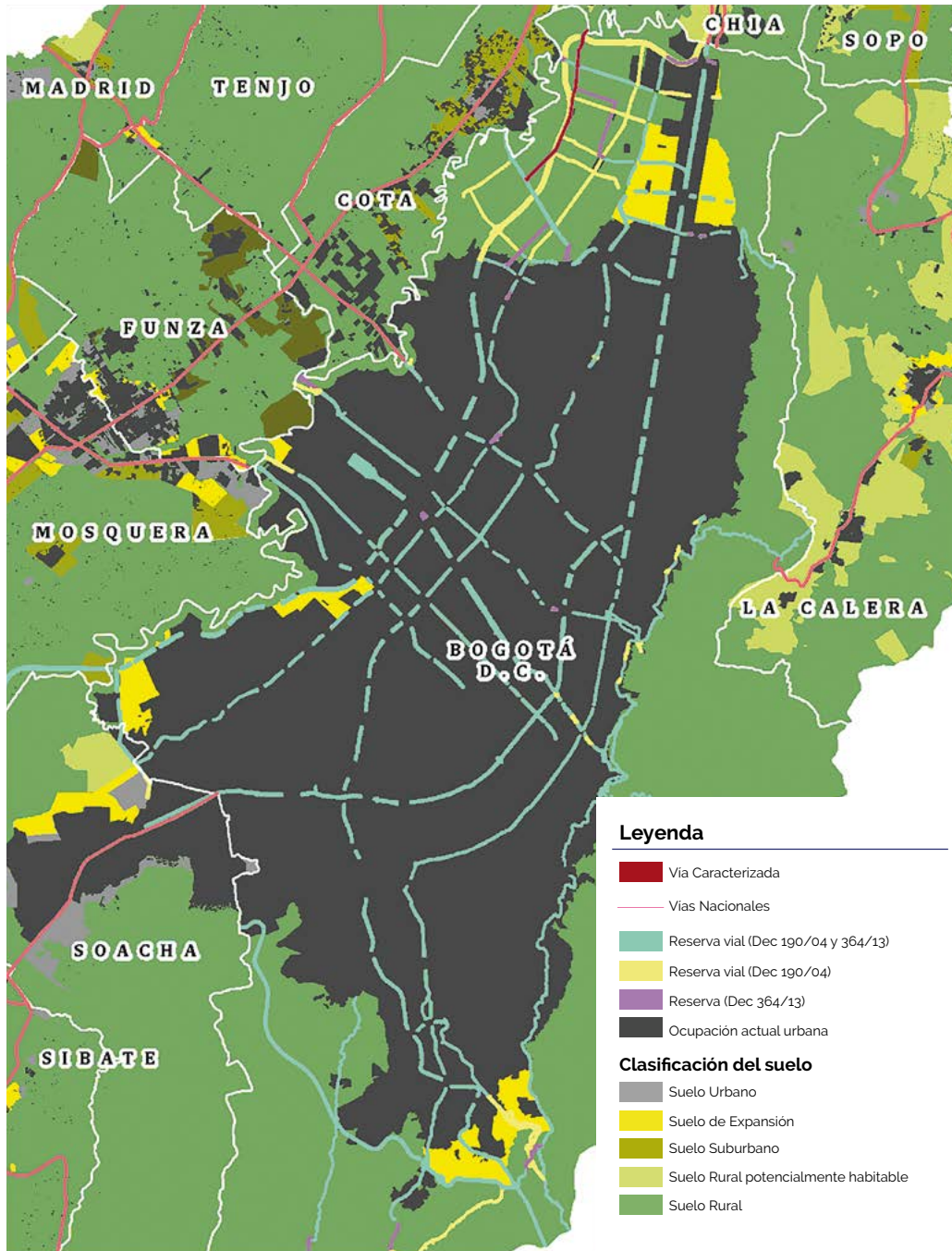
TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Vía Troncal Bolivariana al límite del Distrito
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Vía Troncal Bolivariana - Límite del Distrito con Chipaque	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013.	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	

Ficha 31: Vía Bordo Norte

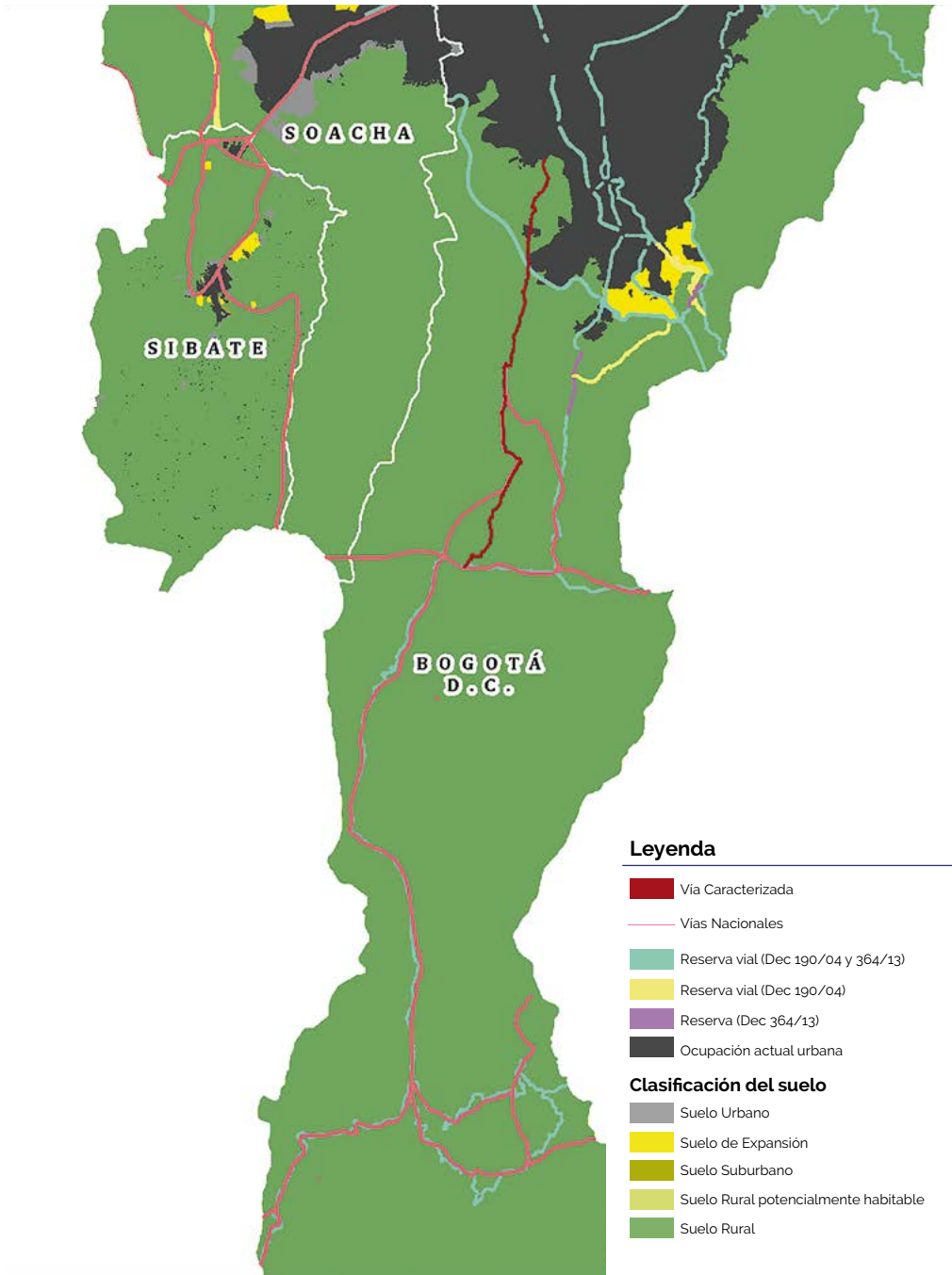
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
No aplica	De la Vía a Cota al límite del Distrito
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Guaymaral - Vía Arrayanes - Vía El Jardín - Vía El Polo - Vía Cota	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
No aplica	Regional
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
No aplica	V-2R en toda su longitud
La vía propuesta en el Decreto Distrital 364/2013 es una modificación a la Avenida Longitudinal de Occidente, pues reemplaza el trazado que se extendía desde la Avenida de las Mercedes a la Avenida Paseo de los Libertadores	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decreto Distrital 364 del 26/08/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
El trazado de esta vía se propone únicamente en el Decreto Distrital 190/2004, en reemplazo del tramo de la Avenida Longitudinal de Occidente que conecta la Avenida de las Mercedes y la Avenida Alberto Lleras Camargo.	
<b>Conexión y escala de conexión:</b> NO CONECTA CON VÍAS NACIONALES, DEPARTAMENTALES NI MUNICIPALES, PERO SE ENCUENTRA CERCA AL LÍMITE CON COTA Y CHÍA	

Ficha 32: Vía Camino a Pasquilla

TRAZADO DE LA VÍA

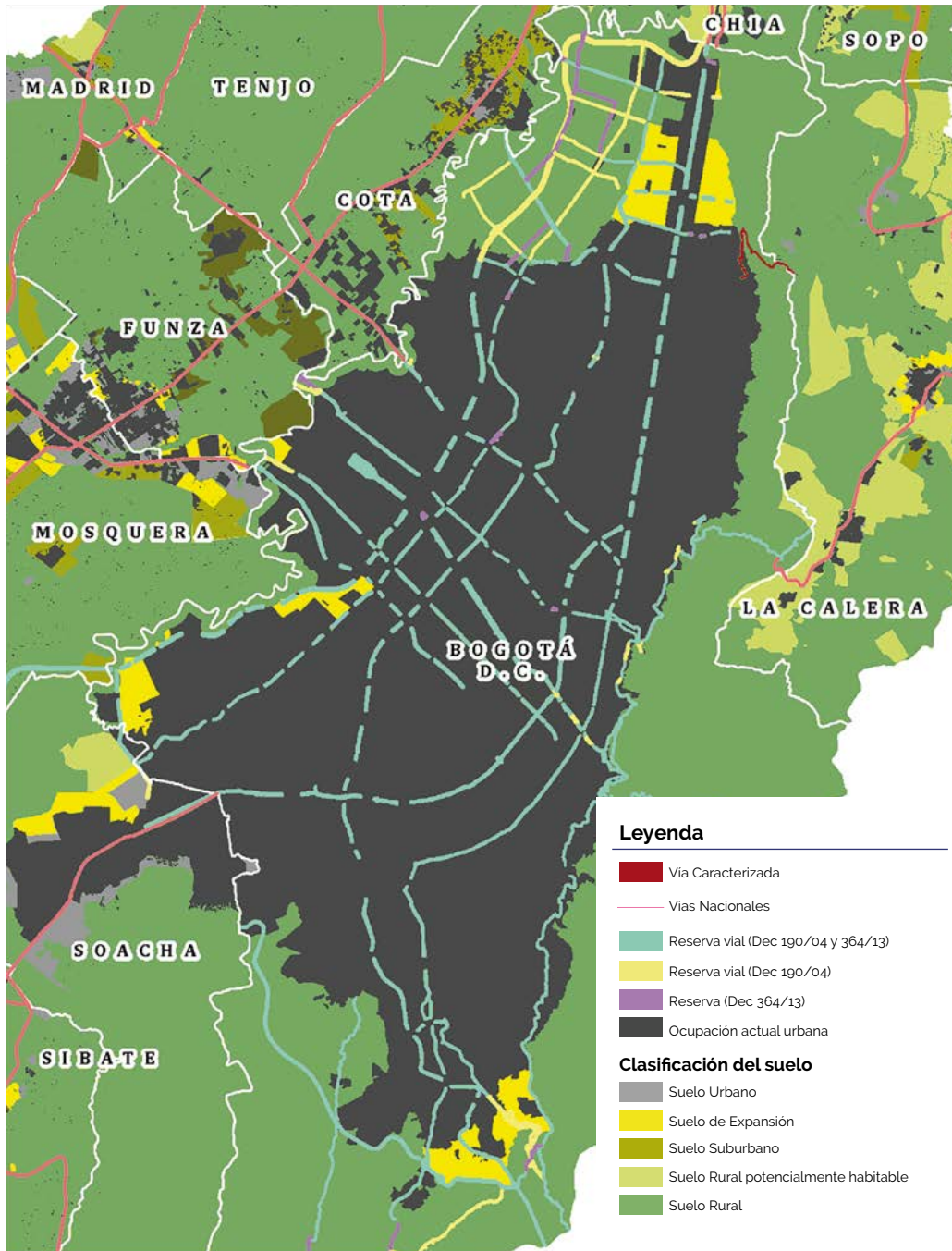




<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Boyacá - Avenida La Alameda del Sur - Avenida Circunvalar del Sur - Vía Troncal Bolivariana	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013, a excepción de: * De la Avenida de la Horqueta a la Avenida Camino de Pasquilla: Resolución 536 del 16/08/2005	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	

Ficha 33: Vía El Codito – La Calera

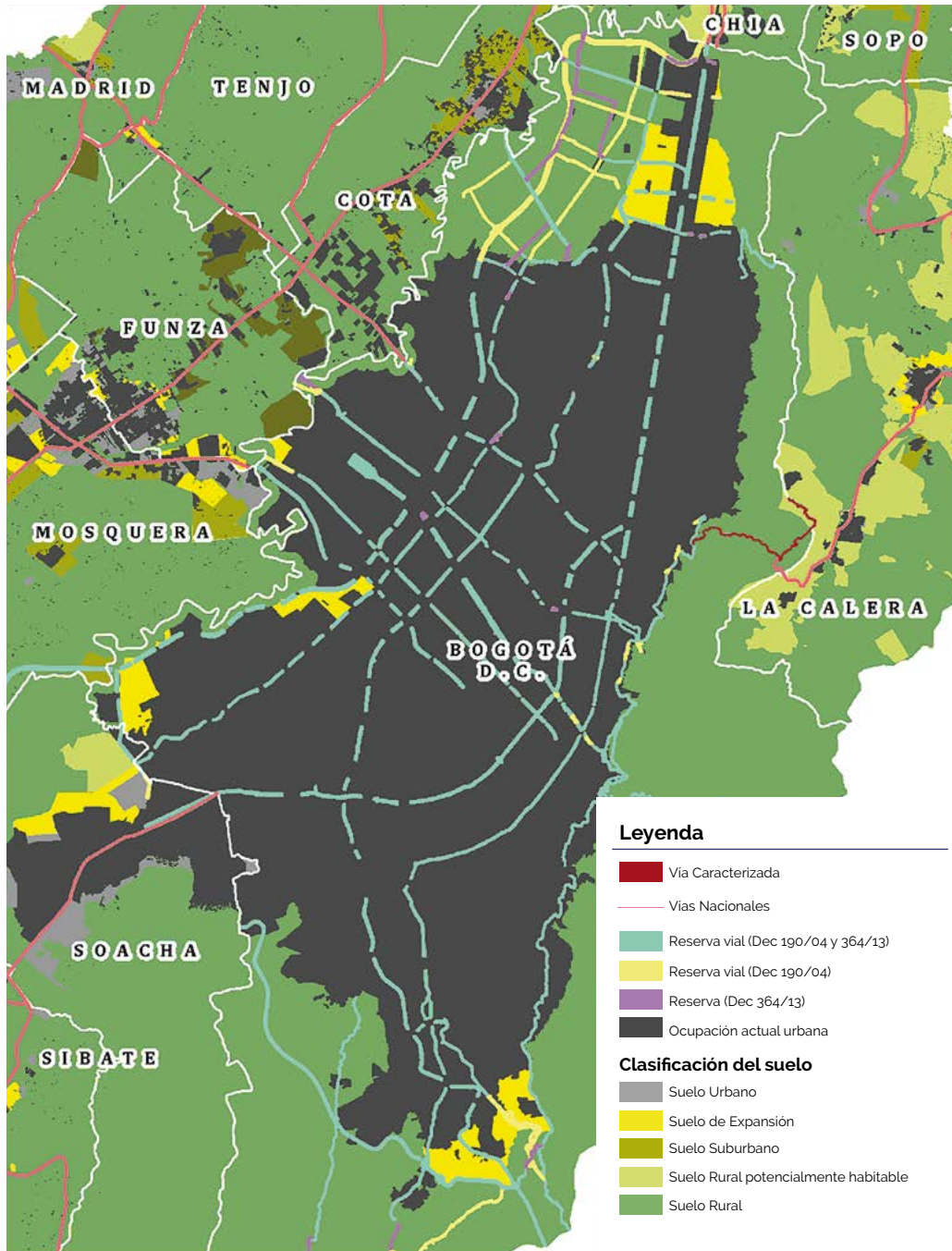
TRAZADO DE LA VÍA



CARACTERIZACIÓN	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida Alberto Lleras Camargo al Límite del Distrito con La Calera
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida Alberto Lleras Camargo - Límite del Distrito con La Calera	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013.	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<p>Conexión y escala de conexión: <b>CONECTA DIRECTAMENTE CON LA CALERA</b></p>	

