



**ALCALDIA MAYOR  
BOGOTA D.C.**

**Instituto  
DESARROLLO URBANO**



**“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR  
FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN  
CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-  
CUNDINAMARCA.”**

**ALCALDÍA MAYOR**

**DE BOGOTÁ D.C.**

**CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021**

**MOVILIDAD**

**Instituto de Desarrollo Urbano**

**INFORME 2: REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI**

**TRANSPORTE**

**VERSION 01**



**BOGOTÁ, 2022 – marzo 22**

## REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI



### CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 00	03/03/22	Emisión Inicial	34
Versión 01	22/03/22	Ajuste por observaciones interventoría	35
<b>Ruta almacenamiento</b>			
Y:\P1674 Regiotram SUR diseños\9.Trabajo\1.Tecnico\Informe 2. RAI\OBSERVACIONES IDU			

### EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
		
Ing. Carmen Rosales S. Especialista en Tránsito y Transporte	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría

### EMPRESA INTERVENTORA

REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
		
Ing. Francisco de Paula Perez Especialista en Tránsito y Transporte	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>1. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO .....</b>	<b>5</b>
<b>2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO .....</b>	<b>6</b>
<b>3. INFORMACIÓN DE REFERENCIA.....</b>	<b>7</b>
<b>4. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.....</b>	<b>11</b>
1.1 Zona de análisis de transporte .....	11
1.2 Análisis de movilidad.....	13
1.2.1 Principales orígenes y destinos.....	14
1.2.2 Principales pares Origen-Destino.....	15
1.3 Análisis del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en el área de estudio .....	20
1.3.1 POT de Bogotá .....	20
1.3.2 POT de Soacha .....	22
1.4 Modelo de transporte .....	27
1.4.1 Contexto del modelo de 4 etapas de Bogotá.....	27
1.4.2 Área de estudio.....	28
1.4.3 Zonificación.....	28
1.4.4 Estructura del modelo.....	29
1.4.5 Año base de calibración y períodos de modelación.....	32
1.4.6 Demanda base.....	32
<b>5. VISITA DE CAMPO .....</b>	<b>33</b>
<b>6. CONCLUSIONES .....</b>	<b>35</b>

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Información secundaria .....	9
Tabla 2. Proyectos del subprograma para descarbonizar la movilidad .....	20
Tabla 3. Infraestructura de ciclorrutas de Soacha .....	23
Tabla 4. Entradas y salidas del modelo de cuatro etapas de Bogotá y la región .....	31

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur .....	6
Figura 2. Esquema General – Sistemas de Transporte Masivo .....	7
Figura 3. Relación de insumos y actividades.....	10
Figura 4. Zona de análisis de transporte .....	11
Figura 5. Zona de análisis de transporte .....	13
Figura 6. Opciones de trazado según diferentes fuentes de información.....	14
Figura 7. Viajes en la zona de análisis .....	15
Figura 8. Viajes totales con origen o destino en la zona de análisis .....	16
Figura 9. Viajes de transporte público con origen o destino en la zona de análisis.....	18
Figura 10. Viajes de transporte privado con origen en la zona de análisis.....	19
Figura 11. Proyectos de transporte Público de Bogotá.....	21
Figura 12. Clasificación del suelo propuesta para Soacha .....	23
Figura 13. Proyectos de transporte Público de Soacha .....	25
Figura 14. Proyectos de transporte privado en Soacha y Bogotá .....	26
Figura 15. Zonas de Análisis de Transporte ZAT del área de estudio .....	29
Figura 16. Estructura del modelo de transporte.....	30
Figura 17. Tabla resumen de la visita de campo .....	33

Instituto de Desarrollo Urbano

## INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la recopilación, revisión, verificación y análisis de información secundaria para el proyecto que tiene como objeto “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, cumpliendo así con el entregable correspondiente según Anexo Técnico No 1 donde se describe

“[e]l alcance se enfoca a la ejecución de actividades encaminadas a la recolección de información secundaria y primaria, de ser necesario, para hacer la caracterización desde las diferentes disciplinas de orden técnico, conducente a evaluar las alternativas de trazado del corredor férreo del sur”

Como referencia básica para el desarrollo del presente informe se toma lo expuesto en los documentos suministrados (Estudios previos IDU-CMA-SGDU-061-2021 y Anexo Técnico No 1), donde se mencionan los diferentes procesos previos realizados, que contienen los antecedentes para el actual estudio.

### 1. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO

Enmarcados en el contexto del Plan de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, adoptado mediante Acuerdo del 11 de junio de 2020, el cual contempla en su artículo 15, el Programa 50. Red de metros que consiste en: “Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur”, el IDU adelantó la contratación de LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA.

EI INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 007702 DE 2021 DEL VEINTE (20) DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021, adjudicó el proceso de Concurso de Méritos Abierto No. IDU-CMA-SGDU-061-2021, al proponente CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA, integrado por ARDANUY SUCURSAL COLOMBIA con NIT 900.517.810-4 (50% de participación), ARDANUY COLOMBIA SAS con NIT 900.616.686-1 (50% de participación), por un valor de CINCO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL



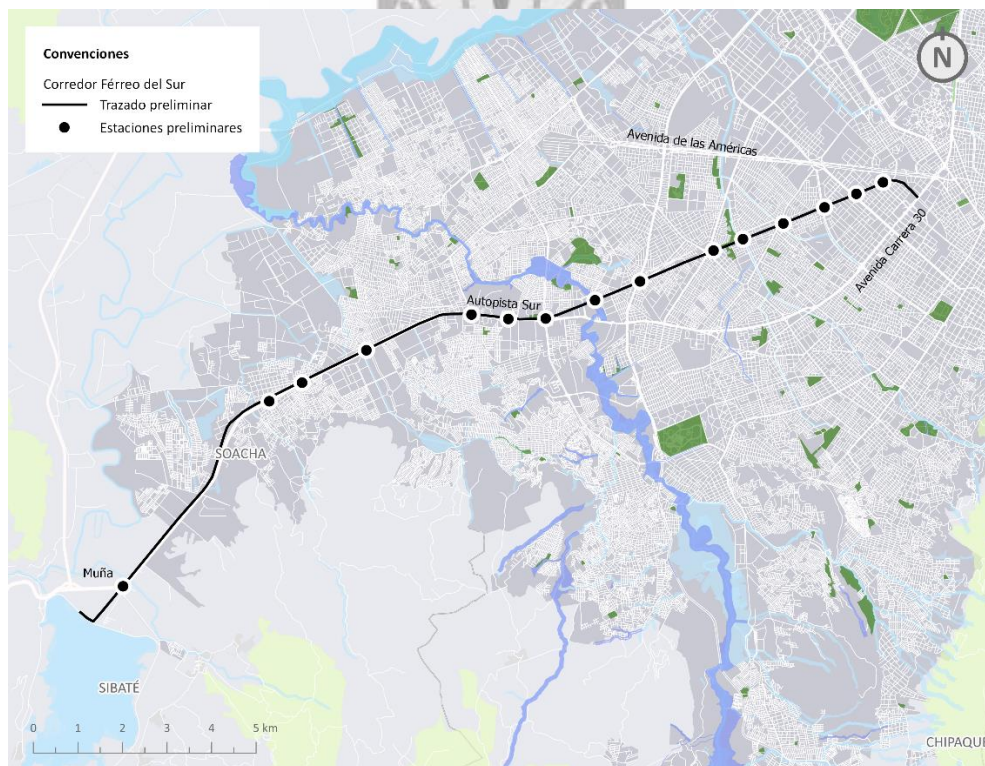
CUATROCIENTOS ONCE PESOS M/CTE (5.789.756.411,00), incluido IVA y demás impuestos y costos directos e indirectos a que haya lugar.

## 2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto por desarrollar se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, y corresponde al recorrido del corredor férreo del sur, propiedad del Instituto Nacional del Vías, y cuya titularidad señala que el TRAMO FERREO BOGOTÁ – EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVÍAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Escritura Pública No. 2380 otorgada el 11 de septiembre de 2007 en la Notaría 59 del Círculo de Bogotá.

Este proyecto por sus características impacta de manera positiva la población asentada en corredor de influencia Bogotá – Soacha, de tal manera que el Regiotram del Sur prevé con 15 estaciones extender la línea hasta el embalse del Muña, donde existe una zona de industria pesada y de equipamientos importantes, y a futuro con la planta de tratamiento de Canoas, es el punto ideal para localizar el Centro de Intercambio Modal (CIM).<sup>1</sup>

**Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur**



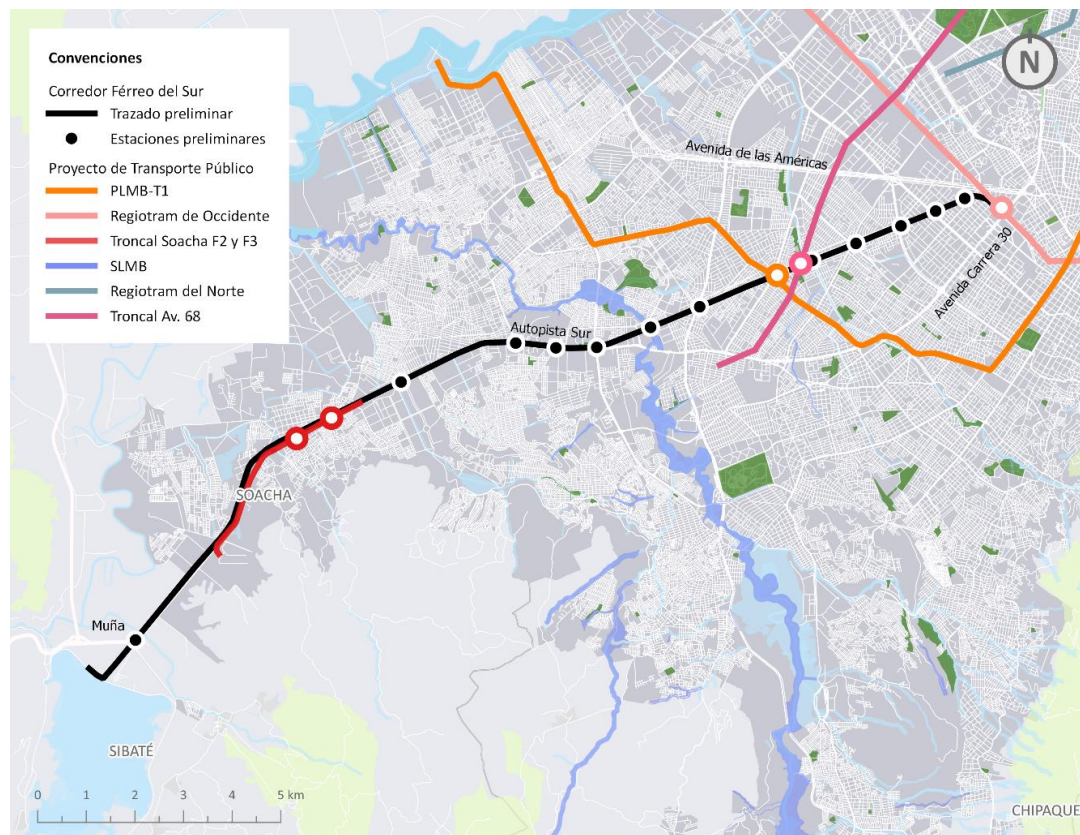
**Fuente: Steer a partir de Anexo 1. Anexo Técnico Términos de Referencia, 2022**

<sup>1</sup>1.2. Localización -Anexo 1 Anexo técnico

El proyecto a implementar en el Corredor Férreo del Sur en el Distrito deberá conllevar al mejoramiento de las condiciones urbanas de las áreas aledañas al trazado ferroviario y se prevé que podrá tener 11 estaciones dentro del perímetro urbano de Bogotá y 4 estaciones en el área de la sabana sur de Bogotá, completando una longitud cercana a los 18 kilómetros de extensión, en cinco localidades del distrito: Los Mártires, Puente Aranda, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa.

