



**ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA**  
**Secretaría de Planeación**

**RESOLUCIÓN NÚMERO**

3207--

( 05 MAY 2026 )

**"POR LA CUAL SE DEFINEN LAS ÁREAS A AFECTAR PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO DENOMINADO AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA) Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"**

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 artículo 26 del Decreto Número 40 de 2019, y

**CONSIDERANDO:**

Que el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia consagra como 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 209 Ibídem estipula que la función administrativa 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 el artículo 311 Ibídem, dispone que al Municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que la Ley 388 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones, dispone en su artículo 2 que el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: 1. La función social y ecológica de la propiedad. 2. La prevalencia del interés general sobre el particular. 3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

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.

- 3207 -- 05 MAY 2026
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 el artículo 9º de la Ley 489 de 1998 señala que las autoridades administrativas podrán conforme con la Constitución Política y la Ley, mediante Acto de Delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.

Que, la Ley 1437 de 2011 en su artículo 3º entre otros aspectos 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 a través del Acuerdo 100 del 29 de julio de 2016, se adoptó la revisión general y ajustes al plan de ordenamiento territorial - POT - del municipio de Chía - Cundinamarca, adoptado mediante Acuerdo 17 de 2000.

Que el Juzgado Primero Administrativo Oral de Zipaquirá, expidió el Auto de Suspensión Provisional del Acuerdo 100 de 2016, el día 22 de abril de 2019 dentro del proceso judicial de nulidad simple 25899333300120180022500. El auto de suspensión fue notificado por estado número 18 del 23 de abril de 2019, en consecuencia, la suspensión provisional quedó ejecutoriada y entró a regir el 24 de abril de 2019, decisión confirmada en segunda instancia por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca sección primera – Subsección “A” del 18 de Julio de 2019.

Que el 17 de octubre del 2025 dentro del proceso previamente referido se emitió sentencia denegando las pretensiones de la demanda, la cual fue notificada el 20 de octubre de 2025 al municipio de Chía a través de su apoderado judicial.

Que el Juzgado Primero Administrativo del Circuito Judicial de Zipaquirá, dentro del proceso judicial 25899333300120180022500, el dieciocho (18) de diciembre de dos mil veinticinco (2025), declaró que la medida cautelar de suspensión provisional de los efectos del Acuerdo 100 de 2016 proferida mediante auto del 22 de abril de 2019 y confirmada por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el 18 de julio de 2019 cesó en sus efectos de manera automática, por virtud del pronunciamiento definitivo contenido en la sentencia del 17 de octubre de 2025, mediante la cual se negó la nulidad del acto administrativo demandado.

Que, en consecuencia, el plan de ordenamiento territorial contenido en el Acuerdo 100 de 2016 reanudó su aplicación el 20 de octubre de 2025 fecha en la cual se notificó la sentencia al municipio de Chía.

Que en el artículo 50 del Acuerdo 100 del 29 de julio de 2016 se definen los componentes del sistema vial urbano, precisando que el sistema vial del municipio está conformado por el conjunto de vías, paraderos, parqueaderos (zonas azules y amarillas), terminales, patios, estaciones, ciclorutas y el espacio público para la movilidad (andenes, sardinel, rampas,

bahías, puentes, alamedas, separadores, glorietas) que integran la red o malla que permite la intercomunicación vial al interior y al exterior de su jurisdicción. El sistema vial se presenta en el plano CU-02 – sistema vial urbano.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL						
VÍAS URBANAS						
NOMBRE VÍA	CLASIFICACIÓN	TIPO DE VÍA	RANGOS LÍMITES EN (ML)	ANCHO DE SECCIÓN VIAL DEFINIDA EN (ML)	PERIODO DE EJECUCIÓN	TIPO DE INTERVENCIÓN
Avenida Pradilla, desde Centro Chía, hasta el Parque Ospina	Arterial	V-3	43,00	Tramo Centro Chía - Carrera 2 Este. 43,00 Metros	Corto plazo	Ampliación
(...)						
Avenida Pradilla, desde Centro Chía, hasta el Parque Ospina	Arterial	V-3	30,00 a 40,00	Tramo Carrera 2 Este hasta la Diagonal 17. 30,00 Metros	Mediano plazo	Ampliación
Avenida Pradilla, desde Centro Chía, hasta el Parque Ospina	Arterial	V-4	16,00 a 25,00	Entre el Parque Ospina a la Diagonal 17, 20,00 Metros	Mediano plazo	Ampliación
(...)						

Que en el artículo 51 del Acuerdo 100 de 2016 se estableció que los proyectos viales y de transporte buscan minimizar la congestión vial existente en el centro del municipio, así como mejorar las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes. Los proyectos a desarrollar en esta materia deberán tener en cuenta como mínimo:

1. La rehabilitación y construcción de vías, según con los perfiles viales adoptados en el presente Acuerdo.
2. Ampliación y mantenimiento de vías urbanas.
3. Apertura de vías proyectadas.
4. Señalización y demarcación vial.

Que en el artículo 122 ibidem se instituye que el Departamento Administrativo de Planeación, realizará las acciones tendientes a establecer las reservas de suelos y las afectaciones prediales correspondientes, necesarias para el desarrollo de proyectos previstos en el plan vial, una vez disponga de los estudios y diseños respectivos. En los suelos afectados, la autoridad competente no podrá autorizar urbanizaciones ni construcciones de ningún tipo.

Que, en el artículo 177 del Acuerdo 100 del 29 de julio de 2016 se establece el procedimiento para la imposición y contenido de los actos administrativos que contengan afectaciones, previendo que el proceso de imposición de afectaciones, requerirá de manera previa a la expedición del acto administrativo, los estudios y diseños definitivos que soportarán técnicamente el mismo, identificando el área de afectación y se regirá por las disposiciones contenidas en el presente acuerdo, en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y demás normatividad vigente.

Que el artículo 189 ibidem preceptúa que el presente Acuerdo deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, expresamente las contenidas en el Acuerdo 17 de 2000 y sus Decretos reglamentarios.

