



ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA

RESOLUCIÓN NÚMERO 0 5 7 2 DE 2022 (18 FEB 2022)

"Por medio del cual se reglamenta el Diagnóstico y Actualización de Paraderos de Servicio de Transporte Público."

LA SECRETARIA DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE CHIA,

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las señaladas en los artículos 3°, 6° y 121 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el Decreto Municipal 040 de 2019 y la Ley 1437 de 2011: "Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo", entre otras, profiere el presente Acto Administrativo con base en los siguientes:

CONSIDERANDOS

Que en el Artículo 1 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" establece que: (...) "todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público".(...)

Que el Artículo 121 de La Ley 769 de 2002 establece: "Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito."

Que la Ley Estatutaria 1618 de 2013: "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad", en relación con el acceso y accesibilidad de las personas con discapacidad, el Numeral 8 del Artículo 14, establece lo siguiente: "El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, o quien haga sus veces, deberá establecer un mecanismo de control, vigilancia y sanción para que las alcaldías y curadurías garanticen que todas las licencias y construcciones garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad. Así mismo, establecerá medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local"

Que el Decreto Nacional 1538 de 2005, "Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997", en su Artículo 7, sobre Accesibilidad al Espacio Público, establece los parámetros para el diseño y la construcción del espacio público.

Que la Norma Técnica Colombiana NTC-5351 de 2005, "Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos Accesibles para el transporte público, colectivo y masivo de

pasajeros" establece los requisitos generales de accesibilidad que deben cumplir los diferentes tipos de paraderos para transporte público, colectivo y masivo de pasajeros"

Que la Secretaria de Movilidad del Municipio de Chía, realizó el contrato de obra N°. **765-2021: "IMPLEMENTACIÓN DEL ESTUDIO INTEGRAL DE MOVILIDAD, EN PARADEROS DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL SECTOR "ENTRE RIOS" DEL MUNICIPIO DE CHIA"**.

Que, a través del Diagnóstico y Actualización de Paraderos de Servicio Público, se fijaron las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Municipio.

Que se realizó la toma de información primaria en campo, con el fin de obtener un diagnóstico e inventario del estado actual de los paraderos que conforman la red de paraderos de Transporte Público en el Municipio de Chía. La información recolectada en campo consiste en identificar la localización y dimensiones del estacionamiento señalado, el estado de la estructura de pavimento, la capacidad vehicular y tiempo aproximado de uso para identificar la oferta, si el uso actual del establecimiento es adecuado, si tiene señal vertical y si es un estacionamiento sobre la vía o fuera de la vía. Los formatos de levantamiento de información de campo, la localización de las zonas analizadas se encuentran anexos al presente informe.

Del estudio realizado, se arrojo que en varias Administraciones Municipales de Chía, se ejecutaron intentos de organización del uso de paraderos, pero se tuvieron diversos inconvenientes para la implementación debido a que, culturalmente no hubo acompañamiento previo a través de campañas educativas en conductores y ciudadanos del Municipio.

Que, en la etapa de socialización de los paraderos, se adelantaron mesas de trabajo con la Secretaria de Desarrollo Social, Secretaria de Obras Públicas, Dirección de Ordenamiento Territorial, Instituto De Desarrollo Urbano de Vivienda – IDUVI y Secretaria de Movilidad de la Alcaldía Municipal de Chia, Empresa de Transporte Público Auto Servicio Chía Ltda y un representante de la población en condición de discapacidad física para analizar posibles ajustes y mejoras a la misma.

Que, por lo anterior y con el fin de poner en contexto las dinámicas de desarrollo del Municipio, se deben implementar nuevos elementos en el espacio público que garanticen accesibilidad al medio físico para las Personas con Discapacidad y/o movilidad reducida, a los usuarios del sistema de transporte.

Por lo expuesto anteriormente,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: Reglamentar el Anexo Técnico, el cual hará parte integral de la presente Resolución.

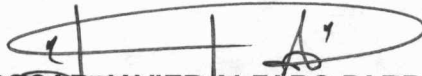
ARTICULO SEGUNDO: La Secretaría de Movilidad deberá realizar la coordinación entre las entidades con el fin de implementar de forma gradual los lineamientos del Anexo Técnico.

ARTICULO TERCERO: La Secretaría de Movilidad propenderá por socializar con la comunidad, la implementación de los paraderos, establecer un plan de acción con la priorización de los paraderos y las zonas a intervenir del Municipio para la siguiente vigencia, coordinar con las entidades pertinentes las intervenciones graduales que se

requieran en la zona de influencia del paradero, a fin de eliminar o superar las barreras físicas y de seguridad del espacio público y discutir las diferentes temáticas para dar cumplimiento a las especificaciones del anexo técnico.