Igualmente se contextualiza la ubicación del proyecto de manera general y su integración con otros proyectos de transporte público masivos proyectados en la ciudad-región.

**Figura 2. Esquema General – Sistemas de Transporte Masivo**



**Fuente: Steer a partir de información secundaria Gobernación de Cundinamarca y SDM Bogotá, 2022**

### **3. INFORMACIÓN DE REFERENCIA**

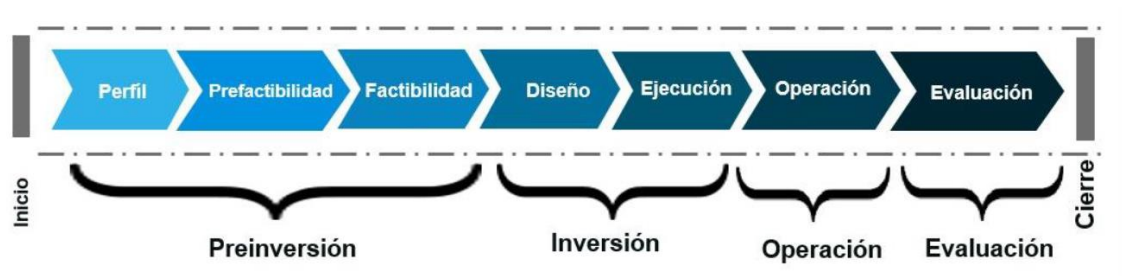
En este capítulo se presenta la información solicitada y recopilada con el estado de entrega y su análisis de pertinencia y validez para su uso en las diferentes etapas de la consultoría. Cabe resaltar que, de acuerdo con lo establecido por la Ley 1508 de 2012 y 1682 de 2012 los estudios correspondientes a Fase 1, etapa de prefactibilidad se definen de la siguiente manera:



*Fase 1. Prefactibilidad. Es la fase en la cual se debe realizar el prediseño aproximado del proyecto, presentando alternativas y realizar la evaluación económica preliminar recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes. El objetivo de la fase 1 es surtir el proceso para establecer la alternativa de trazado que a este nivel satisface en mayor medida los requisitos técnicos y financieros.*

Adicional a lo anterior, la Guía de Maduración de Proyectos IDU, establece que el ciclo de vida de los proyectos IDU tendrá las siguientes bases:

Ilustración 2. Etapas y Fases en el Ciclo de Vida de los Proyectos IDU



Fuente: Ilustración 2 - Guía de maduración de proyectos IDU

*Prefactibilidad Fase I: Es la fase en la cual se debe realizar la **Ingeniería Conceptual** del proyecto formulando alternativas de solución y realizando su valoración económica como mínimo con los indicadores de la Entidad o proyectos similares para la selección de la alternativa más favorable.<sup>2</sup>*

Por lo anterior y dado lo establecido en los estudios previos de la presente Consultoría, en el Componente de Transporte y Tránsito no se tiene prevista realizar una campaña de toma de información en campo, como consta en el Anexo de Presupuesto de la Consultoría, donde el monto agotable y la definición de actividades a precio unitario no incluye actividades de toma de información asociados al Estudio de Transporte.

Adicionalmente, es preciso señalar, que el Modelo de 4 etapas de Bogotá cuenta con un modelo de reparto modal Calibrado y aceptado por la Secretaría Distrital de Movilidad, el cuál fue desarrollado en el año 2018 a través del estudio de Consultoría de la estructuración de un sistema de cobro por distancia en Bogotá.

Dicho modelo de 4 etapas de la SDM es el insumo principal para el desarrollo del estudio de demanda establecido en los capítulos técnicos del Contrato IDU 1860 de 2021. Lo anterior, para guardar consistencia con la información base de la planificación de transporte de los proyectos que actualmente adelanta la Administración Distrital de Bogotá que facilite la intermodalidad del sistema de transporte de la Región Capital, que entre otros son: Extensión de la primera línea de metro de Bogotá de la Calle 100 a la Calle 72, estudios de

<sup>2</sup> Guía de maduración de proyectos IDU – Página 18



factibilidad de la segunda línea de metro de Bogotá, estudios de estructuración del proyecto Regiotram de Occidente, estudios de factibilidad del proyecto Regiotram del Norte, entre otros.

Por esta razón, para este estudio de Transporte y Tránsito los resultados y análisis se basarán en información secundaria de diferentes fuentes, tal como se lista a continuación:

**Tabla 1. Información secundaria**

<b>Información</b>	<b>Estado</b>
Modelo de transporte de Bogotá	Entregado
Vectores de población hasta 2055	Entregado
Vectores de usos del suelo hasta 2055	Entregado
Información histórica de accidentalidad, georreferenciada para Bogotá y Soacha de los últimos 5 años	Entregado
Información de proyectos viales	Entregado
Estudio para la reestructuración de rutas del transporte público urbano e interurbano de Soacha	Entregado
POT de Bogotá	Entregado
POT de Soacha	Entregado
Encuesta de Movilidad EODH 2019	Entregado
Gestión de información con ProBogotá sobre POT- Vectores de población del Municipio de Soacha	Entregado

**Fuente: Steer, 2022**

El desarrollo de la consultoría se ha dividido en las siguientes 5 actividades, las cuales tienen de insumo la información presentada en la tabla anterior y se relacionan con cada una como se muestra en la siguiente figura:

- 1. Análisis de transporte:** en esta actividad se llevará a cabo un análisis de los puntos de integración con otros modos en el trazado preliminar del corredor, partiendo de aquellos que han sido identificados en la necesidad de implementación del proyecto, y un análisis de los principales pares O-D de la matriz de transporte público de 2019, información disponible en la reciente actualización de la Encuesta de Movilidad 2019. Complementario a lo anterior, se hará un análisis conceptual de usos del suelo, estrato, predominancia de usuarios de transporte público e índice de necesidades de transporte, con el objeto de validar la mejor alternativa de trazado y de los puntos generadores y atractores de viajes en el sector. Parte de estos puntos es desarrollado en el presente informe.
- 2. Revisión del modelo en el área de estudio:** revisión del modelo de transporte en la zona de estudio en términos de la zonificación, la red y los vectores de población y usos del suelo con los que cuenta para los escenarios futuros.
- 3. Estimación de demanda:** Esta actividad incluye la definición de los escenarios futuros de modelación (ofertas y visiones de ciudad), la evaluación de la demanda

en los corredores potenciales, y la estimación de la demanda de la alternativa de trazado seleccionada a partir del modelo de 4 etapas de Bogotá.

4. **Definición de beneficios:** Se determinarán los beneficios del proyecto en términos de ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, reducción de gases contaminantes y reducción de costos operacionales.
5. **Puntos críticos:** A partir del modelo de 4 etapas actualizado se adelantará un ejercicio estratégico en el modelo de redes para identificar los puntos críticos desde el componente de tránsito para la alternativa de trazado seleccionada.

En la siguiente figura se presenta la relación que tiene la información recolectada con las actividades planteadas (cuadros en azul) y el estado de la información, clasificada en información recibida, revisada y válida para el estudio, información pendiente de ser recibida o actualizada e información insuficiente para los efectos del estudio y que debe ser complementada.

**Figura 3. Relación de insumos y actividades**

	Actividad 1 Análisis de transporte	Actividad 2 Revisión del modelo en el área de estudio	Actividad 3 Estimación de demanda	Actividad 4 Definición de beneficios	Actividad 5 Puntos críticos
Modelo de transporte de Bogotá					
Vectores de población					
Vectores de usos del suelo					
Históricos de accidentalidad					
Información de proyectos de T público y privado					
POT de Bogotá					
POT de Soacha					
Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019					
Censo Nacional de Población y Vivienda 2018					

✔ Información revisada y válida para el estudio  
✖ Información pendiente de ser recibida o actualizada

Fuente: Steer, 2022

#### 4. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

Las siguientes secciones presentan el análisis preliminar de la información descrita anteriormente recibida hasta la fecha y que sirve para establecer el contexto urbano y de movilidad de la zona de estudio del proyecto y la estructura del modelo de transporte de 4 etapas de Bogotá.

Cabe resaltar que para el uso de la información urbana y de población en el modelo de transporte es necesario contar con agregaciones de esta a nivel de ZAT (Zona de Análisis de Transporte), lo cual se hará dependiendo de cómo sea entregada esta información por las diferentes entidades. Para el caso de los planes parciales, equipamientos y metros cuadrados de construcción, esta información se encuentra a nivel de predio, facilitando su agregación a las ZAT con las que se desarrollarán los ejercicios de modelación. Para el caso de la proyección de población, la SDM cuenta con vectores de población ya agregados para las diferentes ZAT del modelo, mientras que para el municipio de Soacha se deberá hacer una revisión del nivel de agregación con el que se cuenta (manzanas, barrios, etc.) una vez sea entregada la información por parte del municipio.

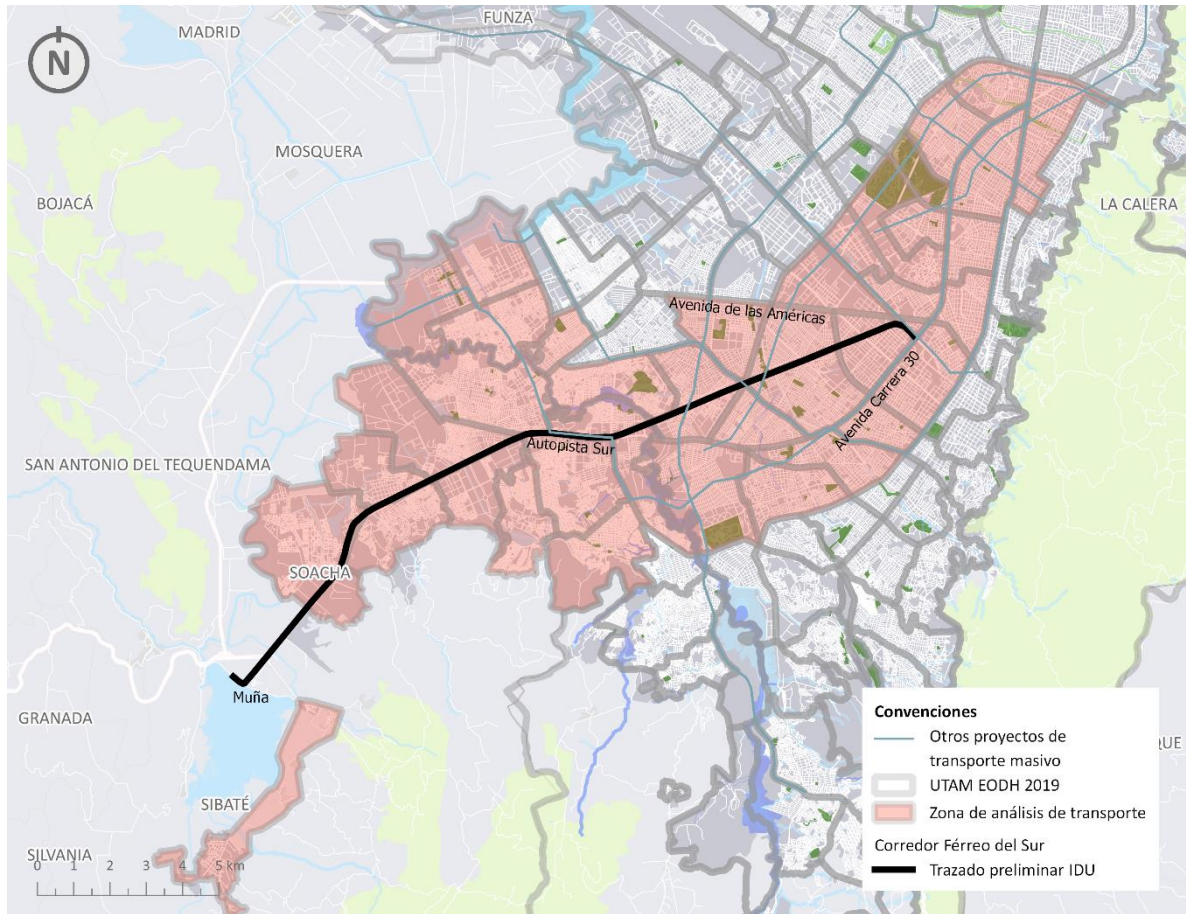
##### 1.1 ZONA DE ANÁLISIS DE TRANSPORTE