Que, dentro del Acuerdo 219 del 5 de junio de 2024 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO PARA LA VIGENCIA 2024-2027 DEL MUNICIPIO DE CHÍA – CUNDINAMARCA." se estableció lo siguiente:

**"PROGRAMA: Infraestructura Red Vial Regional.**

*El regular estado de la malla vial del Municipio es una de las dolencias más sentidas por la comunidad, uno de los requerimientos más solicitados en las mesas de trabajo de participación ciudadana para la construcción del Plan de Desarrollo Municipal, ya que por ellas se traslada la población a cumplir sus obligaciones laborales, a comercializar sus productos, realizar sus trámites, cumplir sus deberes de educación y salud, por allí se moviliza de una u otra manera el 100% de la población en cualquiera de los medios de transporte bien sea público o privado, a pie o en bicicleta; es quizá uno de los sistemas más importantes que dicen del desarrollo de un Municipio.*

**Objetivo**

Mantener en óptimas condiciones de transitabilidad y seguridad la red vial secundaria, terciaria y urbana del Municipio, garantizando el oportuno mantenimiento, construcción, mejoramiento, rehabilitación y operación de estas

**Estrategias**

- Gestión ante las entidades del orden nacional y/o departamental la construcción y/o ampliación de las troncales viales del orden secundario.
- Estudios y diseños de proyectos viales.
- Construcción y ampliación de la red vial municipal.
- Mantenimiento, mejoramiento y/o rehabilitación de la red vial municipal, en especial de los anillos veredales que interconecta diferentes sectores del municipio y facilita el transporte público de la comunidad.
- Ampliación de los radios de giros en los anillos viales de las veredas, para mejorar la visibilidad y seguridad en la movilidad de los vehículos.
- Gestionar antes los entes nacionales y/o departamentales los estudios y diseños para la construcción de puentes peatonales.
- Gestionar antes los entes del orden nacional y/o departamental la Construcción de puentes peatonales.
- Gestionar y/o ejecutar el Mantenimiento de puentes peatonales.
- Construcción de Ciclo rutas.
- Mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de Ciclo rutas.
- Construcción de andenes nuevos en el municipio.
- Mantenimiento, mejoramiento, y/o rehabilitación de Andenes del municipio.
- Mantener el banco de Maquinaria con la que cuenta el municipio.
- Fortalecer el Banco de Maquinaria con equipos nuevos."

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", el cual en el numeral 10 del artículo 26 señaló, entre otras funciones de la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía, 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, 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 el Municipio de Chía está ejecutando el contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549 – cuyo objeto es "Consultoría para la actualización, ampliación de estudios y diseños viales y troncales existentes, estudios y diseños para la construcción de vías nuevas, troncales, puentes vehiculares, mejoramiento de radios de giro y espacio público del municipio de Chía, Cundinamarca".

Que la Secretaría de Planeación del Municipio de Chía expidió la Resolución 529 del 11 de marzo de 2013, "POR MEDIO DE LA CUAL SE PRECISA EL TRAZADO DE LAS ZONAS DE RESERVA VIAL PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO DENOMINADO AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA PRADILLA DEL MUNICIPIO DE CHÍA".

Que posteriormente el mencionado acto administrativo fue modificado por la Resolución 1604 del 27 de junio de 2013 "POR LA CUAL MODIFICA LA RESOLUCIÓN No. 529 DEL 11 DE MARZO DE 2013 QUE PRECISA EL TRAZADO DE LAS ZONAS DE RESERVA VIAL PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA PARADILLA DEL MUNICIPIO DE CHÍA" en el sentido de incluir en la reserva de áreas privadas y su relación sobre los globos de terreno y áreas resultantes de los predios objeto de definición, debido a la variación del diseño inicial.

Que acorde con el Acuerdo 100 de 2016 se expidió la Resolución 1931 del 9 de junio de 2017 "Por medio de la cual se precisa de nuevo el trazado de las zonas de reserva vial para el desarrollo del Proyecto de mejoramiento y ampliación de la avenida Pradilla, se derogan las resoluciones 529 de 2013 y 1604 de 2013, y se toman otras determinaciones".

Que a través de la Resolución 4380 del 3 de octubre de 2023, se precisó el trazado y las zonas de reserva vial para el desarrollo de la etapa 1 proyecto de mejoramiento y ampliación de la avenida Pradilla derogándose las Resoluciones 529 del 11 de marzo de 2013, 1604 del 27 de junio de 2013 y 1931 del 9 de junio de 2017.

Que corolario de lo descrito previamente y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 189 del Acuerdo 100 del 29 de julio de 2016, las Resoluciones 529 del 11 de marzo de 2013 1604 del 27 de junio de 2013, y Resolución 4380 del 3 de octubre de 2023 estarían derogadas bajo el entendido que estas se expidieron con base en las previsiones del Acuerdo 17 de 2000 y sus decretos reglamentarios en lo atinente a malla vial.

Que la Resolución 1931 del 9 de junio de 2017 "Por medio de la cual se precisa de nuevo el trazado de las zonas de reserva vial para el desarrollo del Proyecto de mejoramiento y ampliación de la avenida Pradilla, se derogan las resoluciones 529 de 2013 y 1604 de 2013, y se toman otras determinaciones", estaría vigente bajo el entendido que se expidió con base en el Acuerdo 100 de 2016.

Que en el precitado acto administrativo únicamente se precisaron las zonas de reserva vial sobre los predios por donde se desarrollaría la fase 1 de la etapa 1 del trazado definitivo de la ampliación y mejoramiento de la avenida Pradilla.

Que teniendo en cuenta que a través del Oficio 050-211-2026 del 18 de marzo de 2026, radicado bajo el número 20260005011432, la Secretaría de Obras Públicas remitió oficialmente y con aval de la Interventoría y supervisión del contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549 los diseños definitivos de la avenida Pradilla (Sector Colombia – Variante Chía Cota), junto con los componentes de geotécnica y pavimentos, diseño geométrico de la vía, tránsito y transporte, topografía y predial y catastral.

Que, de igual manera, dentro de lo presentado se encuentra el oficio C.CHIA.INTCONS-521-017-2026 suscrito por el CONSORCIO INTERCONSUL CHIA 004, en su calidad de interventor del contrato de consultoría donde se especificó:

*"(...) realizamos la radicación de los archivos de diseño definitivos (fase 3), del tramo vial Av Pradilla incluido dentro del paquete de diseño Vías principales (VN), de las siguientes especialidades de diseño que han sido aprobadas ya por esta interventoría:*

- Geotecnia y pavimentos.
- Diseño geométrico de vías.
- Tránsito y transporte.
- Topografía.
- Predial y catastral.

*(...)"*

Que a través del oficio SOP 3161-2026 se realizó la entrega de la base predial del proyecto denominado Avenida Pradilla (Sector Colombia – Variante Chía Cota).

Que teniendo en cuenta lo previamente referido y partiendo de la noción que la responsabilidad técnica y la fiabilidad de los insumos obtenidos recae en la interventoría y supervisión del contrato de consultoría previamente aludido, se hace necesario expedir un nuevo acto administrativo basado en las previsiones del Acuerdo 100 de 2016 que recoja los insumos obtenidos en el contrato de consultoría y, en consecuencia, determine las áreas a afectar para el trazado definitivo de la vía.

Que en este orden de ideas el presente acto administrativo precisará las áreas a afectar para el desarrollo del proyecto vial denominado Avenida Pradilla (Sector Colombia – Variante Chía Cota).

Que, acorde con los estudios realizados a través del contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549, a través del oficio con CÓDIGO P&G-338-IN-CSC CHIAYZAQUE-449-0326 se presentó en lo que respecta a la vía aludida previamente:

**"CRITERIOS DE DISEÑO AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA)****Condiciones actuales generales**

La Avenida Pradilla entre el sector Colombia y la Variante Chía – Cota está clasificado dentro de la malla vial arterial del municipio, presenta una serie de características dimensionales, configuraciones geométricas y patologías que, en conjunto, configuran un escenario de funcionalidad limitada y obsolescencia técnica que requiere una intervención integral. La infraestructura existente no responde adecuadamente a las exigencias de movilidad, seguridad y accesibilidad universal actuales.

