

Corredor Norte:



Gestión ciudadana
para la movilidad
eficiente del corredor
norte de Bogotá



Universidad de
La Sabana



Aesabana
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA SABANA



HACER CIUDAD



PROBOGOTÁ

Fundación para el progreso de la Región



Consejo Directivo

PRESIDENTE

Eduardo Pacheco Cortés

VICEPRESIDENTE

Pedro Miguel Navas Sanz

MIEMBROS DIRECTORES

Juan Carlos Mora Uribe

Carlos Mauricio Vásquez Páez

Álvaro Peláez Arango

Daniel Haime Gutt

José Alejandro Cortés Osorio

Carlos Andrés Uribe Arango

Andrés Cadena Venegas

Mauricio Cárdenas Müller

Luis Felipe Arrubla

Lucio Rubio Díaz

Dolly Montoya Castaño

María Consuelo Araujo



María Carolina Castillo
Presidenta

Bibiana Rodríguez
Directora de Desarrollo Urbano
Sostenible

Martín Anzellini Reyes
Coordinador de Proyectos Urbanos

Equipo de Desarrollo Urbano Sostenible

Cristina Hermida
Arquitecta

Juan Camilo Martínez
Analista

Paula Gabriela Soto
Arquitecta Urbanista

Valeria Andreina Carrero
Angello Felipe Mariño
Diego Esteban Obando
Practicantes



Universidad de
La Sabana

Enrique Bayer
Presidente Asociación Amigos



Gabriel Gutiérrez
Presidente



Aesabana
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA SABANA

María Elena Vélez
Directora Ejecutiva



**ASOCIACIÓN RED DE APOYO
BORDENORTE**

Perla Boecker
Directora

Corredor Norte:



Gestión ciudadana
para la movilidad
eficiente del corredor
norte de Bogotá

¿Quiénes lo hacen posible?

Algunas entidades que apoyaron el proceso



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA



UNIVERSIDAD
EL BOSQUE



CAMACOL



Cámara
de Comercio
de Bogotá



LAGOS DE
TORCA



CHIA
Radio
M E D I A



NEWMAN
SCHOOL



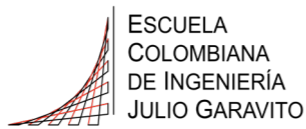
TRANSPORTES VALVANERA S.A.



UDCA
Universidad de Ciencias
Aplicadas y Ambientales



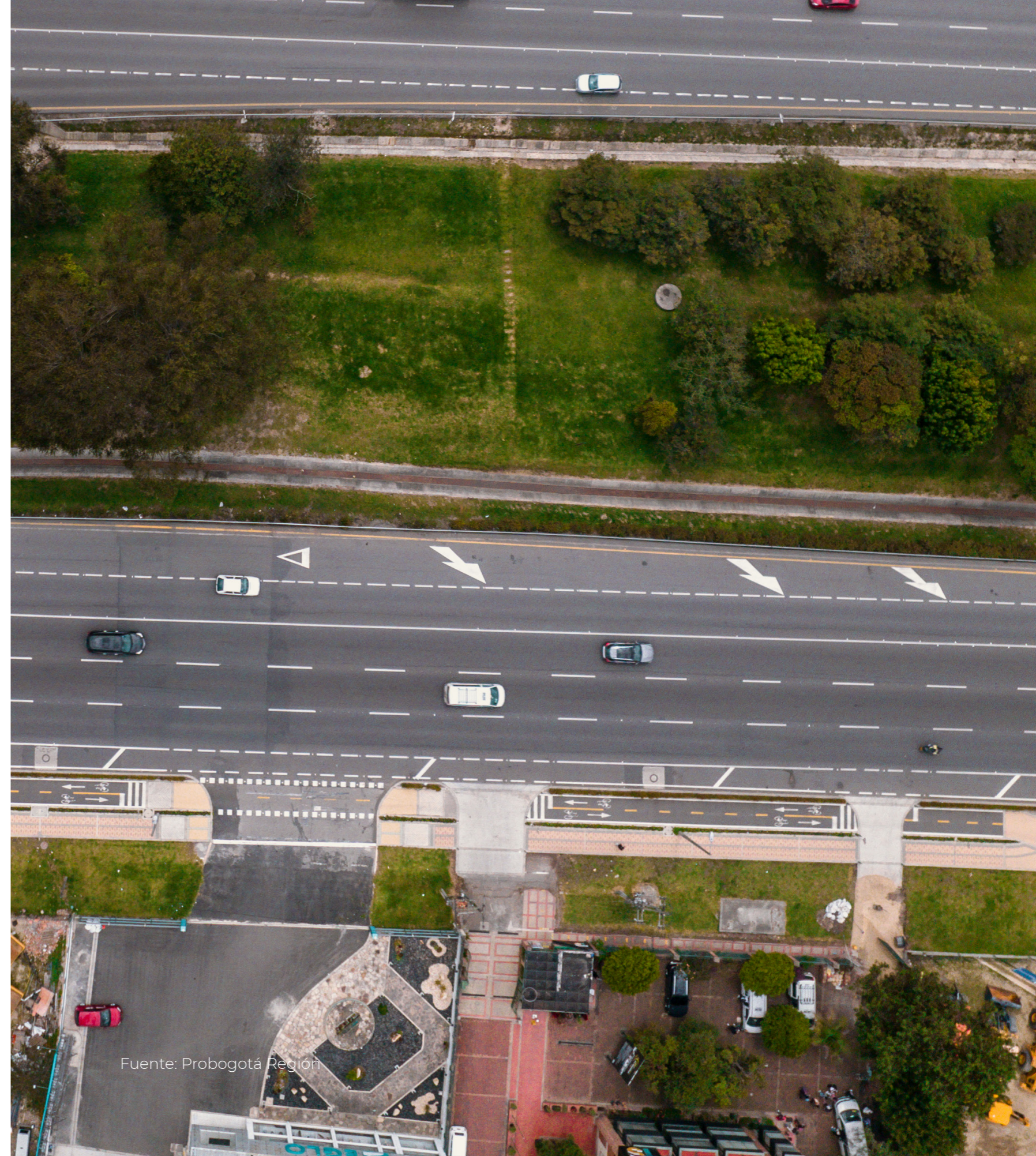
SABANA CENTRO
cómo vamos



ESCUELA
COLOMBIANA
DE INGENIERÍA
JULIO GARAVITO



Fenalco



Fuente: Probogotá Región

CONTENIDO



- Introducción
- Objetivo y metodología de trabajo

01

CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR

12

02

TALLER DE IDENTIFICACIÓN DE ACCIONES

28

03

PRIORIZACIÓN DE ACCIONES Y HOJA DE RUTA

60

04

RECOMENDACIONES FINALES

78



Introducción

El presente documento, compila el ejercicio co-creativo entre el sector público y privado, para proponer acciones que propendan por la eficiencia de la movilidad en lo que se denomina “Corredor Norte”.