ARTÍCULO CUARTO: IMPROCEDENCIA DE RECURSOS. Contra el presente Acto Administrativo no procede recurso alguno de conformidad con el Artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE



OSCAR JAVIER ALFARO PARRA
SECRETARIO DE DESPACHO
Secretaria de Movilidad Municipal de Chía

Proyecto: Carolina Triana Sánchez – Contratista – C.P.S.138-2022

9. DIAGNOSTICO Y ACTUALIZACION DE PARADEROS DE SERVICIO PUBLICO

9.1. Metodología de estudio

Como se menciona anteriormente, el análisis de las zonas de paraderos de transporte público se debe realizar de manera integral con las demás zonas que inciden en el espacio público, debido a la alta interacción que existe entre las mismas, por lo anterior, en el desarrollo de este informe se podrá encontrar una estrecha relación entre las metodologías de estudio de cada uno de los capítulos.

Inicialmente se realiza la toma de información primaria en campo, con el fin de obtener un diagnóstico e inventario del estado actual de los paraderos que conforman la red de paraderos de transporte público en el municipio de Chía. La información recolectada en campo consiste en identificar la localización y dimensiones del estacionamiento señalado, el estado de la estructura de pavimento, la capacidad vehicular y tiempo aproximado de uso para identificar la oferta, si el uso actual del estacionamiento es adecuado, si tiene señal vertical y si es un estacionamiento sobre la vía o fuera de la vía. Los formatos de levantamiento de información en campo, la localización de las zonas analizadas en archivo con extensión .kmz y el registro fotográfico para cada una de las zonas analizadas se encuentran anexos al presente informe.

También se realiza una investigación de información secundaria a partir de el Plan Maestro de movilidad del municipio y los documentos de diagnóstico del Plan de Ordenamiento Territorial que se encuentra en formulación. Con la información primaria y secundaria recolectada, se realiza un análisis con el fin de proponer la implementación nuevas zonas según la necesidad del municipio, de manera que se actualice la red de zonas de paraderos de transporte público.

La consultoría que realiza el consorcio movilidad chía 2021 tiene como objetivo encontrar soluciones que impacten de forma oportuna y económicamente factibles con el fin de analizar posibles comportamientos del usuario de la vía ante cambios que se generen dentro de las zonas en el centro histórico.

9.2. Problemáticas generales en la operación del transporte público

9.2.1. Inadecuado uso de las bahías o zonas para paraderos

Se ha encontrado que en varias administraciones municipales de Chía se ejecutaron intentos de organización del uso de paraderos, pero siempre se han tenido problemas para la implementación debido a que, culturalmente no hubo un

acompañamiento previo a través de campañas educativas en conductores y ciudadanos del municipio.

Por otro lado, se ha encontrado que la influencia de la decisión del pasajero ha tenido más peso que la ejecución y estructuración de un sistema de transporte con paraderos debidamente establecidos, toda vez que la decisión de descargar usuarios se realizó en su gran mayoría por solicitud del pasajero aun teniendo conocimiento de los lugares de estacionamiento designados; esta situación no exime responsabilidad al análisis de los paraderos designados puesto que es quizá una de las causas más importantes, los puntos de carga y descarga se deben analizar con el fin de hacer un seguimiento de las tendencias de descarga zonales usadas por la comunidad.

En general, con el fin de poner en contexto según la situación actual de operación de paraderos, no se encontró un cumplimiento por parte de los operadores del transporte público ni de los usuarios, debido a que aun existiendo una señalización sobre las vías para la designación de paraderos, no se tiene la infraestructura adecuada como los módulos de paradero que facilite al usuario el proceso de espera, así como los ascensos y descensos, se ha encontrado así la necesidad de una prueba piloto para la instalación de la infraestructura de paraderos, acompañado de campañas pedagógicas y demás mecanismo técnicos y cultura ciudadana que muestren tanto al usuario como al operador la importancia del adecuado uso de los espacios designados como paraderos.

Otro punto importante para mencionar sobre el uso del espacio público destinado para zonas de paradero es el estacionamiento en vía, el cual se ha convertido en uno de los principales problemas de movilidad en Chía, ya que además de generar embotellamientos en el tránsito, impiden las maniobras de cargue y descargue del transporte público en los espacios que se supone están destinados para estas actividades y no para estacionamiento de particulares.