En lo concerniente a las dimensiones generales del corredor y su configuración geométrica actual, es preciso señalar que el tramo en estudio tiene una longitud total de 1040.00 metros, con un ancho promedio de 22.0m metros. El perfil vial existente se compone de dos calzadas unidireccionales, cada una de ellas con un ancho de 7.50 metros, configuradas con dos carriles de circulación por calzada. Estas dos calzadas se encuentran segregadas por un separador central de 1.00 metro de ancho. El pavimento tipo flexible, presenta una condición superficial que puede calificarse como regular, evidenciándose un desgaste considerable en la demarcación horizontal, particularmente en el costado sur de la vía, lo que compromete la seguridad vial al reducir la percepción y delimitación de los carriles para los conductores.

Uno de los aspectos más críticos del tramo lo constituyen sus intersecciones y los sectores de importancia que se localizan a lo largo del recorrido, los cuales operan con múltiples deficiencias geométricas y funcionales que afectan la capacidad y la seguridad del corredor. Se identifican cuatro sectores de importancia que merecen un análisis detallado. En primer lugar, se encuentra el acceso al municipio de Chía por el sector oriental, el cual se realiza a través de la autopista Cajicá - Chía, constituyendo un punto de ingreso fundamental para los usuarios que provienen de los municipios del norte de la sabana. En segundo término, se localiza la intersección con la Carrera 5 Este, la cual presenta una particularidad crítica consistente en que los usuarios que transitan por la Avenida Pradilla no tienen posibilidad de acceso en sentido norte-sur, existiendo únicamente un semáforo peatonal que regula el cruce de peatones, pero que no resuelve la conectividad vehicular. En tercer lugar, se identifica la intersección múltiple con la Carrera 2 Este y la Avenida Chilacos, la cual se materializa a través de una glorieta de diámetro interno de 29.50 metros, que presenta una capacidad de flujo vehicular notablemente baja y cuyos accesos adolecen de geometrías inadecuadas que generan maniobras peligrosas y conflicto entre los diferentes flujos vehiculares. Finalmente, la intersección con la Variante Chía - Cota se resuelve mediante un cruce a la izquierda semaforizado, solución que inevitablemente genera interferencias y conflictos en el flujo vehicular, especialmente con los usuarios que se dirigen hacia el centro del municipio.

En cuanto a la señalización del corredor, la señalización horizontal es prácticamente inexistente en el tramo comprendido entre el Sector Colombia y la glorieta en ambas calzadas, y aunque desde esta glorieta hasta la intersección con la variante existe algo de demarcación de carriles y pasos peatonales, esta se encuentra mayoritariamente desgastada en la calzada del costado sur. La señalización vertical existente, por su parte, se compone en el costado norte de señales indicativas de pasos peatonales, semáforos, señales de ceda el paso en la zona de la glorieta, restricción vehicular para el acceso a la Carrera 2 Este, restricción de velocidad máxima de 30 kilómetros por hora y prohibición de giro en U en la intersección con la variante. En el costado sur se observan señales de pasos peatonales, señales de ceda el paso en la zona de la glorieta, y se identifica además un paradero de buses hacia el costado sur oriental, dos pasos peatonales y la señalización correspondiente al semáforo.

El análisis del espacio público y las condiciones para la movilidad sostenible revela un panorama aún más crítico. Los andenes, aunque presentes en ambos costados de la vía, presentan anchos variables que no responden a un criterio uniforme de diseño, y sus superficies se encuentran en mal estado, con presencia de hundimientos, grietas y obstáculos que imposibilitan una transitabilidad segura, cómoda y universal. Esta condición afecta de manera particular a las personas con movilidad reducida, en contravención de las normas vigentes sobre accesibilidad universal. De manera aún más significativa, se constata la ausencia total de una ciclorruta a lo largo de todo el corredor. Esta carencia actual es especialmente relevante si se considera la clasificación arterial de la vía.

En lo que respecta a las redes de servicios públicos, se evidencia una situación de obsolescencia, heterogeneidad y conflictos con el espacio público que requerirá intervenciones. La red de acueducto existente se compone de tramos con diversos materiales y configuraciones, incluyendo tubería de conducción importantes que existen a lo largo del tramo vial en sus costados y en la zona del separador central.

El sistema de alcantarillado, es de tipo combinado, es decir, conduce conjuntamente las aguas residuales y las aguas lluvias a través de tuberías de gres con diámetros que oscilan entre las 6 pulgadas, 10 pulgadas, 12 pulgadas, 16 pulgadas, 20 pulgadas y 24 pulgadas. Esta configuración, además de ser técnicamente obsoleta frente a los estándares modernos que exigen la separación de sistemas pluvial y sanitario, representa una vulnerabilidad desde el punto de vista sanitario y ambiental, especialmente en épocas de alta pluviosidad cuando la capacidad del sistema puede verse desbordada, generando riesgos de inundación y contaminación.

Las redes de energía se presentan como redes aéreas en ambos costados de la vía, tanto de media como de baja tensión, lo que no solo genera un impacto visual negativo, sino que también supone un riesgo de interferencia y una ocupación ineficiente del espacio público. El sistema de alumbrado público se compone de postes con una altura de 10 metros, cuya tecnología y disposición no se corresponden con los estándares actuales de eficiencia energética y calidad lumínica.

Finalmente, las redes de servicios telemáticos se presentan predominantemente como redes aéreas sobre el costado norte en su mayoría, compartiendo la problemática de impacto visual y ocupación del espacio público que caracteriza a las redes de energía.

En conclusión, la Avenida Pradilla entre el Sector Colombia y la Variante Chía - Cota es un corredor cuya infraestructura, configurada y construida en años anteriores, ha quedado rezagada frente a las necesidades y exigencias actuales de la movilidad urbana. Las principales patologías y deficiencias identificadas incluyen un pavimento en condición regular, con dos calzadas de 7.50 metros y separador central de 1.00 metro, cuya señalización horizontal se encuentra deteriorada o inexistente; andenes de anchos variables y superficies en mal estado que no garantizan la transitabilidad universal; la ausencia total de infraestructura para ciclistas a pesar de la longitud del tramo, un sistema de alcantarillado combinado con tuberías de gres de diámetros entre 6 y 24 pulgadas que resulta técnicamente obsoleto; redes de acueducto con materiales y diámetros heterogéneos que incluyen

tuberías de 2, 16 y 34 pulgadas en diferentes materiales; redes de energía y telemáticas aéreas que degradan el espacio público; y una configuración geométrica en sus intersecciones, particularmente en la glorieta de la Carrera 2 Este, que genera baja capacidad, alta conflictividad y restricciones a la movilidad. A ello se suma la existencia de sectores de importancia como el acceso por la autopista Cajicá - Chía, la intersección con la Carrera 5 Este y la intersección con la Variante Chía - Cota, que presentan deficiencias funcionales significativas.