Este corredor comprende, las vías locales y regionales que confluyen desde la calle 170 de la ciudad de Bogotá hasta el acceso a los municipios de Sabana Centro. Las vías que hoy conforman este corredor son:

- La Av. Perimetral de Oriente
- Av. Carrera Séptima
- Carrera Novena
- Autopista Norte
- Av. Boyacá
- Vía Suba- Cota
- Devisab



Fuente: Probogotá Región

En últimos 50 años, la huella urbana de Bogotá y los municipios de la región norte han crecido exponencialmente. Entre 1997 y 2016 la huella urbana aumentó un 35,8% su área, ocupando 11.950 has. de suelo. Salvo la construcción de las troncales de Transmilenio, el desarrollo de la malla vial local y regional, así como el sistema de transporte público, no ha tenido el mismo comportamiento.

Cincuenta años después de la construcción de la Autopista Norte, con la ejecución de la troncal de Transmilenio se interviene nuevamente el principal acceso por el norte a la ciudad y en 2022 con el apoyo del Gobierno Nacional, inicia la construcción de las obras de ampliación de los accesos norte con intervenciones tanto en la Autopista Norte como en el Carrera Cra. 7°.

Fundación Bogotá

6 de Agosto de 1538



1563 - 1653

S XVI

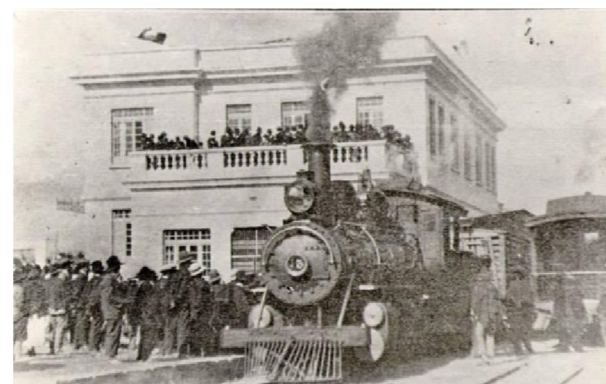


Calle Real 1932

Sobre el antiguo "camino de la Sal o de Tunja", se diseña el trazado de la calle principal o Calle Real, comunicando a Usaquén y la Villa Zipaquirá.

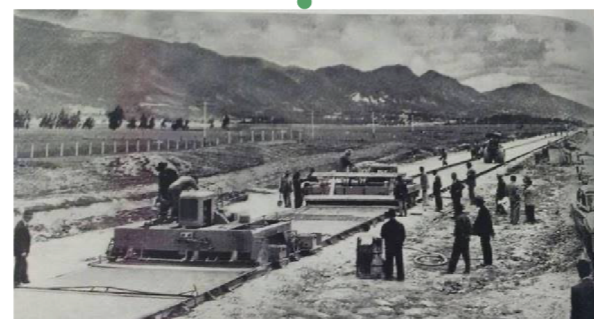
Contratación de la construcción del ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá.

Bogotá busca salidas rápidas hacia el Río Magdalena, las empresas ferroviarias se fortalecen para tal fin.



1882 - 1898

1954



Bogotá, 1954

Autopista Norte en construcción

Autopista Norte

Autopista Norte - Cll 100 cerca al primer Puente



1958

2000



Inauguración transmilenio

- Diseñador: Streer Davis and Gleave (SDG).
- Autonorte: Calle 80 a la calle 186.
- Pavimento de rehabilitación: carriles.
- Transmilenio y tráfico mixto.
- Pavimento nuevo: Bahía de paradero, cuarto carril y bermas.

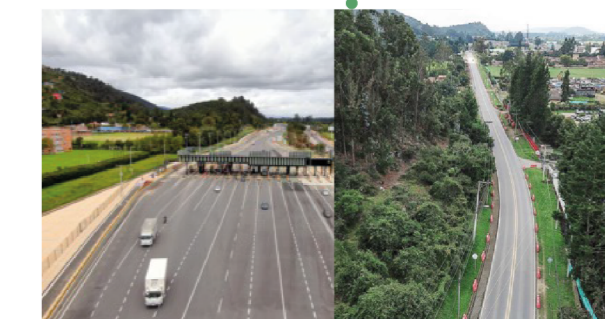
Cambio de nombre

En Enero la Autopista Norte cambia el nombre a Avenida Carrera 45. Entre la Calle 80 y la Calle 92 se denomina Avenida Carrera 20.



2006

2022



Proyectos acceso norte (Accenororte)

- Unidad Funcional 1
- Ampliación Carrera séptima
- Unidad Funcional 2
- Ampliación Autopista Norte
- Calzada Oriental

Según la encuesta Bogotácomovamos 2021, el 47% de los bogotanos responde que la movilidad, vías e infraestructura es la segunda problemática después de la seguridad, percepción lógica, al observar que el tiempo promedio de desplazamiento por trayecto en la ciudad es de 1,42 horas.



PARQUE AUTOMOTOR

2.525.712

Fuente: Secretaría de Movilidad
Año 2021



COLISIONES

593

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, en enero y febrero 2022



RED DE CICLORUTAS

630 km

Fuente: Secretaría de Movilidad
Año 2021, Incluye temporales (117 km)



VELOCIDAD PROMEDIO

19,3 km/h

Fuente: DNP

Fuente: Probogotá Región



3,5
(213 casos)
Tasa de accidentes de tránsito por cada 10.000 habitantes en Sabana Centro.