Ficha 34: Vía La Calera

TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
Decreto Distrital 190	Decreto Distrital 364
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida de los Cerros al Límite del Distrito con La Calera
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida de los Cerros - Límite del Distrito con La Calera	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	
No se presentan diferencias en su trazado entre el Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	

Conexión y escala de conexión:

**CONECTA DIRECTAMENTE CON LA CALERA**

Representa el principal acceso entre Bogotá y La Calera, clasificada como vía rural por estar localizada en suelo rural, pero que atiende una importante movilidad urbana de escala intermunicipal.

**Tipo de tráfico y condiciones del tránsito:**

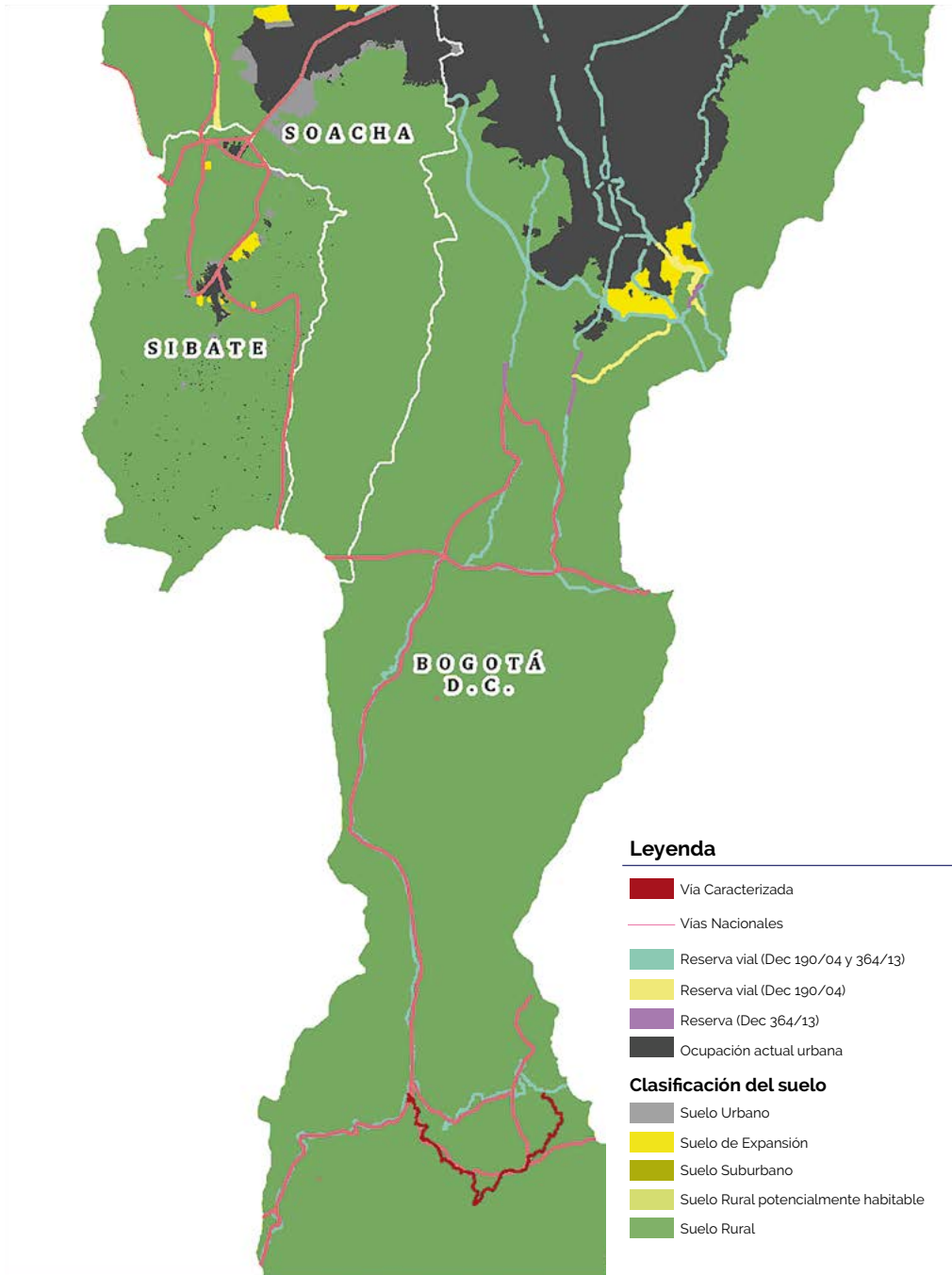
Soporta todo el tráfico que entra y sale de La Calera, con una importante participación de vehículos particulares provenientes de desarrollos urbanos de alta densidad en suelo rural y suburbano. Adicionalmente, por esta vía circulan diversas rutas de transporte público intermunicipal.

**Características urbanas y viales por tramos:**

Es el municipio que presenta mayor parcelación de suelo rural potencialmente habilitable, destinado principalmente para viviendas campestres, lo que fomenta un modelo disperso de ocupación del suelo, dependiente del vehículo particular.

Ficha 35: Vía Nazareth Betania

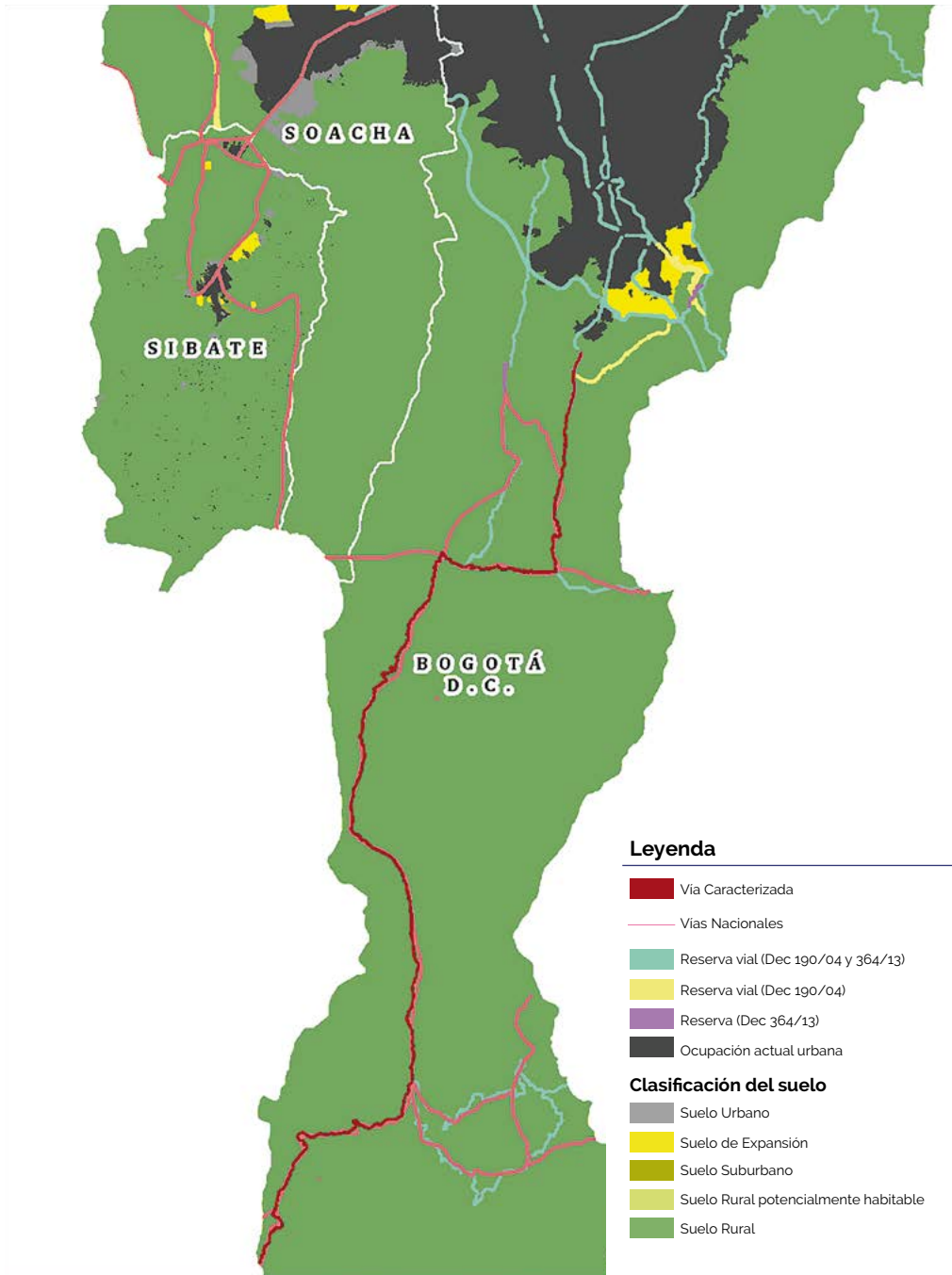
TRAZADO DE LA VÍA



<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Vía a Betania - Une a la Vía Troncal Bolivariana
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
De la Vía Troncal Bolivariana a la Vía a Betania - Une	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013.	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante Decretos 190/2004 y 364/2013	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	

Ficha 36: Vía Troncal Bolivariana

TRAZADO DE LA VÍA





<b>CARACTERIZACIÓN</b>	
<b>Decreto Distrital 190</b>	<b>Decreto Distrital 364</b>
<b>DELIMITACIÓN SEGÚN DECRETOS</b>	
Artículo 168 (Vías de Integración Regional): No incluida en Art. 168	De la Avenida del Uval al límite del Distrito
<b>TRAMOS DE VÍA</b>	
Avenida del Uval - Avenida Perimetral de Usme - Vía Curubital - Vía Camino de Pasquilla - Límite del Distrito con Cabrera	
<b>CLASIFICACIÓN</b>	
Rural	Rural
<b>TIPOLOGÍA DE VÍA</b>	
V-4R en toda su longitud	V-4R en toda su longitud
No hay diferencias de tipología de vía entre las propuestas del Decreto Distrital 190/2004 y el Decreto Distrital 364/2013	
<b>ESTADO DE LA VÍA</b>	
Parcialmente construida	
<b>ACTO ADMINISTRATIVO DE ADOPCIÓN</b>	
Adoptada mediante:	
* De la Avenida de la Horqueta (190) al límite del Distrito: Resolución 126 del 04/02/2008	
* De la Avenida del Uval a la Avenida de la Horqueta (190): Resolución 767 del 31/10/2005	
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS Y FUNCIONALIDAD EN LA REGIÓN</b>	

### 1.3 Expectativas de conexión vial de los municipios con Bogotá

Una vez caracterizada y analizada la infraestructura vial regional de Bogotá, desde los enfoques contenidos en el Decreto Distrital 190/2004 y en el Decreto Distrital 364/2013, a continuación se revisan las expectativas de conexión vial que manifiestan los municipios con Bogotá desde sus planes de ordenamiento territorial (POT). Estas expectativas de conexión hacen referencia a las diferentes vías municipales, ya sea existentes o proyectadas, y que independientemente de su tipología (sección de vía), clasificación (rural, complementaria o principal) y estado (construida, parcialmente construida o sin construir), tienden a direccionar la ocupación del suelo en la región, y tienden a favorecer también los procesos de conurbación y consuburbanización. Ante la dificultad de unificar una caracterización vial para los municipios del borde más próximo de Bogotá, debido principalmente a los diferentes niveles de información cartográfica que cada municipio maneja en sus respectivas entidades de planeación, el análisis que se presenta a continuación está basado únicamente en imágenes procesadas en ArcGIS e información secundaria obtenida de diferentes fuentes cartográficas tipo PDF adjuntas a los planes de ordenamiento. Es importante aclarar que, a pesar de ser información proveniente de cartografía adjunta a los POT, se considera información secundaria puesto que no corresponde específicamente a cartografía de los planes viales propuestos en los POT, sino de otras temáticas como clasificación del suelo, zonas del riesgo, zonas de protección, etc.

Teniendo en cuenta lo anterior, el análisis se limita a una revisión de las tendencias de conexión que podrían presentarse a futuro entre los municipios y Bogotá, y que deberían trabajarse de manera coordinada con los municipios para evitar conflictos en temas de sección vial, jerarquía de vías, capacidad, pero sobretodo financiamiento y control de la expansión y de la conurbación. En este sentido, el análisis de expectativas de conexión se ha planteado en función de los límites de la Ciudad con los municipios del borde urbano, los ejes viales y regionales del Distrito, e incluso la ocupación actual del suelo (ya sea urbano o rural-suburbano) en la región metropolitana de Bogotá. A continuación se presenta una descripción sobre las expectativas de conexión entre Bogotá y los 6 municipios del borde urbano: Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chía y La Calera.

### 1.3.1 Límite de Bogotá con Soacha

El municipio de Soacha presenta ya un consolidado proceso de conurbación con Bogotá, favorecido principalmente por el eje vial regional de la Avenida del Sur, también llamada Autopista Sur, único acceso arterial al municipio de Soacha y que conecta con vía nacional al sur de Bogotá. Sin embargo, la intensificación de los procesos de urbanización (tanto informal como formal) en Soacha, dejó inmerso este corredor de movilidad nacional y regional en activas dinámicas urbanas que acentúan su congestión a lo largo del día y agravan los conflictos dados entre los diferentes modos de transporte de escala urbana y regional manifestados en los niveles de accidentalidad sobre la vía.