#### Condiciones de Tránsito

La Avenida Pradilla constituye el principal corredor arterial del municipio de Chía, concentrando los volúmenes vehiculares más elevados de la red vial y presentando puntos de operación crítica, particularmente en sus intersecciones.

El análisis de los aforos realizados en campo arroja un Tránsito Promedio Diario de diseño que supera los 37.000 vehículos en los tramos de mayor carga de la avenida, específicamente en los sectores sur. La composición vehicular se caracteriza por un predominio de automóviles, que representan aproximadamente el 85% del flujo, seguido por un 8,6% de camiones y un 6,5% de buses.

Los máximos flujos vehiculares se registran durante las horas de máxima demanda, identificadas en el periodo de la mañana entre las 6:30 y 7:30, y de forma más crítica en la tarde entre las 17:00 y 19:00. El Factor de Hora Pico calculado es de 0,98, lo que indica una demanda sostenida muy cercana a la capacidad de la vía durante estos intervalos.

La modelación mediante software especializado ha permitido identificar puntos críticos específicos. La glorieta ubicada en la Carrera 2 Este opera en el límite de su capacidad, evidenciando la formación de colas superiores a los 200 metros con ondas de parada y arranque continuas. Esta operación se ve afectada por la interacción con la intersección semaforizada de la Carrera 1, especialmente para el movimiento de giro izquierdo. La intersección de la Avenida Pradilla con la Carrera 5 Este presenta un nivel de servicio bajo, lo que refleja una sincronía regular y ciclos largos donde las maniobras se dificultan, aunque sin llegar a la congestión total.

A pesar de estos puntos críticos, el nivel de servicio promedio de la red en el área de influencia se mantiene en rangos aceptables, entre A y C. Esta condición es atribuible, en parte, a las medidas de gestión de tráfico implementadas por la administración municipal, como la restricción a la circulación de vehículos pesados en horarios de alta demanda mediante el pico y placa ambiental. No obstante, es evidente que la infraestructura actual opera al límite de su capacidad.

#### 1. Situación Sin Proyecto (Proyección a 2035 y 2040)

El escenario que contempla el mantenimiento de la infraestructura vial existente sin intervenciones mayores, asumiendo una tasa de crecimiento anual del parque automotor del 5%, arroja proyecciones altamente desfavorables para la movilidad del municipio.

Los niveles de servicio de las intersecciones se degradan de manera acelerada con el paso del tiempo. Los indicadores de operación para la red vial muestran una tendencia crítica. Para el año 2025, la demora promedio se sitúa en 99,8 segundos por vehículo con una velocidad de 25,1 kilómetros por hora. En la proyección a 10 años, correspondiente al año 2035, la situación se torna crítica, con una demora promedio que se quintuplica hasta alcanzar los 498,4 segundos por vehículo, equivalente a más de 8 minutos, y una velocidad promedio que se reduce drásticamente a 10,5 kilómetros por hora.

La proyección a 15 años, para el año 2040, indica una congestión generalizada, con demoras que alcanzan los 982,6 segundos por vehículo, aproximadamente 16 minutos, y velocidades medias de solo 5,9 kilómetros por hora. Este análisis concluye que la no intervención de la Avenida Pradilla y su red de soporte conduciría a un colapso funcional del sistema de movilidad en el mediano plazo, generando pérdidas económicas significativas debido al aumento desmedido en los tiempos de viaje.

#### 2. Situación Con Proyecto (Solución Propuesta y Evaluación)

El proyecto vial propuesto contempla una intervención integral que incluye la construcción de nueva infraestructura y la ampliación de la existente. Las obras con impacto directo sobre la Avenida Pradilla comprenden la construcción de la glorieta de la Carrera 2 Este, y la ejecución de deprimidos que conectan desde la Avenida Pradilla hacia la Carrera 1 y la Carrera 5 Este. Adicionalmente, se evalúa la semaforización de los pasos peatonales en la Avenida Pradilla.

La evaluación del escenario con proyecto demuestra que la nueva infraestructura es funcional y resiliente en el largo plazo, absorbiendo el crecimiento del tráfico de manera eficiente. Los indicadores de operación para la red vial, bajo la alternativa semaforizada que se presenta como la opción recomendada, muestran una mejora significativa y sostenida.

Para el año 2025, ya con el proyecto implementado, se observa una mejora inmediata con una demora de 29,3 segundos por vehículo y una velocidad de 35,8 kilómetros por hora. En la proyección a 10 años, año 2035, la operación se mantiene en niveles óptimos, con una demora de 46,3 segundos por vehículo, valor que resulta aproximadamente un 50% inferior al del escenario sin proyecto para el mismo año. La velocidad se mantiene en 33,7 kilómetros por hora, lo que representa un incremento del 42,7% respecto al escenario sin proyecto.

En la proyección a 15 años, año 2040, la red vial sigue siendo funcional. La demora promedio es de 152,5 segundos por vehículo y la velocidad media es de 24,7 kilómetros por hora. Estos valores son solo un 1,5% inferiores a los registrados para el año 2025 con proyecto, lo que demuestra la alta capacidad de la infraestructura propuesta para soportar el crecimiento vehicular.

#### Condiciones de diseño geométrico

La Avenida Pradilla está categorizada como una vía tipo V-3 según la clasificación del municipio. Este corredor se extiende desde el Sector Colombia hasta la Variante Chía - Cota, constituyendo una de las principales vías de acceso al municipio que enlaza la Variante Cajicá con la Variante Cota, siendo pieza fundamental en la movilidad del departamento y corredor prioritario desde y hacia la Capital.

Los parámetros de diseño para este corredor se definieron a partir de la normatividad aplicable, principalmente la Guía para el Diseño de Vías Urbanas del IDU y el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del INVIAS, considerando que el municipio de Chía no cuenta con especificaciones particulares. El terreno en el que se encuentra la Avenida Pradilla se clasifica como ondulado a plano.

La velocidad de diseño adoptada para la totalidad del corredor es de 40 km/h, conforme a lo establecido para vías de la malla arterial intermedia en terreno plano. Este valor condiciona el resto de los parámetros geométricos fundamentales. El radio mínimo de curvatura se fijó en 47 metros, considerando un peralte máximo de 4%, que es el recomendado para entornos urbanos con intersecciones semaforizadas y accesos frecuentes. La pendiente longitudinal máxima se estableció entre el 9% y el 10%, mientras que la pendiente mínima se fijó en 0.30% para garantizar condiciones adecuadas de drenaje superficial.

El tramo de la Avenida Pradilla, comprendido entre el Sector Colombia y la Variante Chía - Cota, presenta características distintivas divididas en dos secciones principales que responden a las condiciones particulares de cada sector y a las demandas de tráfico proyectadas.