A raíz de la pandemia, decreció el uso del transporte público en un 14,5%



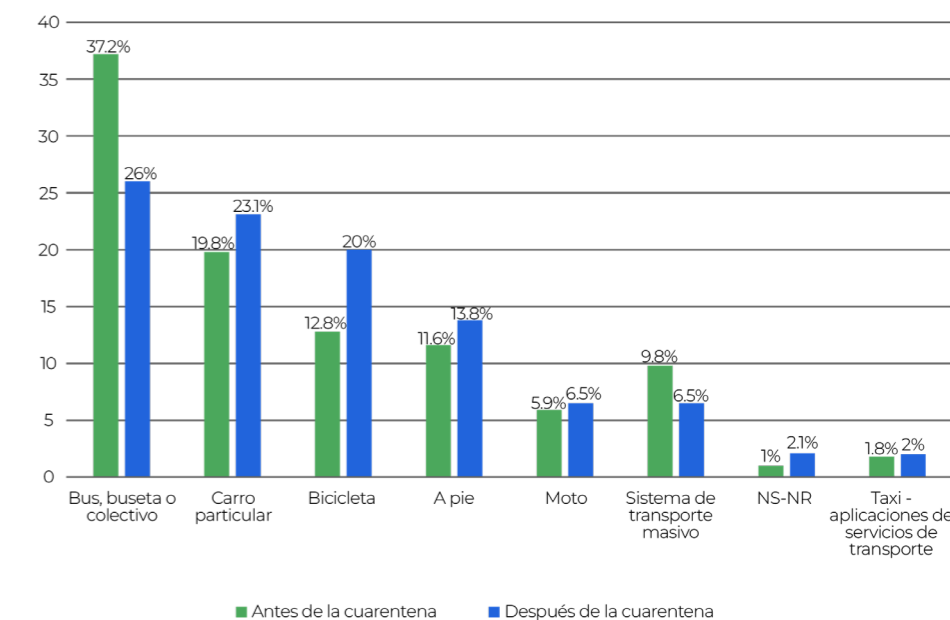
Se incrementó el uso del carro particular y moto 3,9% y de bicicleta en 7,2%

Fuente: 6to Informe de Calidad de Vida Sabanacento cómo vamos 2020.

Fuente: Probogotá Región

Modos y viajes en Sabana Centro

Luego de la pandemia, fueron evidentes algunos cambios en la forma de desplazarnos, si vemos el cuadro comparativo de los diferentes modos de transporte antes y después de la pandemia, vemos como decreció el uso del transporte público en un 14,5%; se incrementó el uso del carro particular y la moto en un 3,9% y de la bicicleta un 7,2%; circunstancia que impuso nuevos retos a las administraciones locales para incentivar el uso del transporte público y adecuar las ciudades con la ciclo infraestructura necesaria para la movilidad activa.



De acuerdo con la encuesta de movilidad 2019, las conmutaciones entre Bogotá y los municipios de Sabana Centro, corresponden a más de 91.573 viajes diarios, como lo muestra la siguiente imagen; siendo la ruta Chía – Bogotá – Chía, la que más viajes concentra.

Municipio	Viajes	
	Antes de la cuarentena	Después de la cuarentena
CHÍA	50.160	51.816
CAJICÁ	17.202	15.618
ZIPAQUIRÁ	11.188	10.605
TOCANCIPÁ	5.810	5.313
SOPÓ	5.705	6.037
GACHANCIPÁ	1.508	6.903

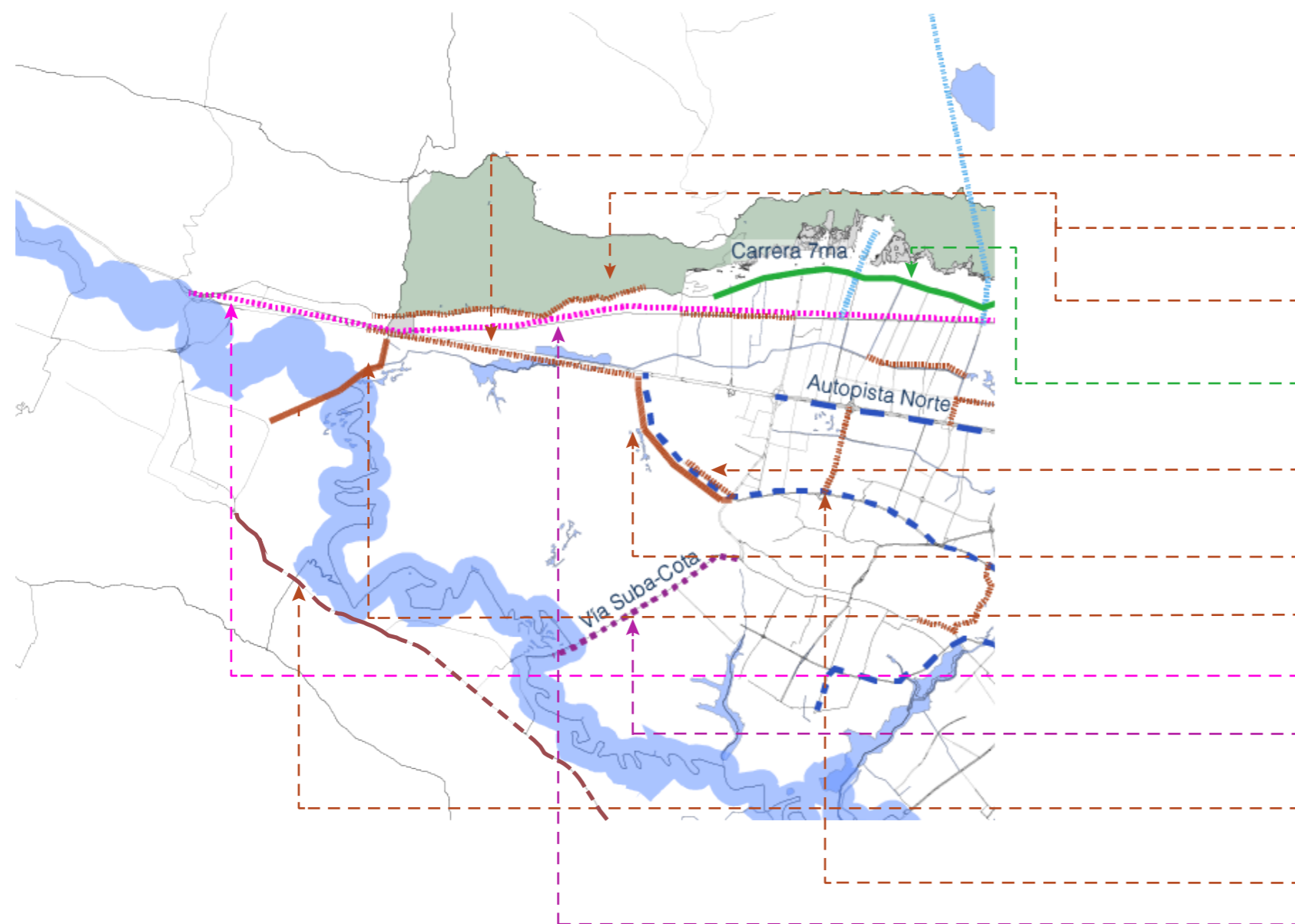
Fuente: Encuesta de movilidad 2019





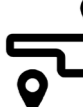












Plan de Movilidad 2022-2050

Con ocasión de la formulación del Plan de Ordenamiento Distrital – Decreto 555 de 2021, Bogotá introdujo en su modelo de ocupación, el plan de obras de infraestructura más ambicioso de todos los tiempos, que contempla la construcción de 3 líneas de Regiotram, 5 líneas de metro, 7 cables aéreos, 20 corredores de alta

capacidad, 32 corredores verdes y 49 kilómetros de malla vial rural mejorada; con el objeto de dotar a la ciudad en un lapso de 30 años de un sistema de movilidad multimodal sostenible.