Por último, cabe resaltar que, cuando se mencionan a los operadores no solo es un llamado de atención a quienes conducen los vehículos, sino a la planeación del transporte público y la logística de los tiempos de viaje, controles de despacho y llegada, horarios y rutas los cuales crean dentro de la comunidad del transporte del municipio de Chía una guerra del centavo, aumentando así la probabilidad de accidentes, baja calidad del servicio, incomodidad en el servicio y algunas externalidades adicionales que no mejoran la movilidad dentro de Chía, convirtiendo

la toma de decisiones en la logística de viajes dentro de una empresa en determinantes importantes en la movilidad general dentro del municipio de chía.

9.2.2. Zonas inseguras según la percepción de la comunidad

Dentro del análisis y diagnóstico general de los paraderos del municipio de chía, se encontró que, existen algunos puntos dentro de la red vial de chía que a pesar de haber sido designados como zonas de paradero, no son utilizados por los usuarios debido a la inseguridad que se presenta en ellos, situación que se ha manifestado parte de los usuarios del transporte público y que requiere control policial para garantizar la seguridad al usuario, así como mejoras en el alumbrado público que permitan una mejor percepción de seguridad en los paraderos.

9.2.3. Pago tarifario en momentos inadecuados

Ante la carencia de un sistema integrado de transporte público, el municipio de Chía no cuenta con una logística de recaudo y validación de pasajes que facilite el pago de las tarifas autorizadas; en la actualidad este proceso se realiza con dinero en efectivo al finalizar los viajes; generando demoras en los descargues y aumentos en los tiempos de ruta que constituyen una mayor ocupación temporal de las zonas de paradero.

9.2.4. La guerra del centavo

Debido a la falta de control en los tiempos de recorrido, se generan aumentos en la velocidad de los vehículos con el único objeto de recoger la mayor cantidad posible de pasajeros, situación que además de incrementar el riesgo y la probabilidad de ocurrencia de accidentes, se presta para que el operador haga maniobras de cargue y descargue en cualquier punto que el pasajero solicite.

De esta forma se encuentra que mientras no exista un sistema unificado de recaudo y validación, los operadores seguirán haciendo maniobras de cargue en cualquier punto, ya que esto incidirá directamente en sus ingresos.

A corto plazo esta consultoría sugiere y recomienda que, la secretaría de movilidad solicite y haga seguimiento al cumplimiento de las zonas de cargue y descargue y a través de campañas pedagógicas se explique que el valor de la calidad de un servicio es mayor al cargue de pasajeros en zonas no establecidas. Estado General de la pintura señales verticales

9.3. Inventario zonas de paraderos de transporte público

En el municipio de Chía se identifican las 22 zonas de paraderos, destinadas para transporte público, que se muestran en la imagen a continuación:



Imagen 72. Localización zonas de paraderos en el municipio de Chía

A continuación, se presenta el registro fotográfico y la información recolectada en campo para cada uno de las zonas identificadas:

9.3.1. Variante Chía - Cota (Samaria)

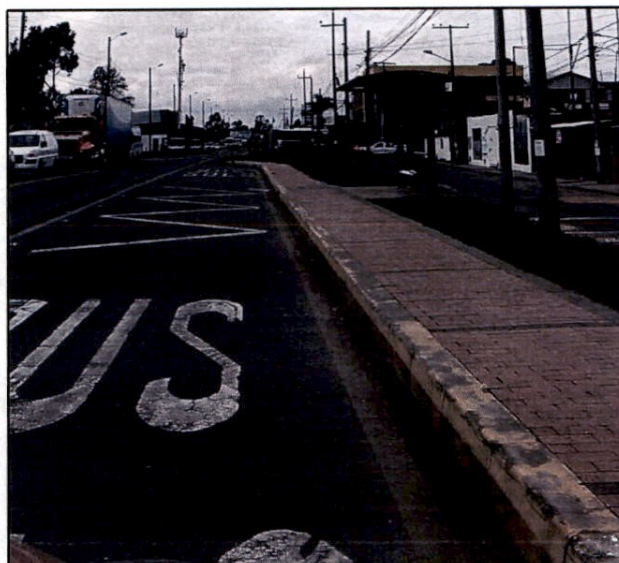


Imagen 73. Registro fotográfico paradero Variante Chía - Cota (Samaria)

Tabla 6. Datos paradero Variante Chía - Cota (Samaria)

Coordenadas:	4.866897, 74.050887		
Ancho Vial (m):	3.9	Longitud Paradero (m):	68
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapitados:	NO

9.3.2. Variante Chía - Cota (Colanta)



Imagen 74. Registro fotográfico paradero Variante Chía - Cota (Colanta)

Tabla 7. Datos paradero Variante Chía - Cota (Colanta)