Desde el Sector Colombia hasta la Glorieta de Sabana Norte, la vía cuenta con un ancho de calzada variable entre 40.0 y 46.5 metros, compuesta por calzadas que varían entre cuatro y tres carriles por sentido, dando continuidad a los dos carriles que ingresan a Chía por el puente y a los dos carriles que provienen de la vía Cajicá - Chía. En este sector se incluyen calzadas a nivel y una calzada vehicular deprimida con un ancho de 7.0 metros y andenes de 0.45 metros a cada lado, que permite el giro a la izquierda desde la Avenida Pradilla hacia el sur de la Carrera 5 Este. Se incorporan elementos de movilidad sostenible, como andenes de hasta 5 metros de ancho y una ciclorruta bidireccional de 2.5 metros en el costado norte, además de un separador central con ancho variable entre 2.5 y 5 metros.

El diseño incluye también la proyección de dos estructuras deprimidas consecutivas para resolver los movimientos direccionales de giro izquierdo de mayor demanda sobre el corredor. La primera de ellas, identificada con una longitud de 318 metros, corresponde al deprimido que facilita el giro desde la Avenida Pradilla sentido oriente sur por la Carrera 5 Este.

Desde la Glorieta de Sabana Norte hasta la Variante Chía - Cota, el ancho total de la calzada se reduce a 32.75 metros, manteniendo calzadas a nivel de 10.5 metros en ambos sentidos, constituidas por tres carriles cada una. Se mantiene la calzada vehicular deprimida con un ancho de 7.0 metros y andenes de 0.45 metros a cada lado, permitiendo el giro a la izquierda desde la Avenida Pradilla hacia el sur de la Variante Chía - Cota. En este tramo se incluyen andenes de 3 metros a cada lado, la ciclorruta se mantiene en el costado norte, y se localiza la glorieta de Sabana Norte, que fue ampliada a un diámetro de 50 metros con radio de 25 metros, diseñada para tres carriles de 4.5 metros cada uno, optimizando los movimientos de entrecruzamiento en esta intersección estratégica.

La segunda estructura deprimida, con una longitud de 622 metros, corresponde al deprimido que facilita el giro desde la Avenida Pradilla hacia el sur de la variante Chía - Cota, iniciando en el costado oriental de la Glorieta de Sabana Norte.

Entre estas dos estructuras deprimidas se ha previsto una separación longitudinal de 125 metros, desde la intersección del deprimido de la Carrera 5 Este hasta el punto inicial del deprimido de la Variante Chía - Cota. La definición de esta separación responde a la necesidad de mantener la continuidad funcional entre ambas soluciones a desnivel, optimizando la operación del corredor sin comprometer la capacidad ni la seguridad de la infraestructura proyectada.

El diseño en perfil de la Avenida Pradilla se desarrolló a partir del modelo digital de terreno generado con los levantamientos topográficos, verificando la cobertura y densidad de puntos necesaria para definir con precisión la rasante y las secciones transversales. Las pendientes longitudinales adoptadas respetan los rangos establecidos en los parámetros de diseño, manteniendo en general las condiciones del terreno existente y garantizando los empalmes con las vías principales y accesos peatonales y vehiculares sin afectar las condiciones de accesibilidad actuales.

Los empalmes con las vías existentes y proyectadas fueron considerados en el modelo integral de diseño, verificando la continuidad tanto en planta como en perfil. Se mejoraron los radios de giro en los empalmes con vías secundarias y accesos prediales, minimizando las afectaciones y manteniendo o mejorando las condiciones de accesibilidad existentes. Este enfoque garantiza la integración funcional de la Avenida Pradilla con su entorno inmediato y con el resto de la malla vial del municipio.

En conjunto, la Avenida Pradilla representa una intervención integral que prioriza la seguridad vial, la accesibilidad peatonal y la movilidad no motorizada. La diferenciación entre tramos, con anchos variables y elementos como ciclorrutas, andenes amplios, glorietas y estructuras deprimidas, refleja un enfoque adaptativo a las necesidades de cada sector, contribuyendo a la modernización y mejoramiento de la infraestructura vial del municipio de Chía, en consonancia con los objetivos del Plan de Desarrollo Municipal y las proyecciones de crecimiento y movilidad sostenible para la región."

Que, acorde con los estudios de movilidad, tránsito y diseños geométricos generados en la Consultoría CO1.PCCNTR.6621549 y avalados por la interventoría se sustentan las **áreas a afectar para el desarrollo del proyecto vial denominado Avenida Pradilla (Sector Colombia - Variante Chía Cota)**, teniendo en cuenta que ya se tiene un diseño definitivo obtenido a través del contrato de consultoría referido, tal como se puede observar a continuación:

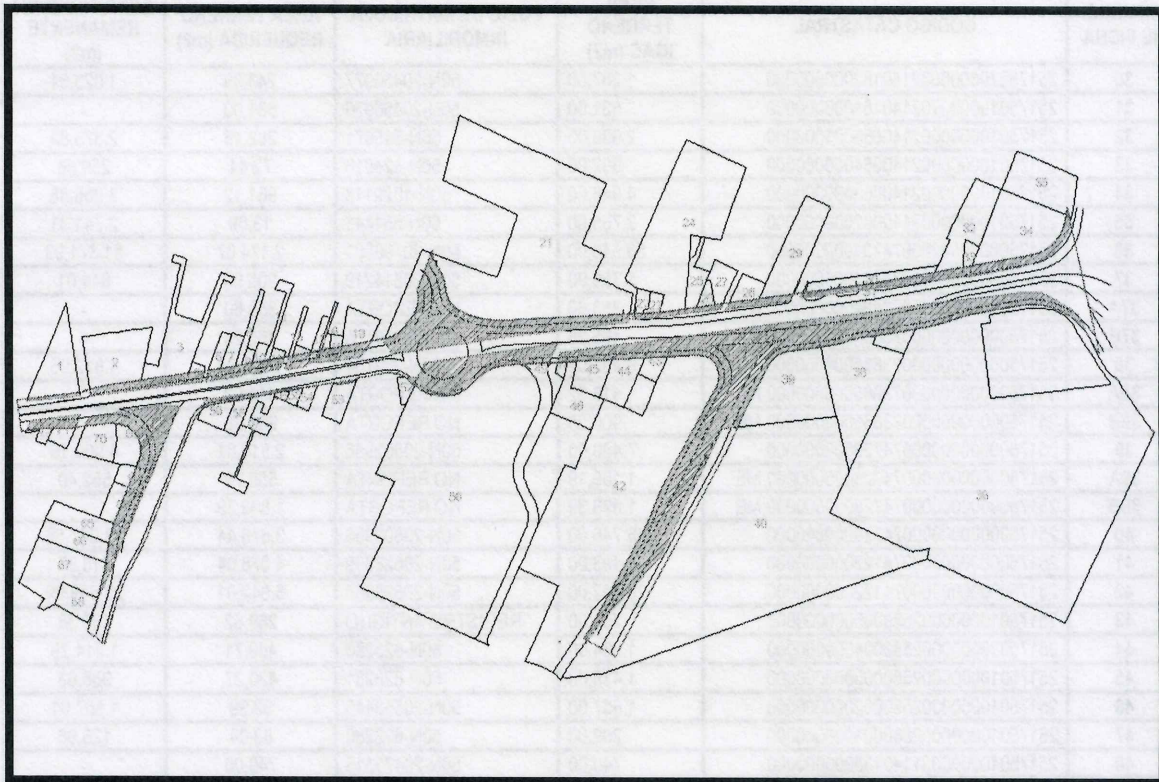


Ilustración 1. Plano\_DG\_predial\_Avenida Pradilla\_CTM-12.DWG  
Fuente: Fichas Prediales Avenida Pradilla, CONSORCIO CHÍA Y ZAUQUE.