Así, el aumento de la congestión vial en este corredor, que induce altos costos de transporte manifestados principalmente en tiempo tanto para la carga como para los pasajeros, ha llevado a plantear nuevas alternativas de conexión entre Bogotá y Soacha. Si bien el proceso de conurbación entre estas dos jurisdicciones se evidencia también en una articulación en términos de la malla local del municipio y de la Ciudad, ésta resulta insuficiente por diversos motivos como: el ancho de su sección definido por urbanizadores informales, el estado de las vías por falta de pavimentación, el nivel de continuidad dado entre Bogotá y Soacha, y la más importante de todas, su dependencia de la Autopista Sur, pues independientemente de su trama, finalmente desemboca en esta vía de integración regional, canalizando todo el tráfico urbano y regional por este corredor.

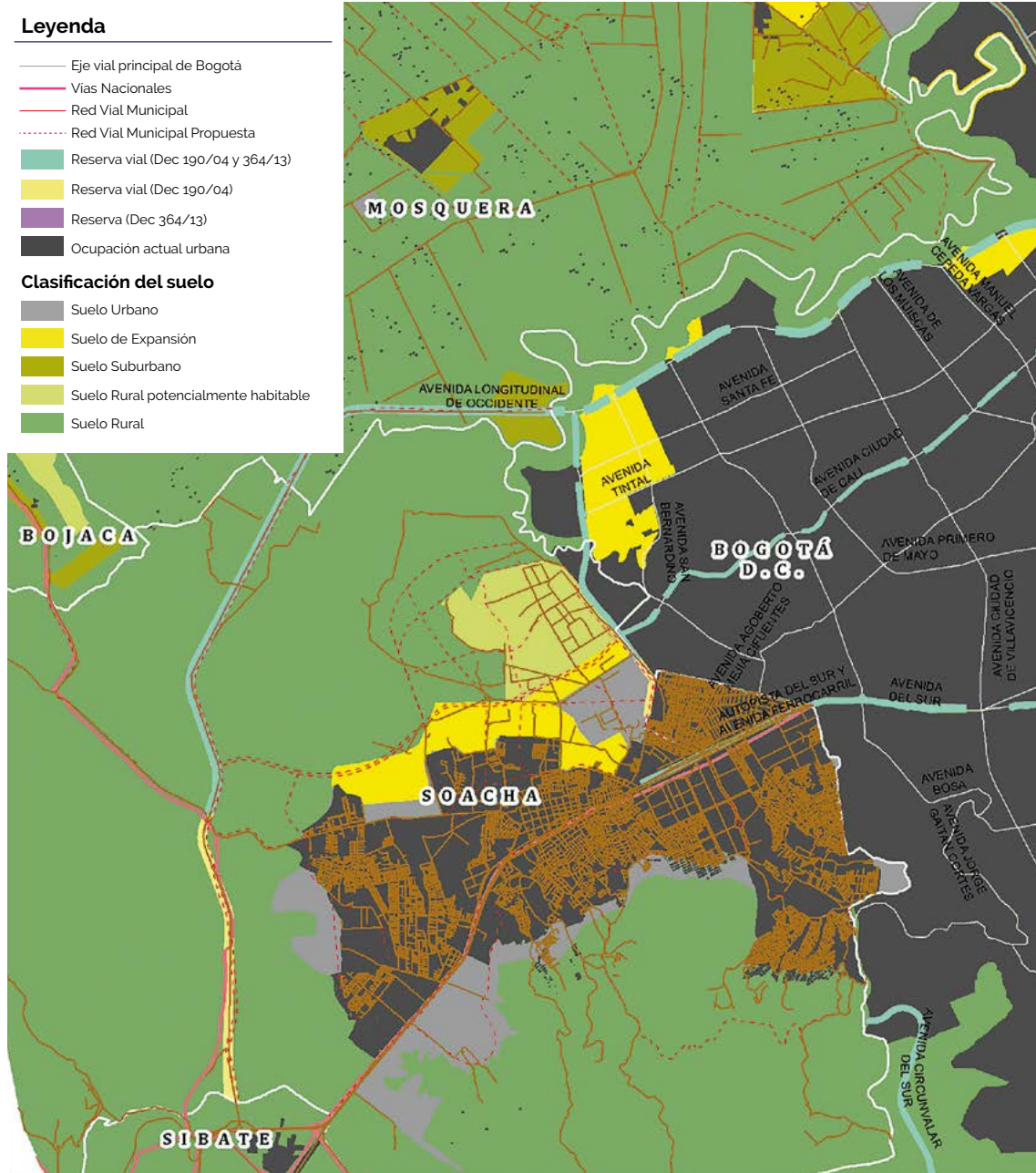
Ante esta situación, dentro de las alternativas de conexión regional propuestas en función de las vías de integración regional de Bogotá están la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Circunvalar del Sur y la Avenida Longitudinal de Occidente. En el caso de la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Circunvalar del Sur, actualmente no se encuentran construidas en su totalidad, y atienden principalmente la movilidad de las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar; mientras que el caso de la Avenida Longitudinal de Occidente, se encuentra aún sin construir. A pesar de esta situación sobre las vías de integración regional, el municipio de Soacha ha justificado su expansión urbana bajo la expectativa de la extensión de estas vías a cargo de Bogotá, aun cuando dentro de las propuestas de las vías no se planteaban dichas extensiones. Un claro ejemplo de esto es Ciudad Verde, el macroproyecto de vivienda impulsado por la Nación y a cargo del sector privado para la construcción de viviendas de interés social y prioritario para el municipio, ubicado en suelo rural

junto al límite del municipio con la localidad de Bosa (Bogotá) y distante del casco urbano principal del municipio, con pocas posibilidades de conexión vial y acceso a transporte público.

Este ejemplo sugiere que, si bien se requiere con urgencia conexiones alternas a la Autopista Sur que permitan solucionar los problemas de congestión esta vía y de conflictos entre movilidad urbana, regional y nacional, el municipio también deberá aprovechar los instrumentos que por ley permiten exigir cargas urbanísticas a los promotores de vivienda.

Por otro lado, del Mapa 9 se puede observar una intensión por extender la ocupación del suelo en Soacha hacia el límite con Mosquera, cerca al macroproyecto Ciudad Verde y al límite definido por el río Bogotá. Si esta expansión urbana ocurre en un futuro, se estaría presentando un complejo proceso de conurbación entre 3 jurisdicciones: Bogotá, Soacha y Mosquera. Este hecho dificultaría la gestión del suelo en los límites de las jurisdicciones, afectaría la calidad urbanística por la baja coordinación municipal en las intervenciones físicas, intensificaría las tendencias de segregación socioespacial en la región al destinar suelo de difícil acceso a población de escasos recursos, y aumentaría las presiones sobre el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en sus diferentes componentes (urbano, alimentador, troncal, complementario y especial).

Mapa 9. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de Soacha

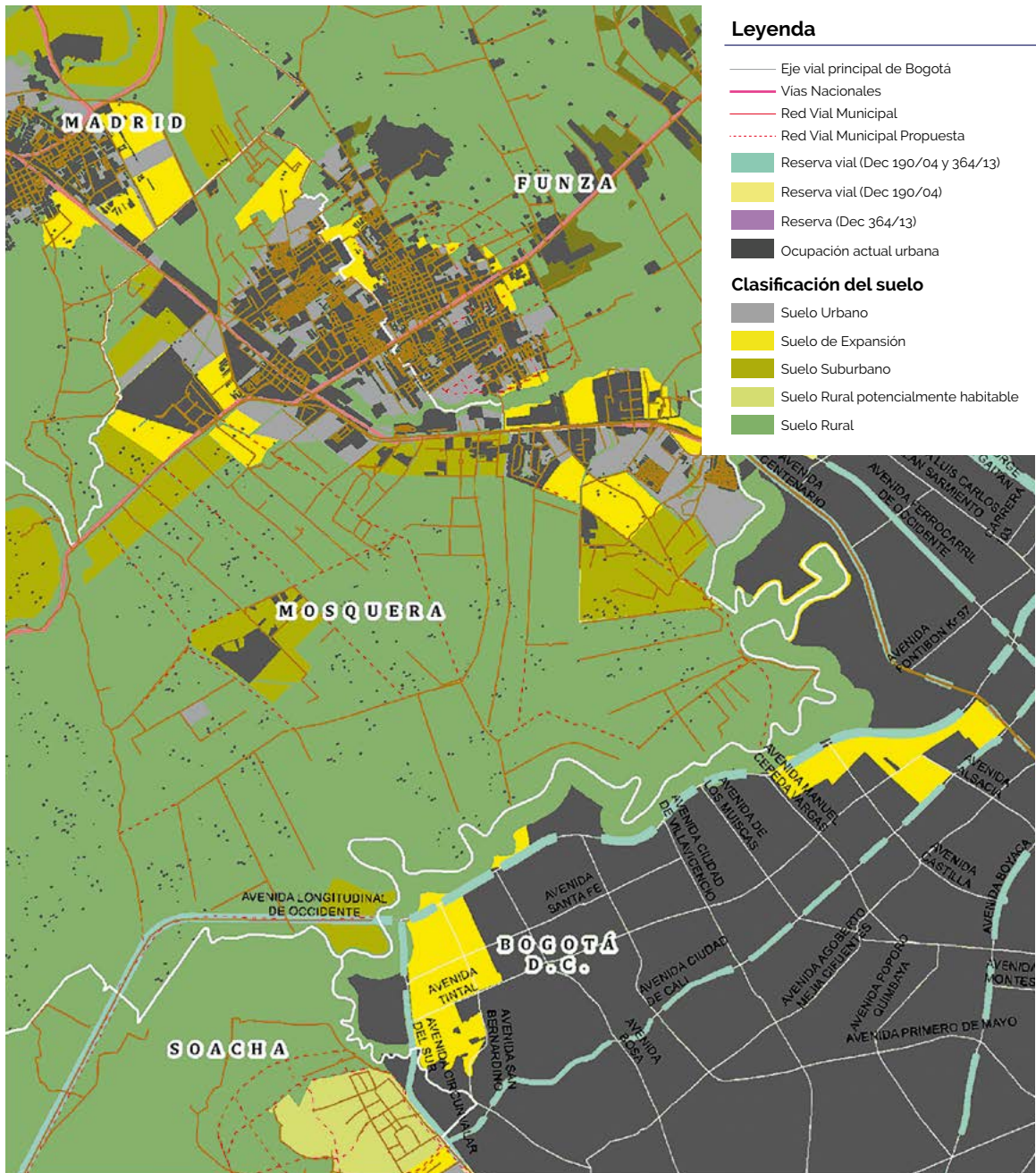


Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

### 1.3.2 Límite de Bogotá con Mosquera

El municipio de Mosquera podría considerarse como uno de los casos más críticos en términos de expectativas de conexión vial, no solo con Bogotá sino también con el municipio de Soacha y Funza. A pesar de expandir su casco urbano a lo largo del corredor vial nacional que conecta con la Avenida Centenario de Bogotá, plantea desarrollos urbanos alejados del casco urbano, y muy cerca a los límites con Bogotá y Soacha. Así, revisando de manera simultánea la ocupación del suelo con las vías y carretables existentes y proyectados por el municipio (Mapa 10), se observa una tendencia por la definición de retículas propias de un desarrollo urbano, que se extienden desde el centro urbano hasta el río Bogotá. De esta manera, se manifiesta una intensión de conexión con la Avenida Longitudinal de Occidente, y otros ejes viales de Bogotá que no son de carácter regional por el sector de Suba, Kennedy y Fontibón, sin respetar la zampa de protección del río Bogotá. Por otro lado, su conurbación con el municipio de Funza está basada en vías de carácter local, además de la vía departamental Transversal de la Sabana y la vía Nacional que conecta a Bogotá con el occidente del país.

Mapa 10. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de Mosquera

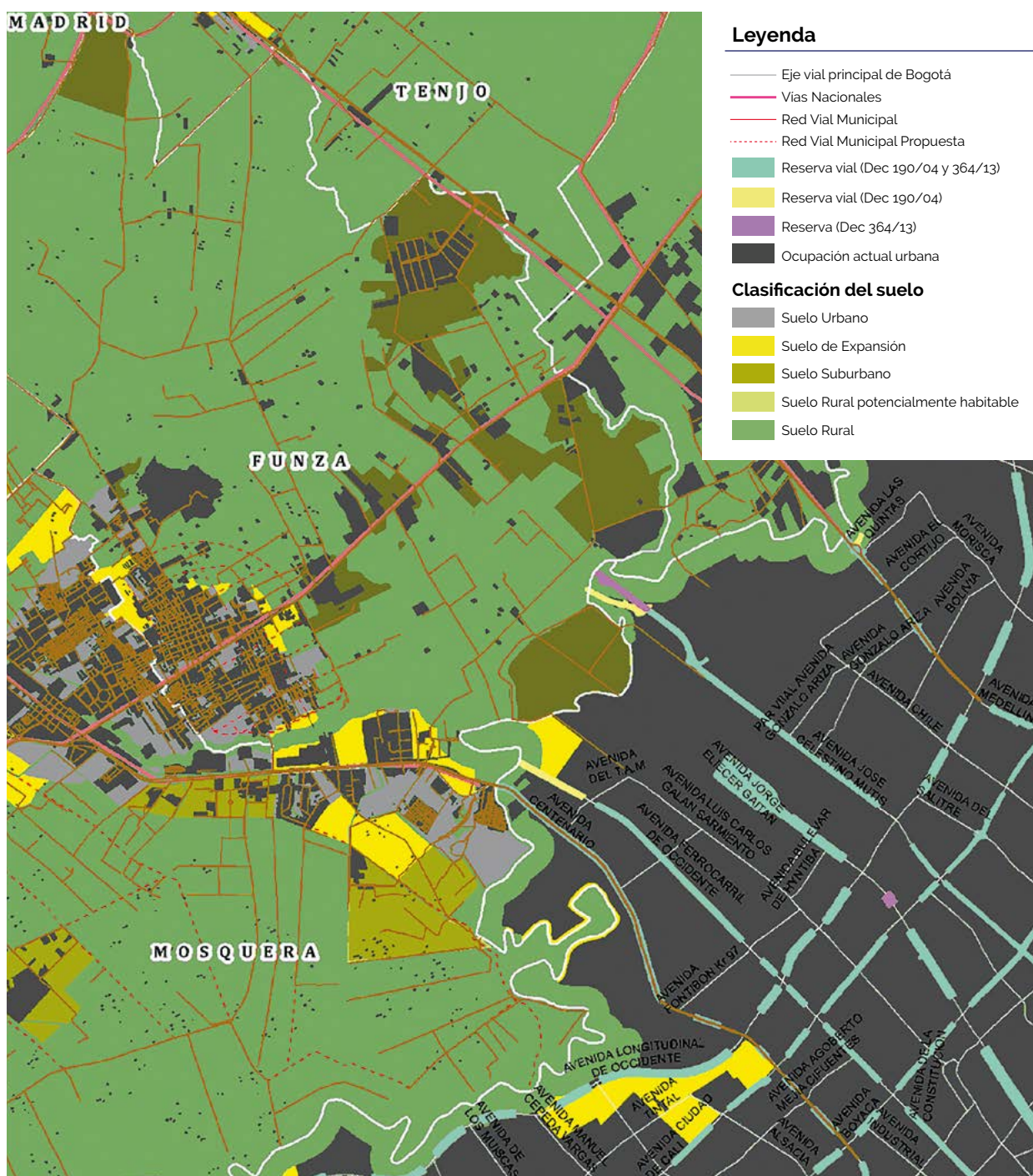


Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

### 1.3.3 Límite de Bogotá con Funza

A pesar de intentar contener su expansión urbana en torno a anillos viales propuestos alrededor de su casco urbano, se evidencia una tendencia a la conurbación no solo con Bogotá sino también con el municipio de Cota en torno a la Transversal de la Sabana y otros carreteables que desembocan en esta vía (Mapa 11). Así mismo, se plantean algunas alternativas de conexión con Bogotá, por vías regionales como la Avenida José Celestino Mutis y la Avenida Ferrocarril de Occidente, y el eje vial Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento, que podrían representar accesos alternos a la ya congestionada Avenida Centenario.