En el corredor norte, se concentran 9 iniciativas tanto de Bogotá como de Sabana Centro:



				
Ampliación accesos Autopista Norte	Calle 193 - Límite Distrito con Chía		4	24,36 Km / Carril
Extensión Carrera Séptima hacia Chía	Límite Distrito - La Caro		2	8,24 Km / Carril
Ampliación accesos Carrera Séptima	Calle 200 - Límite Distrito con Chía		2	10,92 Km / Carril
Corredor Verde de la Séptima	Calle 183 - Calle 200		2	3,90 Km / Carril
Extensión Av. Boyacá	Calle 170 - 183 Calle 183 - 242 y conexón Autonorte		4	5,08 Km / Carril 30,68 Km / Carril
Av. Borde Norte	Av. Cota - Límite del Distrito		6	34,38 Km / Carril
Troncal de los Andes	Carretera del Rio - Autonorte		4	13,20 Km / Carril
Regiotram Norte	Zipaquirá - Km 5			
Vía Suba-Cota	Cll. 170 con Carrera 92		2	5,5 km
Ampliación 3er carril Devisab	Cundinamarca		1	
Av. La Sirena	Cll. 153 entre las Cr. 9 y 19		6	1,6 km
Av. Laureano Gómez	Cll. 170 a la Cll. 193, Ak 9		6	2,3 km

Analizando cada uno de los proyectos en curso, es importante señalar, cómo la culminación de estas obras aportarán a la eficiencia del corredor norte:

- ✓ Se incrementan los carriles de acceso, 3 por sentido en la Autopista Norte y 1 por sentido en la Cra. 7°.
- ✓ Los tramos de la Cra. 7° y Autopista Norte, resuelven el estrangulamiento entre la calle 192 y el peaje de los Andes.
- ✓ Se recupera la conectividad entre del Humedal Torca- Guaymaral con la elevación de la Autopista Norte en este tramo, lo cual demuestra que los proyectos de infraestructura pueden coexistir con el entorno natural.
- ✓ Se mejoran las condiciones para la movilidad activa con 11.6 km de espacio público y ciclorrutas.



Fuente: Probogotá Región

No obstante los evidentes beneficios que conlleva la realización de estas importantes obras para la ciudad, aún quedan temas por resolver:

- El Regiotram del norte, estima movilizar el 30% de la demanda de pasajeros del corredor norte. Solución de mediano plazo, que veremos materializada en al menos 6 años. Adicionalmente, no contempla transporte de carga.
- La posible disminución de carriles mixtos en el corredor verde de a Cra. 7°, podría influir en el incremento de viajes en la Autopista Norte.
- El proyecto de extensión de la de la Av. Boyacá entre las Calles 170 y 183 es un tramo urbano sin incidencia regional. Para lógralo, deberá construirse de manera simultánea el trayecto comprendido entre Calle 183 hasta la Avenida Guaymaral su conexión con la Autopista Norte.
- La continuidad de las Carreras 9° y la Av. Boyacá depende de la financiación derivada de las cargas urbanísticas del Proyecto Lagos de Torca, en tal sentido, cualquier demora en la ejecución del proyecto es una obstáculo para la construcción de las mismas.

A su vez, la disponibilidad predial para el corredor de la carrera Séptima depende de los aportes de suelo que inicien los propietarios de estos suelos, lo cual está ligado a los avances del POZNorte.

- La Devisab, en su corto tiempo de funcionamiento, se encuentra al tope de su capacidad, por lo tanto se hace fundamental la construcción de un tercer carril.
- El Decreto 555/21, establece que la vía Suba-Cota tiene una connotación de vía rural, por lo cual no provee transporte público. Así mismo, elimina la continuidad de la ALO Norte, situación que limita las opciones acceso a la capital, en particular la movilidad de carga.
- La mayoría de las obras de infraestructura que se tienen previstas confluyen en La Caro, trasladando el embotellamiento a Sabana Centro.

Objetivo y metodología

Con el objeto de consolidar una lista única de acciones desde el sector privado para que a partir del trabajo articulado con el sector público, ayuden a mejorar la movilidad y mitigar los impactos generados por las obras de infraestructura en el Corredor Norte, se conformó el Comité Corredore Norte, el cual sesiona una vez al mes en las instalaciones de la Universidad de la Sabana.

Este comité se encuentra conformado por más de 41 entidades, empresas y ONG, que a partir de un objetivo común trabajan para definir de manera técnica y consensuada, acciones que en el corto, mediano y largo plazo ayuden a mejorar los tiempos de viaje en el corredor conformado por: La Av. Perimetral de Oriente, Av. Carrera Séptima, Carrera Novena, Autopista Norte, Av. Boyacá, Vía Suba- Cota, Devisab.

El objetivo antes descrito, se concreta mediante un proceso de co-creación diseñado a partir de cinco mesas temáticas de trabajo.

Mesa 1. Urbanismo táctico: Proponer acciones físicas puntuales y de movilidad para mejorar los tiempos de viaje en el corredor.

Mesa 2. Emergencias: Promoción de acciones inmediatas para mejorar la atención rápida de eventualidades en el Corredor Norte.

Mesa 3. Comunicaciones y educación: Diseñar y ejecutar estrategias de comunicación y educación. Esta mesa es transversal a las demás mesas.

Mesa 4. Coordinación con entidades oficiales: Entender el rol de las diferentes entidades oficiales en la operación del corredor norte y apoyar en la priorización y ejecución de estrategias de apoyo para las intervenciones, así como, hacer seguimiento a las obras que se desarrollan en el corredor.

Mesa 5. Conectividad regional y planeación de largo plazo: Proponer corredores alternativos de conectividad regional tanto provisionales como permanentes, así como planes de infraestructura regional, que a largo plazo, estructuren la planeación del Corredor Norte.



Fuente: Probogotá Región



Fuente: Probogotá Región

La metodología seleccionada para definir las acciones a proponer para el cumplimiento del objetivo se estructuró en 4 pasos. El primero de ellos, parte del reconocimiento de la experticia de cada uno de los participantes y su percepción sobre las problemáticas del corredor, de las cuales se realizaron presentaciones temáticas que generaron dialogo y un primer acercamiento a lo que serían las mesas temáticas. El segundo paso, fue la definición de las mesas temáticas, moderadores e integrantes, así como el alcance de cada una de ellas en la identificación de acciones concretas. El tercer paso consistió en la priorización de

las acciones previamente identificadas, con un rango temporal. Finalmente, con claridad sobre las acciones gestionar, responsables y tiempos, cada una de las mesas presentará el avance en los comités programados mensualmente.