Para la definición de la zona de análisis de transporte se ha tomado como fuente la Encuesta de Movilidad de Hogares 2019 – EODH 2019 suministrada por la SDM. En este estudio se entenderá como zona de análisis aquellas Unidades Territoriales de Análisis de Movilidad (UTAM)<sup>3</sup> de la EODH 2019 que están en un área comprendida entre las principales vialidades alrededor del corredor, el sector de Bosa colindante con Soacha, y, dado que el trazado preliminar del IDU termina en el embalse del Muña, se incluyen en el área los municipios de Sibaté y Soacha, tal como se presenta en el siguiente mapa.

MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

**Figura 4. Zona de análisis de transporte**

<sup>3</sup> Las UTAM son las zonas bajo las cuales realizo el diseño muestral y bajo las cuales se estimaron los parámetros estadísticos y el cálculo de los indicadores de movilidad en la EODH 2019

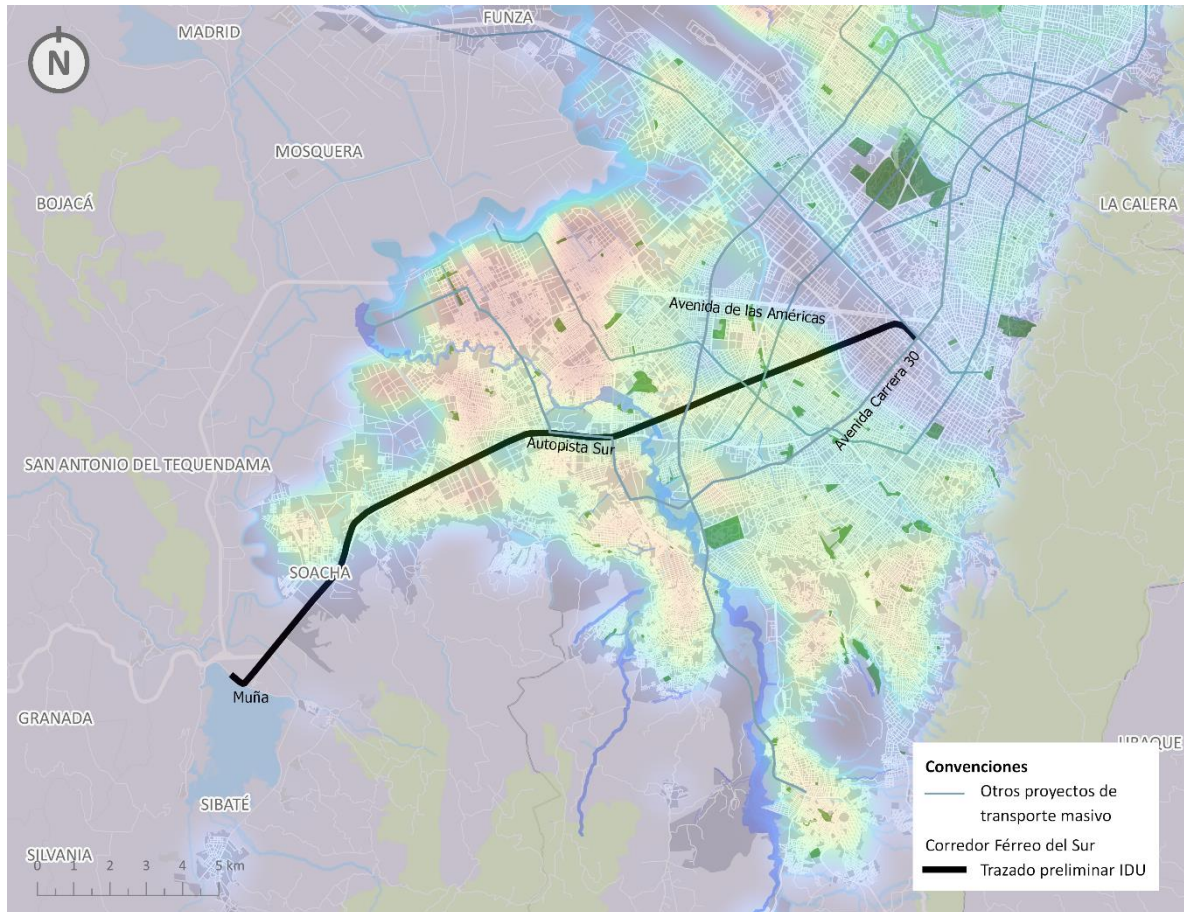


**Fuente: Steer a partir de la EODH de Bogotá 2019**

En el siguiente mapa se presenta la concentración de la población en el área de análisis a partir de datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, donde se evidencia mayores concentraciones al costado occidental del corredor, hacia el sector de Bosa y en ambos costados de la Autopista Sur en el municipio de Soacha. Para la evaluación de las alternativas de trazado, además de la población existente se deberá hacer un análisis del crecimiento poblacional que se puedan presentar en las zonas de expansión del municipio y el crecimiento de los desarrollos de vivienda y comercio que puedan ser determinantes en las dinámicas de movilidad futuras.



**Figura 5. Zona de análisis de transporte**

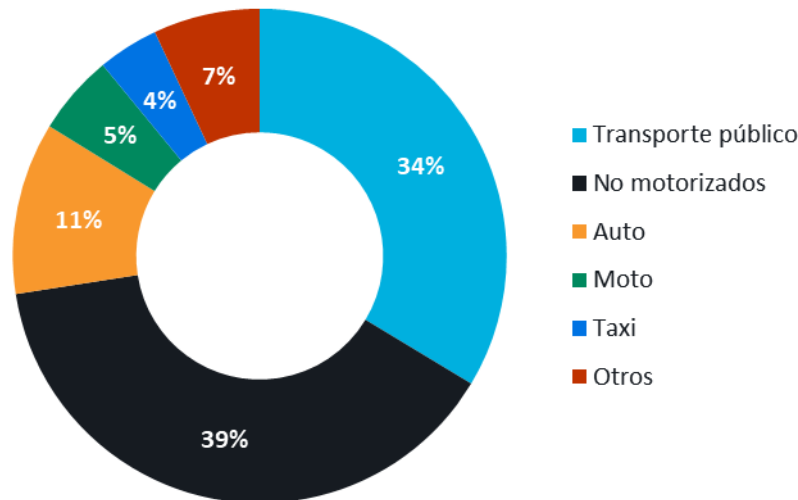


**Fuente: Steer a partir del CNPV 2018**

## 1.2 ANÁLISIS DE MOVILIDAD

El análisis de la movilidad en la zona de estudio se realizó a partir de la Encuesta de Movilidad de Hogares. Para esto se consideraron las UTAM (Unidad Territorial de Análisis de Movilidad), que se encuentran en la zona de análisis presentada anteriormente, en donde se generan y se atraen en un día 8.8 millones de viajes. Considerando el modo principal del viaje, el 39 % son en modos no motorizados y el 34 % en transporte público (ver siguiente figura).

**Figura 6. Opciones de trazado según diferentes fuentes de información**



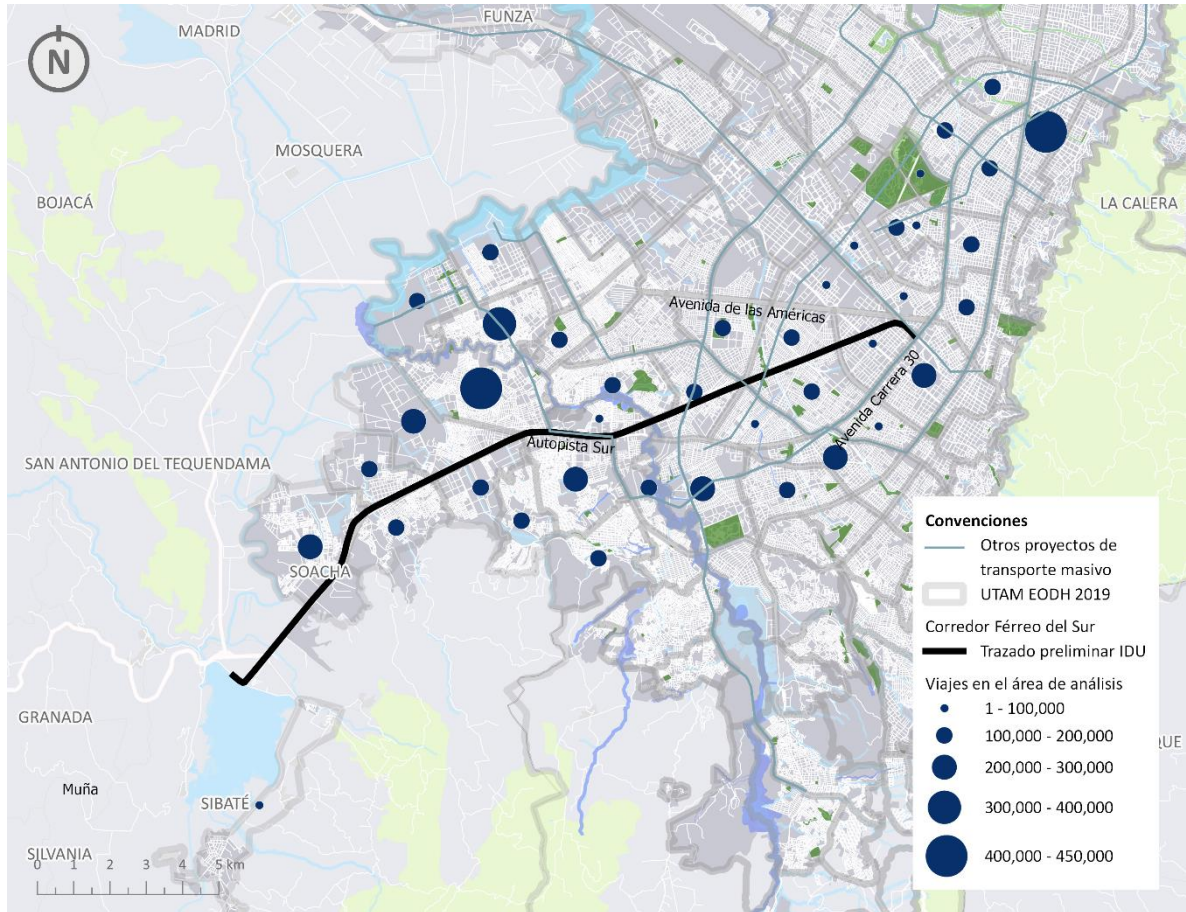
**Fuente: Steer, a partir de la EODH 2019**

El 48 % de estos viajes inician y finalizan en la zona de análisis (intrazonales), 2.3 millones tiene origen dentro del área y van hacia otras zonas externas y el restante 2.3 millones de viajes se originan fuera del área de análisis y terminan al interior de esta. El alto porcentaje de viajes intrazonales (cerca de 4.2 millones) supone un alto número de viajes que podrían ser atendidos con la implementación del proyecto ya que el origen y el destino están dentro del área considerada, además de las posibles integraciones con los proyectos de transporte público masivo de Bogotá-región.

