



## ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA

RESOLUCIÓN NÚMERO Nº 6 0 7 2

( 22 DIC 2023 )

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINE EL TRAZADO Y LAS ZONAS DE RESERVA VIAL DEL CAMINO SECTOR PAREDES, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL CORREDOR VIAL NACIONAL CHIA CAJICA Y LA CARRERA 9 VIA CANELON, SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ACUERDO 17 DE 2000 (PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

El Director de Ordenamiento Territorial y Plusvalía de la Secretaría de Planeación del municipio de Chía, en ejercicio de sus funciones reglamentarias dispuestas en el Decreto Número 40 de 2019 y la Resolución Número 2121 de 2019, y

### CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 2 de la Constitución Política, son fines esenciales del Estado: *"servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares"*.

Que, el artículo 58, ibidem, dispone que: *"... Por motivos de utilidad pública o interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Ésta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado."*

Que, el artículo 209, ibídem, estableció que la *"Administración está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley."*

Que, en el artículo 3 de la Ley 388 de 1997 se dispone que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

1. *Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.*



2. *Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.*
3. *Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.*
4. *Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.*

Que, la Ley 1437 de 2011 en su artículo 3° señala que en virtud del principio de igualdad *“las autoridades darán el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en las actuaciones bajo su conocimiento. No obstante, serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta”.*

Que, de igual manera el artículo 3°, ibídem, dispone que en virtud del principio de eficacia *“las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”.*

Que, en términos del artículo 2 del numeral 9 del Decreto Nacional 4065 de 2006 compilado en el artículo 2.2.1.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 - se define la reserva vial de la siguiente manera

*“Zonas de reserva para sistemas estructurantes o generales. Son las áreas de suelo que de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo desarrollen y complementen se requieren para la localización de la infraestructura del sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos y las áreas de conservación y protección de los recursos naturales. Con base en estas zonas se definirán las afectaciones de que tratan los artículos 37 de la Ley 9ª de 1989 y 122 de la Ley 388 de 1997.*

*(Decreto 4065 de 2008, art. 2)”*

Que, el artículo 9 del Acuerdo 17 de 2000 establece: *“Son áreas o bienes de uso público destinados a circulación peatonal y vehicular, como los elementos del perfil vial, a saber: Calzadas, carriles, separadores, bermas y andenes, túneles y puentes peatonales, escalinatas, ciclovías, ciclopistas, caminos y servidumbres, áreas para mobiliario urbano y señalización, escalinatas, rampas para discapacitados, áreas de estacionamiento para vehículos y motocicletas bajo espacio de uso público; y los componentes de los cruces o intersecciones, como esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos. Los antejardines de propiedad privada se consideran también parte integral del perfil vial y del espacio público, con limitaciones al uso público.*

*Las zonas de reserva vial son áreas o franjas de terreno o inmuebles necesarios para la construcción futura de una vía pública o para su ampliación y para las infraestructuras de transporte correspondientes, las cuales deben ser tenidas en cuenta para definir afectaciones en predios que soliciten licencia de parcelación, subdivisión, urbanización o construcción. Estas zonas de reserva vial deben ser definidas en detalle y delimitadas sobre planos por la Oficina de Planeación Municipal*

*“(…)”*

**9.3.- Anchos límites de las vías locales:**

*Los anchos límites de las vías locales serán los siguientes:*

*Vías Tipo V-5 13.50 metros, vía urbana de penetración a los barrios.*

*Vías Tipo V-6 10.00 metros, vía urbana de acción a cada barrio.*

*Vías Tipo V-7 6.00 metros, peatonal y ocasionalmente vehicular.*

*Vías Tipo V-8 3.00 metros, peatonal únicamente.*

**9.4.- Secciones de las vías:**

...

*Vías V-6: (dos alternativas)*

*1. Andenes: 2.00 m. (Zona dura 1.20 m. y zona verde 0.80 m.)*

*Calzada vehicular: 6.00 m.*

*2. Andenes: 1.50 m. (Zona dura 1.00 m. y zona verde 0.50 m.)*

*Calzada vehicular: 7.00 m.*

.....  
(...)"