Mapa 11. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de Funza



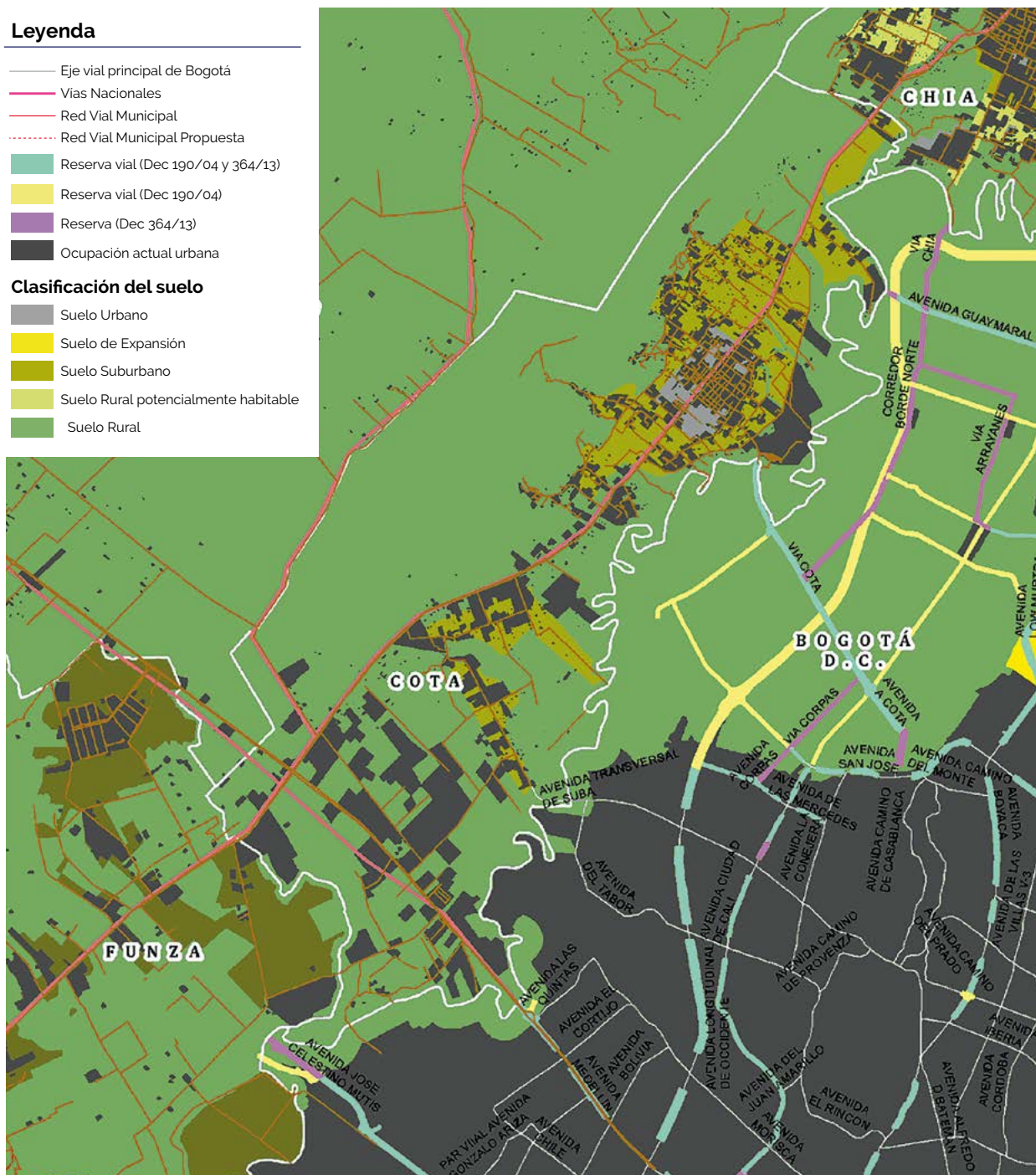
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)



### 1.3.4 Límite de Bogotá con Cota

El desarrollo del municipio de Cota se ha expandido a lo largo de la vía Transversal de la Sabana, manifestando un proceso de consurbanización con el municipio de Funza y Chía (Mapa 12). Presenta tres accesos directos con Bogotá: los ejes de integración regional Vía a Cota y la Avenida Guaymaral, y el eje vial principal Avenida Transversal de Suba. Por su proximidad a la zona de expansión de Bogotá denominada POZ Norte, podría darse expectativas de conexión del municipio a través de las vías rurales que conectan el norte de la Ciudad con la Avenida Longitudinal de Occidente, paralela a la Transversal de la Sabana.

Mapa 12. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de Cota



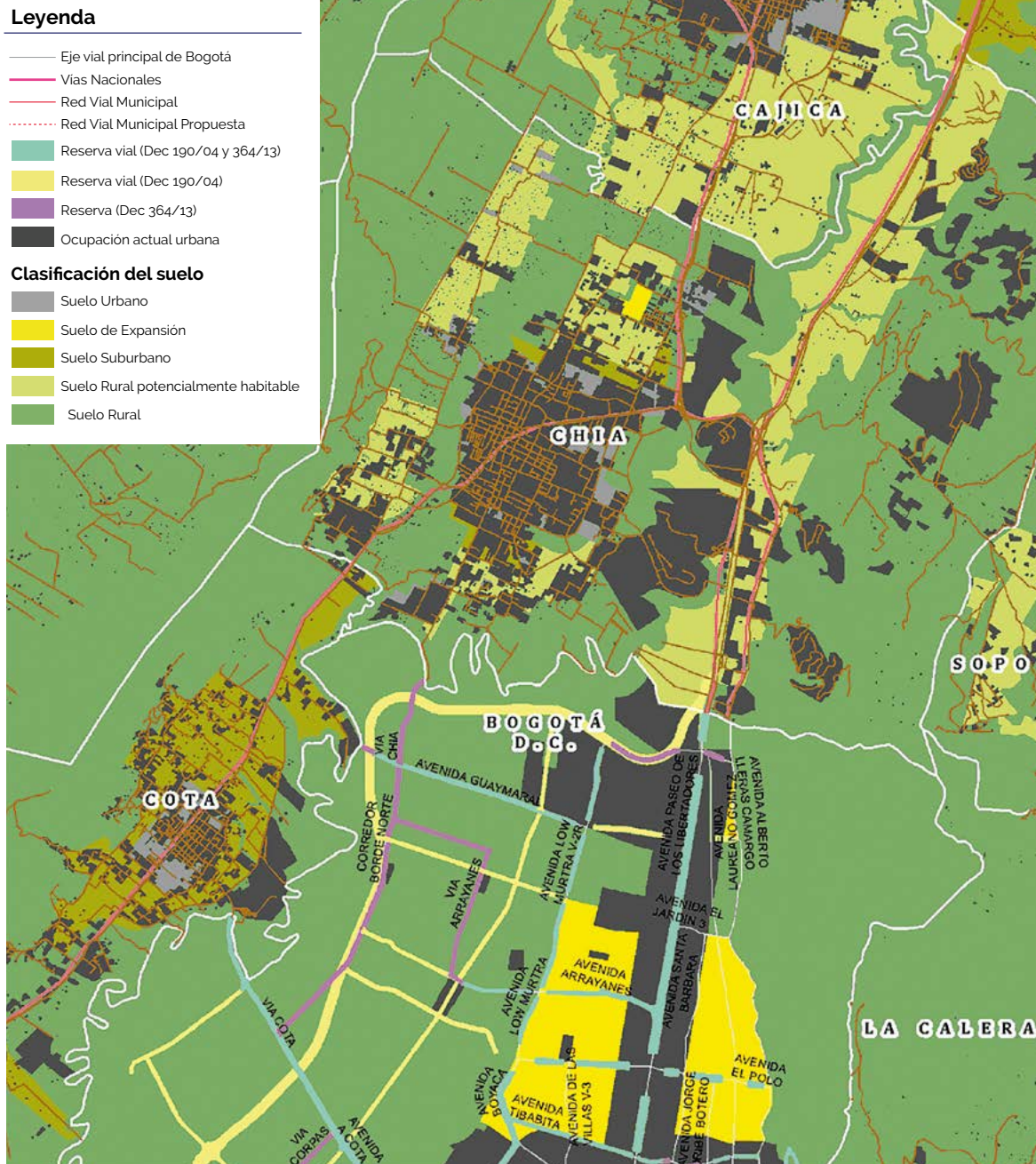
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

### 1.3.5 Límite de Bogotá con Chía

El municipio de Chía representa otro de los casos críticos de conexión con Bogotá. Su único acceso con la Ciudad está dado por la Avenida Paseo de los Libertadores, también llamada Autopista Norte, eje vial regional que presenta un importante estado de congestión a lo largo del día por el alto flujo de vehículos particulares, vehículos de carga y vehículos de transporte público intermunicipal.

De manera alterna, se presenta una conexión entre Bogotá y Chía a través del eje vial Avenida Alberto Lleras Camargo, paralelo a los cerros orientales de la Ciudad. Debido al acelerado proceso de expansión de la ocupación del suelo del municipio, se presentan algunas expectativas de conexión con Bogotá, muy cerca de la Avenida Longitudinal de Occidente (según Decreto Distrital 190/2004) o del Corredor Borde Norte (según Decreto Distrital 364/2013).