Coordenadas:	4.85005, -74.0577		
Ancho Vial (m):	5.0	Longitud Paradero (m):	80
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.3. Diagonal 17 - secretaria Movilidad



Imagen 75. Registro fotográfico paradero Diagonal 17 - secretaria Movilidad

Tabla 8. Datos paradero Diagonal 17 - secretaria Movilidad

Coordenadas:	4.86352, -74.0548		
Ancho Vial (m):	3.9	Longitud Paradero (m):	38
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.4. Carrera 12 con Calle 10

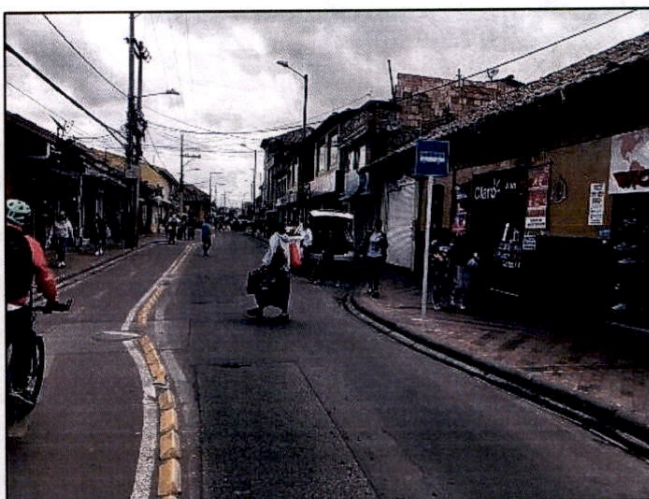


Imagen 76. Registro fotográfico paradero Diagonal 17 - secretaria Movilidad

Tabla 9. Datos paradero Diagonal 17 - secretaria Movilidad

Coordenadas:	4.86095, -74.0617		
Ancho Vial (m):	1.9	Longitud Paradero (m):	18
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.5. Calle 13 con Carrera 12

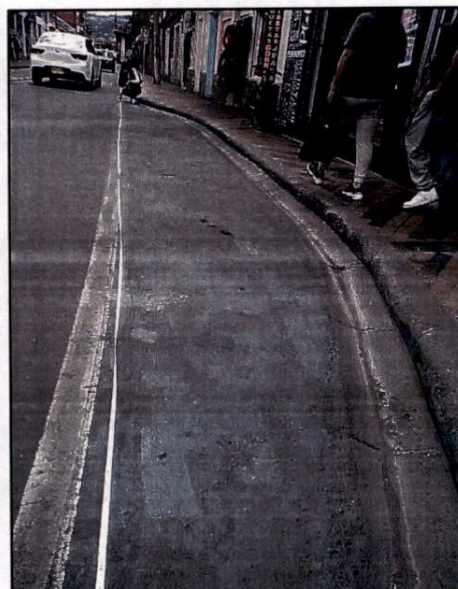
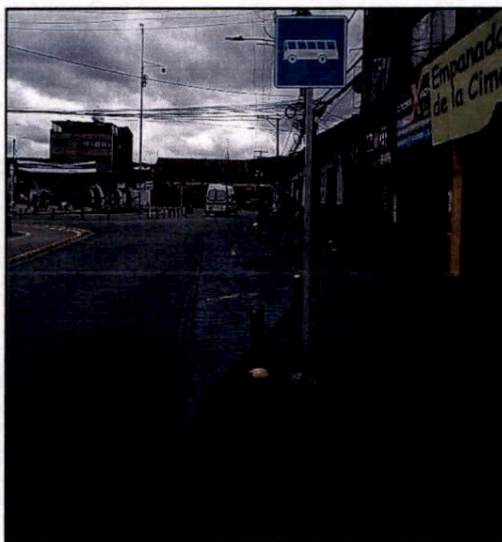


Imagen 77. Registro fotográfico paradero Calle 13 con Carrera 12

Tabla 10. Datos paradero Calle 13 con Carrera 12

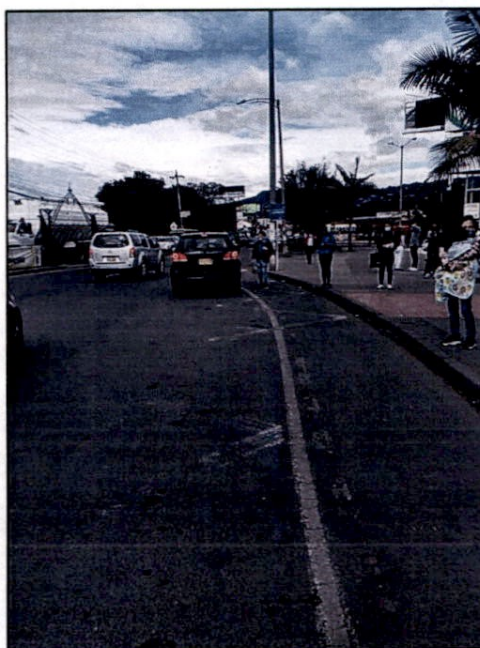
Coordenadas:	4.86278, -74.0605		
Ancho Vial (m):	1.5	Longitud Paradero (m):	14
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.6. Calle 13 Parque Ospina