Que, de igual manera, el artículo 47 ibidem en lo referente a la Definición y Elementos del Sistema Vial, preceptúa:

*"Es el conjunto interdependiente de vías de diferentes jerarquías que conectan los sectores del municipio y a éste con la región y la nación. Su óptimo funcionamiento depende de la construcción y articulación efectiva de la totalidad de sus componentes y su relación con los sistemas de transporte local y regional.*

*47.1 Los elementos funcionales del sistema vial son:*

- a. Los accesos al municipio y la conexión vial regional.*
- b. Los corredores viales urbanos y rurales.*
- c. Las vías regionales y nacionales.*
- d. Los ejes transversales y longitudinales.*
- e. La malla arterial interna.*
- f. La red de parqueaderos públicos y privados.*
- g. Los terminales y estaciones de transporte público.*

*47.2 El sistema vial propuesto busca los siguientes fines:*

- a. Conformar los anillos veredales para integrar y comunicar el área rural y urbana*
- b. Integrar el área oriental del municipio al casco urbano y al territorio occidental a través de dos vías.*
- c. Distribuir racionalmente y con fluidez el tráfico municipal, departamental y nacional.*
- d. Estructurar al interior del casco urbano un sistema de vías que agilicen la movilidad."*

Que en el mismo sentido el artículo 181 ibidem, en lo atinente a elementos del sistema vial establece:

*De acuerdo con lo definido en el artículo 47, el sistema vial de la zona rural de Chía está constituido por dos tipos de vías: carreteras troncales o arterias y locales.*

*181.1 Vías troncales de primer orden:*

*Autopista Central del Norte.*

*Carretera La Caro Cajicá*

*Carretera Chía-Cota*

*Carretera Central del Norte*

*181.2 Vías Troncales de segundo orden*

*Vía Cajicá carrera 9*

*Vía Guaymaral*



181.3 Futuras troncales:

Troncal Variante Universidad de la Sabana  
Troncal de Cataluña  
Troncal del Peaje  
Perimetral del Cerro

181.4 Las carreteras locales están constituidas por la totalidad del sistema actual de carreteras veredales del municipio y por las que en el futuro de construyan en la zona rural.

Que, en consonancia con lo expuesto, el artículo 182 ibidem en lo referente al sistema de transporte señala:

*"De acuerdo con lo definido en el artículo 48 del presente acuerdo, el transporte intermunicipal o regional estará asegurado por las vías troncales, como quedaron descritas en el artículo 181 del presente acuerdo. El transporte interveredal será servido por el sistema de vías locales rurales o veredales.*

*El sistema vial rural será complementado por la Terminal de Transporte."*

Que el artículo 184 ibidem, en lo que respecta a afectaciones por reserva vial y de transporte indica:

*"De acuerdo con el artículo 50 del presente acuerdo, las franjas y áreas requeridas para las vías programadas en el tramo mencionado en el artículo anterior serán determinadas por el municipio, en función de los diseños definitivos y quedarán afectadas como zonas de reserva vial. En estas franjas o áreas, la administración municipal no podrá autorizar parcelaciones ni construcciones de ningún tipo."*

Que igualmente el artículo 234.1. Ibidem establece en cuanto al Programa Infraestructura vial y transporte:

234.1. Programa Infraestructura vial y transporte

*Se desarrollaran los siguientes proyectos.*

*Proyección zona urbana. vías urbanas avenida Chilacos y 15*

*Vías internas del casco urbano*

*Plan Vial Arterial y de Transporte Público \**

*El plan vial y de transporte público estará constituido por los siguientes programas y/o obras:*

*Proyectos de vías a construir:*

*Carrera 14 entre calles 13 y 14 V-6*

*Proyección calle 11 entre carrera 1ª y carrera 3ª*

*Proyección carrera 2 Este de la calle 7a hacia el norte (Samaria)*

*Calle 15 entre carreras 8a y 9a y la prolongación Cra 8 hasta Avenida Pradilla.*