Mapa 13. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de Chía

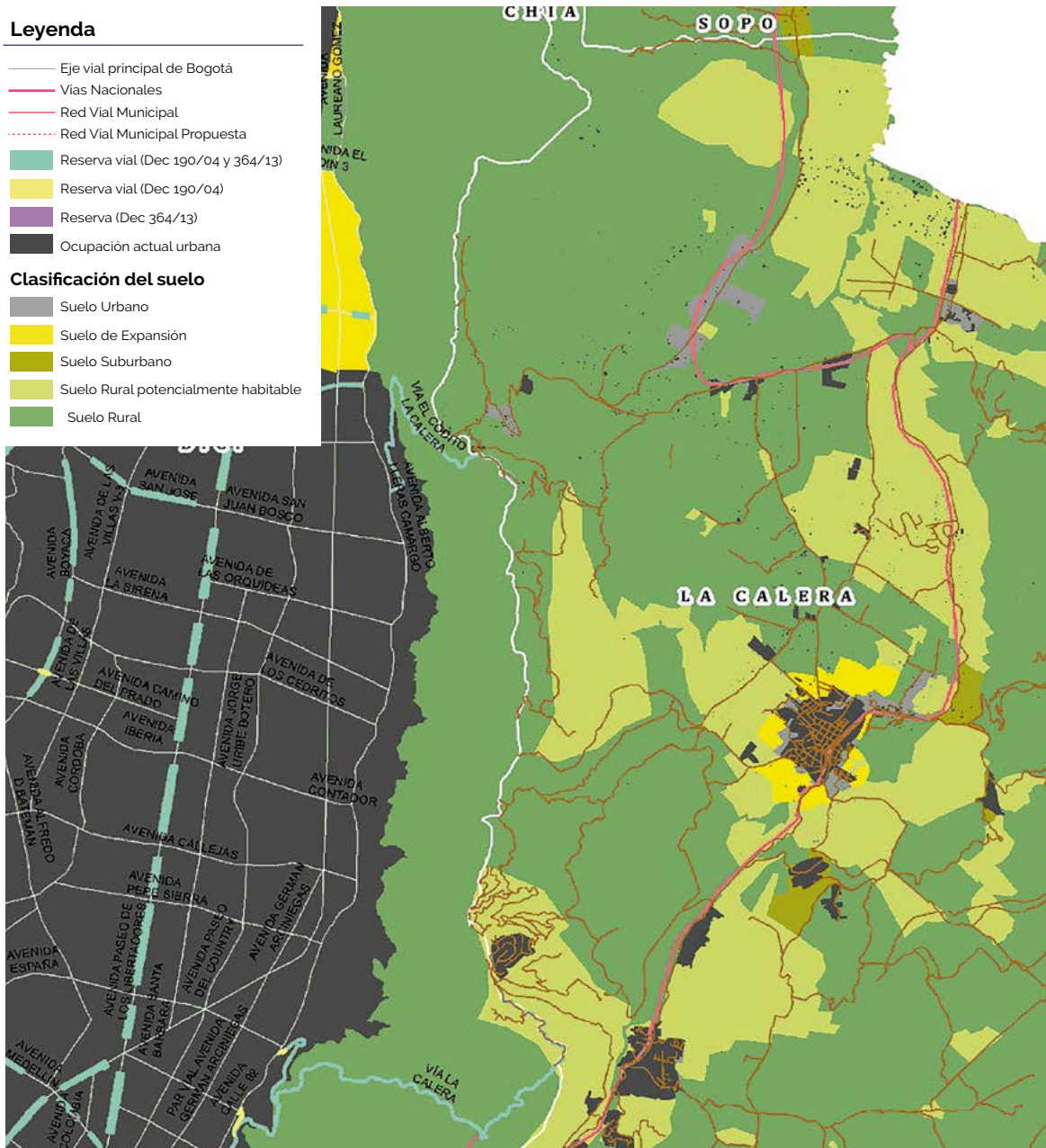


Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

### 1.3.6 Límite de Bogotá con La Calera

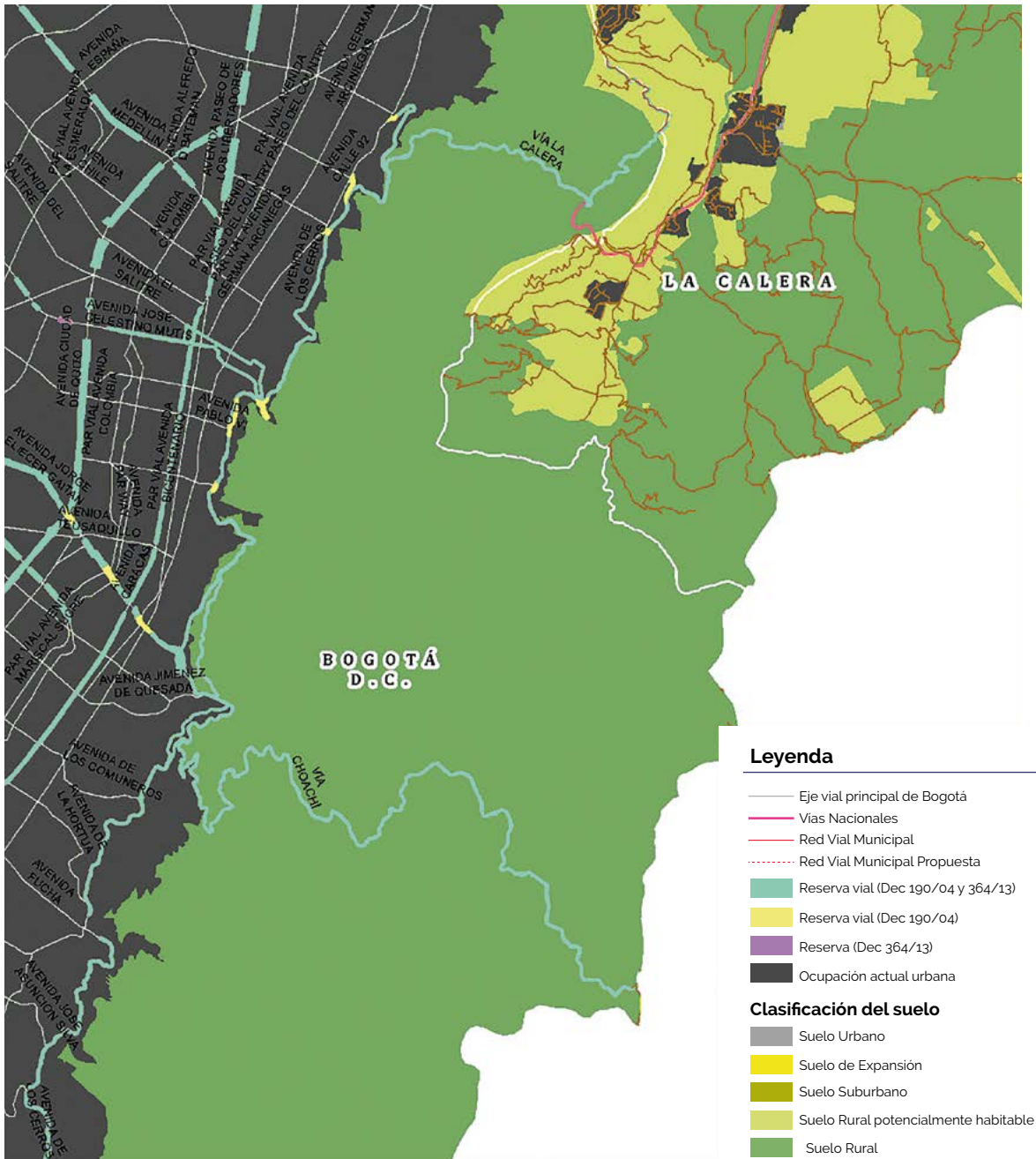
Debido a la barrera generada por los Cerros Orientales entre Bogotá y La Calera, el acceso entre estas dos jurisdicciones está dado principalmente por dos vías: Vía El Codito – La Calera y la Vía La Calera (Mapa 14 y Mapa 15). A pesar de atender una movilidad urbano-metropolitana, estas vías se clasifican como rurales, no por el tipo de movilidad que atienden sino por la clasificación del suelo donde se localizan. A diferencia del resto de municipios, La Calera ha basado su expansión en el desarrollo de suelos suburbanos en torno al eje de conexión vial principal. Sin embargo, se destaca el papel de vías carretables que conectan la vía principal de La Calera con predios suburbanos distantes del casco urbano y del eje vial principal. En este sentido, una cantidad importante de estos carretables desembocan en los Cerros Orientales de Bogotá, lo que podría atentar la preservación de este importante componente de la Estructura Ecológica Regional.

Mapa 14. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de La Calera (Norte)



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

Mapa 15. Infraestructura vial existente y propuesta en Bogotá y el municipio de La Calera (Sur)



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

## 2. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE VIAJES COMO PRIMERA APROXIMACIÓN A LA VIABILIDAD DEL PROYECTO DE TREN REGIONAL-METROPOLITANO

Ante la creciente demanda de movilidad entre Bogotá y los municipios y el consecuente aumento de la congestión en las vías de ingreso/salida a Bogotá, el Distrito ha expresado un especial interés por impulsar modos de transporte alternativos que favorezcan la conexión intermunicipal. Por esto, y en el marco de los análisis que se vienen realizando en la Secretaría Distrital de Planeación dentro de los documentos técnicos de soporte al Proyecto de Constitución de un Área Metropolitana con Bogotá, se elaboraron las siguientes lecturas de demanda de pasajeros en función de las dinámicas de movilidad ya descritas, del proyecto Tren Regional (Tren de Cercanías o Tren Metropolitano) de transporte público de pasajeros interurbano.

Con estos análisis, se busca realizar una aproximación de evaluación a la viabilidad de reactivar el tren como medio de transporte masivo de alcance regional metropolitano, aprovechando la infraestructura existente y las posibilidades de interconexión con otros modos como el sistema de transporte masivo TransMilenio y el Sistema Integrado de Transporte Público en general, antes de implantar la Alianza Público Privada (APP) del Tren que actualmente se encuentra en estudio de factibilidad.

Para ello, como marco de contexto, se debe precisar que desde el año 2013 el consorcio integrado por las firmas Vossloh de Alemania (productor del material rodante-locomotoras), Torres Cámara de Valencia, España (infraestructura) y Concreto de Colombia (infraestructura) comenzaron la estructuración de la propuesta de prefactibilidad para el sistema férreo ligero de Bogotá y la región. El proyecto se ha denominado Regio-Tram y su inversión se estima en 1.050 millones de dólares. Actualmente, ya se encuentra en etapa de factibilidad y dicha propuesta ha sido entregada a la Empresa Férrea Regional, a TransMilenio, a la Gobernación de Cundinamarca, a la Agencia Nacional de Infraestructura y a la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Este sistema de transporte atendería dos corredores en doble sentido. Por un lado el corredor de occidente, desde la Estación de la Sabana hasta el municipio de Facatativá, incluyendo un ramal al Aeropuerto El Dorado. Por otro lado, el corredor del sur, que iría desde la Estación de la Sabana hasta la localidad de Bosa y el municipio de Soacha. La decisión de continuar con el proyecto financiado a través de la APP está en manos de la Empresa Férrea Regional, de propiedad de la Gobernación de Cundinamarca (50%) y el Distrito Capital (50%). Si se aprueba, las firmas del consorcio tendrán la responsabilidad de la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de los dos tramos férreos de trenes eléctricos.

De esta manera, el proceso de estructuración de una APP para el tren regional representa un importante avance en el desarrollo de un sistema de transporte público que responda a la creciente movilidad metropolitana. Lo anterior sumado a los resultados sobre dinámicas de movilidad incluidos en el estudio “Región Metropolitana de Bogotá: una visión sobre la ocupación del suelo”, sugieren evaluar la posibilidad de iniciar la operación del tren aprovechando la infraestructura existente y sin incurrir en mayores inversiones de infraestructura y material rodante. Esto significa llevar a cabo una implementación, mejora, restauración y/o uso de las redes férreas existentes que pueden ser aprovechadas para la prestación del servicio de transporte público. Así, el inicio de operación con bajas inversiones estaría representando además un proceso de aceptación y reconocimiento del modo férreo por parte de los habitantes de la región antes de implementar un proyecto de grandes inversiones como el Tren Tram, lo que sin duda alguna mejorará los escenarios de demanda estimada. Así mismo, es importante resaltar que debido a la baja demanda que aparentemente movería el sistema férreo, es fundamental garantizar la integración con otros modos de transporte así como diversas estrategias para la alimentación de la demanda, especialmente en los municipios de influencia.

Una idea que surge ante la creciente necesidad de ofrecer un sistema de transporte que dé respuesta a la movilidad regional y contribuya a reducir los niveles de congestión en las principales vías de acceso a Bogotá y la dependencia al uso del vehículo particular; situación que no solo afecta la calidad de vida de los habitantes sino también la competitividad de la región en el país.



Resultados de la Estimación de la Demanda del Tren en la Región Metropolitana  
A continuación se mencionan los principales resultados obtenidos de la estimación de demanda realizada para los corredores férreos de la región, sin entrar en detalle sobre las consideraciones técnicas y metodológicas que respaldan estas estimaciones. El Cuadro 5 presenta a manera de resumen la demanda potencial que podría atender el tren regional, de acuerdo con el buffer de influencia y factores de ajuste asociados a la hora pico y a diferentes escenarios de elección modal. En este sentido, el potencial de demanda que podría ser atendido en un día típico por el tren varía entre 500.000 y 980.000 viajes. De este total de viajes, en la hora pico se estarían atendiendo cerca del 10% de los viajes, lo que representa un potencial de demanda para la hora pico entre 50.000 y 98.000 viajes. Así mismo, de acuerdo con los cambios que un proyecto como el tren regional logre dar sobre la escogencia modal, la demanda real atendida podría oscilar entre los 2.525 y los 24.500 viajes promedio en una hora pico.

**Cuadro 5: Demanda potencial del área de estudio en función del alcance mínimo y máximo del buffer de influencia definido para los corredores férreos**

	Demanda Potencial en función del buffer de influencia de la línea férrea	
	Buffer mínimo (Aprox. 500 m)	Buffer máximo (Aprox. 800 m)
Total	504.973	980.826
Hora Pico (10% del día típico)	50.497	98.083
Elección Modal 5 %	2.525	4.904
Elección Modal 10 %	5.050	9.808
Elección Modal 15 %	7.575	14.712
Elección Modal 20 %	10.099	19.617
Elección Modal 25 %	12.624	24.521

*Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)*

De tales resultados se concluye que si bien los corredores permiten conectar a Bogotá con municipios de occidente (Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá), del norte (Chía, Cajicá, Zipaquirá, Sopó, Tocancipá y Gachancipá), y del sur (Soacha y Sibaté), su demanda tiende a ser relativamente baja, si se compara por ejemplo con el tramo más cargado que actualmente atiende el sistema de transporte masivo de Bogotá, Transmilenio. Es decir, mientras Transmilenio atiende cerca de 45.000 viajes-hora pico-sentido (Troncal Caracas), el tren podría mover en su totalidad entre 2.525 y 24.521 viajes-hora pico, dependiendo de los cambios que se logre

inducir con este modo férreo en los patrones de elección modal de la Ciudad, que asociados al rango de demanda estimado podrían ser entre el 5% y el 25%<sup>5</sup>. Lo anterior sin tener en cuenta la carga adicional proveniente del aprovechamiento de la intermodalidad con los diferentes componentes del SITP y del transporte público intermunicipal, medios de transporte que entrarían a operar como alimentadores del sistema férreo.

Además de los anteriores resultados generales sobre la estimación de la demanda, es importante revisar el comportamiento de la demanda en cada uno de los 19 tramos de análisis definidos en el componente metodológico. Estos resultados fueron obtenidos a partir de: la matriz origen destino construida para cada tramo, la aplicación de los diferentes factores de ajuste de demanda previamente explicados y la construcción de los diferentes diagramas de carga que permiten evaluar el comportamiento de la demanda en cada tramo, teniendo en cuenta además el sentido del recorrido del tren (por ejemplo del nodo A al nodo B y del nodo B al nodo A). Así, la Tabla 1, la Tabla 2 y la Tabla 3 presentan a manera de resumen el potencial de demanda que podría atender un tren regional en cada uno de sus tramos simples y compuestos, y para cada uno de los escenarios planteados: Día típico, hora pico, área de cobertura y elección modal. De dichas tablas, se concluye que los tramos de mayor demanda, de acuerdo con el número de nodos que conectan son (ver Mapa 16):

- Tramo GH que conecta los municipios de Soacha y Sibaté con Bogotá
- Tramo ABD que conecta los municipios de occidente (Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá) con Bogotá hasta Chía.
- Tramo DBGH que conecta los municipios del sur con Bogotá hasta Chía.
- Tramo EDBGH y FDBGH, que siguen el mismo trayecto del tramo anterior (sur a norte), pero van hasta los municipios de Zipaquirá y Gachancipá, respectivamente.

Estos resultados sugieren la importancia de implementar conexiones directas entre los tres corredores férreos o al menos garantizar una operación integrada entre corredores, con el fin de mejorar la prestación del servicio y optimizar la operación del sistema férreo. Esto debido a la ausencia de conexiones férreas directas con las

<sup>5</sup> Según los indicadores de la Encuesta de Movilidad para 2011, en Bogotá y la región el 5% de los viajes se realizan en taxi, el 12% en Transmilenio, el 14% en automóvil y el 27% en Transporte Público Colectivo.

que cuenta la infraestructura existente, como se puede ver en el Mapa 17. Allí se observa que no hay una conexión directa entre los corredores sur y occidente, una integración que deberá garantizarse por ser de los tramos compuestos de mayor demanda, tal como puede observarse en el Mapa 16. Así mismo, del Mapa 17 se observa la ausencia de la conexión directa entre las bifurcaciones férreas del norte, que ante la baja demanda podría no ser tan prioritaria como lo es la conexión sur-occidente.