### 1.2.1 Principales orígenes y destinos

Dentro de la zona de análisis de transporte se generan 6.50 millones de viajes de origen y 6.55 millones de viajes de destino, las principales zonas donde se concentran son Chicó Lago en Chapinero, Bosa Occidental, Bosa Central, Venecia en Tunjuelito y Soacha, estas 5 zonas recogen el 25 % de los viajes (aproximadamente 1.7 millones de viajes en origen y en destino).

Figura 7. Viajes en la zona de análisis



Fuente: Steer, a partir de la EODH 2019

En cuanto a las principales localidades y municipios, agregando las UTAM de cada una, la que más viaje atrae y genera es la localidad de Bosa (1.2 millones), seguida de Soacha (1.1 millones) y Kennedy (665 mil).

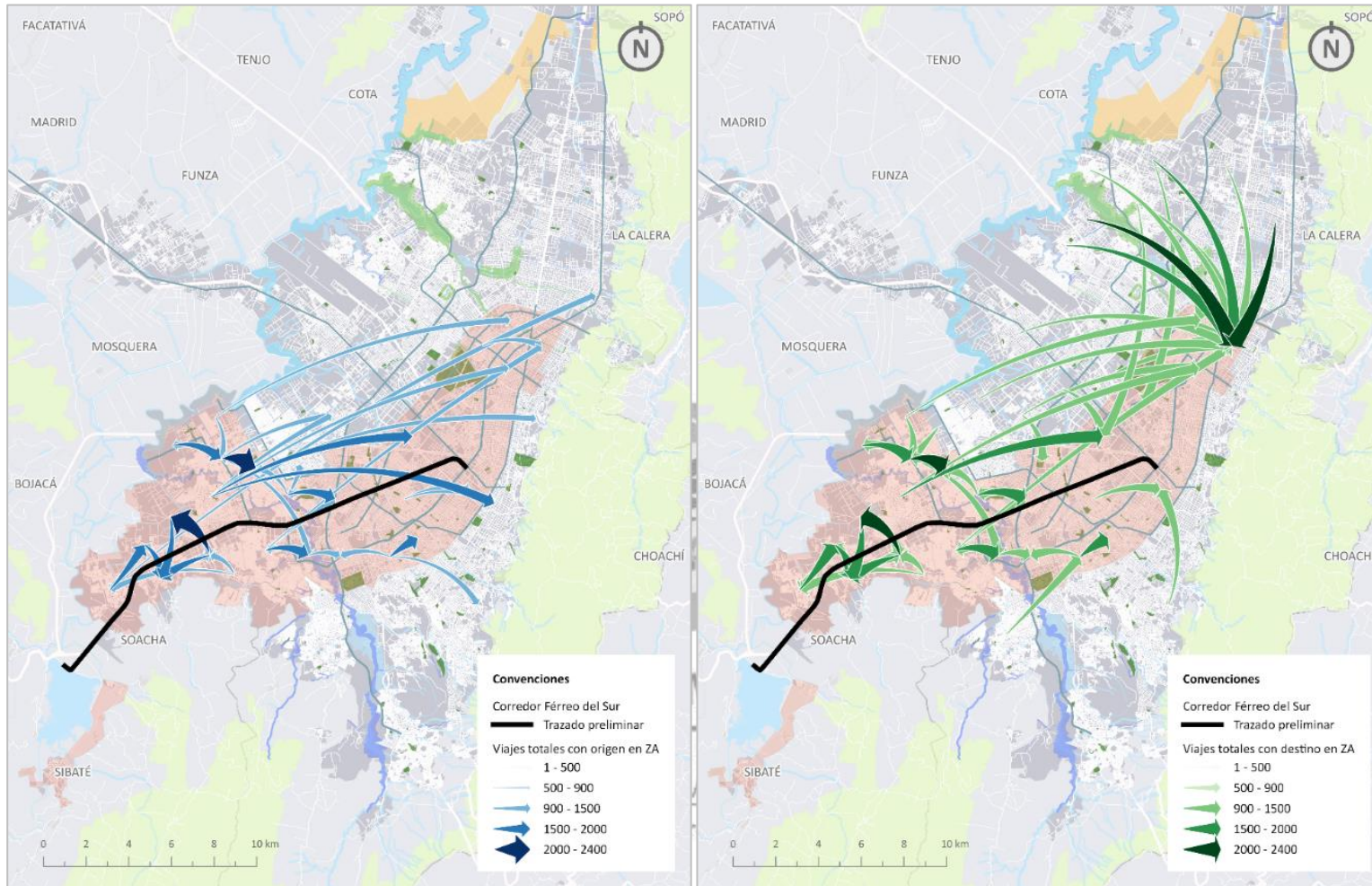
### 1.2.2 Principales pares Origen-Destino

A continuación, se muestran una serie de mapas que ilustran los principales pares OD de los viajes realizados en la hora pico de la mañana de los días hábiles (de 6:30 a.m. a 7:30 a.m.) en el área de análisis definida anteriormente.

Iniciando con los viajes totales (público y privado), se realizan 605,000 viajes con origen o destino en la zona. Para el caso de los viajes que se originan en la zona (mapa de la izquierda) se puede observar que el destino es principalmente dentro de la misma zona, hacia sectores del centro y la Calle 97, en el caso de los destinos (mapa de la derecha) se observan viajes que provienen por fuera de la zona de análisis, principalmente hacia el mismo sector de la Calle 97.



Figura 8. Viajes totales con origen o destino en la zona de análisis



Fuente: Steer, a partir de la EODH 2019



En las siguientes figuras se observan aquellos viajes de transporte público que tienen como origen (mapa de la izquierda) o destino (mapa de la derecha) la zona de análisis, en general se puede observar que existen viajes principalmente de distancias medianas o largas realizados en estos modos. El principal par ocurre entre Bosa Central y los Alcázares, con 932 viajes.

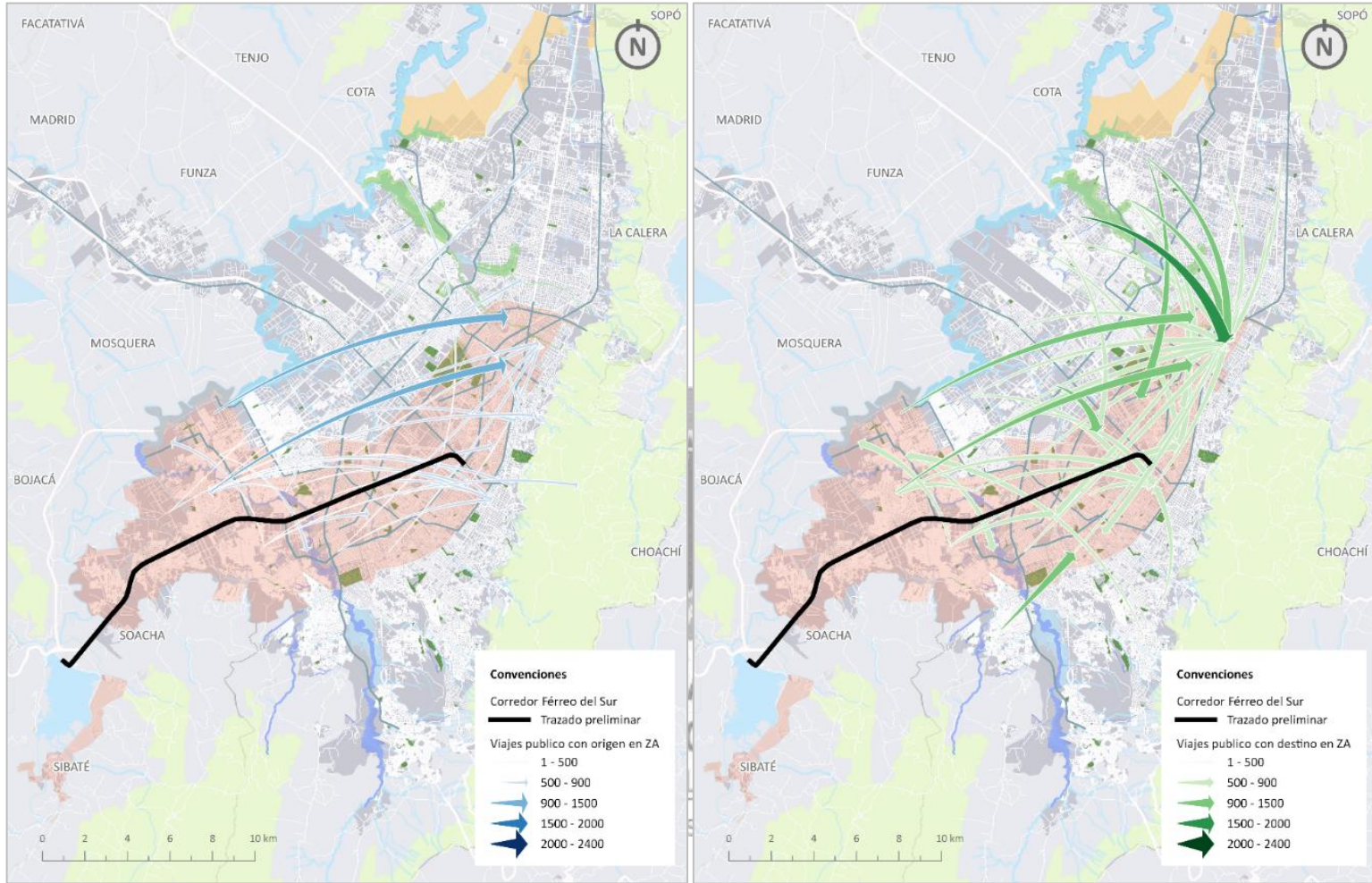
Para los viajes realizados en transporte privado con origen y destino en la zona de análisis, se pueden evidenciar que son viajes con distancias más cortas que en transporte público, principalmente dentro del municipio de Soacha