*Vía entre la Avenida Pradilla y la calle 12 a la altura de la carrera 2ª.*

*Troncal del Peaje. V-3*

*Variante calle 12 Hacienda Caldaica con especificaciones V-3*

*Carrera 2 entre calles 12 y 7 continua carrera 2 entre calle 7ª y 5ª, de la quinta continua a la carrera 2 entre calle 5ª y variante. Con especificaciones V-6*

*Calle 16 carrera 2ª y 4ª con especificaciones V-6*

*Carrera 4ª entre calles 16 y 12 con especificaciones V-6*

*Calle 6ª entre La Palestina y carrera 1ª A con especificaciones V-6*

*Prolongación calle 1A entre carreras 4ª y 1 A con especificaciones V-6*

*Ampliación de la vía a Guaymaral con perfil V-3*

*Carrera 6ª entre calle 7ª y 5ª con especificaciones V-6*

*Calle 6ª entre carrera 4ª y 7ª con especificaciones V-6*

*Calle 5 B entre carrera 10 y 12 con especificaciones V-6*

*Carrera 9 entre calles 1ª Sur y 2 (Variante) con especificaciones V-6*

*Calle 1 B entre carreras 5 B y 10ª con especificaciones V-6*

*Carrera 11 entre calles 1ª y 2ª (Variante) con especificaciones V-6*

*Carrera 15 entre calles 5ª y 7ª con especificaciones V-6*

Calle 16 A entre carreras 14 y Avenida 15 con especificaciones V-6  
Carrera 10ª entre calles 17 y 21 con especificaciones V-6  
Calle 19ª entre carreras 11ª y 13ª con especificaciones V-7  
Carrera 5ª entre calle 22 al norte con especificaciones V-6  
Carrera 3ª entre calle 21 al norte con especificaciones V-6  
Carrera 1ª entre calle 21 al norte con especificaciones V-6  
Calle 10ª entre carreras 13ª y 14ª con especificaciones V-6  
Carrera 4ª entre calles 29 y 35 con especificaciones V-6  
Carrera 2ª desde la calle 1ª sur hasta la Variante  
Avenida de los Chilacos  
Carrera 7ª entre calle 2ª o Variante y calle 1ª sur  
Calle 1ª A entre carreras 6ª y 7ª

Construcción de las obras complementarias al terminal de transporte en el lote de reserva urbana localizado al occidente del actual terminal.

Construcción de puentes peatonales y ciclovías que permitan la comunicación entre Yerbabuena y el área oriental del municipio, y en los otros sectores que se requieran, según el trazado previsto en el plano de ordenamiento del municipio de Chía.

Mantenimiento de la red vial existente y proyectada

Revitalización del Área Histórica señaladas en el Plano No. 3, Detalles del Suelo Urbano, con mejoramiento de andenes

Construcción de parqueaderos para vehículos y bicicletas en el Área Histórica.

Establecer paraderos para las rutas internas de colectivos y transporte intermunicipal.

Vías Rurales

Troncal del Peaje

Troncal Calle 12 Hacienda Caldaica

Troncal de Cataluña (variante)

Ciclovías:

Carrera 9

Vía a Guaymaral

Camino a La Valvanera

Otras vías veredales

Que, dentro del Acuerdo 168 de 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal: *CHÍA Educada, Cultural y Segura* para la vigencia 2020-2023" se estableció lo siguiente:

"Artículo 13. Descripción

Comprende los sectores de Infraestructura Física, Desarrollo Urbano y Vivienda y Movilidad.

Artículo 14. Objetivos estratégicos

1. Reducir el déficit habitacional con vivienda digna.
2. Organizar la movilidad que permite la construcción de un Sistema Integrado de Transporte.
3. Garantizar el acceso a los servicios públicos con tarifas equitativas.
4. Optimizar la Infraestructura y el espacio público para la integración de la comunidad.

