



ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA
RESOLUCIÓN NÚMERO DE 2026
(5206-3)

04 AGO 2026

"Por Medio de la se Actualiza y se Modifica Parcialmente la Resolución 0572 del 18 de Febrero de 2022, con fundamento en el nuevo Diagnóstico y Actualización De Paraderos De Servicio De Transporte Público Del Municipio De Chía."

LA SECRETARIA DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE CHÍA,

En uso 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 del 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 el Artículo 1 de la Ley 769 de 2002 establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente peatones y personas con discapacidad.

Que el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 establece que las autoridades de tránsito son responsables de la regulación, control y vigilancia del tránsito y transporte en su jurisdicción, incluyendo la gestión de infraestructura asociada al servicio público de transporte.

Que el artículo 6° ibídem señala que corresponde a las autoridades de tránsito adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad vial, la movilidad y la accesibilidad de los usuarios del sistema de transporte.

Que el Artículo 121 de la Ley 769 de 2002 determina que las autoridades de tránsito fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo.

Que la Ley Estatutaria 1618 de 2013 establece disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, incluyendo mecanismos de control y coordinación para asegurar accesibilidad en rutas, circuitos y paraderos.

Que el Decreto Nacional 1538 de 2005 reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997 y establece parámetros para el diseño y construcción del espacio público.

Que la Norma Técnica Colombiana NTC-5351 de 2005 define los requisitos generales de accesibilidad para paraderos de transporte público, colectivo y masivo.

47

Que la Secretaría de Movilidad del Municipio de Chía realizó el contrato de obra N° 765-2021 para la implementación del estudio integral de movilidad en paraderos del sector "Entre Ríos".

Que el Diagnóstico y Actualización de Paraderos fijó condiciones técnicas y de accesibilidad, así como criterios y procedimientos para su ubicación en el área urbana del municipio.

Que mediante Resolución 0572 de 18 de febrero 2022 se reglamentó el Diagnóstico y Actualización de Paraderos de Servicio de Transporte Público del Municipio de Chía, estableciendo lineamientos técnicos, criterios de accesibilidad y procedimientos para su implementación.

Que, desde la expedición de dicha resolución, el Municipio ha experimentado crecimiento urbano, variaciones en la demanda de transporte público, cambios en los patrones de movilidad y nuevas necesidades de accesibilidad universal, lo cual exige una revisión técnica actualizada.

Que la Secretaría de Movilidad adelantó durante el año 2026 un nuevo Diagnóstico y Actualización de Paraderos de Servicio de Transporte Público, el cual incluyó:

- Levantamiento de información en campo con mediciones georreferenciadas.
- Evaluación del estado físico, funcional y de accesibilidad de los paraderos existentes.
- Identificación de puntos críticos de congestión, conflictos peatonales y barreras urbanas.
- Análisis de oferta y demanda de transporte público por zonas.
- Revisión de la infraestructura complementaria (andenes, señalización, iluminación, refugios, accesos).
- Validación con mesas de trabajo interinstitucionales y representantes de la comunidad, incluyendo población con discapacidad.

Que el nuevo diagnóstico evidenció que varios paraderos presentan deterioro, desactualización en su señalización, falta de accesibilidad universal, ubicación inadecuada respecto a flujos peatonales y ausencia de elementos de seguridad vial, lo cual afecta la eficiencia del sistema y la seguridad de los usuarios.

Que igualmente se identificó la necesidad de reubicar, suprimir, ampliar o crear nuevos paraderos, de acuerdo con las dinámicas actuales de movilidad, la expansión urbana y los corredores de mayor demanda.

Que, en virtud de lo anterior, se requiere modificar parcialmente la Resolución 0572 de 2022, con el fin de actualizar los lineamientos técnicos y operativos para la implementación de los paraderos, incorporando los hallazgos del nuevo diagnóstico.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Actualizar y modificar parcialmente la Resolución 0572 del 18 de febrero del 2022, incorporando como **Anexo Técnico Actualizado 2026** el nuevo Diagnóstico y Actualización de Paraderos de Servicio de Transporte Público, el cual hace parte integral de la presente resolución.