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

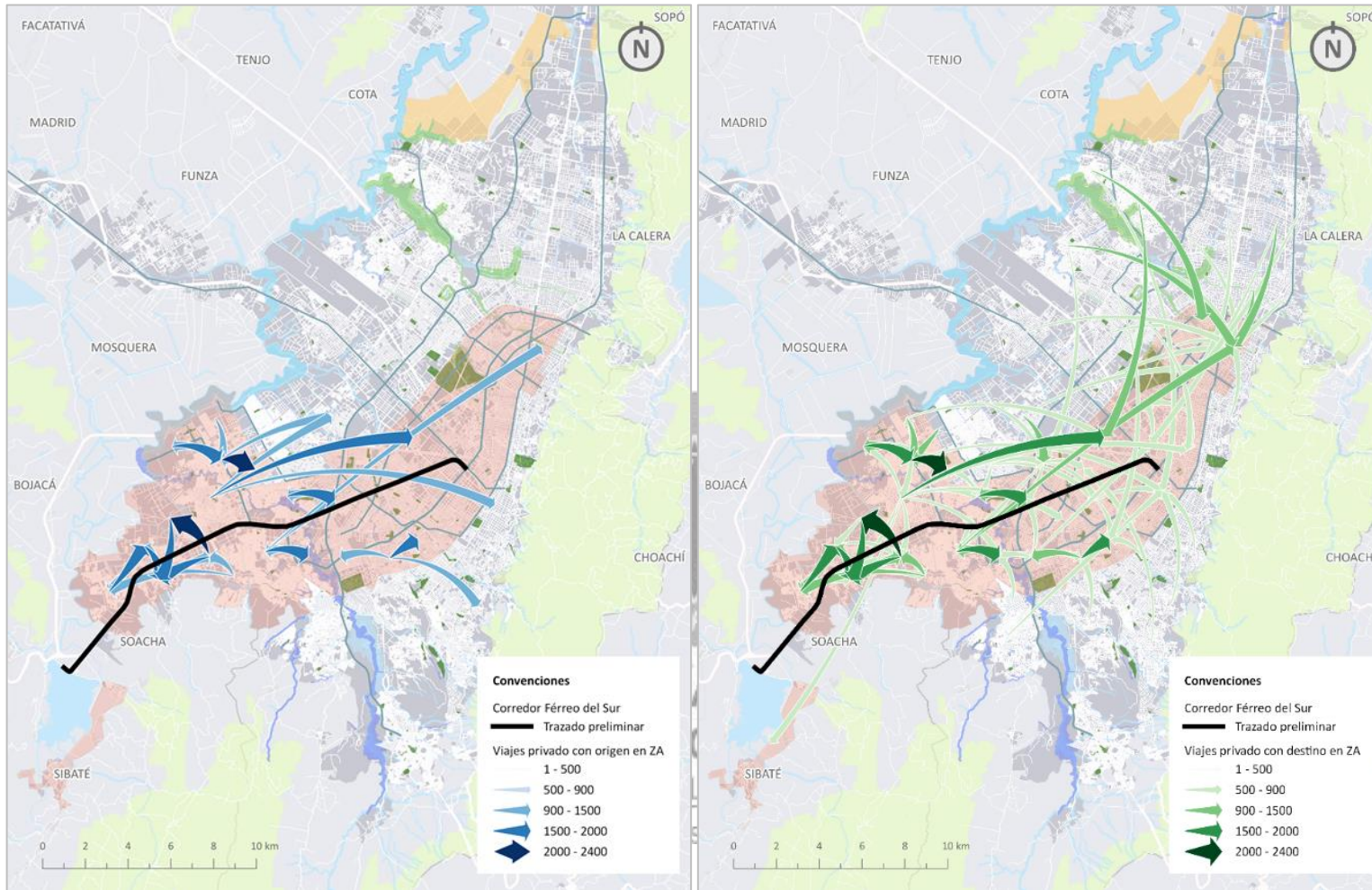
Instituto de Desarrollo Urbano

**Figura 9. Viajes de transporte público con origen o destino en la zona de análisis**



**Fuente: Steer, a partir de la EODH 2019**

**Figura 10. Viajes de transporte privado con origen en la zona de análisis**



**Fuente: Steer, a partir de la EODH 2019**



### 1.3 ANÁLISIS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) EN EL ÁREA DE ESTUDIO

El Plan de Ordenamiento Territorial es el instrumento orientador de toma de decisiones en materia de planificación en el territorio a partir de la estructura ecológica principal, la estructura funcional y del cuidado, la estructura socioeconómica, creativa y de innovación y la estructura integradora de patrimonios de la ciudad a nivel urbano y rural.

En esta sección se presentará de manera general las directrices del POT de Bogotá adoptado mediante Decreto 555 de 2021 y del Proyecto de Decreto del POT del municipio de Soacha de 2021 en términos de Cicloinfraestructura, proyectos de transporte público y proyectos viales de transporte privado y será complementada en futuros análisis con la información de usos del suelo y tratamientos urbanísticos que se desarrolle desde el componente urbano de la consultoría.

#### 1.3.1 POT de Bogotá

##### 1.3.1.1 Proyectos de transporte público

A continuación, se mencionan los proyectos del POT proyectados a largo plazo y donde se identifican las actuaciones de carácter obligatorio que se desarrollaran en el Distrito Capital.

El primer subprograma llamado “*subprograma para descarbonizar la movilidad*” busca mejorar el ambiente urbano reduciendo las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a través del aumento de oferta de modos de transporte con menor huella de carbono, también se plantea la consolidación de la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad.

A través de este subprograma el Distrito Capital consolida: la red de metros y trenes de cercanías promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad. Los siguientes son los proyectos enmarcados en el subprograma.

**Tabla 2. Proyectos del subprograma para descarbonizar la movilidad**

Proyecto	Trazado
Primera línea metro PLMB	Centro – Usaquén – Toberín – Calle 200
Segunda línea metro SGLM	Centro – Engativá – Suba
Tercera línea metro	Avenidas Santafé - Bosa - Villavicencio - Jorge Gaitán Cortés - NQS 92
Cuarta línea metro	Avenida Boyacá Fase II desde el cruce de la Avenida Guaymaral con autopista norte hasta Avenida Chile (CI 72)
Quinta línea metro	Avenida Boyacá Fase 1 desde Avenida Chile (CII 72) hasta autopista al llano
Corredor férreo de occidente	Inicia en la carrera 17 con calle 6 hasta el límite del distrito con Funza



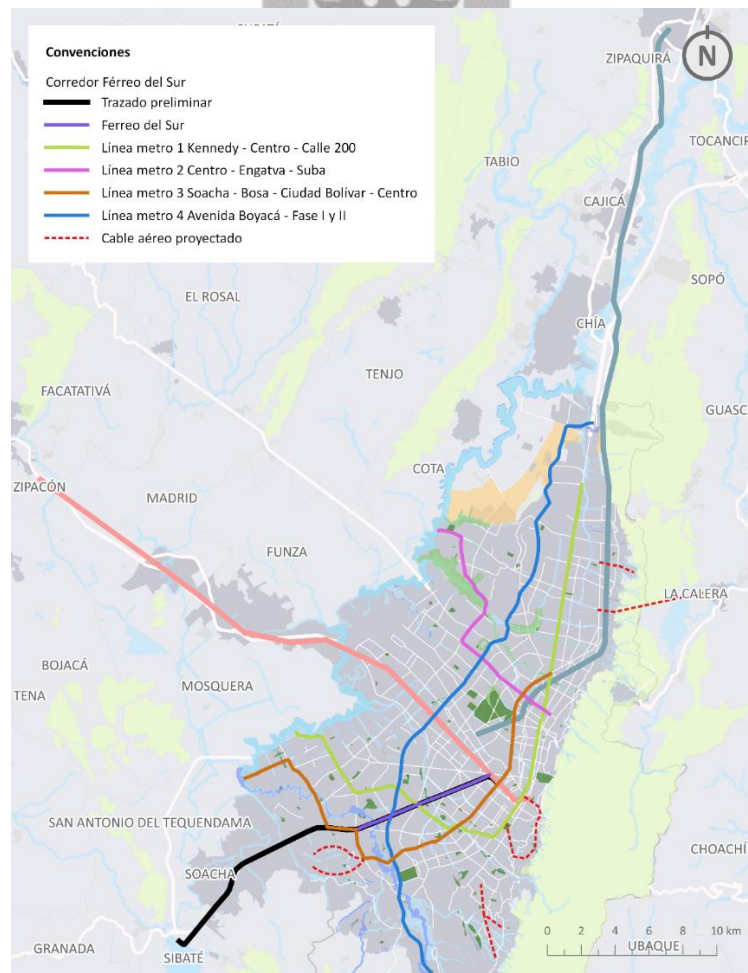
Proyecto	Trazado
Corredor férreo del norte	Inicia en el Km 5 del actual corredor férreo cerca al centro comercial Gran Estación (Calle 26) de Bogotá y conecta Chía, Cajicá y Zipaquirá
Corredor férreo del sur	Inicia en Avenida Batallón Caldas (Carrera 50) y finaliza en Autopista sur



**Fuente: Decreto 555 de 2021**

El subprograma llamado “Red de corredores de cable aéreo” permitirá la construcción de una red de cables aéreos con el objetivo de mejorar las condiciones de acceso a los diferentes modos de transporte. En este subprograma se encuentran los proyectos:

- Cable Aéreo Tres Esquinas. (Potosí-Sierra Morena) Soacha Cazucá Sierra Morena fase 1
- Cable Aéreo Soacha Ciudadela Sucre Siena Morena Fase II

**Figura 11. Proyectos de transporte Público de Bogotá**



 <p><b>Ardanuy</b> CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA</p>	<p>ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.</p>	 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>
--	---	---

*Fuente: Steer a partir de Decreto 555 de 2021*

### 1.3.1.2 Proyectos viales

Entre los proyectos viales se tiene como objetivo la conformación de una red de corredores verdes para consolidar dinámicas de proximidad y entornos vitales. Es así como se plantea la construcción de 5 corredores para un total de 67 km en donde se destaca el de la Avenida Batallón Caldas, desde la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) hasta la Carrera 50 y finalmente la Avenida Primero de Mayo.