Artículo 15. Estrategias, programas, objetivos, metas e indicadores.

SECTOR INFRAESTRUCTURA FÍSICA

1. Estrategia

- 1.1. Realizar la construcción y el mantenimiento de obras destinadas al servicio y uso público, bajo los parámetros técnicos y ambientales previstos por la ley, esto con el fin de mejorar la movilidad, ampliar el espacio público.



- 1.2. *Construir y dotar el equipamiento requerido de infraestructura pública, para atender las necesidades de la comunidad, garantizando el acceso incluyente a todas las personas.*
- 1.3. *Mantener la red vial local para la conexión del municipio con la región, contribuyendo al flujo de transporte, de la población y de productos permitiendo la movilidad y el abastecimiento.*

2. *Programas*

2.1.-24 *Vías con función social para la gente.*

*Objetivo. Garantizar y optimizar la conectividad, accesibilidad y transitabilidad vial al interior del territorio municipal y de este con la provincia, la región y el país, manteniendo, mejorando y ampliando la red vial del Municipio."*

Que, la administración municipal expidió el Decreto Número 40 del 16 de mayo de 2019 "Por el cual se establece el manual básico de la administración municipal de Chía y se adopta la estructura organizacional interna de la administración central del municipio de Chía" y en este señaló, entre otras funciones - (artículo 23 numeral 9) - que la Secretaría de Planeación municipal debe "Dirigir el desarrollo de políticas, planes y programas de desarrollo urbano y espacio público, lo mismo que la proyección de los actos administrativos que permitan la regulación y control del uso y gestión del suelo en la jurisdicción".

Que, igualmente se determinó en el Decreto Número 40 del 16 de mayo de 2019, como función de la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía en el Artículo 26 numeral 10, lo siguiente: "Proyectar y/o emitir los actos administrativos relacionados con el proceso de cumplimiento del POT (normas urbanísticas, conceptos de uso, certificados de no riesgo, afectaciones, reservas ambientales y viales y otros relacionados), según su competencia".

Que, la Administración Municipal mediante el Decreto 32 del 18 de septiembre de 2015 "Por medio del cual se modifica el Decreto 73 del 15 de diciembre de 2014 y se dictan otras disposiciones", adoptó y reglamentó la malla vial del municipio, estableciendo en su artículo séptimo lo siguiente:

Que, en la Resolución Número 2121 del 21 de mayo de 2019 "Por la cual se modifica el manual específico de funciones y de competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la administración central del municipio de Chía adoptado mediante Decreto Municipal 40 de 2019", dispuso dentro de las funciones esenciales del Director Técnico de la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía, expedir los actos administrativos propios de su dependencia.

Que, acorde con las normas previamente referidas, el grado de consolidación que presenta la vereda Bojacá y la frecuencia vehicular permanente sobre las vías regionales y rurales como el corredor vial Chía – Cajicá, la carrera 9 o vía Canelón, los caminos de Calahorra, del pozo (calle 35), calle 29, camino la Floresta, se hace necesario que se cuente con vías de conexión, con un ancho mínimo de 10 metros que garanticen la adecuada movilidad y que brinde seguridad al peatón.

Que no obstante lo anterior y tratándose de vías V-4, V-5 y V-6 se debe dar aplicación a lo establecido en el párrafo tercero del artículo 3 del Decreto 32 de 2015 en el cual se prevé que los trazados viales estarán sujetos a los estudios técnicos que se requieran, previos a la construcción de la obra y por ende a los diseños de detalles finales que se generen de los mismos, lo que genera en consecuencia que se puedan definir áreas adicionales para la vía.