Las propuestas se entregarán a las administraciones locales, distrital y nacional para las acciones pertinentes, así como a la mesa de comunicaciones para la implementación de la estrategia de comunicaciones y serán objeto de seguimiento a cargo del “Comité Corredor Norte”.



Fuente: Probogotá Región



Fuente: Probogotá Región

1.

CARACTERIZACIÓN DEL CORREDOR

Encuesta Aesabana	30
Encuesta Borde Norte	37

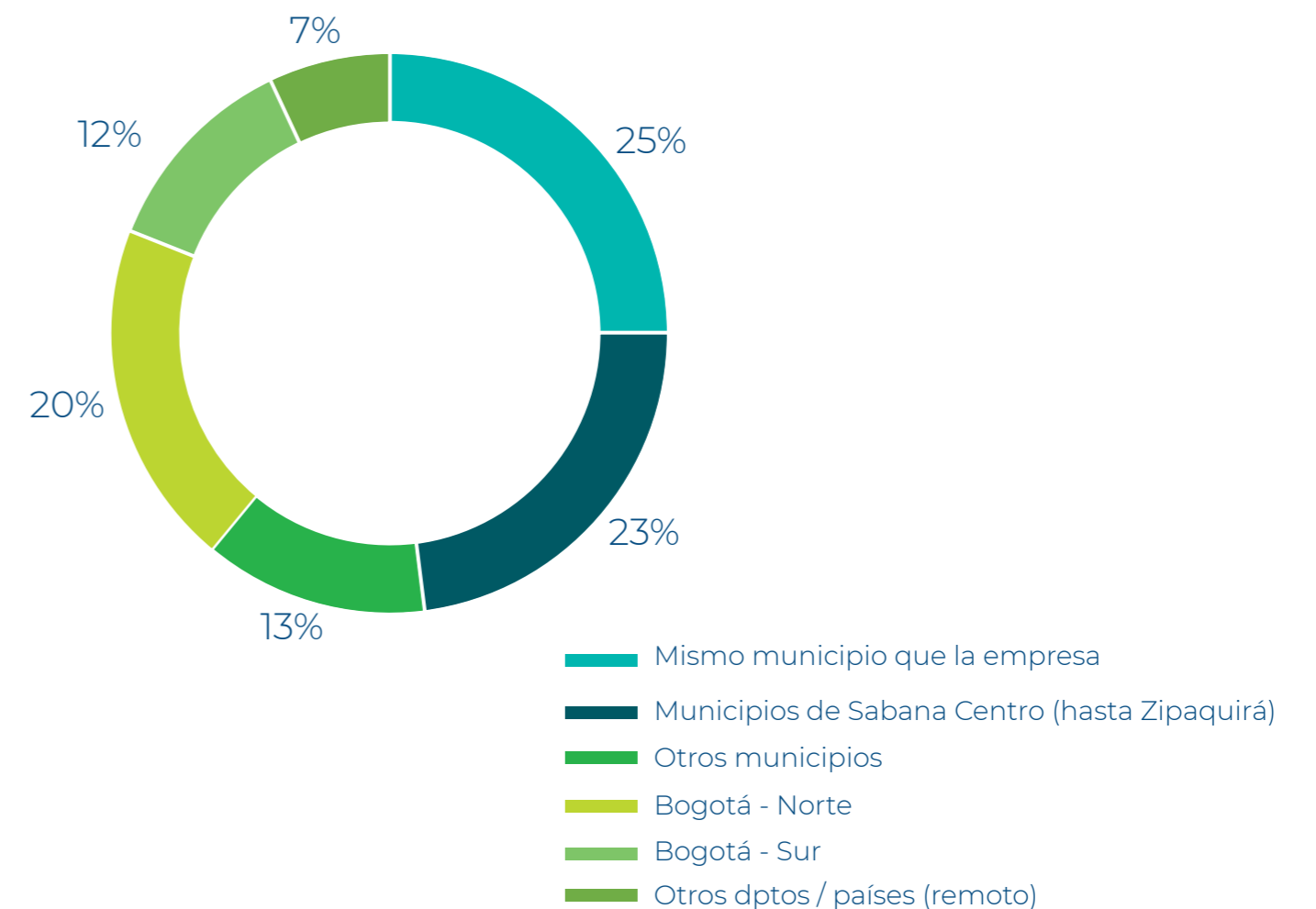
Como parte del proceso de construcción colectiva de soluciones para mejorar la movilidad del corredor norte, Aesabana y la Asociación Borde Norte, desarrollaron encuestas de percepción para caracterizar la situación actual del en materia de movilidad y planteamientos de posibles soluciones a las problemáticas identificadas, así como, para focalizar estrategias de operación eficiente del corredor.



ENCUESTA AESABANA

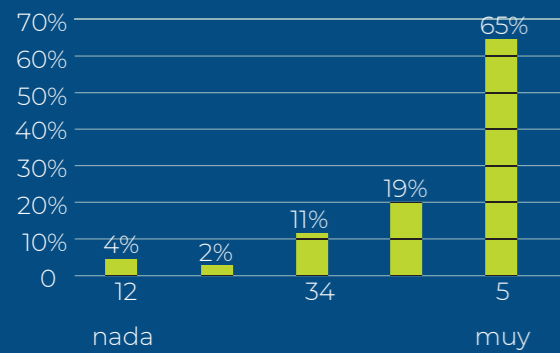
Aesabana es una asociación de empresas que se encuentran ubicadas en la región de la Sabana de Bogotá, haciendo que estas trabajen en pro del mejoramiento, el desarrollo y la sostenibilidad de la región, siempre teniendo en cuenta los impactos económicos, sociales y ambientales que se puedan generar. Para hacer la lectura del territorio, usuarios y residentes, sobre el Corredor Norte se elaboró una encuesta de percepción con las siguientes preguntas:

¿Dónde residen sus empleados?



La mayoría de los empleados residen en el mismo municipio que la empresa (25%) o en los municipios de Sabana Centro (23%), la minoría de empleados residen en otros departamentos o países, es decir, trabajan de forma remota (7%).