5

ARTÍCULO SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad deberá adoptar los lineamientos técnicos actualizados para la ubicación, diseño, accesibilidad, señalización y operación de los paraderos, conforme a las recomendaciones del diagnóstico 2026.

ARTÍCULO TERCERO. La Secretaría de Movilidad coordinará con las entidades municipales competentes la ejecución gradual de las intervenciones necesarias, priorizando:

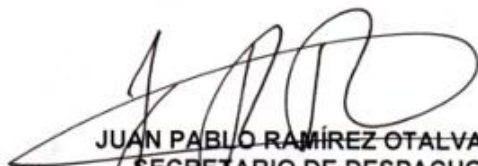
- Paraderos con mayor riesgo o deterioro.
- Zonas con alta demanda de transporte público.
- Sectores con población vulnerable o con necesidades de accesibilidad universal.
- Corredores estratégicos definidos en el Plan de Movilidad.

ARTÍCULO CUARTO. La Secretaría de Movilidad deberá socializar con la comunidad los cambios derivados del nuevo diagnóstico, garantizando procesos de participación ciudadana y campañas pedagógicas para usuarios y conductores.

ARTÍCULO QUINTO. Las disposiciones de la Resolución 0572 de 18 de febrero 2022 que no sean modificadas mediante el presente acto administrativo continuarán vigentes.

ARTÍCULO SEXTO – IMPROCEDENCIA DE RECURSOS. Contra la presente resolución no procede recurso alguno, conforme al Artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE Y CÚPLASE



JUAN PABLO RAMÍREZ OTÁLVARO
SECRETARIO DE DESPACHO
Secretaría de Movilidad Municipal de Chía

Proyectó texto jurídico: Orli Carolina Nova Gómez-Contratista-DSMGT

Proyectó documento técnico: Jairo Enrique Sánchez-Contratista-DSMGT

Miguel Muñoz- Contratista DESVT

Aprobó: Angelica Maria Robayo Acero – Directora de Servicios de Movilidad y Gestión del Transporte

Gilberto Cifuentes Torres- Director de Educación, Seguridad Vial y Control de Tránsito

DIAGNOSTICO Y ACTUALIZACIÓN DE LA RED DE PARADEROS DE SERVICIO PÚBLICO

Como se mencionó anteriormente, el análisis de las zonas de paradero de transporte público debe abordarse de manera integral, considerando su interacción con los demás componentes que conforman el espacio público. Debido a la estrecha relación funcional y operativa existente entre estos elementos, las metodologías desarrolladas en los diferentes capítulos del presente análisis presentan una articulación y complementariedad permanente.

En una primera etapa, se realiza el levantamiento de información primaria en campo con el propósito de obtener un diagnóstico detallado y un inventario actualizado de la red de paraderos de transporte público del municipio de Chía. La información recopilada incluye la identificación georreferenciada de cada punto, las características físicas y dimensionales de las áreas de detención vehicular señalizadas, el estado de la infraestructura vial y del pavimento, la capacidad operativa de los espacios destinados al ascenso y descenso de pasajeros, así como los tiempos aproximados de ocupación y uso.

Adicionalmente, se evalúan aspectos relacionados con la funcionalidad y adecuación de cada paradero, verificando la existencia y estado de la señalización vertical, la localización del área de parada respecto a la calzada (sobre la vía o fuera de ella) y las condiciones generales que inciden en la prestación del servicio. Los formatos de recolección de información, los archivos de localización geográfica en formato KMZ y el registro fotográfico correspondiente a cada uno de los puntos evaluados se presentan como anexos al presente informe.

De manera complementaria, se desarrolla una revisión y análisis de información secundaria proveniente de los instrumentos de planificación y gestión territorial vigentes, entre ellos el Plan Maestro de Movilidad del municipio y los documentos técnicos asociados al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en proceso de formulación. La integración de la información primaria y secundaria permite realizar un análisis técnico orientado a identificar necesidades de cobertura, accesibilidad y operación del sistema, con el fin de formular propuestas para la implementación, reubicación o adecuación de zonas de paradero que contribuyan a la actualización y fortalecimiento de la red de transporte público del municipio.