### 1.3.2 POT de Soacha

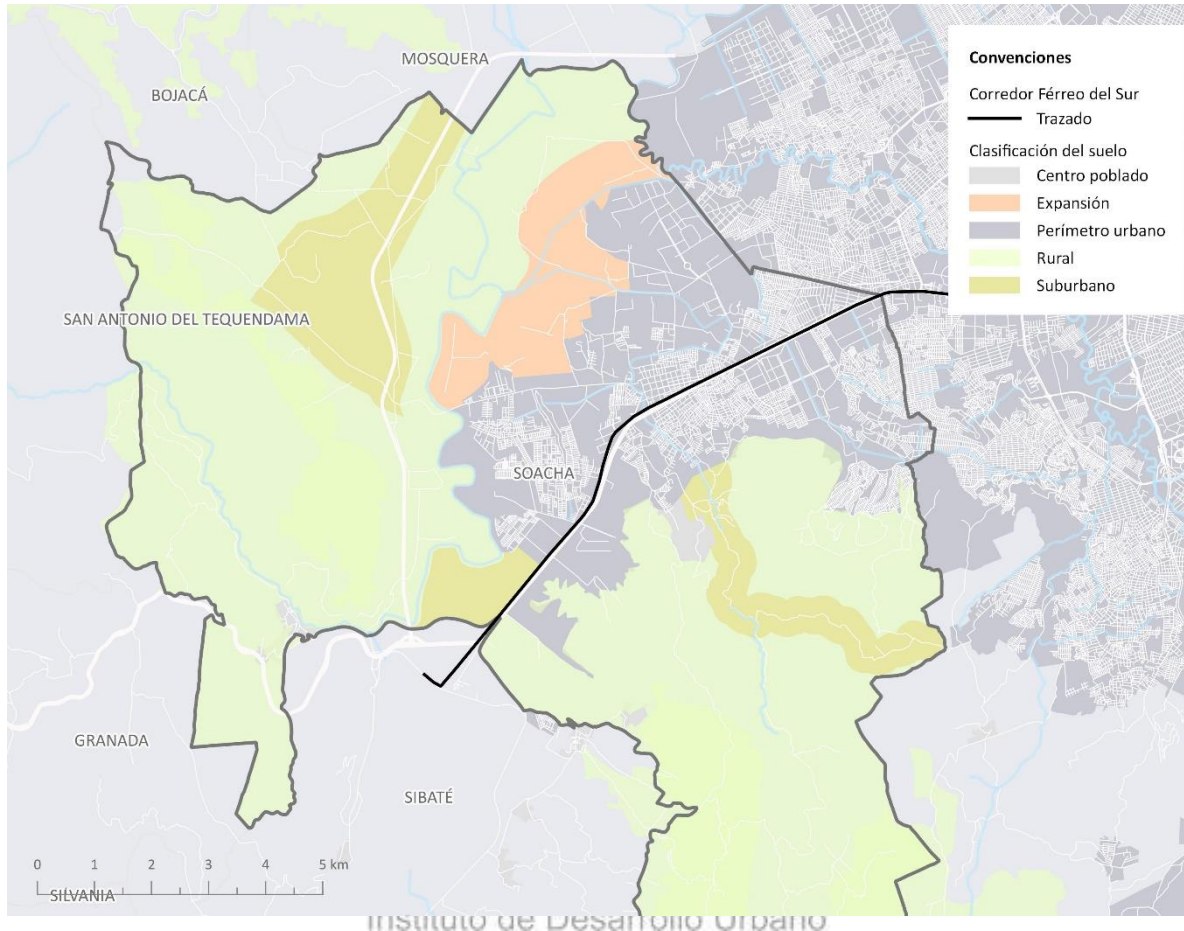
#### 1.3.2.1 Clasificación del suelo

Actualmente, el municipio de Soacha se encuentra desarrollando la revisión ordinaria de su Plan de Ordenamiento Territorial. Este se encuentra en etapa de concertación con la autoridad ambiental y no ha sido aprobado. Sin embargo, a través de una reunión con funcionarios de la Secretaría de Planeación del municipio, fue posible tener acceso a la información que se ha generado a través del DTS de formulación del nuevo POT.

A continuación, se observa la clasificación del suelo propuesta por el municipio donde se identifica el crecimiento del perímetro urbano, así como la propuesta de expansión del municipio hacia la zona occidental del mismo. Este modelo de ocupación deberá ser considerado tanto en las propuestas de trazado del sistema que se proponga, así como en la demanda potencial del mismo.

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

**Figura 12. Clasificación del suelo propuesta para Soacha**



**Fuente: Steer a partir de información de la Secretaría de Planeación de Soacha, 2022**

### 1.3.2.2 Cicloinfraestructura

La infraestructura de ciclorrutas de Soacha está conformada por los tipos axial y lateral, en la primera, la ubicación de la ciclorruta se encuentra en los separadores centrales de las vías de la malla arterial y en la segunda se encuentra sobre los andenes o calzadas laterales de las vías arteriales y locales. La tabla a continuación muestra la infraestructura de ciclorrutas disponible en el municipio de Soacha.

**Tabla 3. Infraestructura de ciclorrutas de Soacha**

	<b>Elemento Vial</b>	<b>Disposición Espacial</b>
<b>Malla Vial Arterial</b>	Autopista Sur	Lateral
	Av. Bosatama	Lateral
	Av. Ciudad De Cali	Lateral

	Elemento Vial	Disposición Espacial
Malla Vial Intermedia	Av. Terreros	Axial
	Av. San Marón	Axial

*Fuente: Plan de ordenamiento territorial Soacha - componente urbano*

### 1.3.2.3 Proyectos de transporte público

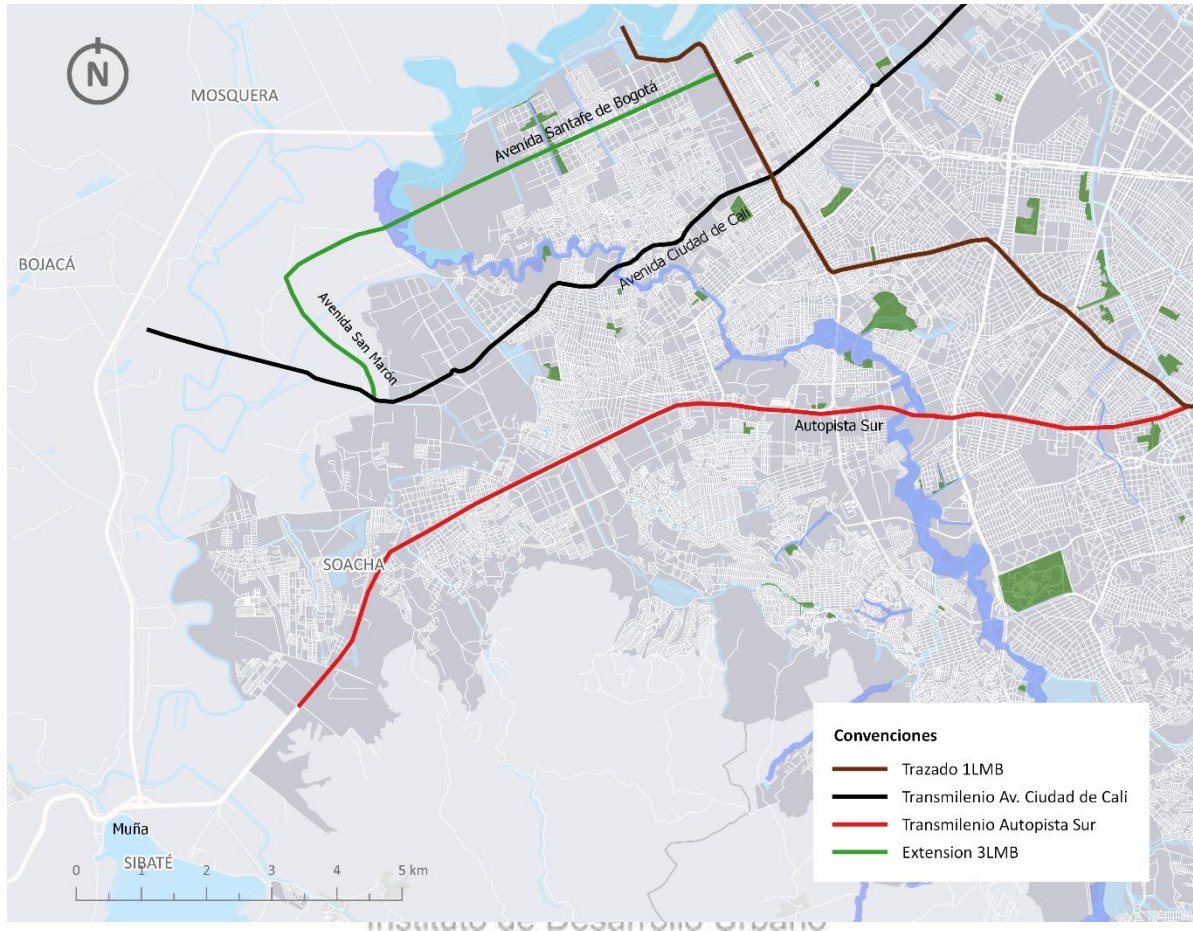
El sistema integrado de transporte público de Socha está conformado por el componente de troncales de Transmilenio, para la primera fase se construyó la troncal de la Autopista Sur, entre el distrito capital y la estación San Mateo (autopista sur con calle 30) y un sistema municipal de transporte colectivo.

Actualmente se encuentran en construcción las troncales de Transmilenio fase dos y tres y el patio portal de El Vínculo. La segunda fase incluye las estaciones de la Carrera 7, San Humberto, 3M, Ducales y Compartir (ver siguiente mapa).

En el mediano plazo de la vigencia del POT, está prevista la planeación y construcción de la troncal de Transmilenio de la avenida Ciudad de Cali, entre el portal Américas y la avenida Terreros. Esta troncal incluye la construcción de un patio portal en el suelo de expansión urbana, en el cruce de las avenidas Ciudad de Cali y Terreros

En el largo plazo de la vigencia del POT, está prevista la planeación de la tercera línea del sistema metro del Distrito Capital, la cual se extenderá hasta Soacha, en un trazado preliminar, por las avenidas Santafé en Bogotá (entre carrera 73A sur y Av. Terreros) y la Av. terreros y San Marón (Calle 1). Este trazado fue construido preliminarmente por el equipo consultor en el siguiente mapa.



**Figura 13. Proyectos de transporte Público de Soacha**

**Fuente:** *Steer a partir de información secundaria municipio de Soacha y Bogotá, 2022*

#### 1.3.2.4 Proyectos viales

En la actualidad únicamente existe un corredor vial formal entre Soacha y el Distrito Capital, la Autopista Sur, y algunas vías locales entre Soacha y las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar.

Durante La revisión ordinaria del POT del Distrito Capital de 2004 y la revisión general de 2021 se encontró que se prevén un conjunto articulado de nuevas vías arterias entre ambas ciudades, las cuales cambian el panorama funcional de manera sensible, facilitando el desarrollo territorial y las relaciones de ordenamiento de Soacha y del sur de la Capital.

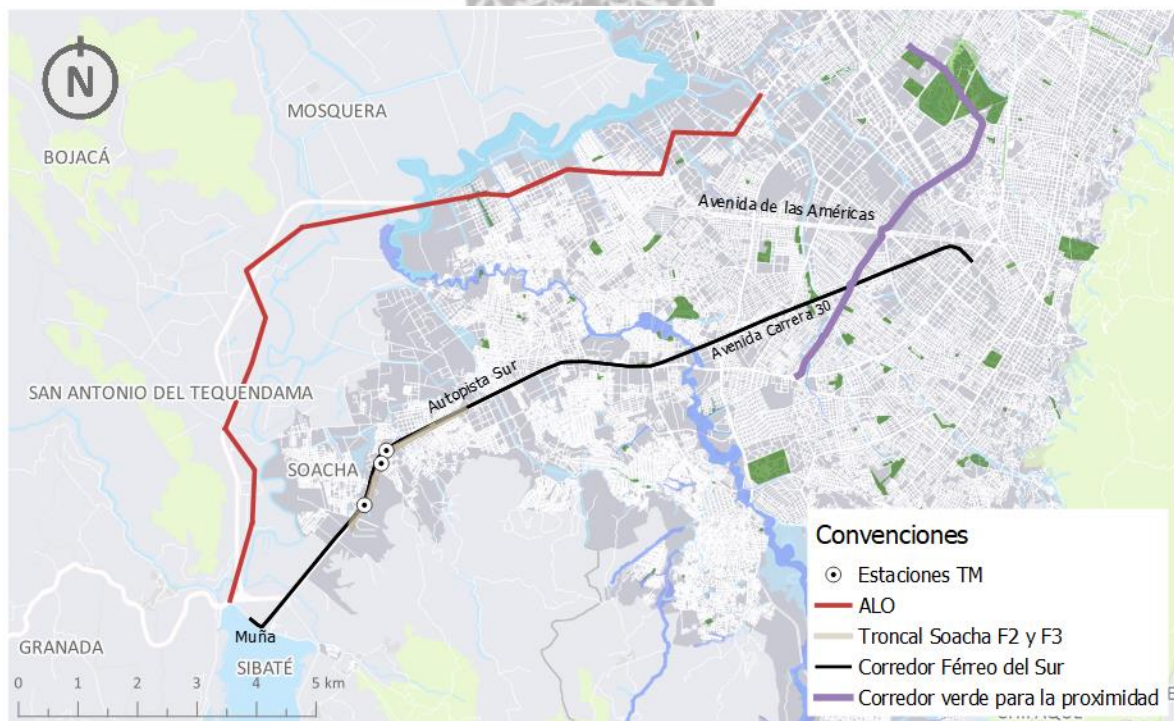
La construcción de la avenida longitudinal de occidente ALO en el noroccidente de Soacha tiene inicio en el sector de Chuzacá y pretende llegar hasta la calle 13 en Bogotá, dicha vía arterial prevé en su trazado una línea del sistema de Transmilenio, además de la conexión con la vía regional Corredor Industrial de la Sabana en los límites de Soacha con Mosquera. Con la implementación de este proyecto vial se busca descongestionar la Autopista Sur.