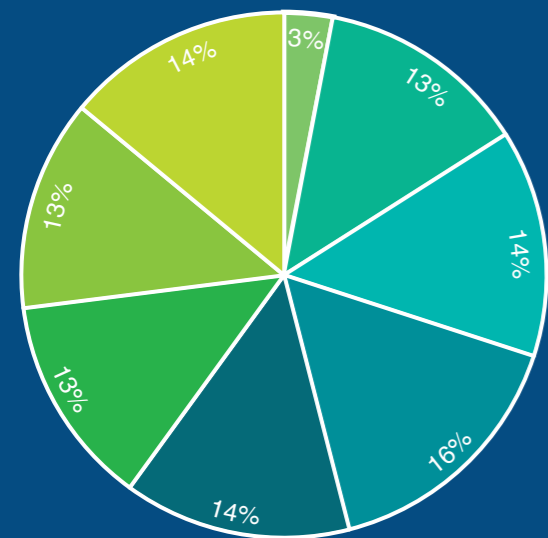
¿Qué tan afectada se ha visto su empresa por los trancones y problemas de movilidad?



La gran mayoría de encuestados expresa que sus empresas se ven muy afectadas por los trancones y problemas de movilidad que se dan en Sabana Centro.

¿Cuáles situaciones tienen incidencia en los problemas de movilidad?

Distintos problemas se presentan diariamente en las vías, los cuales inciden en los trancones, tiempos de desplazamiento y dificultades viales, haciendo que la movilidad sea aún más complicada.

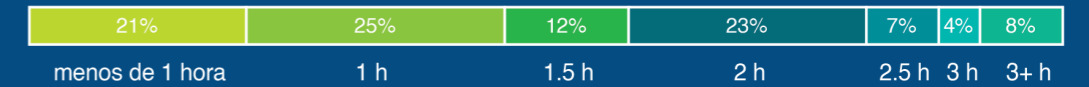


“Otros” hace referencia al clima e inundaciones, falta de un sistema masivo que conecte la ciudad, falta de mantenimiento a la vía, falta de cultura y/o desconocimiento de las normas de tránsito, educación vial, obras en la vía, entre otros factores que se presentan en la vía a diario.

- Accidentalidad en vía
- Falta de autoridades y/o señalización
- Falta de vías alternas
- Mal estado de las vías
- Transporte de carga pesada
- Volúmen de rutas escolares
- Volúmen de vehículos particulares
- Otros



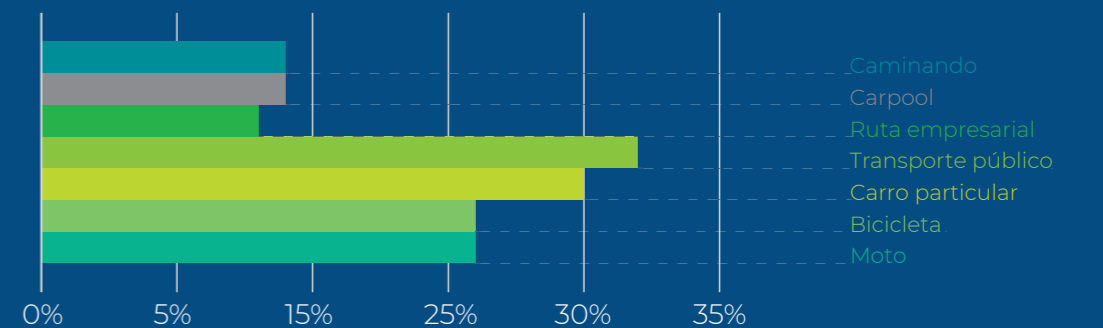
Fuente: Probogotá Región



Teniendo en cuenta que el 48% del personal de las empresas encuestadas viven en municipios de la Región Sabana Centro, es evidente como la mayoría tarda más de una hora en llegar a su destino.

El 88% de las empresas cuentan con rutas y servicios de transporte para sus empleados, mientras que el 12% no cuenta con este servicio.

Medios de transporte usados por los empleados de las empresas



A pesar de contar con el servicio de rutas empresariales, la tendencia sigue siendo el uso de carros particulares, otro medio de transporte bastante usado es el transporte público con el 22%.

Con relación a los modos activos de transporte, son más utilizados en viajes cortos y por un segmento específico de la población.

Propuestas y soluciones planteadas:

Dentro de la encuesta se plantean varias propuestas para mejorar la situación de movilidad, las cuales buscan aligerar el tráfico a ciertas horas, contar con jornadas de trabajo remoto, mejoramiento de las vías, entre otras. Para así saber que piensan las empresas y los empleados de su factibilidad y si estarían interesados en implementarlas.

Propuestas y porcentajes de respuesta

Modificación de los horarios de ingreso y/o salida de la jornada laboral para mitigar problemas de movilidad



Disposición para implementar la modalidad de trabajo remoto



Interés por servicios de vehículos compartidos o rutas empresariales



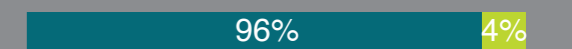
- Gestión de vehículos compartidos
- Rutas con buses o microbuses
- Ambos
- Ninguno



Fuente: Probogotá Región

Propuestas y soluciones planteadas:

Ampliación de la Autopista Norte, Cra 7 y Av. Boyacá



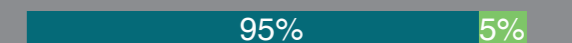
Aumentar presencia de Policía de Tránsito



Capacitación de conductores



Construcción de nuevos corredores



Establecer horarios diferenciados para empresas de la región



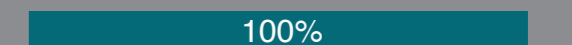
Establecer horarios diferenciados para rutas escolares



Incentivos nocturnos en los peajes para carga pesada



Mantenimiento y mejoramiento de las vías



Pico y placa para transporte pesado los fines de semana



Pico y placa en municipios de la Sabana



- A favor
- Neutro
- En contra



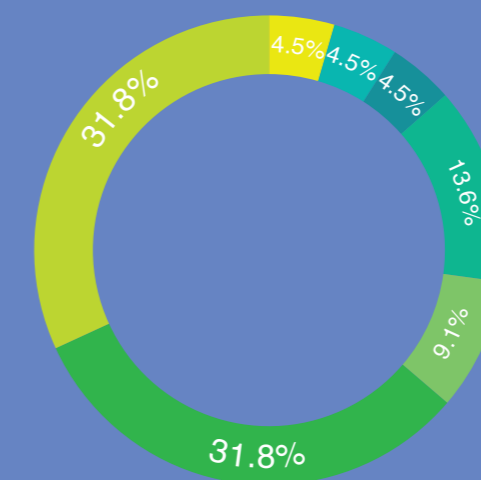
Fuente: Probogotá Región

ENCUESTA BORDE NORTE

La asociación Borde Norte participó en el ejercicio como moderador de la mesa 2 del Comité Corredor Norte. Esta asociación busca promocionar acciones inmediatas para mejorar la atención de eventualidades en el Corredor Norte con ciertas acciones como, la disposición de ambulancias, puntos de control, atención médica, levantamiento de siniestros, y uso de tecnología, entre otros.