9.2. Problemáticas generales en la operación del transporte público

9.2.1. Uso inadecuado de las bahías y zonas de paradero

Durante las diferentes administraciones municipales del municipio de Chía se han implementado diversas estrategias orientadas a la organización y regulación de las zonas de paradero del transporte público. Sin embargo, su implementación y consolidación no han alcanzado los resultados esperados debido a factores de carácter institucional, operativo y sociocultural.

Entre las principales dificultades identificadas se encuentra la limitada apropiación por parte de los actores del sistema de transporte —conductores, empresas operadoras y usuarios—, lo que ha generado un bajo nivel de cumplimiento en el uso de las bahías y zonas de ascenso y descenso oficialmente establecidas. Esta situación ha favorecido la realización de paradas en sitios no autorizados, reduciendo la eficiencia operacional del servicio y afectando las condiciones de seguridad vial, accesibilidad y movilidad sobre los corredores donde opera el transporte público.

Adicionalmente, la insuficiente articulación entre las medidas de infraestructura, señalización, control operativo y procesos de sensibilización ha limitado la efectividad de las intervenciones implementadas, impidiendo la consolidación de una red funcional de paraderos que responda a las necesidades actuales de movilidad del municipio.

En consecuencia, la actualización de la red de paraderos debe estar acompañada de estrategias integrales que incluyan adecuaciones de infraestructura, fortalecimiento de la señalización, control y seguimiento por parte de la autoridad de tránsito, así como programas de cultura ciudadana dirigidos a operadores y usuarios, con el fin de garantizar el uso adecuado de las zonas destinadas al ascenso y descenso de pasajeros.

Uno de los aspectos identificados durante el diagnóstico corresponde al comportamiento de la demanda y su influencia sobre la operación del transporte público. Se evidenció que, en la práctica, la ubicación de los puntos de ascenso y descenso de pasajeros ha estado determinada, en gran medida, por la solicitud de los usuarios y no por la utilización de los paraderos oficialmente establecidos. Como consecuencia, los vehículos realizan detenciones frecuentes en sitios no autorizados, aun cuando existen zonas previamente definidas para tal fin.

Esta condición refleja una brecha entre la planificación de la infraestructura y la dinámica real de la operación del sistema, por lo que resulta indispensable analizar los patrones espaciales de ascenso y descenso de pasajeros. La identificación de estas tendencias permite evaluar la pertinencia de la localización de los paraderos existentes y constituye un insumo fundamental para definir procesos de reubicación, optimización o implementación de nuevas zonas de parada, de acuerdo con las necesidades reales de la demanda y los criterios de accesibilidad, seguridad vial y eficiencia operacional.

De manera general, el diagnóstico evidenció un bajo nivel de cumplimiento en la utilización de los paraderos por parte de operadores y usuarios. Si bien en algunos corredores existe señalización que delimita las zonas destinadas al ascenso y descenso de pasajeros, esta infraestructura resulta insuficiente para consolidar una operación ordenada, debido a la ausencia de elementos complementarios como bahías de parada, módulos de espera, demarcación horizontal, accesibilidad peatonal y condiciones adecuadas de seguridad y confort para los usuarios.

En este contexto, la implementación de una red funcional de paraderos debe concebirse como una intervención integral que combine infraestructura física, señalización, gestión operativa y estrategias de apropiación ciudadana. En consecuencia, se recomienda desarrollar proyectos piloto en corredores estratégicos que permitan evaluar el desempeño

de las soluciones propuestas, acompañados de campañas de cultura ciudadana, capacitación a conductores y operadores, así como acciones permanentes de control por parte de la autoridad de tránsito, con el propósito de promover el uso adecuado de las zonas autorizadas para el ascenso y descenso de pasajeros.

Adicionalmente, el estacionamiento de vehículos particulares sobre la vía constituye una de las principales problemáticas que afectan la funcionalidad de las zonas de paradero en el municipio de Chía. La ocupación indebida del espacio destinado a las operaciones del transporte público reduce la capacidad vial, genera interferencias en la circulación, incrementa los tiempos de viaje y obliga a que las maniobras de ascenso y descenso se realicen sobre los carriles de circulación, afectando tanto la seguridad vial como la eficiencia operacional del sistema.