Coordenadas:	4.86095, -74.0617		
Ancho Vial (m):	1.9	Longitud Paradero (m):	18
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.7. Avenida Pradilla, Jumbo



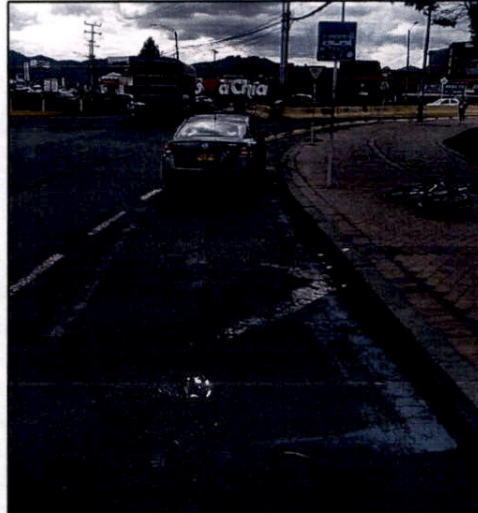
Coordenadas:	4.86433, -74.0434		
Ancho Vial (m):	3.0	Longitud Paradero (m):	20
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.8. Avenida Pradilla, Plaza Mayor



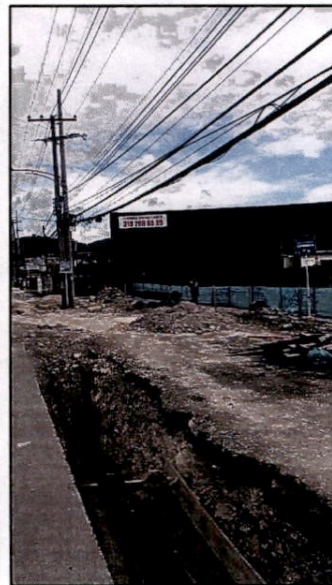
Coordenadas:	4.86494, -74.041		
Ancho Vial (m):	3.0	Longitud Paradero (m):	20
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.9. Avenida Pradilla, Mc Donalds



Coordenadas:	4.86447, -74.0436		
Ancho Vial (m):	3.0	Longitud Paradero (m):	10
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.10. Avenida Pradilla, Dollar City



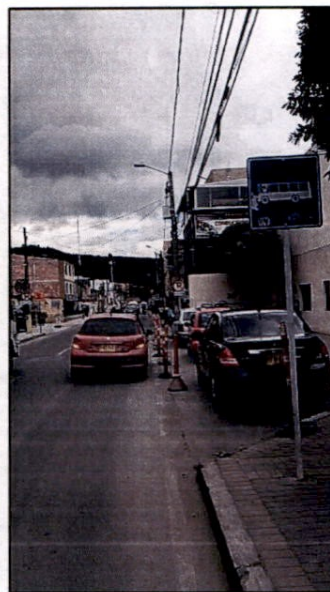
Coordenadas:	4.86387, -74.0472		
Ancho Vial (m):	4.5	Longitud Paradero (m):	40
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.11. Avenida Pradilla, con Cra 4 hacia Pan Pa Ya



Coordenadas:	4.86322, -74.0518		
Ancho Vial (m):	3.0	Longitud Paradero (m):	12
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.12. Calle 17, Concha Acústica



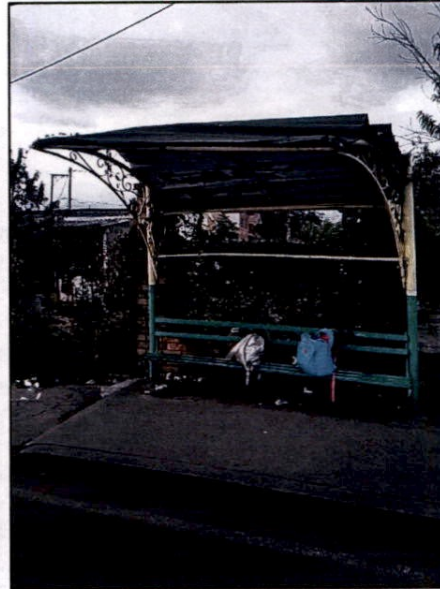
Coordenadas:	4.86508, -74.0562		
Ancho Vial (m):	2.7	Longitud Paradero (m):	19
Dentro Bahía:	SI	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.13. Calle 17, entre Cra 9 y Cra 10