Que, la Secretaría de Movilidad a través del oficio SMM190-2023 del 22 de noviembre de 2023, preciso lo siguiente:

*"(...) De manera atenta, me permito informar que con fundamento en el documento que se pone de presente, realizado por el profesional JUAN CAMILO ALZATE ACEVEDO INGENIERO CIVIL ESPECIALISTA EN VIAS Y TRANSPORTE CONSULTOR (45 folios) , para lo cual se contempla la conexión de la ruta nacional 45A04 (Troncal Central Bogotá Cajicá) con Carrera 9 (Vía Cajicá – Chía), teniendo en cuenta el estudio de impacto de movilidad donde ponen de presente diversos análisis como los distintos autores viales, como primacía de importancia en el marco de la ley 769 del 2002, los distintos tiempo de demanda insatisfecha sobre las rutas de servicio público, el perfil vial de la zona a intervenir y que hoy se propone, las distintas horas horarias en la toma y captura de información en campo como los son los aforos vehiculares, entre otras, sostiene la política de movilidad, la cual hace referencia a que el sistema de movilidad se debe consolidar como elemento estructurante en la organización del territorio, que facilite los desplazamientos tanto de personas como de bienes y servicios, que favorezca la competitividad, buscando la mitigación de impactos en la sostenibilidad del territorio.*

*La zona donde se propone la conexión de la ruta nacional 45A04 (Troncal Central Bogotá Cajicá) con Carrera 9 (Vía Cajicá – Chía) está localizada en la vereda Bojacá por el costado sur desde la vía de acceso a la carrera 9 que está entre la EDS Texaco Margaritas y el Centro médico colmédica chía, hasta la vía de acceso al conjunto sausalito casas de campo en el costado norte y por el costado oriental desde la ruta nacional 45A04 (Troncal Central Bogotá- Cajicá) hasta la Carrera 9 (Vía Cajicá – Chía) en el costado occidental, como se muestra a continuación:*



Figura 0.1. Localización Geométrica y Área de Influencia  
Fuente: Google Maps

En la siguiente imagen se precisa la ubicación del proyecto y se muestra la red vial existente:

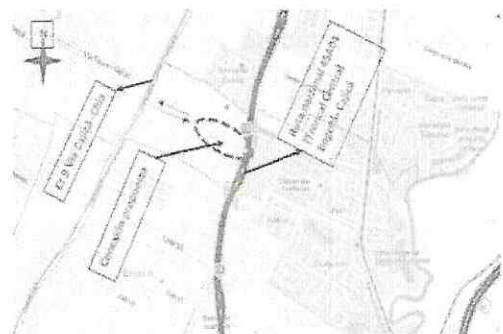


Figura 0.2. Localización Espacial de la conexión  
Fuente: Google Maps

*Esta secretaria dando alcance al escenario de la zona de estudio intervenida con la conexión vial que se propone entre la ruta nacional 45A04 y la carrera 9 Vía Cajicá-Chía, tomando como insumo los aforos vehiculares en el punto más estratégico de la zona, la intersección de la Cr 9 con la calle que conecta actualmente la ruta nacional por la EDS Texaco Margaritas y el Centro médico colmédica - chía, pues allí confluyen todos los flujos vehiculares actuales de la zona y es el punto más congestionado del sector debido a la falta de infraestructura vial, situación que se quiere demostrar y solucionar con la propuesta de sumar otra conexión para la zona, la cual se desarrolla en este estudio de movilidad, los movimientos aforados, especialmente en los siguientes puntos críticos*

- ✓ Aforos vehiculares del Cr 9 vía Cajicá – Chía.
- ✓ Aforos vehiculares de la calle que conecta actualmente la ruta nacional por la EDS Texaco Margaritas y el Centro médico colmédica chía para determinar cuántos vehículos realizan la maniobra desde la ruta nacional.
- ✓ Se utilizan los aforos existentes como información complementaria.