Desde la perspectiva de la gestión de la movilidad, resulta prioritario implementar medidas de control del estacionamiento en vía, acompañadas de estrategias de fiscalización, señalización y delimitación física de las zonas de paradero, con el fin de garantizar que estos espacios cumplan su función exclusiva dentro del sistema de transporte público. Estas acciones contribuirán a mejorar la regularidad de la operación, optimizar las condiciones de accesibilidad para los usuarios y fortalecer la jerarquización del espacio público, priorizando los modos de transporte colectivo y la movilidad sostenible.

Por último, es importante resaltar que, al referirse a los operadores de transporte, no solo se hace alusión a los conductores de los vehículos, sino también a los responsables de la planificación y gestión del sistema de transporte público. Esto incluye la programación de los tiempos de viaje, el control de los despachos y las llegadas, así como la definición de horarios y rutas. En el municipio de Chía, estas prácticas han propiciado una "guerra del centavo", caracterizada por la competencia entre operadores por captar pasajeros, lo que incrementa la probabilidad de siniestros viales, deteriora la calidad del servicio, genera incomodidad para los usuarios y produce externalidades negativas que afectan la movilidad del municipio, en lugar de contribuir a su mejora.

9.2.2. Zonas inseguras según la percepción de la comunidad

Como resultado del análisis y diagnóstico de los paraderos del municipio de Chía, se identificó que algunos puntos de parada oficialmente establecidos presentan bajos niveles de utilización por parte de los usuarios debido a la percepción de inseguridad asociada a estos espacios. Esta situación fue manifestada de manera recurrente durante el proceso de recolección de información y constituye un factor que desincentiva el uso adecuado de la infraestructura destinada al transporte público.

Desde el punto de vista técnico, la percepción de inseguridad influye directamente en la accesibilidad y en la calidad del servicio, ya que los usuarios tienden a abordar o descender de los vehículos en sitios no autorizados, afectando la operación del sistema y aumentando la exposición al riesgo de siniestros viales. En consecuencia, resulta necesario fortalecer las condiciones de seguridad mediante estrategias de vigilancia policial, mejoras en el alumbrado público, mantenimiento de la infraestructura y la implementación de principios

de prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED), con el fin de incrementar la confianza de los usuarios y promover la utilización de los paraderos autorizados.

9.2.3. Pago tarifario en momentos inadecuados

La ausencia de un sistema integrado de recaudo y validación tarifaria en el municipio de Chía obliga a que el cobro del pasaje se realice manualmente y, en muchos casos, durante o al finalizar el recorrido. Esta condición incrementa el tiempo de permanencia de los vehículos en las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, reduciendo la eficiencia operacional del servicio.

Técnicamente, los mayores tiempos de detención (dwell time) afectan la velocidad comercial del transporte público, generan retrasos en el cumplimiento de los horarios programados y disminuyen la capacidad operacional de los paraderos, favoreciendo la formación de colas y la congestión vehicular. La implementación de un sistema de recaudo electrónico permitiría reducir los tiempos de abordaje, mejorar la regularidad de la operación, optimizar el desempeño del sistema de transporte y ofrecer un mayor nivel de servicio a los usuarios.

9.2.4. La guerra del centavo

La inexistencia de mecanismos efectivos para el control operacional, el seguimiento de frecuencias y la regulación de los tiempos de recorrido favorece la denominada *guerra del centavo*, fenómeno caracterizado por la competencia entre conductores por captar el mayor número posible de pasajeros.

Esta práctica incentiva el incremento de la velocidad de circulación, maniobras riesgosas, adelantamientos indebidos y detenciones fuera de los puntos autorizados para el ascenso y descenso de pasajeros, aumentando significativamente la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales y deteriorando la seguridad operacional del sistema. Adicionalmente, estas conductas afectan la regularidad del servicio, incrementan los tiempos de viaje y disminuyen la calidad percibida por los usuarios.