Que así mismo, se obtuvo del contrato de consultoría pluricitado, la siguiente tabla donde se encuentran los predios y áreas requeridas para la ejecución de la vía:

NÚMERO DE FICHA	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA TERRENO IGAC (m2)	FOLIO DE MATRICULA INMOBILIARIA	ÁREA TERRENO REQUERIDA (m2)	ÁREA TERRENO REMANENTE (m2)
1	251750100000001420092000000000	2.332,00	50N-20035292	150,97	2.181,03
2	251750100000001380045000000000	3.325,00	50N-61209	401,57	2.923,43
3	251750100000000770204000000000	3.044,00	50N-20182966	217,03	2.826,97
4	251750100000000770801800000135	221,00	50N-20208698	221,00	-
5	251750100000000770009000000000	283,00	50N-1166133	170,45	112,55
5A	251750100000000770009000000000 ME	30,00	50N-966445	30,00	-
6	251750100000000770052000000000	504,00	50N-20091441	112,12	391,88
7	251750100000000770007000000000	593,00	50N-20091258	155,34	437,66
8	251750100000000770056000000000	455,00	50N-853414	54,82	400,18
9	251750100000000770021000000000	266,00	50N-870099	110,52	155,48
10	251750100000000770051000000000	314,00	50N-20131598	130,65	183,35
11	251750100000000770005000000000	495,00	50N-871517	47,62	447,38
12	251750100000000770020000000000	284,00	50N-836153	161,12	122,88
13	251750100000000770019000000000	248,00	50N-744846	52,51	195,49
14	251750100000000770003000000000	323,00	50N-744843	223,34	99,66
15	251750100000000770024000000000	320,00	50N-876050	76,04	243,96
16	251750100000000770023000000000	155,00	50N-274564	30,22	124,78
17	251750100000000770022000000000	234,00	50N-876047	132,11	101,89
18	251750100000000770002000000000	241,00	50N-876046	115,72	125,28
19	251750100000000770001000000000	1.295,00	50N-64556	350,34	944,66
20	251750100000001621078000000000	4.729,00	50N-20450107	3.602,93	1.126,07
21	251750100000001620001000000000	23.241,00	50N-20507121 SE DERIVÓ EL FOLIO 50N- 20806297	2.277,10	20.963,90
22	251750100000002130001000000000	290,00	50N-943883	57,97	232,03
23	251750100000002130002000000000	323,00	50N-943882	75,35	247,65
24	251750100000002130003000000000	9.382,00	50N-737260	117,78	9.264,22
25	251750100000002130004000000000	834,00	50N-186238	47,84	786,16
26	251750100000002130029000000000	331,00	50N-20612355	90,92	240,08
27	251750100000002130030000000000	724,00	50N-20612356	37,55	686,45
27A	251750100000002130030000000000 ME	35,60	50N-966445	35,60	-
28	251750100000002130017000000000	723,00	50N-311297	177,87	545,13
29	251750100000002130018000000000	3.180,00	REGISTRO ANTIGUO	201,24	2.978,76

NÚMERO DE FICHA	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA TERRENO IGAC (m2)	FOLIO DE MATRICULA INMOBILIARIA	ÁREA TERRENO REQUERIDA (m2)	ÁREA TERRENO REMANENTE (m2)
30	251750100000002140182000000000	1.267,00	50N-20456977	243,39	1.023,61
31	251750100000002140181000000000	531,00	50N-20456976	531,00	-
32	251750100000002140065000000000	2.638,00	50N-345671	262,16	2.375,84
33	251750100000002140064000000000	332,00	50N-424916	72,44	259,56
34	251750100000002140063000000000	4.948,00	50N-1029118	961,12	3.986,88
35	251750100000002140062000000000	2.755,00	50N-554441	13,69	2.741,31
36	251750000000000747340000000000	53.546,00	50N-20796501	2.174,07	51.371,93
37	251750000000000738840000000000	1.750,00	50N-20314219	905,99	844,01
37A	251750000000000738840000000000 ME	353,60	NO REPORTA	353,60	-
37B	251750000000000738840000000000 ME	465,25	NO REPORTA	465,25	-
38	251750000000000738850000000000	6.403,25	50N-333784	1.590,04	4.813,21
38A	251750000000000738850000000000 ME	415,92	NO REPORTA	415,92	-
38B	251750000000000738850000000000 ME	900,25	NO REPORTA	900,25	-
39	251750000000000747280000000000	7.480,00	50N-20802955	2.510,81	4.969,19
39A	251750000000000747280000000000 ME	1.109,19	NO REPORTA	556,79	552,40
39B	251750000000000747280000000000 ME	1.898,39	NO REPORTA	1.898,39	-
40	251750000000000747290000000000	36.746,00	50N-20802956	3.678,44	33.067,56
41	251750000000000741230000000000	4.493,00	50N-20628369	4.076,04	416,96
42	251750000000000741220000000000	28.592,00	50N-20628368	5.042,01	23.549,99
43	251750100000002580005000000000	705,00	REGISTRO ANTIGUO	269,62	435,38
44	251750100000002580004000000000	1.684,00	50N-623280	469,71	1.214,29
45	251750100000002580003000000000	1.419,00	50N-623281	430,37	988,63
46	251750100000002580002000000000	1.657,00	50N-20553445	99,99	1.557,01
47	251750100000002580001000000000	209,00	50N-623282	83,04	125,96
48	251750100000001140188000000000	740,00	50N-20475315	740,00	-
49	251750000000000746810000000000	3.516,00	50N-20475317	194,81	3.321,19
50	251750000000000709179000000000	667,98	NO REPORTA	667,98	-
51	251750100000001140191000000000	3.537,00	50N-20475318	1.346,57	2.190,43
52	251750100000001140016000000000	355,00	50N-20466741	46,09	308,91
53	251750100000001130004000000000	806,00	NO REPORTA	35,82	770,18
54	251750100000001130020000000000	270,00	50N-812589	4,65	265,35
55	251750100000001130021000000000	182,00	NO REPORTA	14,90	167,10
56	251750100000001130802800000149	125,00	50N-20047276	10,25	114,75
57	251750100000001130802800000000	89,26	NO REPORTA	89,26	-
58	251750100000001130157000000000	520,00	50N-488457	69,25	450,75
59	251750100000001130001000000000	787,00	50N-1049454	194,46	592,54
60	251750100000001110023000000000	488,00	50N-620128	488,00	-
61	251750100000001110096000000000	366,00	50N-20110138	366,00	-
62	251750100000001110052000000000	354,00	50N-20110139	354,00	-
63	251750100000001110199000000000	586,00	50N-20266024	337,25	248,75
64	251750100000001110020000000000	1.209,00	50N-1037700	587,95	621,05
65	251750100000001110019000000000	1.480,00	50N-20562615	259,87	1.220,13
66	251750100000001110135000000000	1.479,00	50N-20562616	190,39	1.288,61
67	251750100000001110131000000000	3.556,00	50N-20518377	139,40	3.416,60
68	251750100000001110024000000000	903,00	50N-230434	4,91	898,09
69	251750100000001110022000000000	1.637,00	50N-1037701	820,25	816,75
70	251750100000001110021000000000	1.345,00	REGISTRO ANTIGUO	184,08	1.160,92
71	251750100000001110005000000000	579,00	50N-351016	277,13	301,87
72	251750100000001110004000000000	260,00	50N-483684	101,47	158,53
73	251750100000001110192000000000	69,00	50N-20767913	69,00	-