*Teniendo en cuenta la infraestructura vial existente en la zona de estudio, la capacidad y nivel de servicio de la intersección de la única ruta de acceso a la zona de estudio desde la ruta nacional y sus proyecciones a futuro, se identifica el problema y la necesidad de conectar esta zona con la ruta nacional a través de otra vía con una mejor geometría.*

*Para la conexión de la ruta nacional 45A04 con la carrera 9 Vía Cajicá – Chía que se propone en este estudio, se tiene en cuenta la disponibilidad de áreas para tal propósito, se buscó la menor afectación predial y se validaron las condiciones técnicas para la construcción de esta vía de conexión y articulación de la malla vial del municipio de chía con la ruta nacional y se llegó al presente análisis y estudio de movilidad. propuesta:*



*El acceso desde la ruta nacional se realizará por este predio, propiedad de Distracom S.A: Después de acceder desde la ruta nacional por el lote propiedad de Distracom S.A se conecta la vía con el carreteable existente hasta la carrera 9 Vía Cajicá – Chía, se da continuidad a la conexión propuesta en esta zona y se completa el ancho de la sección transversal según el perfil vial del POT para la jerarquía de esta vía y finalmente se propone la siguiente intersección para la unión de la Cr 9 vía Cajicá – Chía, esta propuesta de conexión para la ruta nacional 45A04 con la carrera 9 Vía Cajicá – Chía obedece a todas las normas y reglamentos urbanísticos que aplican para este tipo de proyecto en este sector, adicional a esto no causa impacto negativo a la movilidad de la zona con demoras, extra recorridos o adicionando maniobras que generan conflictos con los flujos actuales y a futuro, los cruces peatonales se respetan y se garantiza la continuidad del andén en todo el proyecto. Con la implementación de esta nueva conexión los volúmenes vehiculares existentes, proyectados, atraídos y desarrollados en la zona de estudio tienen otra opción para transitar lo que en teoría divide los volúmenes que están en conflicto en una única intersección para acceder a la zona de estudio en dos, esto genera un impacto positivo para la movilidad del sector ya que disminuye los tiempos de espera y aumenta la capacidad de la malla vial de la zona, lo cual además genera desarrollo en los predios que aún no se han intervenido y crecimiento para el municipio de Chía.*

*Es necesaria la construcción de esta conexión para brindar condiciones de movilidad idóneas con el futuro desarrollo de la zona y brindar seguridad a los usuarios en la vía.*

*Esta conexión se refleja en múltiples manuales de diseño que revelan una separación de los dominios público y privado, la desconexión e incoherencia en las relaciones funcionales y espaciales entre ambos y la pérdida de carácter y sentido de lugar de tales espacios convirtiéndolos en simples lugares de paso que erosionaron la vida y la actividad e incrementaron los conflictos entre el peatón y el vehículo, principalmente.*

*La nueva conceptualización del espacio vial parte de la necesidad de reducir los conflictos entre los usuarios y el incremento de la contaminación ambiental causada por las emisiones de los vehículos movidos por combustibles fósiles y promover a cambio, el uso del espacio vial como lugares de estar, generadores de carácter y sentido de lugar, vida urbana, y la seguridad vial para todos.*

*Un mismo corredor vial transcurre por diversos ambientes y lugares y cambia sus funciones y requerimientos de movilidad de diversas maneras en su desarrollo. A medida que transcurren, también cambia la escena urbana se modifican sus actividades, siluetas y apariencia de las edificaciones adyacentes o sus formas de agrupación y se pasa del espacio urbano al rural, pero siempre pensando en la garantía de la seguridad vial tal y como lo ha ratificado el nuevo plan nacional de seguridad vial mediante decreto 1430 del 2022, en concordancia con el decreto municipal 217 del 2023.*

*Por último, el Acuerdo 168 de 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal: CHÍA Educada, Cultural y Segura para la vigencia 2020-2023" se estableció lo siguiente: "Artículo 13. Descripción- Comprende los sectores de Infraestructura Física, Desarrollo Urbano y Vivienda y Movilidad. Artículo 14. Objetivos estratégicos: en especial el Organizar la movilidad que permite la construcción de un Sistema Integrado de Transporte".*