Desde una perspectiva técnica, mientras el esquema de remuneración de los operadores continúe dependiendo principalmente del número de pasajeros transportados y no exista un sistema unificado de recaudo, control y programación de la operación, persistirán los incentivos para realizar maniobras de captación de pasajeros en cualquier punto de la vía, afectando la eficiencia, seguridad y confiabilidad del transporte público.

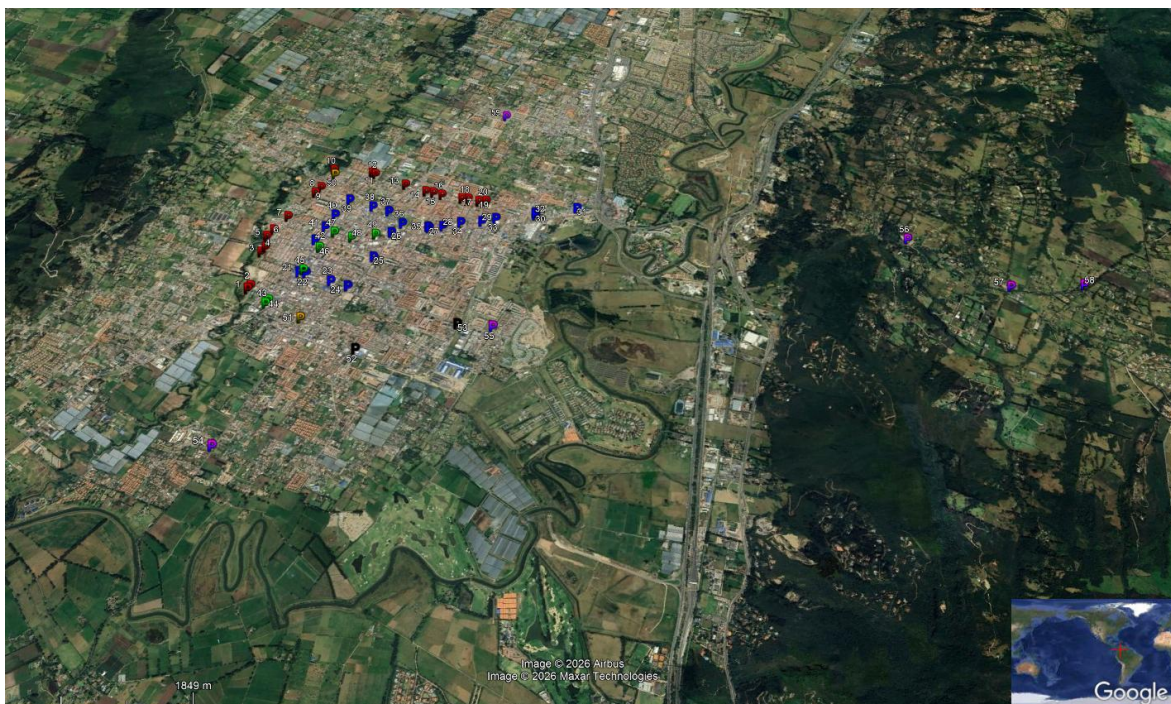
En este contexto, se recomienda que la Secretaría de Movilidad fortalezca los mecanismos de control y supervisión del cumplimiento de las zonas autorizadas para el ascenso y descenso de pasajeros mediante estrategias de fiscalización apoyadas con herramientas tecnológicas, controles operativos y campañas de cultura ciudadana. De igual manera, se recomienda avanzar en la implementación de un sistema integrado de recaudo y control de flota que desacople los ingresos de los operadores de la cantidad de pasajeros captados, eliminando los incentivos asociados a la *guerra del centavo* y mejorando la seguridad vial, la eficiencia operacional y la calidad del servicio.