Que es de resaltar que la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía limita su competencia a la incorporación normativa de las determinaciones adoptadas por las dependencias técnicas competentes, sin que ello implique la formulación, contratación o validación de estudios de diseño vial, los cuales se derivan en este caso del contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549, por ende, la idoneidad de la información se garantiza a través de la interventoría contratada para su revisión y seguimiento.

Que la adopción de perfiles y trazados viales mediante el presente acto administrativo corresponde exclusivamente a la delimitación normativa de áreas para la posterior afectación esto en marco de lo establecido en el artículo 177 del Acuerdo Municipal 100 de 2016 – POT, sin que ello suponga por sí mismo la ejecución inmediata de obras, las cuales se sujetarán a la disponibilidad presupuestal, estudios técnicos definitivos y procesos contractuales adelantados por la Secretaría de Obras Públicas.

Que las áreas definidas en este acto no implican, por sí mismas, transferencia de dominio ni constituyen adquisición predial automática, la cual deberá realizarse conforme a los mecanismos de enajenación voluntaria, cesión gratuita o expropiación previstos en la Ley 388 de 1997, la Ley 1228 de 2008 y demás disposiciones aplicables, con sujeción a la disponibilidad presupuestal del Municipio.

Que las fichas prediales elaboradas en el marco de la consultoría podrán ser objeto de revisión y ajuste por parte del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda – IDUVI, en el marco de sus competencias de gestión predial y administración de bienes del municipio.

Que, en mérito de lo expuesto, la Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía,

**RESUELVE:**

**ARTICULO PRIMERO:** Establecer las áreas a afectar sobre los predios donde se desarrollará el trazado definitivo del proyecto vial denominado **AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA)**, en consecuencia, se adoptan los siguientes cuadros de áreas requeridas para el desarrollo de la vía, su relación sobre el globo de terreno y área remanente, acorde con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo:

NÚMERO DE FICHA	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA TERRENO IGAC (m2)	FOLIO DE MATRICULA INMOBILIARIA	ÁREA TERRENO REQUERIDA (m2)	ÁREA TERRENO REMANENTE (m2)
1	251750100000001420092000000000	2.332,00	50N-20035292	150,97	2.181,03
2	251750100000001380045000000000	3.325,00	50N-61209	401,57	2.923,43
3	251750100000000770204000000000	3.044,00	50N-20182966	217,03	2.826,97
4	251750100000000770801800000135	221,00	50N-20208698	221,00	-
5	251750100000000770009000000000	283,00	50N-1166133	170,45	112,55
5A	251750100000000770009000000000 ME	30,00	50N-966445	30,00	-
6	251750100000000770052000000000	504,00	50N-20091441	112,12	391,88
7	251750100000000770007000000000	593,00	50N-20091258	155,34	437,66
8	251750100000000770056000000000	455,00	50N-853414	54,82	400,18
9	251750100000000770021000000000	266,00	50N-870099	110,52	155,48
10	251750100000000770051000000000	314,00	50N-20131598	130,65	183,35
11	251750100000000770005000000000	495,00	50N-871517	47,62	447,38
12	251750100000000770020000000000	284,00	50N-836153	161,12	122,88
13	251750100000000770019000000000	248,00	50N-744846	52,51	195,49
14	251750100000000770003000000000	323,00	50N-744843	223,34	99,66
15	251750100000000770024000000000	320,00	50N-876050	76,04	243,96
16	251750100000000770023000000000	155,00	50N-274564	30,22	124,78
17	251750100000000770022000000000	234,00	50N-876047	132,11	101,89
18	251750100000000770002000000000	241,00	50N-876046	115,72	125,28
19	251750100000000770001000000000	1.295,00	50N-64556	350,34	944,66
20	251750100000001621078000000000	4.729,00	50N-20450107	3.602,93	1.126,07
21	251750100000001620001000000000	23.241,00	50N-20507121 SE DERIVÓ EL FOLIO 50N- 20806297	2.277,10	20.963,90
22	251750100000002130001000000000	290,00	50N-943883	57,97	232,03
23	251750100000002130002000000000	323,00	50N-943882	75,35	247,65
24	251750100000002130003000000000	9.382,00	50N-737260	117,78	9.264,22
25	251750100000002130004000000000	834,00	50N-186238	47,84	786,16
26	251750100000002130029000000000	331,00	50N-20612355	90,92	240,08
27	251750100000002130030000000000	724,00	50N-20612356	37,55	686,45
27A	251750100000002130030000000000 ME	35,60	50N-966445	35,60	-
28	251750100000002130017000000000	723,00	50N-311297	177,87	545,13
29	251750100000002130018000000000	3.180,00	REGISTRO ANTIGUO	201,24	2.978,76
30	251750100000002140182000000000	1.267,00	50N-20456977	243,39	1.023,61
31	251750100000002140181000000000	531,00	50N-20456976	531,00	-
32	251750100000002140065000000000	2.638,00	50N-345671	262,16	2.375,84
33	251750100000002140064000000000	332,00	50N-424916	72,44	259,56
34	251750100000002140063000000000	4.948,00	50N-1029118	961,12	3.986,88
35	251750100000002140062000000000	2.755,00	50N-554441	13,69	2.741,31
36	251750000000000747340000000000	53.546,00	50N-20796501	2.174,07	51.371,93
37	251750000000000738840000000000	1.750,00	50N-20314219	905,99	844,01
37A	251750000000000738840000000000 ME	353,60	NO REPORTA	353,60	-
37B	251750000000000738840000000000 ME	465,25	NO REPORTA	465,25	-