Coordenadas:	4.86564, -74.0575		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.14. Calle 17, entre Cra 12 y Cra 13



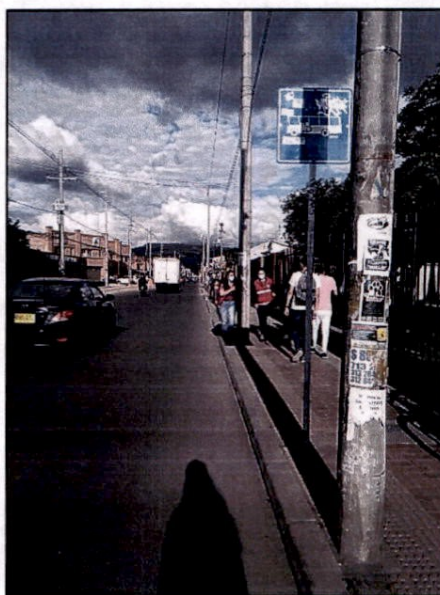
Coordenadas:	4.86664, -74.0598		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.15. Cra 13, entre Calle 16 y Calle 15



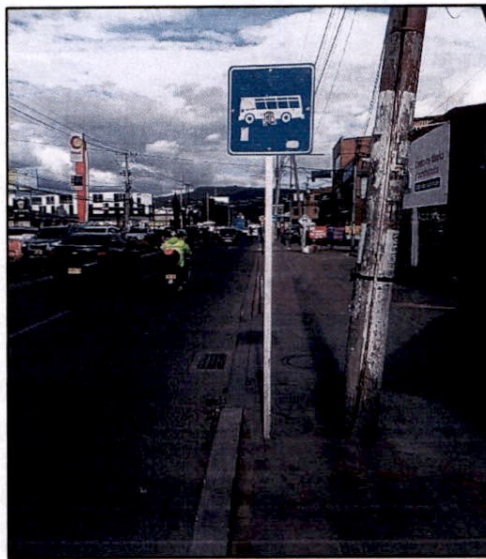
Coordenadas:	4.86475 -74.0608		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.16. Avenida Pradilla, Coliseo de la Luna



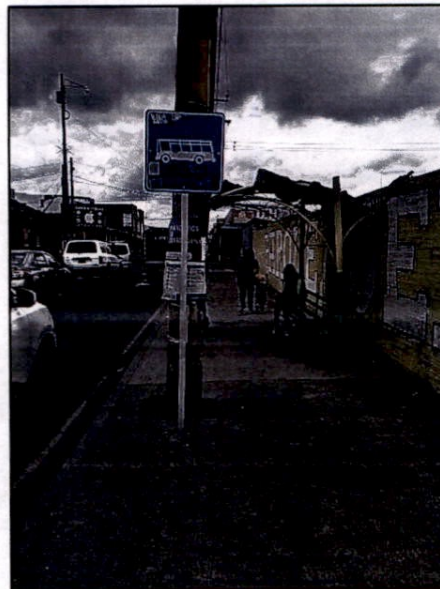
Coordenadas:	4.86256, -74.0556		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.17. Avenida Pradilla, con Cra 1



Coordenadas:	4.86358, -74.0487		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.18. Carrera 13 entre Calle 12 y Calle 11



Coordenadas:	4.86203, -74.062		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-

Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO
---------------	----	-----------------------	----

9.3.19. Calle 7 entre Cra 12 y Cra 11



Coordenadas:	4.85822, -74.0624		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.20. Calle 7 entre Cra 8 y Cra 7



Coordenadas:	4.857, -74.0597		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.21. Calle 19 entre Vía Tiquiza



Coordenadas:	4.87347, -74.0659		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.3.22. Cra 7 entre Calle 11 y Calle 12



Coordenadas:	4.8599, -74.05705		
Ancho Vial (m):	-	Longitud Paradero (m):	-
Dentro Bahía:	NO	Rampa Discapacitados:	NO

9.4. Paraderos a intervenir

Con el fin de culminar un seguimiento general a la zona Entreríos y sus paraderos, a continuación, se enlistan y se describen algunos de ellos en donde se identifican problemáticas, ventajas, soluciones y externalidades que se presentan con su vinculación o su retiro.