ZONAS DE PARADERO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EXISTENTES

En el Municipio de Chía se identifican cincuenta y nueve (59) zonas de paraderos destinadas para transporte público de pasajeros que se relacionan a continuación:

AVENIDA CHILACOS		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
1	4.856601, -74.067080	LA LORENA (occidente)
2	4.856900, -74.066881	LA LORENA (oriente)
3	4.860620, -74.066533	IBARO (occidente)
4	4.861192, -74.066256	IBARO (oriente)
5	4.862426, -74.066288	EMSERCHIA (occidente)
6	4.863170, -74.065819	EMSERCHIA (oriente)
7	4.864710, -74.064778	CONDOMINIO AVENTURA
8	4.867558, -74.062749	CLUB CAMPESTRE RIO FRIO
9	4.868224, -74.062304	CONJUNTO VILLA CAMPESTRE
10	4.870418, -74.061392	KABALIA
11	4.870004, -74.057956	AV. CHILACOS x KR 13 (norte)
12	4.869764, -74.057664	AV. CHILACOS x KR 13 (sur)
13	4.868323, -74.054905	SAGRADA FAMILIA
14	4.867433, -74.053060	CONJUNTO ALTAVISTA
15	4.867279, -74.052375	AV. CHILACOS x KR 5 (norte)
16	4.866965, -74.051632	AV. CHILACOS x KR 5 (sur)
17	4.866455, -74.049873	AV. CHILACOS x KR 3 (sur)
18	4.866420, -74.049337	AV. CHILACOS x KR 3 (norte)
19	4.866072, -74.048388	CONJUNTO VILLA MARÍA
20	4.866063, -74.047749	AV. CHILACOS x KR 1D (norte)
ANILLO VIAL - AVENIDA PRADILLA		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
21	4.858307, -74.063072	ESQUINA CALLE 7 x CARRERA 12
22	4.858184, -74.062505	CALLE 7 (CICLORRIEL)
23	4.857253, -74.060362	CALLE 7 (SMART FIT)
24	4.856649, -74.058916	CALLE 7 (QUINTA RUEDA)
25	4.859791, -74.057052	CARRERA 7 (LAURA VICUÑA)
26	4.862569, -74.055747	AV. PRADILLA (COLISEO)
27	4.863018, -74.052566	AV. PRADILLA (CENTAUROS)
28	4.863171, -74.051399	AV. PRADILLA (SAN NICOLAS)
29	4.863648, -74.048069	AV. PRADILLA (DROGUERIA CAMOZ)
30	4.864223, -74.043462	AV. PRADILLA (JUMBO)
31	4.864973, -74.039867	AV. PRADILLA (PLAZA MAYOR)
32	4.864511, -74.043494	AV. PRADILLA (MC DONALDS)
33	4.863970, -74.046876	AV. PRADILLA (DOLLAR CITY)
34	4.863561, -74.049877	AV. PRADILLA (LA MUCURA)

35	4.863151, -74.052682	AV. PRADILLA (PATACOS)
36	4.863595, -74.054877	DIAGONAL 17 (SMM)
37	4.865103, -74.056145	CALLE 17 (CONCHA ACUSTICA)
38	4.865720, -74.057564	CALLE 17 (APTOS VALVERDE)
39	4.866620, -74.059642	CALLE 17 x KR 13 ESQUINA
40	4.864809, -74.060738	CARRERA 13 (CEMENTERIO)
41	4.863402, -74.061438	CARRERA 13 (LA ESTANCIA)
42	4.861883, -74.062137	CARRERA 13 (CALIXTO)
CARRERA 12 - CALLE 13 - PARQUE OSPINA PEREZ		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
43	4.854985, -74.065400	CARRERA 12 x CALLE 3 (oriente)
44	4.855309, -74.065210	CARRERA 12 x CALLE 4 (occidente)
45	4.858505, -74.062752	CARRERA 12 (PLAZA DE MERCADO)
46	4.860993, -74.061683	CARRERA 12 (LA LIBERTAD)
47	4.862738, -74.060605	CALLE 13 x KR 12
48	4.862110, -74.059074	PARQUE OSPINA PEREZ
49	4.862373, -74.057078	AV. PRADILLA (SURTIMAYORISTA)
OTROS URBANOS		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
50	4.869865, -74.061262	CALLE 19 x AV. CHILACOS
51	4.853374, -74.062403	CARRERA 10 (HOTEL FAMILIAR)
VARIANTE CHÍA (CONCESION)		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
52	4.850103, -74.057736	PARMALAT
53	4.852382, -74.049819	EL CAIRO
PARADEROS RURALES		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
54	4.841402, -74.067464	VEREDA LA Balsa (SECTOR LAS JUNTAS)
55	4.852049, -74.046993	SAMARIA (POLIDEPORTIVO)
56	4.860527, -74.011981	VEREDA YERBABUENA (IGLESIA)
57	4.854996, -74.004633	VEREDA YERBABUENA (COLEGIO)
58	4.855041, -73.998563	VEREDA YERBABUENA (LA Y)
59	4.877152, -74.046055	VEREDA BOJACA (CL 29 NUEVO MILENIO)