**Tabla 1: Resumen de resultados de la estimación de la demanda para cada uno de los tramos y combinación de tramos del corredor férreo. Sentido I**

TRAMO SENTIDO I	DÍA TÍPICO							HORA PICO					
	Potencial de demanda en tramos Día Típico	Ajuste de potencial de demanda por área de cobertura del tren	Elección modal del 5% Día Típico	Elección modal del 10% Día Típico	Elección modal del 15% Día Típico	Elección modal del 20% Día Típico	Elección modal del 25% Día Típico	Ajuste de Potencial de demanda por hora pico (10% de viajes diarios promedio)	Elección modal del 5% en hora pico	Elección modal del 10 % en hora pico	Elección modal del 15 % en hora pico	Elección modal del 20 % en hora pico	Elección modal del 25 % en hora pico
AB	41,897	25,036	1,252	2,504	3,755	5,007	6,259	2,504	125	250	376	501	626
BC	11,487	7,270	363	727	1,090	1,454	1,817	727	36	73	109	145	182
BD	129,787	68,849	3,442	6,885	10,327	13,770	17,212	6,885	344	688	1,033	1,377	1,721
DE	3,717	983	49	98	147	197	246	98	5	10	15	20	25
DF	1,632	704	35	70	106	141	176	70	4	7	11	14	18
GH	154,862	77,469	3,873	7,747	11,62	15,494	19,367	7,747	387	775	1,162	1,549	1,937
ABC	64,91	39,459	1,973	3,946	5,919	7,892	9,865	3,946	197	395	592	789	986
ABD	194,153	104,834	5,242	10,483	15,725	20,967	26,209	10,483	524	1,048	1,573	2,097	2,621
CBD	163,701	88,896	4,445	8,890	13,334	17,779	22,224	8,890	444	889	1,333	1,778	2,222
BGH	164,783	83,582	4,179	8,358	12,537	16,716	20,896	8,358	418	836	1,254	1,672	2,090
CGH	173,006	87,907	4,395	8,791	13,186	17,581	21,977	8,791	440	879	1,319	1,758	2,198
ABCDE	205,614	108,514	5,426	10,851	16,277	21,703	27,128	10,851	543	1,085	1,628	2,170	2,713
ABCDF	196,036	105,793	5,290	10,579	15,869	21,159	26,448	10,579	529	1,058	1,587	2,116	2,645
CBDE	174,971	92,778	4,639	9,278	13,917	18,556	23,194	9,278	464	928	1,392	1,856	2,319
CBDF	165,598	89,917	4,496	8,992	13,488	17,983	22,479	8,992	450	899	1,349	1,798	2,248
ABGH	225,502	118,356	5,918	11,836	17,753	23,671	29,589	11,836	592	1,184	1,775	2,367	2,959
DBGH	342,13	174,930	8,746	17,493	26,239	34,986	43,732	17,493	875	1,749	2,624	3,499	4,373
EDBGH	354,137	179,047	8,952	17,905	26,857	35,809	44,762	17,905	895	1,790	2,686	3,581	4,476
FDBGH	344,550	176,122	8,806	17,612	26,418	35,224	44,030	17,612	881	1,761	2,642	3,522	4,403

Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Tabla 2: Resumen de resultados de la estimación de la demanda para cada uno de los tramos y combinación de tramos del corredor férreo. Sentido II

TRAMO SENTIDO I	DÍA TÍPICO							HORA PICO					
	Potencial de demanda en tramos Día Típico	Ajuste de potencial de demanda por área de cobertura del tren	Elección modal del 5% Día Típico	Elección modal del 10% Día Típico	Elección modal del 15% Día Típico	Elección modal del 20% Día Típico	Elección modal del 25% Día Típico	Ajuste de Potencial de demanda por hora pico (10% de viajes diarios promedio)	Elección modal del 5% en hora pico	Elección modal del 10% en hora pico	Elección modal del 15% en hora pico	Elección modal del 20% en hora pico	Elección modal del 25% en hora pico
BA	39,909	23,971	1,199	2,397	3,596	4,794	5,993	2,397	120	240	360	479	599
CB	9,739	6,301	315	630	945	1,260	1,575	630	32	63	95	126	158
DB	131,379	68,945	3,447	6,895	10,342	13,789	17,236	6,895	345	689	1,034	1,379	1,724
ED	3,686	1,209	60	121	181	242	302	121	6	12	18	24	30
FD	1,585	772	39	77	116	154	193	77	4	8	12	15	19
HG	159,409	78,749	3,937	7,875	11,812	15,750	19,687	7,875	394	787	1,181	1,575	1,969
CBA	60,878	37,317	1,866	3,732	5,598	7,463	9,329	3,732	187	373	560	746	933
DBA	195,098	104,887	5,244	10,489	15,733	20,977	26,222	10,489	524	1,049	1,573	2,098	2,622
DBC	167,332	89,735	4,487	8,973	13,460	17,947	22,434	9,873	449	897	1,346	1,795	2,243
HGB	167,314	83,742	4,187	8,374	12,561	16,748	20,935	8,374	419	837	1,256	1,675	2,094
HGC	180,585	90,336	4,517	9,034	13,550	18,067	22,584	9,034	452	903	1,355	1,807	2,258
EDBA	205,682	108,398	5,42	10,84	16,260	21,680	27,1	10,84	542	1,084	1,626	2,168	2,710
FDBA	197,298	105,991	5,300	10,599	15,899	21,198	26,498	10,599	530	1,06	1,590	2,120	2,650
EDBC	177,622	93,376	4,669	9,338	14,006	18,675	23,344	9,338	467	934	1,402	1,868	2,334
FDDB	169,545	90,906	4,545	9,091	13,636	18,181	22,727	9,091	455	909	1,364	1,818	2,273
HGBA	223,273	116,715	5,836	11,671	14,507	23,343	29,179	11,671	584	1,167	1,751	2,334	2,918
HGBD	350,795	178,670	8,933	17,867	26,800	35,734	44,667	17,867	893	1,787	2,68	3,573	4,467
HGBDE	363,292	182,903	9,145	18,290	27,435	36,581	45,726	18,29	915	1,829	2,744	3,658	4,573
HGBDF	352,879	179,701	8,985	17,970	26,955	35,940	44,925	17,97	899	1,797	2,696	3,594	4,493

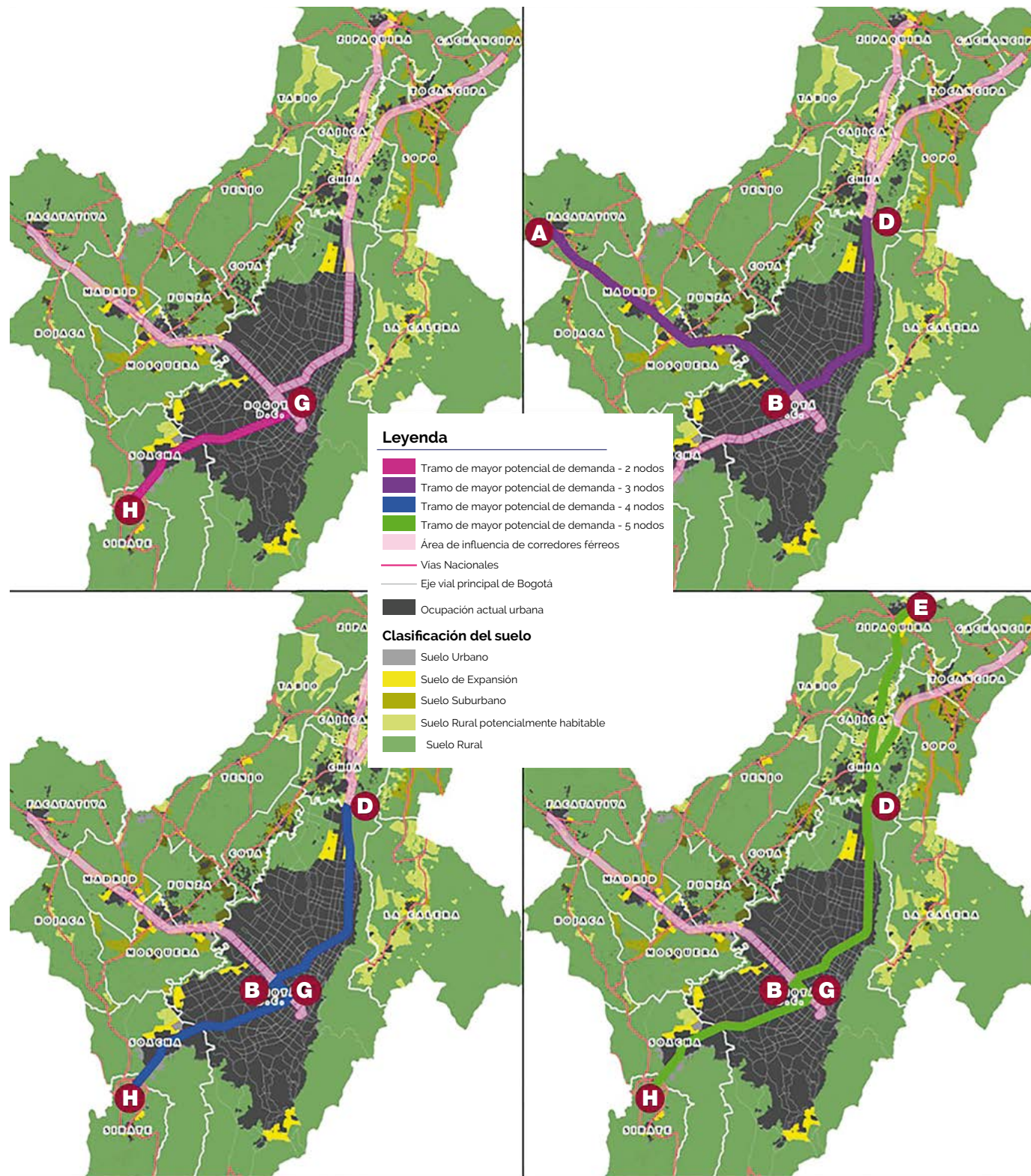
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Tabla 3: Resumen de resultados de la estimación de la demanda para cada uno de los tramos y combinación de tramos del corredor férreo. Sentido I y II

TRAMO SENTIDO I	DÍA TÍPICO							HORA PICO					
	Potencial de demanda en tramos Día Típico	Ajuste de potencial de demanda por área de cobertura del tren	Elección modal del 5% Día Típico	Elección modal del 10% Día Típico	Elección modal del 15% Día Típico	Elección modal del 20% Día Típico	Elección modal del 25% Día Típico	Ajuste de Potencial de demanda por hora pico (10% de viajes diarios promedio)	Elección modal del 5% en hora pico	Elección modal del 10 % en hora pico	Elección modal del 15 % en hora pico	Elección modal del 20 % en hora pico	Elección modal del 25 % en hora pico
AB +BA	81,806	49,007	2,451	4,901	7,351	9,801	12,252	4,901	245	490	736	980	1225
BC+CB	21,226	13,571	678	1357	2035	2,714	3,392	1357	68	136	204	271	340
BD+DB	261,166	137,794	6,889	13,78	20,669	27,559	34,448	13,78	689	1377	2,067	2,756	3,445
DE+ED	7,403	2192	109	219	328	439	548	219	11	22	33	44	55
DF+FD	3,217	1476	74	147	222	295	369	147	8	15	23	29	37
GH+HG	314,271	156,218	7,81	15,622	23,432	31,244	39,054	15,622	781	1562	2,343	3,124	3,906
ABC+CBA	125,788	76,776	3,839	7,318	11,517	15,355	19,194	7,678	384	768	1152	1535	1919
ABD+DBA	389,251	209,721	10,486	20,972	31,458	41,944	52,431	20,972	1048	2,097	3,146	4,195	5,243
CBD+DBC	331,033	178,631	8,932	17,863	26,794	35,726	44,658	18,763	893	1786	2,679	3,573	4,465
BGH+HGB	332,097	167,324	8,366	16,732	25,098	33,464	41,831	16,732	837	1673	2,51	3,347	4,184
BGH + HGC	353,591	178,243	8,912	17,825	26,736	35,648	44,561	17,825	892	1782	2,674	3,565	4,456
ABDE+EDBA	411,296	216,912	10,846	21,691	32,537	43,383	54,228	21,691	1085	2,169	3,254	4,338	5,423
ABDF+FDDBA	393,334	211,784	10,590	21,178	31,768	42,357	52,946	21,178	1059	2,118	3,177	4,236	5,295
CBDE+EDBC	352,593	186,154	9,308	18,616	27,923	37,231	46,538	18,616	931	1862	2,794	3,724	4,653
CBDF+FDDBC	335,143	180,823	9,041	18,083	27,124	36,164	45,206	18,083	905	1808	2,713	3,616	4,521
ABGH+HGBA	448,775	235,071	11,754	23,507	32,26	47,014	58,768	23,507	1176	2,351	3,526	4,701	5,877
DBGH+HGBD	692,925	353,600	17,679	35,36	53,039	70,72	88,399	35,36	1768	3,536	5,304	7,072	8,84
EDBGH+HGBDE	717,429	361,95	18,097	36,195	54,292	72,39	90,488	36,195	1810	3,619	5,43	7,239	9,049
FDBGH+HGBDF	697,429	355,823	17,791	35,582	53,373	71,164	88,955	35,582	1780	3,558	5,338	7,116	8,896

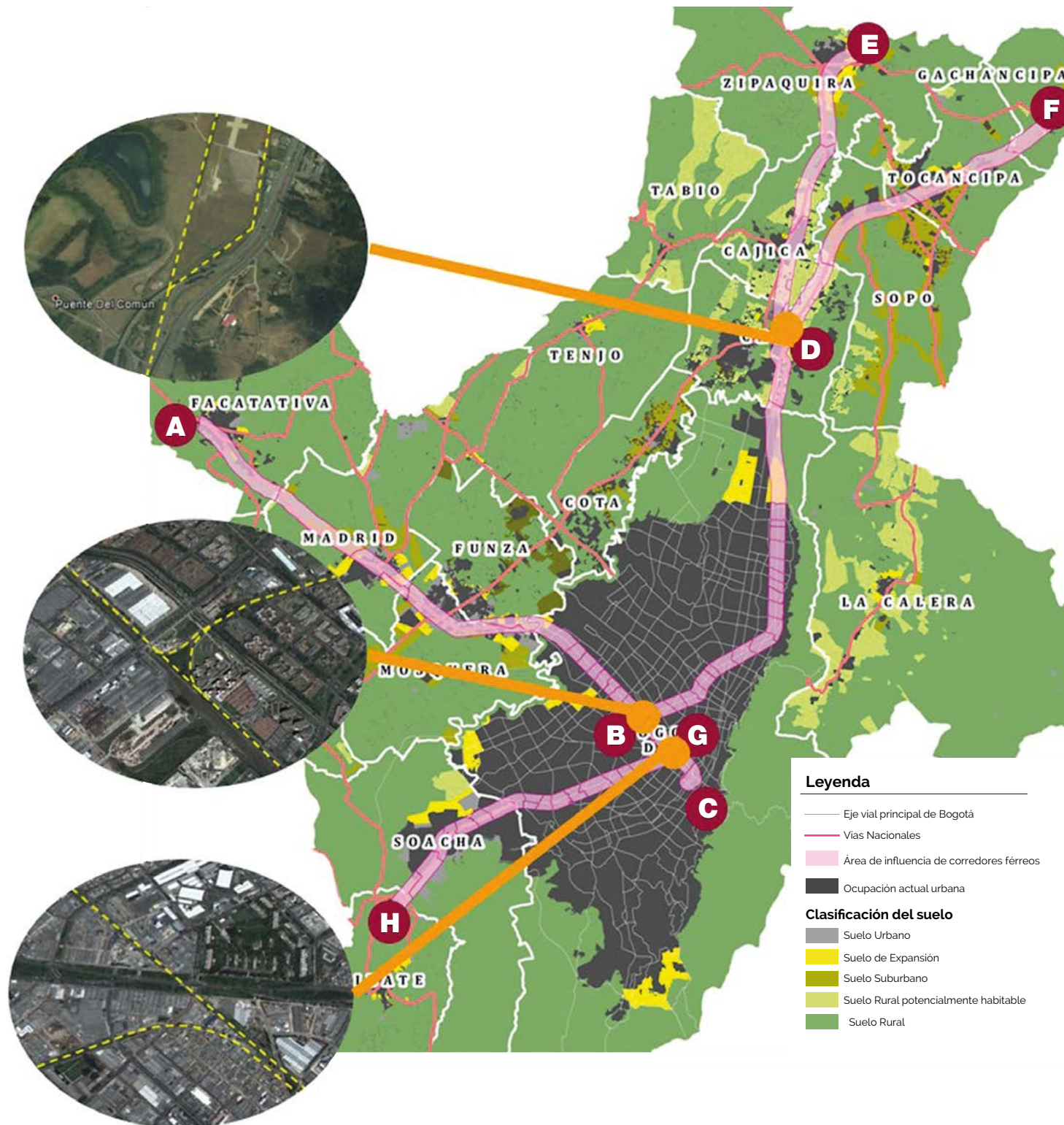
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Mapa 16. Tramos de mayor demanda de acuerdo al número de nodos que conectan (2 nodos, 3 nodos, 4 nodos, 5 nodos)



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Mapa 17: Conexiones directas entre los corredores férreos del norte, sur y occidente, teniendo en cuenta la infraestructura existente.