La consultoría a través del consorcio movilidad chía 2021 sugiere a las entidades públicas tener en cuenta estos análisis para la toma de decisiones en referencia a los paraderos e incrementar las campañas pedagógicas, publicidad e inversión en cultura ciudadana con el fin de incentivar las soluciones a bajo costo sin intervención de obras en espacios que no se tienen disponibles.

9.5. Bahía sobre calle 13 con Cra 9 “Parque Ospina”

9.5.1. Localización de la bahía analizada

La zona analizada se encuentra sobre la calle 13, en la esquina suroccidental del parque Ospina. La localización se muestra en la siguiente imagen:



Imagen 78. Localización paradero – Calle 13 (Parque Ospina)

9.5.2. Descripción de la bahía analizada

Dentro del diagnóstico realizado se encontró que, la señalización es apropiada pero dentro de la revisión hecha por esta consultoría se encontró que el transporte público no se detiene en este punto, aunque haya gente allí a su espera, encontrando que se debe capacitar a conductores con el fin del buen uso de los paraderos.



Imagen 79. Registro fotográfico paradero – Calle 13 (Parque Ospina)

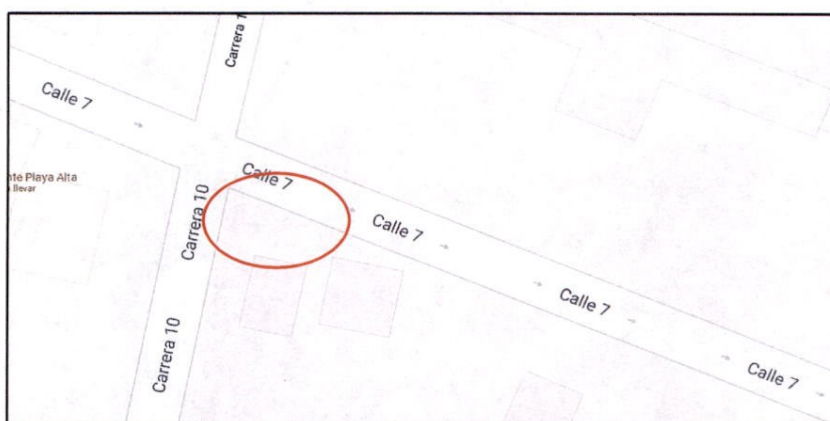
9.5.3. Alternativa Propuesta

Hasta la fecha no se tiene contempladas recomendaciones de cambio de ruta en el transporte público, pero si se deja claridad que en el mediano plazo la secretaría de movilidad debe cambiar las rutas de transporte publica que pasan desde el terminal en dirección a Cajicá o centro chía, pues esta ruta genera el aumento de vehículos por este tramo vial que no tiene bahías ni paraderos para su uso y evitar el aumento de colas sobre el tramo vial.

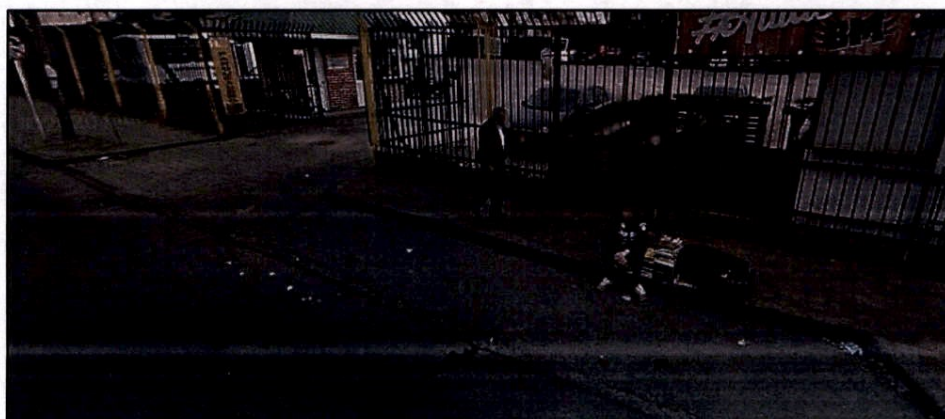
Como solución a corto plazo se recomienda

- Hacer mantenimiento a la señalización horizontal de esta bahía
- Desinstalación de dispositivos que se encuentran y que se convierten en barreras con el peatón.
- Realizar capacitaciones a conductores para el buen uso de las bahías.
- Realizar capacitaciones sobre la calle 13 incentivando al usuario del TP al uso correcto de bahías para paraderos.

9.6. Bahía de la Calle 7 con carrera 10 (En frente del parqueadero)



Dentro del análisis realizado se encontró que, en este punto se hacen paradas constantes para el cargue de personas que van en dirección a Bogotá, este punto recoge las personas que viven cerca al centro o que llegan al centro de otras veredas cercanas, en este punto se encontró mejor radio de giro que en otros espacios, aunque si se tiene que rediseñar la bahía existente, pues se encontró que se requiere espacio adicional para el uso de todo tipo de transporte público.