ZONAS DE PARADERO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS A INCORPORAR

ZONAS DE PARADERO A INCORPORAR		
No	UBICACIÓN	REFERENCIA
1	4.858342, -74.057874	KR 7 ENTRE CL 9 Y CL 10
2	4.863854, -74.046614	AV. PRADILLA (LOS OLIVOS)
3	4.864662, -74.040525	AV. PRADILLA x KR 5 ESTE
4	4.863779, -74.048423	AV. PRADILLA x KR 1D (SALUD TOTAL)
5	4.859750, -74.063281	ENTRADA TERMINAL
6	4.857021, -74.063614	CARRERA 12 ENTRE CL 6 Y 5B (occidente)
7	4.857064, -74.063439	CARRERA 12 ENTRE CL 6 Y 5B (oriente)
8	4.843801, -74.058252	VEREDA LA Balsa (SECTOR LA VIRGEN)
9	4.853980, -74.044352	SAMARIA (SAUCEDAL)
10	4.876248, -74.040341	CALAHORRA (CALLE 31 KR 0 y KR 1)
11	4.876700, -74.041388	CALAHORRA (CALLE 31 x KR 1A)
12	4.873833, -74.051559	VEREDA BOJACA (KR 9 x CL 25)
13	4.897034, -74.060046	VEREDA FAGUA (FLORES MG)
14	4.882939, -74.063446	VEREDA FAGUA (SECTOR SIATA)
15	4.873327, -74.065706	VEREDA TIQUIZA (COLEGIO)
16	4.859189, -74.071621	VEREDA FONQUETA (JARDIN SOCIAL)



No 1		CARRERA 7 ENTRE CALLE 9 Y CALLE 10	
COORDENADAS	4.858342, -74.057874	OBSERVACIONES	
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal y marca vial.	
ANCHO CALZADA (m)	7.00		
ANCHO ANDÉN (m)	1.50		
REGISTRO FOTOGRÁFICO			
			

No 2	AVENIDA PRADILLA SECTOR LOS OLIVOS	
COORDENADAS	4.863854, -74.046614	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario, señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 3	AVENIDA PRADILLA x CARRERA 5 ESTE	
COORDENADAS	4.864662, -74.040525	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario, señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	3.00	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 4	AVENIDA PRADILLA x CARRERA 1D (SALUD TOTAL)	
COORDENADAS	4.863779, -74.048423	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario, señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 5	ENTRADA TERMINAL INTERMUNICIPAL	
COORDENADAS	4.859750, -74.063281	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	4.00	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 6	CARRERA 12 ENTRE CL 6 Y CL 5B (COSTADO OCCIDENTAL)	
COORDENADAS	4.857021, -74.063614	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal.
ANCHO CALZADA (m)	9.40	
ANCHO ANDÉN (m)	2.00	
REGISTRO FOTOGRÁFICO		