HPP

NÚMERO DE FICHA	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA TERRENO IGAC (m2)	FOLIO DE MATRICULA INMOBILIARIA	ÁREA TERRENO REQUERIDA (m2)	ÁREA TERRENO REMANENTE (m2)
38	2517500000000007388500000000	6.403,00	50N-333784	1.590,04	4.812,96
38A	2517500000000007388500000000 ME	415,92	NO REPORTA	415,92	-
38B	2517500000000007388500000000 ME	900,25	NO REPORTA	900,25	-
39	25175000000000074728000000000	7.480,00	50N-20802955	2.510,81	4.969,19
39A	2517500000000007472800000000 ME	1.109,19	NO REPORTA	556,79	552,40
39B	2517500000000007472800000000 ME	1.898,39	NO REPORTA	1.898,39	-
40	25175000000000074729000000000	36.746,00	50N-20802956	3.678,44	33.067,56
41	25175000000000074123000000000	4.493,00	50N-20628369	4.076,04	416,96
42	25175000000000074122000000000	28.592,00	50N-20628368	5.042,01	23.549,99
43	251750100000002580005000000000	705,00	REGISTRO ANTIGUO	269,62	435,38
44	251750100000002580004000000000	1.684,00	50N-623280	469,71	1.214,29
45	251750100000002580003000000000	1.419,00	50N-623281	430,37	988,63
46	251750100000002580002000000000	1.657,00	50N-20553445	99,99	1.557,01
47	251750100000002580001000000000	209,00	50N-623282	83,04	125,96
48	251750100000001140188000000000	740,00	50N-20475315	740,00	-
49	25175000000000074681000000000	3.516,00	50N-20475317	194,81	3.321,19
50	25175000000000070917900000000	667,98	NO REPORTA	667,98	-
51	251750100000001140191000000000	3.537,00	50N-20475318	1.346,57	2.190,43
52	251750100000001140016000000000	355,00	50N-20466741	46,09	308,91
53	251750100000001130004000000000	806,00	NO REPORTA	35,82	770,18
54	251750100000001130020000000000	270,00	50N-812589	4,65	265,35
55	251750100000001130021000000000	182,00	NO REPORTA	14,90	167,10
56	251750100000001130802800000149	125,00	50N-20047276	10,25	114,75
57	251750100000001130802800000000	89,26	NO REPORTA	89,26	-
58	251750100000001130157000000000	520,00	50N-488457	69,25	450,75
59	251750100000001130001000000000	787,00	50N-1049454	194,46	592,54
60	251750100000001110023000000000	488,00	50N-620128	488,00	-
61	251750100000001110096000000000	366,00	50N-20110138	366,00	-
62	251750100000001110052000000000	354,00	50N-20110139	354,00	-
63	251750100000001110199000000000	586,00	50N-20266024	337,25	248,75
64	251750100000001110020000000000	1.209,00	50N-1037700	587,95	621,05
65	251750100000001110019000000000	1.480,00	50N-20562615	259,87	1.220,13
66	251750100000001110135000000000	1.479,00	50N-20562616	190,39	1.288,61
67	251750100000001110131000000000	3.556,00	50N-20518377	139,40	3.416,60
68	251750100000001110024000000000	903,00	50N-230434	4,91	898,09
69	251750100000001110022000000000	1.637,00	50N-1037701	820,25	816,75
70	251750100000001110021000000000	1.345,00	REGISTRO ANTIGUO	184,08	1.160,92
71	251750100000001110005000000000	579,00	50N-351016	277,13	301,87
72	251750100000001110004000000000	260,00	50N-483684	101,47	158,53
73	251750100000001110192000000000	69,00	50N-20767913	69,00	-

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Hacen parte integral del presente Acto Administrativo las fichas técnicas de áreas requeridas y el diseño geométrico entregados dentro del contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Entiéndase incluidos los predios segregados de los aquí referidos, de igual manera, se podrán adicionar los predios que se identifiquen a partir de los levantamientos topográficos que se realicen sin que haya necesidad de modificar el presente acto administrativo.

**PARÁGRAFO TERCERO:** El trazado aquí definido podrá ser variado previo a la ejecución de la obra de la **AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA)** por situaciones técnicas sobrevinientes, lo cual implica que en el momento de la ejecución del proyecto este trazado sea susceptible de modificaciones haciendo que las áreas aquí planteadas deban ser ajustadas.

**PARÁGRAFO CUARTO:** La información técnica que sirvió de base para la expedición del presente acto administrativo corresponde a uno de los productos del contrato de consultoría CO1.PCCNTR.6621549, por ende, su precisión e idoneidad es responsabilidad de la interventoría del mismo.

**PARÁGRAFO QUINTO:** En las interconexiones que se presenten con vías nacionales o departamentales se debe garantizar la adecuada articulación con los administradores y entidades competentes de cada vía.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** El Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial de Chía – IDUVI, podrá ajustar las fichas de los predios que se encuentran relacionados en el artículo primero del presente acto administrativo, variación que deberá estar basada en información topográfica de los predios, adicional a esto podrá elaborar las topografías que considere pertinentes de los predios identificados en aras de garantizar la adecuada ejecución del proyecto vial denominado **AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA)**.

**ARTÍCULO TERCERO:** Comuníquese el presente acto administrativo a la Dirección de Urbanismo a efecto de que tenga en cuenta las áreas sobre los predios señalados dentro del artículo primero para el desarrollo de la **AVENIDA PRADILLA (SECTOR COLOMBIA – VARIANTE CHÍA COTA)** con el fin de exigir que se respeten en los procesos de licenciamiento que se localicen sobre esta.

**ARTÍCULO CUARTO:** Comuníquese al Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial IDUVI del Municipio de Chía para lo de su competencia, especialmente para que adelante los procesos de afectación en los predios descritos en el artículo primero del presente acto administrativo y los procesos necesarios para la adquisición de estos.

**ARTÍCULO QUINTO:** Comuníquese a la Secretaría de Obras Públicas del Municipio de Chía para lo de su competencia.

**ARTÍCULO SEXTO:** El presente Acto Administrativo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 529 del 11 de marzo de 2013, 1604 del 27 de junio de 2013, 1931 del 9 de junio de 2017 y 4380 del 3 de octubre de 2023, por ende, deberá publicarse en la página web de la Alcaldía de Chía: [www.chia-cundinamarca.gov.co](http://www.chia-cundinamarca.gov.co).

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** 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 cuatro (4) días del mes de mayo de dos mil veintiséis (2026).

  
**HÉCTOR ORLANDO RUÍZ PALACIOS**  
Dirección de Ordenamiento Territorial y Plusvalía  
Director Técnico

Elaborado por:

Iván Darío Bautista Buitrago – Profesional Especializado D.O.T.P.

Revisado y aprobado por:

Jimmy Alexander Millán Cadena – Profesional Universitario D.O.T.P.  
Héctor Orlando Ruíz Palacios – Director de Ordenamiento Territorial y Plusvalía 