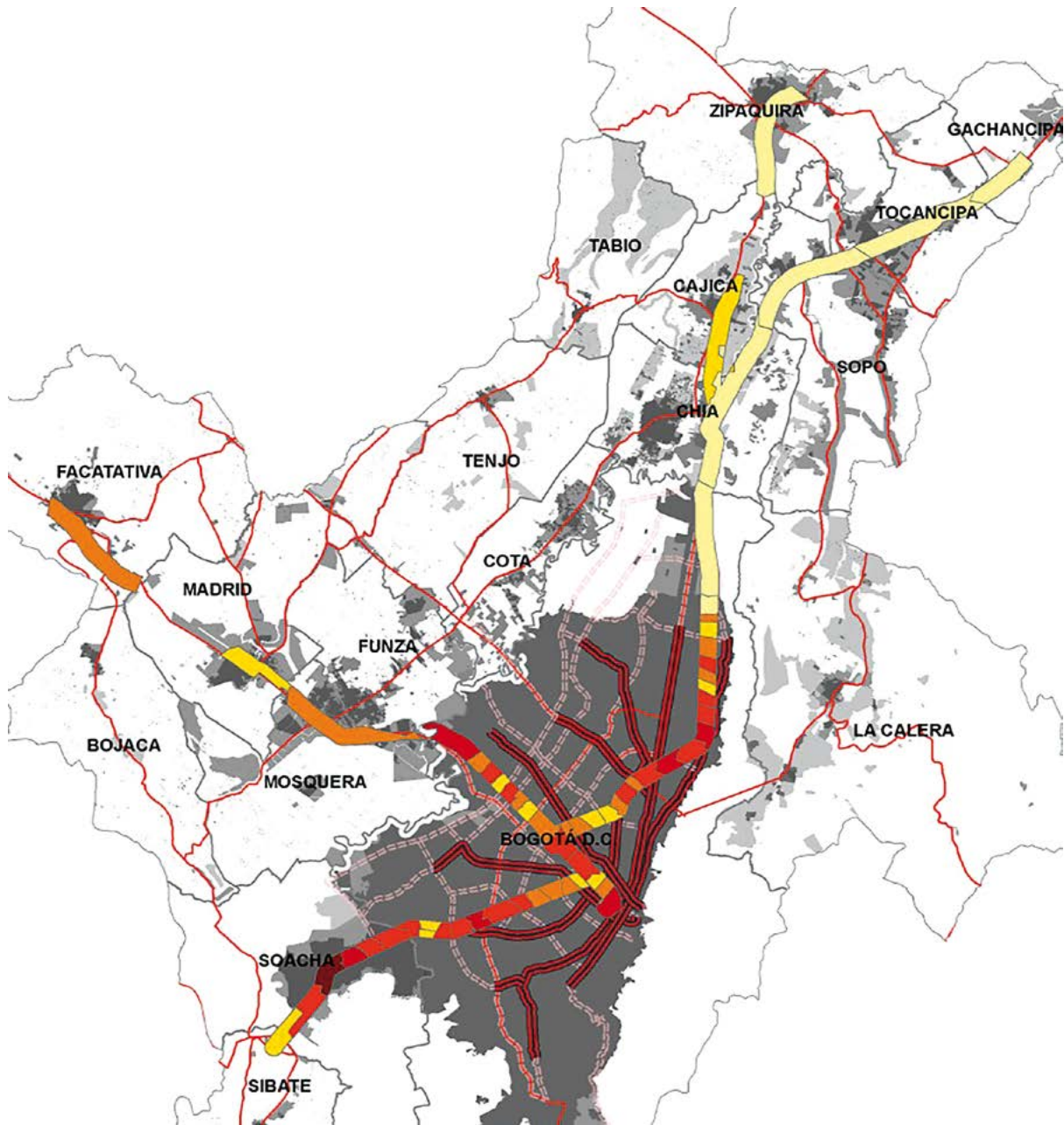
Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Un análisis de carga de la demanda a lo largo de los corredores férreos permite identificar los puntos y sectores de mayor demanda, críticos en el diseño y operación del sistema. Estos resultados también contribuyen a tener una primera aproximación sobre la posible localización de las estaciones al interior de Bogotá. En este sentido, a partir de los diagramas de carga construidos para cada uno de los 19 tramos de análisis, fue posible espacializar la demanda presentada en cada zona de análisis en términos de ascenso y descenso de pasajeros y los pasajeros que permanecen a bordo, resultados sintetizados en el Mapa 18, el Mapa 19 y el Mapa 20 respectivamente.

A partir del Mapa 18 se concluye que las zonas con un alto potencial de demanda para el tren, desde el punto de vista del ascenso de pasajeros (generación de viajes) están localizadas al interior de Bogotá en sectores como Fontibón, la Avenida Boyacá con Avenida Autopista Sur, Usaquén y la Estación de la Sabana; mientras que fuera de Bogotá el punto de mayor ascenso de pasajeros estaría en Soacha, seguido en menor proporción por Facatativá y Funza.



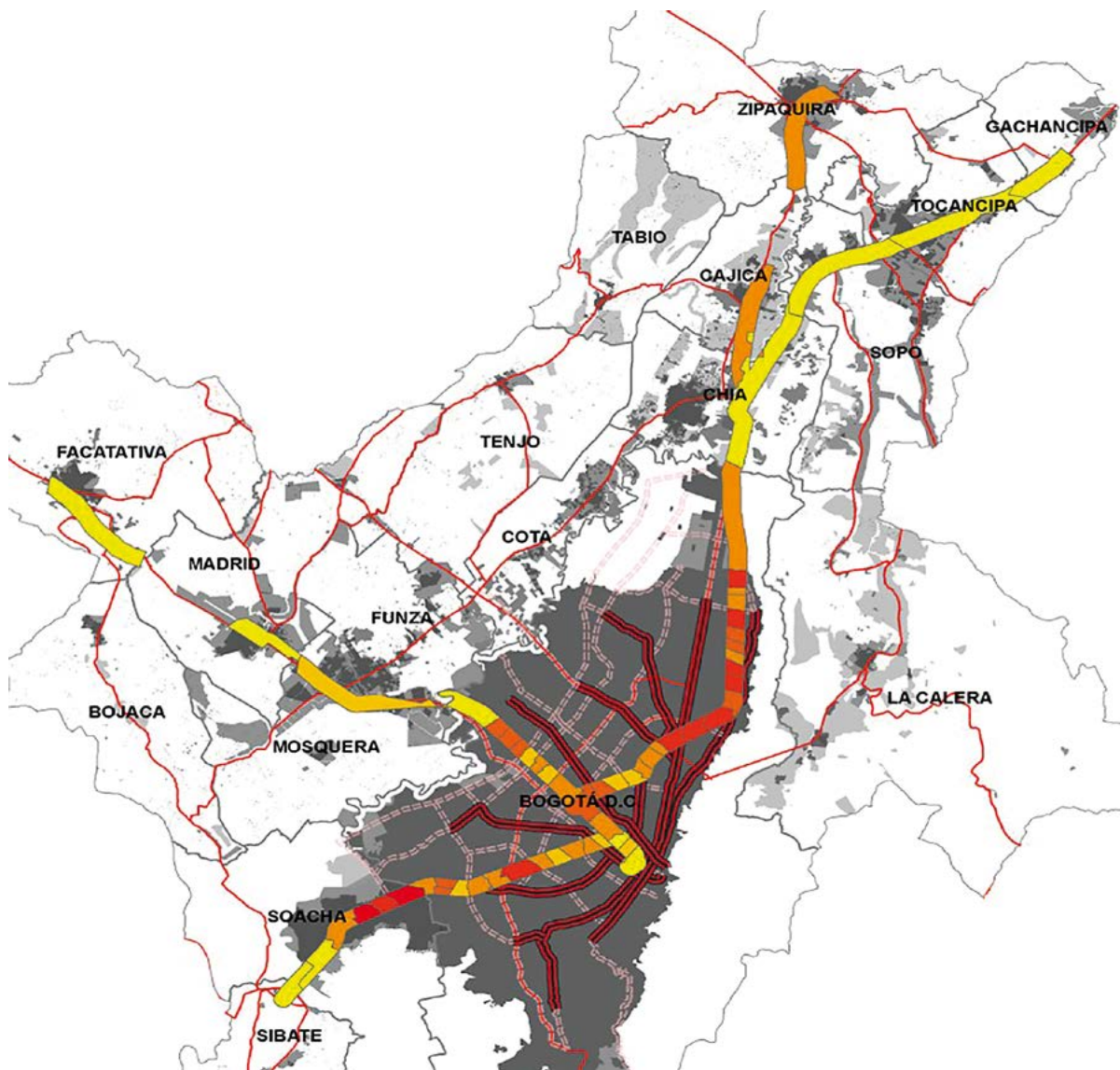
Mapa 18: Potencial de demanda en el ascenso de pasajeros a lo largo del corredor férreo



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Ya desde el punto de vista del descenso de pasajeros (atracción de los viajes), se observa que la potencial demanda se concentra en su mayoría al norte de la Ciudad, paralelo a los cerros, donde se localiza el principal centro económico, mientras que fuera de la Ciudad se concentra en Soacha y Cajicá y Zipaquirá, tal y como puede observarse en el Mapa 19.

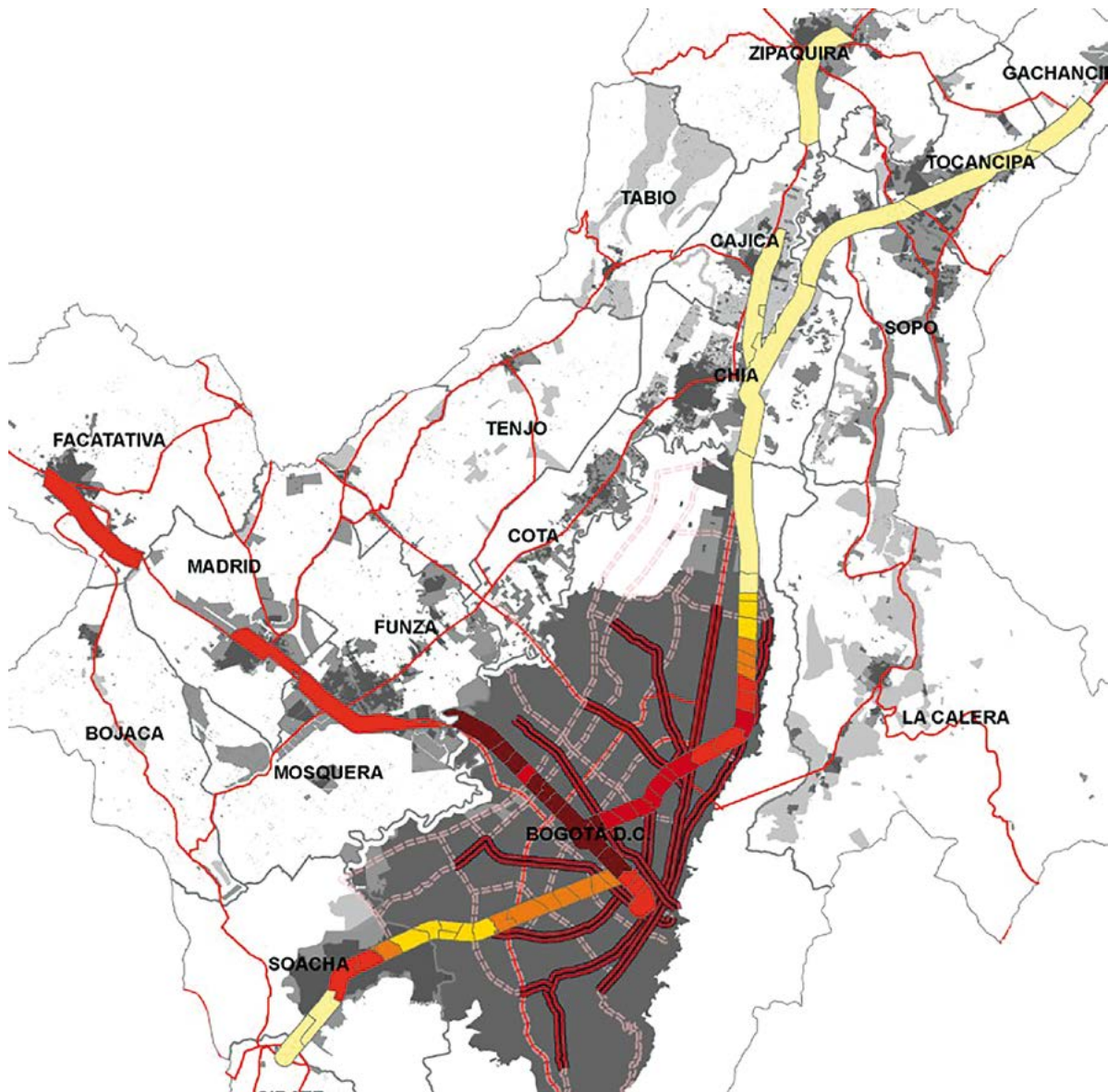
Mapa 19: Potencial de demanda en el descenso de pasajeros a lo largo del corredor férreo



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Finalmente, en términos de los pasajeros que permanecerían a bordo del tren durante el recorrido por los corredores férreos, el Mapa 20 permite observar que, dentro de los tramos más críticos en términos de capacidad del tren está el que va del occidente hacia el centro de la Ciudad.

Mapa 20 Potencial de demanda en los pasajeros que permanecen a bordo a lo largo del corredor férreo



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

## Recomendaciones al proceso de diseño e implementación del Tren Regional Metropolitano

Frente a los dilemas de movilidad metropolitana que se expusieron con anterioridad, es claro que se requiere de cambios de paradigma en los medios y modos que actualmente son predominantes, para atender la creciente demanda de personas que se mueven cotidianamente entre Bogotá y el resto de la región metropolitana. Por ello, dentro de los análisis que se vienen explorando como realidades y hechos metropolitanos, la posibilidad de implantar un tren metropolitano, se constituye en un aspecto fundamental para incorporar a los potenciales y necesarios campos de acción de la futura Área Metropolitana, así como para justificar la necesidad de esta figura institucional para aumentar la viabilidad de un tren.

Así mismo, teniendo en cuenta que la propuesta de factibilidad del “Regio Tram” es el primer proyecto de transporte regional metropolitano de iniciativa privada que se formula bajo el esquema de APP, y que actualmente se encuentra en fase de revisión por parte de las entidades públicas competentes (Alcaldía Mayor de Bogotá, Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional, Transmilenio y Agencia Nacional de Infraestructura), los insumos técnicos previamente presentados estarían aportando al proceso de revisión de la viabilización de la propuesta.

De los resultados y análisis técnicos presentados se concluye que a pesar de la relativa baja demanda que movería el tren regional, contribuiría a mejorar las condiciones de movilidad en los principales accesos de la Ciudad, como son la Avenida Centenario, la Autopista Sur, La Autopista Norte e incluso la Avenida Medellín. Vías que a pesar de su condición de integración regional no cuentan con una adecuada oferta de transporte público regional troncalizado, fomentando un mayor uso del vehículo particular para la realización de viajes intermunicipales. Lo anterior sumado al alto tráfico de carga pesada y transporte intermunicipal de media y larga distancia generan que la capacidad de estas vías de integración regional sea insuficiente para resolver la movilidad de diferentes escalas: urbana, metropolitana, regional y nacional.