*Así las cosas, con fundamento en el estudio que se precede el cual contiene capítulos importantes de estudio, donde se refleja el análisis del comportamiento del tránsito, razón por la cual se viabiliza el presente estudio, donde se concluye que es necesaria la construcción de esta conexión de la ruta nacional 45A04 (Troncal Central Bogotá Cajicá) con Carrera 9 (Vía Cajicá – Chía)" para brindar condiciones de movilidad idóneas con el futuro desarrollo de la zona y brindar seguridad a los usuarios en la vía"*

Que, el Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial – IDUVI, debe adelantar el levantamiento topográfico y diseño de la proyección de la vía sector paredes, en el cual se establezca el ancho de la sección vial y las áreas adicionales que requiera.

Que, con base en los argumentos esbozados por la Secretaría de Movilidad, las normas previamente referidas, la frecuencia vehicular permanente sobre el corredor vial nacional Chía-Cajicá y la carrera 9 (vía canelón), el alto grado de consolidación que presenta la vereda Bojacá, se requieren conexiones viales con un ancho de 10 metros que permitan aliviar la carga vehicular a la malla vial existente y mejorar la movilidad del municipio.

Que, en mérito de lo expuesto, la Dirección;



## RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO:** Determinése de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo 17 de 2000 "Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Chía - Cundinamarca", y el Decreto Municipal 032 de 2015 "Por medio del cual se modifica el Decreto 73 del 15 de diciembre de 2014 y se dictan otras disposiciones", la reserva vial sobre los predios que a continuación se identifican, acorde con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

Tabla 1 Predios con reserva vial.

N°	Matricula	Código Catastral
1	50N-20252355	25175000000040017000
2	50N-1055363	25175000000041686000
3	50N-1073726	25175000000041687000
4	50N-1001337	25175000000041688000
5	50N-20060217	25175000000041838000
6	50N-604233	25175000000040035000
7	50N-20457367	25175000000044871842
8	50N-20360998	25175000000043265000
9	50N-20360999	25175000000043770000
10	50N-20457366	25175000000042840842
11	50N-20235899	25175000000042839000
12	50N-20116371	25175000000041505000
13	50N-20361000	25175000000041436000
14	50N-20116372	25175000000042664000
15	50N-20381981	25175000000045276833
16	100060700097680000	25175000000040008000
17	100014900548580000	25175000000040038000
18	50N-20381980	25175000000040037833
19	VÍA DE ACCESI / SERVIDUMBRE	

El área de reserva vial sobre áreas privadas, el espacio público que conforma el proyecto y el área resultante privada de los inmuebles, se determina tal como se puede observar en la siguiente imagen:

Imagen 1. Localización proyección vial camino sector Paredes, en el tramo comprendido entre el corredor vial nacional Chía-Cajicá y la carrera 9 vía Canelón.





**PARÁGRAFO:** En marco de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 3 del Decreto 32 de 2015, el trazado vial estará sujeto a los estudios técnicos que se requieran, previos a la construcción de la obra y por ende, a los diseños de detalles finales que se generen de los mismos, lo que podrán definir áreas adicionales para la vía.

**ARTICULO SEGUNDO:** Adoptar el siguiente cuadro de reserva de áreas privadas para el desarrollo de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante de los predios que es objeto de definición por el presente acto administrativo, así:

Tabla 2 Reserva de áreas privadas para la ampliación de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante.