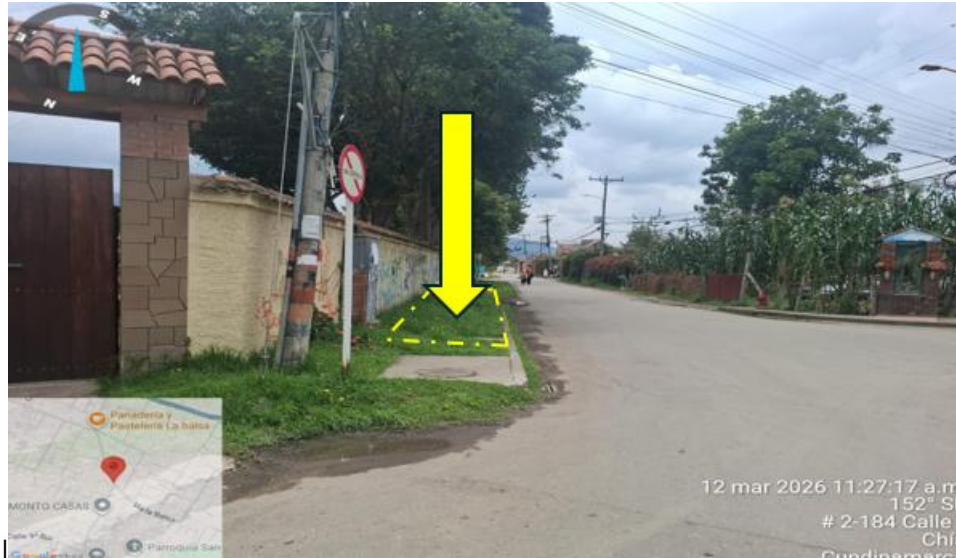


No 7	CARRERA 12 ENTRE CL 6 Y CL 5B (COSTADO ORIENTAL)	
COORDENADAS	4.857064, -74.063439	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	9.40	
ANCHO ANDÉN (m)	2.00	
REGISTRO FOTOGRÁFICO		



No 8	VEREDA LA BALSA SECTOR LA VIRGEN	
COORDENADAS	4.843801, -74.058252	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario, señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	3.00	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 9	SAMARIA SECTOR SAUCEDAL	
COORDENADAS	4.853980, -74.044352	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario, señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	7.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.70	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 10	CALLE 31 MERCEDES DE CALAHORRA	
COORDENADAS	4.876248, -74.040341	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	6.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 11	CALLE 31 MERCEDES DE CALAHORRA	
COORDENADAS	4.876700, -74.041388	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Señal y marca vial.
ANCHO CALZADA (m)	6.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 12	CARRERA 9 x CALLE 25 (VEREDA BOJACA)	
COORDENADAS	4.873833, -74.051559	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario y Señal.
ANCHO CALZADA (m)	9.20	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 13	VEREDA FAGUA SECTOR MG	
COORDENADAS	4.897034, -74.060046	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario y señal.
ANCHO CALZADA (m)	6.00	
ANCHO ANDÉN (m)	3.50	

REGISTRO FOTOGRÁFICO



No 14	VEREDA FAGUA SECTOR REMANSO DE SIATA	
COORDENADAS	4.882939, -74.063446	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario y Señal.
ANCHO CALZADA (m)	6.00	
ANCHO ANDÉN (m)	2.50	
REGISTRO FOTOGRÁFICO		
		

No 15		VEREDA TIQUIZA I.E.O. TIQUIZA
COORDENADAS	4.873327, -74.065706	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario y señal.
ANCHO CALZADA (m)	9.00	
ANCHO ANDÉN (m)	3.00	
REGISTRO FOTOGRÁFICO		
		

No 16	VEREDA FONQUETA – JARDÍN SOCIAL	
COORDENADAS	4.859189, -74.071621	OBSERVACIONES
DENTRO DE BAHÍA	NO	Mobiliario y Señal.
ANCHO CALZADA (m)	6.00	
ANCHO ANDÉN (m)	3.50	
REGISTRO FOTOGRÁFICO		



Fuentes de Información:	- Estudio integral de Movilidad, En Paraderos de Servio Publico de Pasajeros en el Sector “Entre Rios” del Municipio de Chia CT-765-2021. - Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Municipio de Chia	
Proyectó parte técnica	Miguel Andrés Muñoz Varela Contratista -DESV	
Revisó parte técnica	Jairo E. Sánchez Moreno-Contratista - DSMGT	