Ante esta situación se recomienda que, sin tener en cuenta las limitaciones que representa la ausencia de conexiones férreas entre el tramo sur (GH) y occidente (AB), un proyecto de tren regional, debería ser concebido como un único sistema, completamente integrado, capaz de atraer demanda tanto urbana (al interior de

Bogotá), como metropolitana (viajes intermunicipales). Así mismo los resultados sugieren que, la viabilidad del proyecto estará condicionada en gran medida por la extensión y recorrido de los tramos al interior de Bogotá, pues si se compara al Distrito con los municipios en términos del tamaño de los cascos urbanos y las tendencias de ocupación del suelo de los municipios (modelo disperso) la demanda aportada por éstos es significativamente menor a la que potencialmente podría aportar Bogotá, mas no despreciable. En este punto, cabe resaltar que, los tramos sencillos con mayor potencial de demanda están al interior de Bogotá, en su recorrido norte-sur (Tramo GH y Tramo BD).

Al cruzar los resultados obtenidos de la estimación de demanda con la información básica disponible sobre el trazado del Regio Tram (APP del tren), que abarca los tramos Sur y Occidente, entre los cuales actualmente no hay una conexión directa disponible, se concluye que aunque el trazado abarca uno de los tramos de mayor demanda (sur -nodos GH-), deberá revisarse con detenimiento la demanda estimada para el tramo occidente (AB), las propuestas de conexión entre dichos tramos (por ejemplo infraestructura o transbordos) y la localización de los paraderos al interior de la Ciudad y en los municipios.

Ya en términos de implementación y operación del sistema férreo, la propuesta de factibilidad de la APP del tren debe tener en cuenta la situación actual y futura de empresas y buses que ofrecen el servicio de transporte intermunicipal debido a 3 razones fundamentales:

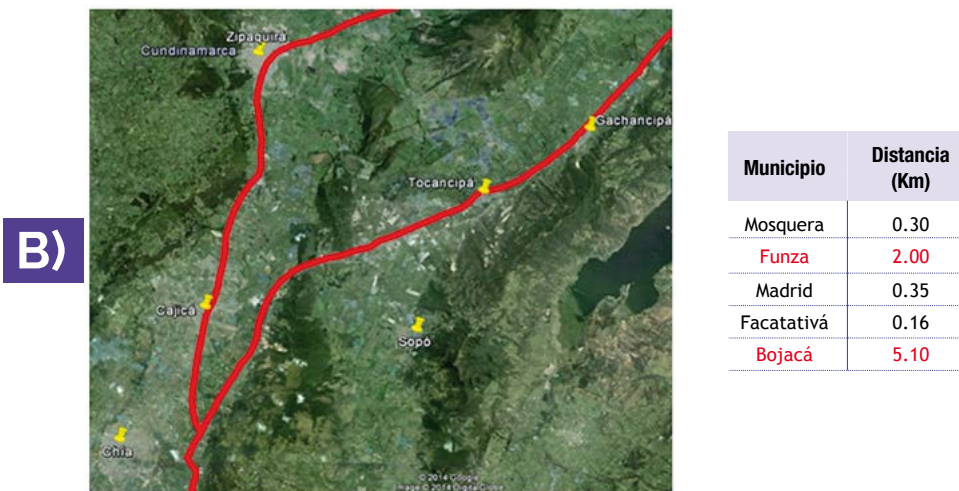
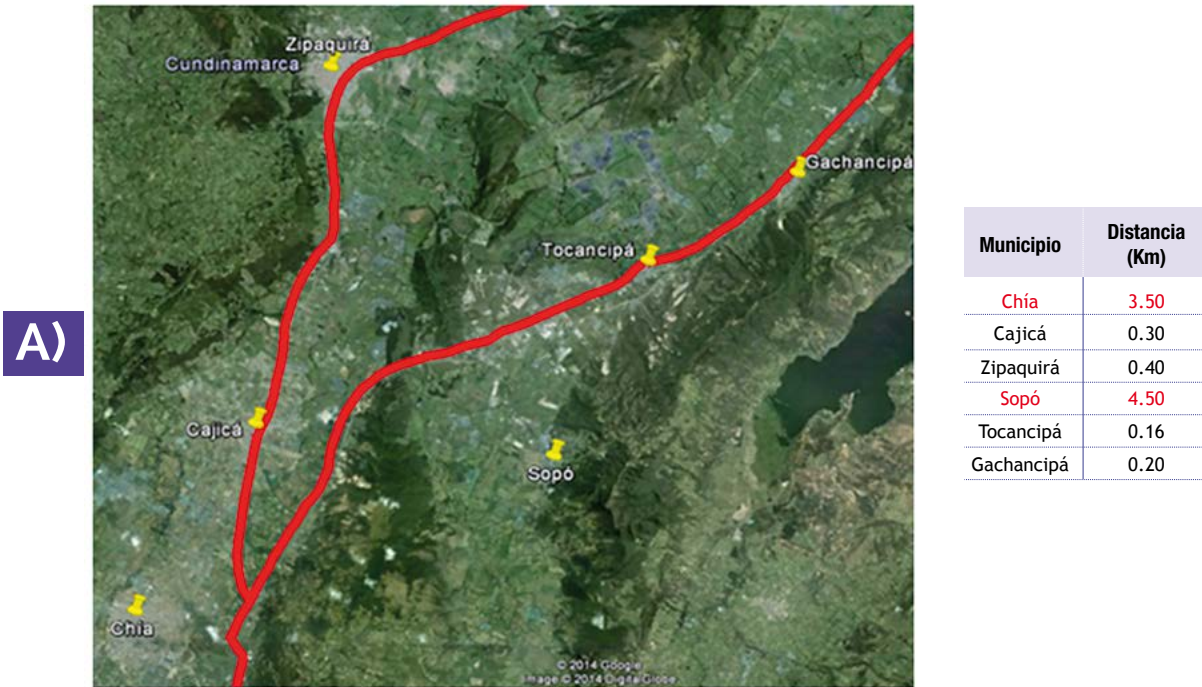
- Es el único modo de transporte público que ha operado en la región, organizado bajo el mismo esquema empresarial informal del Transporte Público Colectivo de Bogotá (y del resto de ciudades del país) que fomenta la denominada “guerra del centavo”, en este caso no a nivel urbano sino intermunicipal.
- Implementar un nuevo modo de transporte público regional (en este caso un tren) implica un alto impacto económico y social tanto para las empresas de transporte, como para los propietarios y conductores de buses que operan el transporte público intermunicipal de la región, puesto que básicamente se inducen cambios en el reparto modal que se traducen en una reducción de la demanda que actualmente atiende el servicio intermunicipal e incluso una competencia y sustitución entre los modos.

- El esquema empresarial para la operación de un sistema férreo, a diferencia de un sistema de transporte basado en buses, se organiza alrededor de una sola empresa operadora de rutas y vehículos. Por lo tanto, en este caso no se podrá aplicar el mismo modelo de vinculación que empleó Bogotá con el SITP, donde empresarios, propietarios y conductores de buses podían hacer parte del sistema y beneficiarse de diversos incentivos, como una vinculación laboral formal en el caso de los conductores.

Si bien lo anterior sugiere que la implementación de un nuevo modo de transporte público regional que entre a competir con el actual esquema empresarial de transporte intermunicipal no es tarea fácil, si podría representar una oportunidad para superar uno de los puntos críticos de todo sistema de transporte troncalizado: los mecanismos de alimentación. Estos mecanismos de alimentación deberán proponerse y diseñarse teniendo en cuenta no solo la demanda que se espera atender y capturar, sino también las tendencias de ocupación del suelo en la región, la distancia que existe entre los cascos urbanos municipales y los corredores férreos, e incluso las tendencias sobre escogencia modal en cada uno de los municipios.

En este sentido, se recomienda evaluar la viabilidad de vincular a los transportadores interurbanos e intermunicipales en la operación de un servicio de alimentación que conecte a los municipios con las estaciones del tren. Esta alternativa, además de representar un mecanismo de alimentación para el tren regional, es una oportunidad para cambiar el esquema empresarial bajo el cual se presta actualmente el servicio de transporte público intermunicipal, utilizando estrategias similares a las empleadas en el proceso de vinculación de transportadores al SITP en Bogotá. Por otro lado, se recomienda además, evaluar diversas estrategias de integración modal que permitan captar mayor demanda proveniente de zonas aledañas a los corredores férreos, y que sean acordes a las tendencias de escogencia modal y ocupación del suelo en los municipios. Un importante aspecto a tener en cuenta, pues como puede apreciarse en la Ilustración 1, el casco urbano de algunos municipios se encuentra distante de la línea férrea, como es el caso de Chía, uno de los municipios que mayores viajes intermunicipales tiene con Bogotá, localizado a aproximadamente 3,5 kilómetros de la línea férrea. Como ejemplos de estrategias de intermodalidad a considerar están: corredores seguros para modos no motorizados (peatones y ciclistas), cicloparqueaderos, park and ride y SITP (para el caso de Bogotá y algunos municipios).

Ilustración 1: Distancia promedio entre el parque principal de cada municipio y el punto más próximo de la línea férrea



Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial, Secretaría Distrital de Planeación, (2014)

Todo lo anterior significa que un proyecto de reactivación del corredor férreo de la región debe enfocarse más allá de su operación y mantenimiento, pues al ser un sistema troncalizado, los mayores retos y exigencias a superar están en la demanda capturada a través de mecanismos de alimentación. Por lo tanto, las propuestas de factibilidad de los corredores férreos deberán dar tanta importancia al componente de alimentación, como al componente troncalizado.

### **2.2.1 El Tren Regional Metropolitano: oportunidad clave para la orientación del Ordenamiento Territorial Regional Metropolitano**

Como se mencionó previamente, el tren que se viene proponiendo para la región es fundamentalmente un sistema troncal que deberá acomodarse a las condiciones particulares sobre la ocupación del suelo que vienen manifestando los municipios, de tal manera que, la operación y mantenimiento del sistema garanticen su sostenibilidad económica y financiera, en el marco de su eficiencia operacional y la optimización del tiempo de los usuarios.

Al respecto, los hallazgos puestos en evidencia por la Secretaría Distrital de Planeación sobre la ocupación del suelo en la región, denotan una tendencia creciente a la expansión y dispersión urbana de los municipios y zonas de influencia regional del tren. Estas tendencias representan una impedancia para el corredor férreo en la región, pues no favorecen la operación de un sistema troncalizado, especialmente en los municipios donde ha aumentado la ocupación de baja densidad en suelo suburbano y rural. Esto significa que, a mayor dispersión de la ocupación del suelo, mayores serán los retos a superar para viabilizar el tren y garantizar su sostenibilidad. En este sentido, la accesibilidad al sistema de transporte férreo deberá estar pensada no solo desde la lógica de la configuración de estaciones localizadas estratégicamente (en los puntos de mayor demanda), sino que además, como se mencionó con anterioridad, deberá abordarse con la configuración de un sistema de alimentación donde su cobertura responda a la expansión urbana de los municipios y la particularidad en sus dinámicas de movilidad.

Con lo anterior, se identifica otra gran oportunidad en torno a la reactivación del corredor férreo en la región, pues la distribución espacial de las estaciones y el sistema de alimentación podrían contribuir a la configuración de una ocupación



del suelo menos expansiva y por lo tanto más asociada a un concepto de red de ciudades, si se aprovecha la estrecha relación que existe entre los sistemas de transporte y la ocupación del suelo. De esta manera, el tren no solo contribuye a contener el preocupante proceso de expansión de los municipios, sino que puede constituir uno de los ejes centrales que orienten la concertación de la formulación de un modelo de ordenamiento territorial; esto teniendo en cuenta además que tanto Bogotá como los municipios reconocen la importancia de desarrollar un tren regional dentro de sus planes de ordenamiento y planes de desarrollo.

## CONSIDERACIONES FINALES

En la última década la ciudad de Bogotá y los municipios de borde han aumentado de manera significativa sus dinámicas de metropolización, manifestadas entre otros aspectos en la movilidad cotidiana de pasajeros. Aunque la participación de los viajes intermunicipales realizados en la Región Metropolitana de Bogotá no supera el 10% de los viajes que diariamente se realizan dentro de la Ciudad, su crecimiento ha sido considerablemente más alto en comparación con la oferta de movilidad intermunicipal existente y proyectada; situación que ha tenido impactos negativos en la región.

La carencia de un área metropolitana como figura de asociación y coordinación supraterritorial, ha dificultado en parte la ejecución de proyectos de infraestructura y de transporte intermunicipal de manera coordinada entre la Ciudad y los municipios. No obstante, la desarticulación de los diferentes planes de ordenamiento territorial que orientan la ocupación del suelo en la Región Metropolitana ha obstaculizado la ejecución de proyectos que permitan aumentar la oferta de movilidad a nivel regional.

De esta manera, de los análisis de infraestructura y transporte presentados previamente, se concluye la necesidad de concertar un modelo de ordenamiento para la región, donde entre otras cosas: i) se reconozca el papel que cumple cada jurisdicción en la Región Metropolitana; ii), se articulen las decisiones de ocupación de suelo: y iii) se materialice un acuerdo sobre las estructuras que sustentan el crecimiento de la región. En este caso específico, se resalta la necesidad de convenir una verdadera estructura vial regional que garantice una mayor accesibilidad entre Bogotá y los municipios, y entre éstos últimos.

Si bien esta estructura vial regional consensuada no significa una única solución a los problemas de movilidad regional, si garantizaría una mayor conexión vial entre las jurisdicciones de la región, y facilitaría la implementación de proyectos y estrategias orientadas a una mayor utilización del transporte público.

Bogotá ya ha avanzado en la definición de las Vías de Integración Regional en su territorio, sin embargo, en la revisión y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial, prevista para el año 2016, deberá plantearse con mayor claridad una estructura vial de carácter regional, que mejore la conexión de la Ciudad con los municipios de borde, de acuerdo con las necesidades evidentes en diferentes zonas de la Ciudad. Si bien las vías que hoy se catalogan de integración regional han permitido atender la demanda de viajes intermunicipales, el modo predominante en las mismas ha sido el vehículo particular. Por tanto, la revisión del conjunto de Vías de Integración Regional deberá contemplar los diferentes modos de transporte, especialmente el transporte público de la Ciudad y de los municipios, con miras a una futura implementación de un verdadero sistema de transporte público para la región, siendo el Tren Regional un componente de dicho sistema.

En este sentido, las Vías de Integración Regional y el Tren Regional Metropolitano representan dos importantes componentes de la oferta para la movilidad regional entre Bogotá y los municipios, y más que esto, se constituyen importantes elementos funcionales que contribuyen a la consolidación de un modelo de ocupación del suelo regional. Sin embargo, de continuarse el modelo disperso de ocupación que ha venido promoviendo un buen número de municipios de la región, será más difícil revertir la dependencia al vehículo particular en los viajes intermunicipales, y se perdería la oportunidad de consolidar un modelo de ordenamiento regional a través de un sistema de transporte público articulado con el componente férreo.