Paralelamente se tiene propuesta la construcción de la avenida Perimetral de Soacha, vía que debe conectar la doble calzada Bogotá-Girardot, rodeando el suelo urbano al sur y norte de Soacha, con la carretera al Llano en las inmediaciones de la Localidad de Usme y con la avenida Santafé en el occidente del Distrito Capital.

Esta vía busca descongestionar la Autopista Sur y conectará con la entrada de Compartir, el túnel que atravesará los cerros del Sur de Soacha y con la Vía Perimetral, la cual conducirá al suroriente con el Alto de la Cabra y con Sibaté en el sector de los cielos del corregimiento uno; al nororiente con el sector de Tres Esquinas por la Ciudadela Sucre conectando con el barrio El Perdomo en Bogotá.

El plano a continuación muestra en resumen los proyectos que van a ser realizados durante la vigencia de POT de Soacha y Bogotá.

**Figura 14. Proyectos de transporte privado en Soacha y Bogotá**



**Fuente: Steer a partir de información secundaria municipio de Soacha y Bogotá, 2022**

*Los diferentes proyectos futuros para incluir en la modelación de transporte deberán ser concertados con el IDU y la SDM en términos de años de entrada en operación, trazado y demás características operacionales.*

## 1.4 MODELO DE TRANSPORTE

### 1.4.1 Contexto del modelo de 4 etapas de Bogotá

Desde el año 2005 la Autoridad de Transporte de Bogotá inició las acciones para consolidar una herramienta de modelación que sirviera para la planificación del sistema de transporte en la Ciudad y con objeto de la adopción del Plan Maestro de Movilidad de Bogotá que incluye el ordenamiento de los estacionamientos en el Distrito Capital a través del Decreto 319 de 2006 se construyó el primer modelo de 4 etapas de Bogotá.

Posteriormente, con la expedición del CONPES 3677 de 2010 CONPES DE MOVILIDAD INTEGRAL PARA LA REGIÓN CAPITAL BOGOTÁ – CUNDINAMARCA, dentro de los requisitos para la presentación de proyectos que fueran susceptibles de cofinanciación del gobierno nacional, se estableció:

*Modelación de la demanda de la Región Capital Bogotá - Cundinamarca: cada proyecto deberá soportarse en un modelo compartido de transporte para la Región Capital, en el cual: se desarrolle un análisis de capacidad para los corredores a intervenir; se estudien las horas pico, las cargas máximas y se desarrolle el perfil de carga anual y diario (que incluya las horas valle), lo cual se podrá hacer mediante la técnica de expansión; se incluya un análisis de trasbordos entre modo, así como la selección modal; y se considere la matriz calibrada de origen y destino de vehículo privado.<sup>4</sup>*

Con el estudio por medio del cual se desarrolló la Encuesta de Movilidad de Bogotá y 18 municipios del área de estudio del año 2011, se construyó el modelo de 4 etapas de la región capital base para los análisis de transporte, cumpliendo con el requisito del CONPES 3677 de 2010.

Posterior a ello, desde el año 2011 se han realizado actualizaciones asociadas a los proyectos de estructuración de troncales, la primera línea de metro de Bogotá y los proyectos de transporte público regional en curso. A continuación, se presenta un resumen de dichas actualizaciones:

#### 2014 - Actualización estudios de Metro

- a. Modelo de asignación

#### 2017 – Actualización POT Bogotá

- a. Zonificación
- b. Ajustes en el detalle de la red de modelación
- c. Usos del suelo y proyecciones SDP 2050
- d. Actualización oferta transporte público 2017

#### 2017 – Actualización TM Fase I y II

- a. Actualización modelo de elección modal

---

<sup>4</sup> CONPES 3677 de 2010, página 49



b. Parámetros operacionales transporte público

2017 – **Actualización Cobros por distancia**

- a. Red de modelación privado
- b. Modelo de elección modal privado

2018 – **Actualización Reingeniería SITP**

- a. Actualización matriz O/D AM Transporte Público
- b. Actualización oferta 2018 y Escenarios Futuros
- c. Parámetros modelo de asignación transporte público

2019 – **Actualización Regiotram de Occidente**

- a. Ajuste zonificación municipios de occidente
- b. Detalle red de modelación actual y escenarios futuros

2021 – **Revisión Escenarios Futuros SLM**

- a. Ajuste vectores de población por POT Bogotá
- b. Ajuste de oferta escenarios futuros

2021 – **Actualización Factibilidad SLMB – En ejecución**

- a. Actualización parámetros modelo de asignación
- b. Actualización oferta y demanda para SLMB

#### 1.4.2 Área de estudio

El modelo de transporte tiene como área de estudio a Bogotá y 18 municipios vecinos: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

#### 1.4.3 Zonificación

La herramienta presenta una zonificación de 1,141 ZAT, las cuales están definidas en función del nivel de consolidación urbana de Bogotá con respecto al resto de los municipios y de la dinámica derivada en materia de atracción y generación de viajes. La zonificación corresponde al nivel de análisis geográfico de los viajes y al propósito funcional del modelo de transporte.

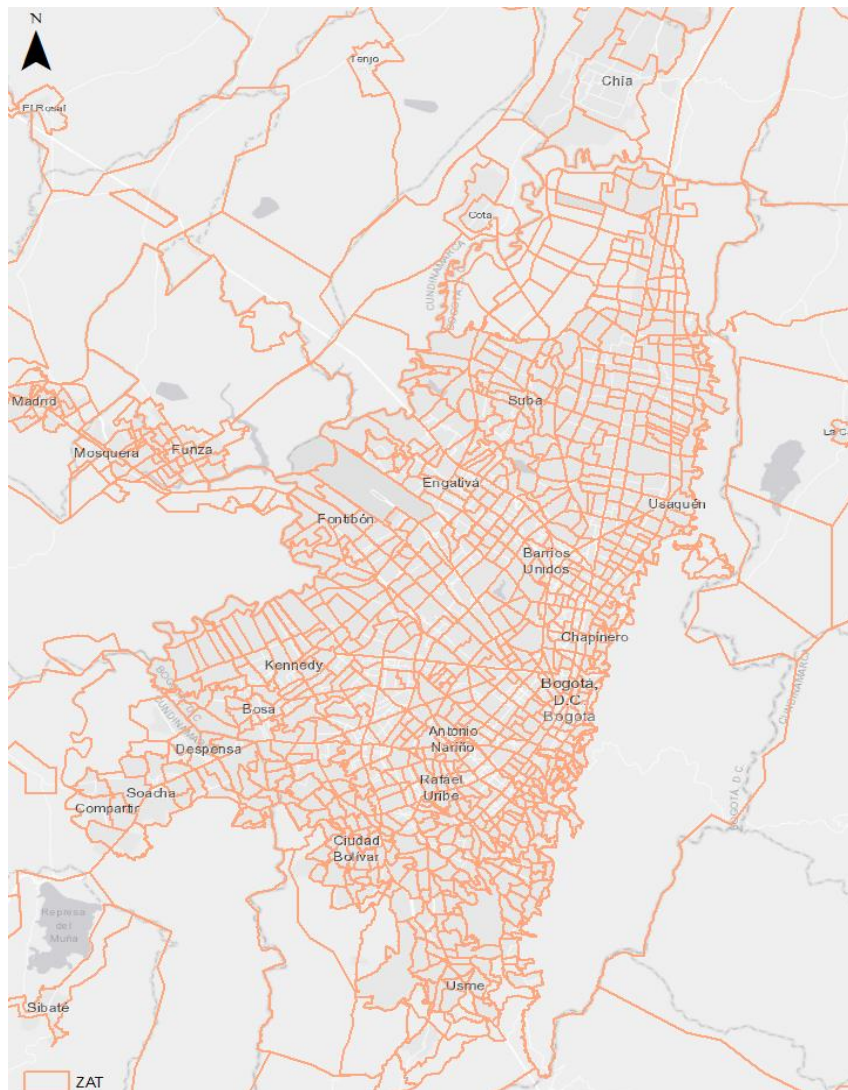
En la siguiente figura se muestra el área de estudio y la zonificación adoptada para el modelo de transporte. La definición de las ZAT toma como base el trabajo desarrollado en la Encuesta de movilidad 2019 y el Proyecto de Estructuración de Regiotram, donde se definieron las ZAT siguiendo los siguientes criterios:

- Sectores censales.
- Estrato socioeconómico.
- Usos del suelo.
- Proyecciones de crecimiento.
- Malla vial.



- Conectividad y accesibilidad.

**Figura 15. Zonas de Análisis de Transporte ZAT del área de estudio**



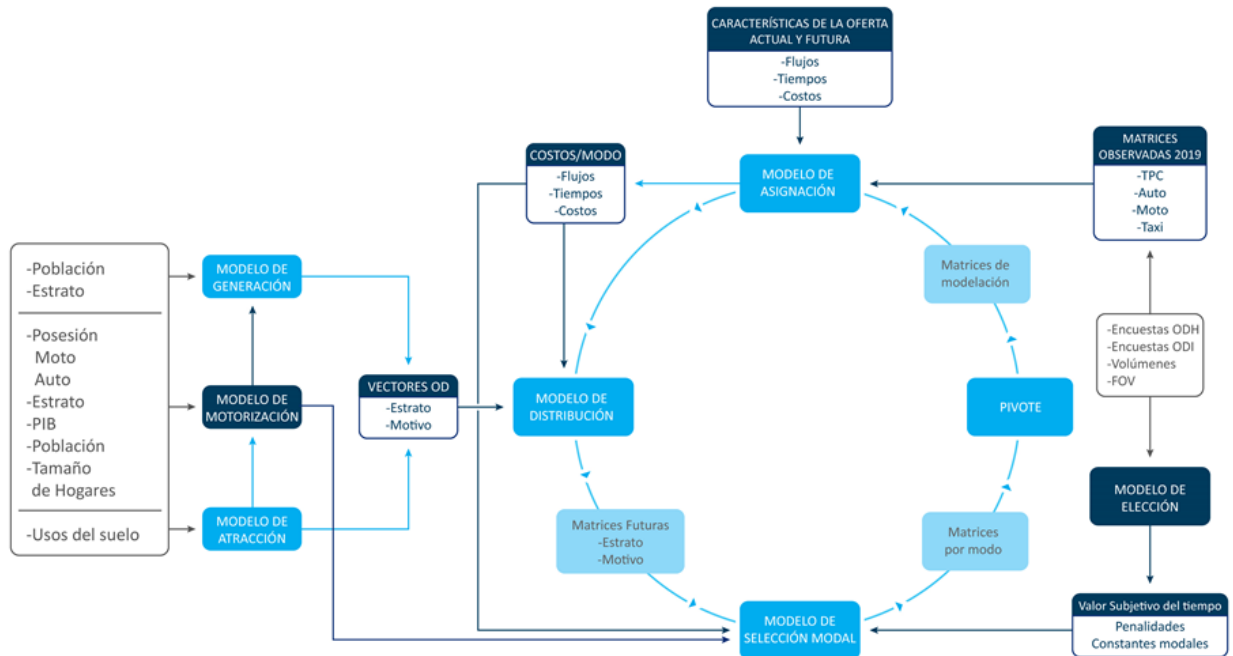
**Fuente: Steer con base en Unión Temporal Steer – CNC – Encuesta de Movilidad, 2019.**

#### 1.4.4 Estructura del modelo

El modelo de transporte entregado corresponde a una estructura clásica de cuatro etapas calibrada a 2019. Esta herramienta incorpora los escenarios de desarrollo urbano y crecimiento poblacional del área de estudio, así como las medidas y proyectos de cambios en la oferta de transporte con un horizonte a 2050.