Dentro de su encuesta, se le solicitó a 140 participantes de colegios, universidades, residentes y sector corporativo la respuesta a 12 preguntas:

¿Cuáles son las zonas de mayor accidentalidad en su ruta diaria?

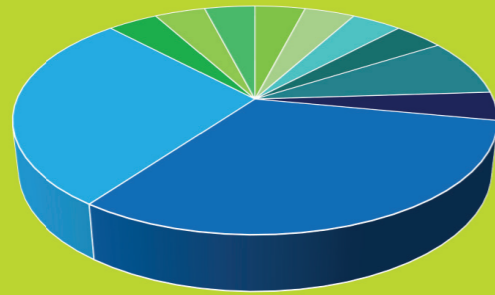


- Av. Boyacá
- Vía Conejera
- Vía Suba - Cota
- CII 170-195-185-245
- Vía Guaymaral
- Auto Norte-Sur
- Auto Sur-Norte

La gran mayoría de accidentes se da en la Autopista Norte, en ambos sentidos, de manera que la vía principal de acceso es la que más inconvenientes tiene y dificulta más el flujo de vehículos.

¿Dónde considera que debería haber grúas estacionadas?

Según los resultados de la encuesta, los sitios donde deberían haber grúas permanentes son Makro, Bima y Multiparque, sumando entre sí 60% de las opiniones de los encuestados.



- Puentes vehiculares
- Cementerios
- Conejera
- Vía Suba-Cota
- Retornos
- Calle 222
- Makro
- Bima y Multiparque
- Calle 200
- CAFAM
- El Rancho y CEMEX

¿Dónde considera que deberían establecerse puntos de estacionamiento de ambulancias?



Los puntos con mayor concentración de votos son Multiparque y Makro-cementerios, cada uno con 20.3% y 19.4% respectivamente,

- Zonas parqueo
- CAI CEMEX
- Cll 187,195,200
- Cll 100 con Suba
- Portal Norte
- Conejera
- Vía Suba-Cota
- Panama-ECI-KIA
- Multiparque
- Centros comerciales
- Éxito 170
- Makro-Cementerios



Fuente: Probogotá Región

¿Dónde debería haber puntos de control de tráfico?

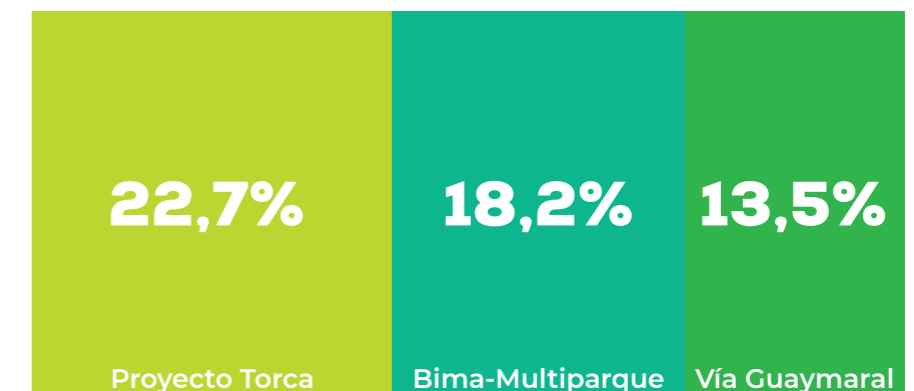
La encuesta arrojó que los puntos donde se debería colocar controles de tráfico son en Multiparque, Bima. Makro, Terminal Norte y vía Guaymaral, cada uno con un 10% de los encuestados, siendo las 3 principales respuestas



- 170 con auto norte
- Embotellamientos
- Apoyo ruta escolar
- Av Boyacá - 68 - autonorte
- Multiparque, Bima, Makro
- Retornos
- ECI-El Rancho
- Satelital
- U de la calle 100
- Calle 100 con Suba
- Cafam - Av Polo - CC SantaFe
- Terminal Norte-intermunicipales
- 170 Éxito - Makro - Cementerios
- Apoyo ruta escolar
- Ningún lado
- Vía Guaymaral
- Av 9 con cll 170
- Punte Cota Suba
- San Viator, UDCA

¿Dónde cree que debería construirse una nueva estación de bomberos?

Según los encuestados, la ubicación ideal para construir una estación de bomberos en primer lugar es en el Proyecto Torca, en segundo lugar en Bima-Multiparque y en tercer lugar vía Guaymaral, el resto de lugares (9) representan el 45.6%



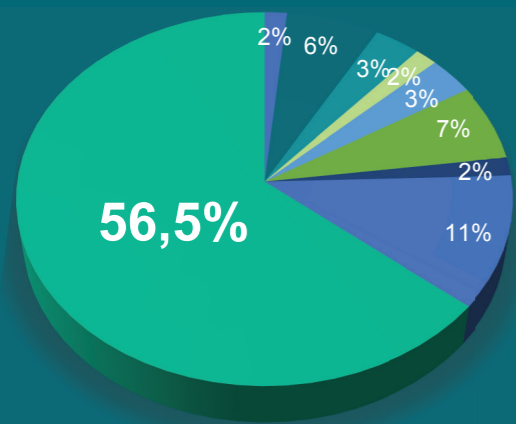
¿En qué sitios se necesita poner señalización?



A pesar de que es importante poner señalización en todas las vías para evitar accidentes, los encuestados priorizaron la Autopista Norte y el carril de rutas escolares en esta oportunidad, lo cual va acorde a los accidentes que suceden en estos sitios cada día.

- Guaymaral, 222, cafam, arrayanes
- Cra 7
- Señalización horizontal
- Carril Ruta esc
- Via Suba-Cota KM 3
- Toda la Autopista
- Retornos/orejas AutoNorte
- Cll 100 con 68
- Puentes peaton
- Conejera
- Multiparque y Bima
- Vía Arrayanes y Polo

¿En qué zonas debería haber ciclorutas o ciclo-vías?



La zona más propicia para infraestructura de cicloruta es la Autopista Norte desde la calle 170 hasta Chía en ambos sentidos, siendo esta la zona con el 56.5% de respuesta positiva de la encuesta.