Solución planteada

Dentro de esta bahía se contemplan las siguientes recomendaciones para tener en cuenta:

- Construcción completa de la bahía existente en donde se busque ampliar su largo.
- Instalación de señalización horizontal en la bahía.
- Instalación de señalización vertical.

- Instalación de estructura para uso del paradero.

9.7. Bahía sobre la Av. Pradilla con Cra 7 (en frente del coliseo de la luna):



Dentro del diagnóstico realizado se encontró que, este es un punto importante para la toma de transporte público, pues se unen los usuarios que vienen desde ponylandia, Valparaíso, concha acústica y cercanos a patacos, se encontró inconvenientes con el paso peatonal, pues este no es seguro en horas pico, también se encontró que no se tiene el área de paradero definido, es decir, falta señalización horizontal y una estructura que enmarque un espacio amplio y especial para la toma de transporte público; este es un tramo vial que es

muy concurrido en las primeras horas de servicio de transporte público y que generan un constante recibo de usuarios rumbo a Bogotá con motivo de estudio y trabajo y de todas las edades, por lo tanto se requiere instalación de paradero en estructura y amplio para un numero cercano a un flujo de 12 personas en un lapso de 5 minutos en horas pico de cargue de personal.

Solución planteada

Con esta consultoría se tiene como objetivo tener soluciones económicas que se puedan tomar como prueba piloto para la mejora de la movilidad dentro del municipio de chía, a continuación, se enlistan las soluciones para el uso de esta bahía planteada que se encontraría sobre la vía por no tener espacio disponible para la bahía.

- Instalación de señalización vertical y horizontal para la identificación de una zona de paradero sobre la vía pública.
- Verificación de espacio público con planeación para la construcción de una bahía para transporte público.
- Instalación de estructura con sillas.
- Reubicación de señalización vertical según ubicación actual de señales verticales.
- Instalación de pasos peatonales seguros o pompeyanos para el paso peatonal.

Aclaración: (Posible bahía sobre la Av. Pradilla en frente de SURTIMAX)

Se encontró a tan solo algunos metros, la bahía en frente de Cafam, bahía que hoy en día se usa para vehículos que requieren los servicios comerciales en este tramo, pero lo cual podría tener un trabajo social en donde se incentive a los usuarios de esta zona para el parqueo apropiado en otros espacios cercanos y usar esta bahía la cual tiene un espacio amplio y sería ideal para el transporte público, la bahía se presenta a continuación:



Dentro de las recomendaciones se sugieren las siguientes soluciones en caso de tomar esta como bahía para el paradero de transporte público:

- Hacer obras de mantenimiento en la bahía con el fin de conseguir mejoras en los niveles actuales.
- Instalación de señalización vertical y horizontal con demarcación.
- Reuniones sociales en zona con el fin de incentivar el buen uso de bahías.
- Capacitaciones a conductores para el uso responsable de zonas de carga y descarga.

Dentro de las obras que la secretaría de movilidad pretende realizar con el fin de mejorar mediante estudios complementarios, el comportamiento de los actores sobre los espacios existentes es importante incluir presupuesto para el incentivo del cumplimiento de las normas y de la señalización para el uso de los paraderos.

9.8. Bahía “clínica teletón”:



Dentro del diagnóstico se encontró que en la vía paralela por la cual entra el transporte que se dirige por la clínica teletón, no tiene un área para el descargue de personas que vienen a este sector, además se encontró que la paralela presenta un mal estado que aumenta el tiempo de viaje de los usuarios que hacen este viaje por motivos médicos y/o de viaje.

Se encontró una alta necesidad de obras sobre este tramo vial con el fin de crear espacio público y una zona de paradero para la ruta veredal que tiene el municipio de Chía.

Solución planteada

Dentro de las soluciones recomendadas que se analizaron se tiene a continuación:

- Estudios y diseños para el tramo vial de la paralela de teletón.
- Mantenimiento de la vía que incluye la instalación de pavimento (según diseño de pavimentos).
- Construcción de zona de paradero
- Instalación de señalización vertical en el paradero
- Instalación de estructura en el paradero (doble).

9.9. Otros paraderos para incluir dentro de la instalación de estructuras y demarcación:

Dentro del diagnóstico realizado se encontraron algunos puntos adicionales para la instalación de estructura para parqueaderos de transporte público, los cuales se presentan en el documento (tabla) adjunto.