N°	Matricula_	Código Catastral	Predio	Área Total Lote M2 según restitución cartográfica	Área Reserva vial M2	Área Resultante Lote M2
1	50N-20252355	25175000000040017000	BRASILIA	11425	2236,00	9189
2	50N-1055363	25175000000041686000	LOS CEDRITOS	2567	346,00	2221
3	50N-1073726	25175000000041687000	LOTE	1814	326,00	1488
4	50N-1001337	25175000000041688000	EL NOGAL	1737	153,00	1584
5	50N-20060217	25175000000041838000	COPENHAGEEN	3920	560,00	3360
6	50N-604233	25175000000040035000	SANTA CECILIA	5704	232,00	5472
7	50N-20457367	25175000000044871842	UNIDAD 2 COPROPIEDAD EL MAGNOLIO	1287	51,00	1236
8	50N-20360998	25175000000043265000	LT B	6208	137,00	6071
9	50N-20360999	25175000000043770000	LOTE C	7027	218,00	6809
10	50N-20457366	25175000000042840842	UNIDAD 1 COPROPIEDAD EL MAGNOLIO	1331	57,00	1274
11	50N-20235899	25175000000042839000	LT B	1288	62,00	1210
12	50N-20116371	25175000000041505000	TICAGUA LT B	1623	85,00	1524
13	50N-20361000	25175000000041436000	LOTE D	6246	97,00	6149
14	50N-20116372	25175000000042664000	LT A	2023	119,00	1904
15	50N-20381981	25175000000045276833	LO 2	4826	235,00	4591
16	100060700097 680000	25175000000040008000	LA CAJITA	4989	181,00	4808
17	100014900548 580000	25175000000040038000	EL TRIUNFO	27437	333,00	27104
18	50N-20381980	25175000000040037833	LA HOLANDA	5193	291,00	4902
19	SIN	SIN	VIA DE ACCESO / SERVIDUMBRE	2235,85	2265,85	0,00

**PARÁGRAFO:** La proyección vial, al igual que las áreas de reserva vial privadas para la ampliación de la vía y su relación sobre el globo de terreno y área resultante está sujeta a los estudios técnicos que se requieran, previos a la ampliación de la vía y por ende a los diseños de detalle finales que se generen de los estudios; lo cual implica que en el momento de la ejecución del proyecto el trazado sea susceptible de modificaciones haciendo que las medidas o el área de reserva vial aquí planteada deban ser ajustadas.

**ARTICULO TERCERO:** El Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial de Chía – IDUVI, debe elaborar las fichas de reserva predial de los predios que se encuentran relacionados en el artículo segundo, las cuales deben contener la información topográfica en materia vial, para la proyección vial camino sector Paredes, en el tramo comprendido entre el corredor vial nacional Chía-Cajicá y la carrera 9 vía Canelón 6, vereda Bojacá del municipio de Chía.

**ARTICULO CUARTO:** Comunicar a la Dirección de Urbanismo de la Secretaría de Planeación del municipio, las determinaciones adoptadas en el presente acto administrativo, con el fin de que sea tenido en cuenta el trazado de esta vía y la reserva vial determinada en los procesos de licenciamiento urbanístico.



**ARTÍCULO QUINTO:** Comunicar las determinaciones adoptadas en la presente Resolución al Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial IDUVI del Municipio de Chía para que en cumplimiento de sus funciones generales derivadas del artículo 10 del Decreto Municipal 056 de 2014, para que se lleven a cabo la respectiva precisión en la determinación de las áreas y polígonos necesarios para la Proyección vial al igual cuando lo vea oportuno y necesario la constitución de la afectación urbanística en los términos del artículo 37 de la Ley 9 de 1989 y las demás normas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.

**ARTÍCULO SEXTO:** Comunicar las determinaciones adoptadas en la presente Resolución a la Secretaria de Obras Públicas del Municipio de Chía para lo de su competencia.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** El presente Acto Administrativo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, por ende, deberá publicarse en la página web de la Alcaldía de Chía: [www.chia-cundinamarca.gov.co](http://www.chia-cundinamarca.gov.co).

**ARTICULO OCTAVO:** Contra la presente resolución por ser un acto de trámite y previo a la imposición de la afectación urbanística por obra pública de que trata el artículo 37 de la Ley 9 de 1989, no procede recurso en sede administrativa conforme con lo establecido en el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

**PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Expedido en el Municipio de Chía, Cundinamarca, a los (22) días del mes de diciembre de (2023).

  
Ing. ORLANDO HERNÁNDEZ CHOLO  
Director de Ordenamiento Territorial y Plusvalía

Elaboro: Orlando Hernández Cholo. Director DOTP.