A continuación, se presenta la estructura actual del modelo de transporte, así como la información utilizada para la estimación de los submodelos de cada una de las etapas y su relación con los otros procesos.

**Figura 16. Estructura del modelo de transporte**



Fuente: Unión Temporal Steer – CNC – Encuesta de Movilidad, 2019.

Instituto de Desarrollo Urbano

Las cuatro etapas principales del modelo son:

- **Modelo de generación y atracción:** permite estimar la cantidad de viajes que se generan y atraen en cada una de las zonas del modelo. Para esto se evalúan las características demográficas, socioeconómicas y de uso del suelo de cada zona. El resultado de esta etapa son los vectores de generación y atracción de viajes para cada tipo de viaje.
- **Modelo de distribución de viajes:** tiene por objeto definir la relación entre los viajes generados y atraídos en cada zona con base en las impedancias para cada par origen-destino. El resultado de este modelo es una matriz de viajes por motivo de viaje en donde las sumatorias por origen y por destino corresponden a los vectores estimados en el paso de generación y atracción.
- **Modelo de selección modal:** estima la proporción de viajes que se realizan en los diferentes modos de transporte para cada par origen-destino. El insumo principal para esta etapa son las matrices de viaje creadas en el paso anterior y los costos de viaje asociados a cada modo. Los resultados de esta etapa son matrices de viaje por modo y motivo de viaje.

- **Modelo de asignación:** tiene por objeto estimar las rutas que cada uno de los viajes toma entre cada par origen-destino. Las matrices de viajes creadas en el paso anterior son asignadas a la red de transporte para determinar volúmenes de vehículos o pasajeros en los diferentes arcos de la red y los costos asociados con estas cargas. El resultado final son viajes y costos por arco, así como los costos promedio entre origen y destino para cada modo en formato de matriz. El modelo de asignación incluye vehículo particular y transporte público.

Con el fin de mantener la estructura de la matriz del año base (2019), se aplica un modelo incremental (“Pivote”), el cual toma los resultados de las cuatro etapas para los escenarios futuros y utiliza las diferencias con la modelación de 2019 para estimar la demanda futura.

En la tabla a continuación se resumen las entradas y salidas para cada una de las etapas del modelo de Transporte de Bogotá.

**Tabla 4. Entradas y salidas del modelo de cuatro etapas de Bogotá y la región**

Etapa	Entradas	Salidas
Generación	-Población -Tasas de generación por motivo de viaje	-Viajes generados por zona
Atracción	-m <sup>2</sup> de uso de suelo por zona -Cupos educativos por zona	-Viajes atraídos por zona
Distribución	-Viajes generados por zona -Viajes atraídos por zona -Costo de viaje entre zonas	-Matriz origen-destino por estrato
Selección modal	-Matriz origen-destino por estrato -Motorización -Costos de viaje -Funciones de utilidad por modo	-Matrices origen destino por modo y estrato
Asignación de transporte privado	-Matrices origen-destino de modos de transporte privado -Ocupación de vehículos -Características de la red de transporte privado - Características de la red de transporte público	-Volúmenes y tiempos en la red
Asignación de transporte público	-Volúmenes y tiempos en la red de transporte privado -Costos de transporte público - Características de la red de transporte público	-Volúmenes y tiempos en la red

**Fuente: Steer con base en Unión Temporal Steer – CNC – Encuesta de Movilidad, 2019.**

#### 1.4.5 Año base de calibración y períodos de modelación

El año base de calibración del presente modelo es el 2019, año en el cual fue obtenida la información de campo de las encuestas origen-destino de hogares e interceptación para la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019. Para el modelo de asignación y de cuatro etapas se definió el periodo pico a.m. de un día hábil (6:30 y las 7:30 a.m).

#### 1.4.6 Demanda base

La demanda calibrada para el año base se encuentra representada en el modelo mediante matrices de viaje para cada categoría vehicular y para el caso de autos, motos, transporte público y taxis, la demanda es segmentada por estrato socioeconómico. Las categorías que actualmente se asignan en el modelo son:

- Autos:
  - Estrato 1 y 2
  - Estrato 3
  - Estrato 4
  - Estrato 5 y 6
- Taxi ocupado:
  - Estrato 1 y 2
  - Estrato 3
  - Estrato 4
  - Estrato 5 y 6
- Taxi vacío
- Moto:
  - Estrato 1 y 2
  - Estrato 3
  - Estrato 4
  - Estrato 5 y 6
- Camiones pequeños (2 ejes)
- Camiones grandes (3 ejes o más)
- Transporte público:
  - Estrato 1 y 2
  - Estrato 3
  - Estrato 4
  - Estrato 5 y 6
- Transporte escolar
- Transporte especial

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

Es importante resaltar que las matrices de las categorías de pasajeros (autos, taxi ocupado, moto y transporte público) se representan en viajes, mientras que las demás categorías corresponden a matrices de vehículos. Este aspecto cobra relevancia en el proceso de modelación, dado que la demanda en viajes de los modos auto, moto y taxi es convertida a vehículos equivalentes usando los vectores de ocupación construidos por ZAT a partir del promedio de la ocupación de las zonas de origen de los viajes de la encuesta de interceptación de la EODH 2019, para las zonas que no contaron con muestra suficiente en



dicho estudio se les asignó la ocupación promedio de la ciudad. Finalmente, el proceso de asignación toma las matrices convertidas a vehículos equivalentes para los modos señalados y en viajes para el transporte público. En la siguiente tabla se presenta un resumen del tamaño de las matrices por categoría.

## 5. VISITA DE CAMPO

Se realizó una visita técnica por parte de Steer y demás especialidades, en el caso del componente de transporte, el objetivo fue identificar las zonas donde actualmente funciona el sistema de transporte Transmilenio y cómo se generaría la interacción entre este y el proyecto del Corredor Férreo del Sur. Lo anterior permite identificar aspectos claves de la modelación para las futuras estimaciones de demanda.

En la tabla a continuación se resume lo observado durante la visita técnica, se resaltan zonas como la intersección de la Autopista Sur con Calle 22, ya que allí se proyecta la construcción de la estación de Transmilenio 3M, y adyacentes las estaciones Ducales y Compartir. Lo anterior implica que se podría evaluar otra alternativa de trazado con el fin de no tener dos sistemas adyacentes que compitan entre sí, sino que puedan ser complementarios atendiendo diferentes sectores de demanda.



Por otro lado, en zonas como la intersección de la Calle 3 con Carrera 50 se plantea la construcción de un intercambiador modal, lo anterior justifica la necesidad de realizar ajustes en el modelo considerando variables como tiempo de desplazamiento y acceso a las estaciones.

**Figura 17. Tabla resumen de la visita de campo**

Visita de campo al trazado del Corredor Férreo del Sur		
Descripción parada	Observaciones	Alternativas a las observaciones
Embalse Del Muña	Presencia de industrias; Baja densidad poblacional	Posibilidad de implementación de rutas alimentadoras desde el municipio de Sibaté
Granada-Soacha	Intersección puente vehicular; Baja densidad poblacional	Criterio de ing. Estructural, geotecnia, diseño geométrico
Auto Sur - Calle 40 S	Desarrollo urbano costado oriental de Auto Sur	Verificación zonas de expansión POT Soacha
Auto Sur - Diagonal 30 S	Presencia de nuevos desarrollos urbanísticos	Verificación zonas de expansión POT Soacha
Carrera 4B - Transversal 12	Alto desarrollo urbano costado occidental auto sur	Verificación zonas de expansión POT Soacha
Carrera 4B O 5 - Calle 19	Alto desarrollo urbano ambos costados (E - O)	Evaluación de posible trazado según IDU
Intersección Autopista Sur - Calle 22	Proyección fase 2 estación TM (3M)	Cercanía proyecto vs TM
Autopista Sur - Calle 30 C	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur

### Visita de campo al trazado del Corredor Férreo del Sur

Descripción parada	Observaciones	Alternativas a las observaciones
Intersección Av. Terreros	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 65 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 59 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Autopista Sur - Carrera 73I	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 57 Y Autopista Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Rio Tunjuelo - Intersección Carrera 63	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 45 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 43A Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Avenida Poporo Quimbaya	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Avenida Boyacá	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 39F Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 39 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 37B Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 34 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Intersección Calle 30 Sur	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Puente Primera De Mayo - Cra 68	Alto desarrollo urbano ambos costados	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Canal Fucha	Evaluación zonas de invasión; densidad poblacional baja	Comparación demanda TM vs Corredor Férreo del Sur
Glorieta Calle 3 - Carrera 50	Evaluación zonas de invasión; densidad poblacional baja	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Calle 6	Evaluación zonas de invasión; densidad poblacional baja	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Calle 9	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Calle 12	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Troncal Calle 13	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur

 <p><b>Ardanuy</b> CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA</p>	<p>ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.</p>	 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>
--	---	---

<b>Visita de campo al trazado del Corredor Férreo del Sur</b>		
<b>Descripción parada</b>	<b>Observaciones</b>	<b>Alternativas a las observaciones</b>
Intersección Calle 17	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Calle 17A	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Calle 19	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Intersección Carrera 36	Alto desarrollo urbano ambos costados	Utilización antiguo corredor férreo del sur
Carrera 30 - Calle 21	Ubicación estación final	Evaluación de ubicación de centro de intercambio modal

**Fuente: Decreto 555 de 2021**

## 6. CONCLUSIONES

La revisión de información ha permitido identificar que en el municipio de Soacha, dado que el área de expansión y los principales pares OD se concentran hacia el occidente, es importante considerar alternativas de trazado que incrementen la cobertura espacial del sistema de transporte público masivo que pueda atender la demanda de dicho sector, esto considerando que sobre la Autopista Sur se contará con la extensión de la troncal de Transmilenio hasta el patio taller planteado, sistema que puede atender el lado oriental del municipio.

Para el planteamiento de alternativas de trazado de la etapa subsiguiente de la consultoría se hace necesaria la coordinación entre las diferentes entidades (IDU, SDM y Municipio de Soacha) para la definición de aspectos clave del proyecto, tales como visiones de población, proyectos a ser incorporados en los años futuros, prospectiva de entrada en operación del proyecto, trazado base y necesidad de articulación regional, entre otros, dado que no se cuenta con un concepto generalizado del proyecto por parte de las mismas y dichas definiciones deberán ser insumo para las estimaciones de demanda.

Adicionalmente, es posible concluir que la información secundaria disponible es suficiente para realizar el alcance de la prefactibilidad del estudio de demanda objeto de esta consultoría.