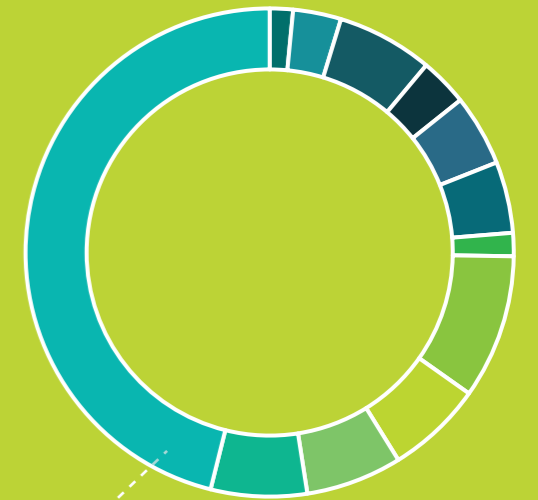
- no porque es estrecha
- Autonorte ambos sentidos
- No se las existentes
- Av de Rancho
- Ampliación
- Vía Guaymaral
- Toda la Cra 7
- Vía Suba-Cota
- Autopista 170 a Chía



Fuente: Probogotá Región

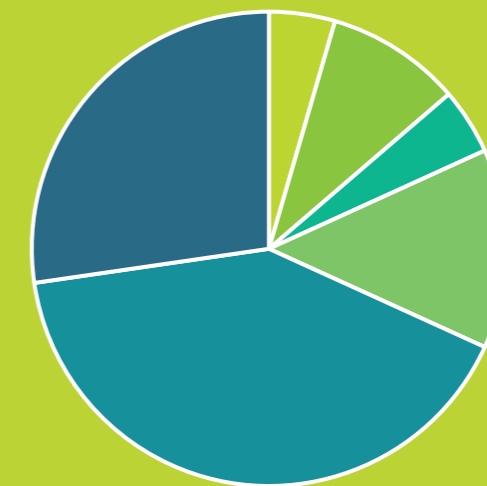
¿Dónde hacen falta andenes o zonas peatonales?

La clara tendencia de esta respuesta va dirigida hacia la Autopista Norte 193, ya que se carece de andenes o zonas para peatones, lo cual puede terminar en accidentes ya que el peatón no tiene espacio para transitar y puede encontrarse con vehículos motorizados.



Autonorte 193
42%

¿Qué medio de comunicación cree que sería el más efectivo para informar emergencias además del 123?



Hay 6 medios de comunicación que los encuestados consideran efectivos para comunicarse en caso de emergencia, sin embargo, los 3 principales son WhatsApp (40.9%), telefonía celular (27.3%) y redes sociales (13.6%)

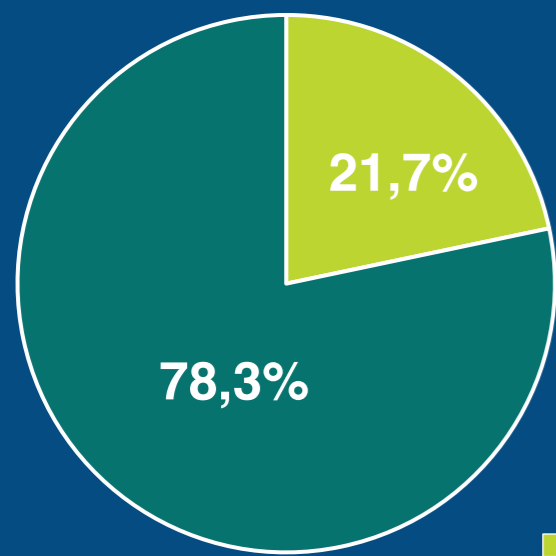
- Zello
- Telegram
- Redes sociales
- WhatsApp
- Correo electrónico
- Telefonía celular

¿Cuáles son las causas más comunes de accidentes?



En el Corredor Norte se ven 3 principales causantes de accidentes viales, siendo el mal estado de las vías y la falta de señalización la principal causante de estos siniestros con un 44.9% según los encuestados

¿Tiene conocimiento de Primeros Auxilios o manejo de una emergencia?

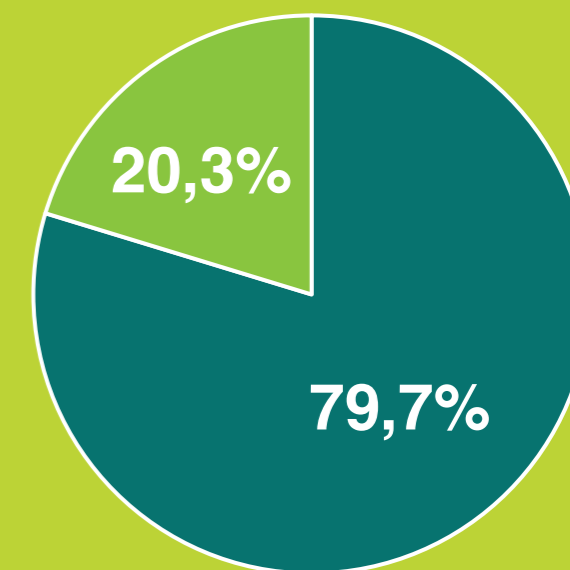


Según la encuesta, el 78,3% de encuestados tienen noción de primeros auxilios y sabrían responder en caso de una emergencia, lo cual es de suma importancia en caso de que la respuesta por parte de profesionales de la salud no pueda ser inmediata,

■ no ■ si

¿Cuáles son las causantes más comunes de accidentes?

La mayoría de encuestados está interesado en formar parte de una red de información de emergencia, lo cual puede ser de mucha ayuda a la hora de necesitar difusión de información inmediata.



■ si ■ no

Tras realizar esta encuesta, Borde Norte realiza aportes a las problemáticas viales desde diferentes perspectiva, con el fin de asegurar la efectividad de las medidas y acciones a realizar con el apoyo de la comunidad.

Fuente: Probogotá Región

CONCLUSIONES DE LA ENCUESTA

- 1** Darle prioridad y apoyo a las rutas escolares en vía.
- 2** Entrenar o capacitar mejor a los apoyos de movilidad.
- 3** Hacer los correctivos de los paraderos y conductores del SITP.
- 4** El sector educativo es el más comprometido en el mejoramiento Movilidad.
- 5** La mayor incidencia de accidentalidad con fatalidades es la Autopista Norte.



Fuente: Probogotá Región

- 6** Es imperativo crear, adecuar, señalizar y mejorar las ciclo vías o adecuar bermas.
- 7** Es imprescindible construir andenes, puentes y zonas peatonales a lo largo de la Autopista Norte.
- 8** Mejorar iluminación de puentes peatonales existentes.
- 9** Faltan grúas, ambulancias y autoridades las cuales son requeridas en puntos estratégicos.
- 10** La señalización de la región es inexistente y/o ineficiente.

PETICIONES A LAS AUTORIDADES

- 1** Hacer campañas proactivas para respetar el carril escolar.
- 2** No detener en ruta, a las rutas escolares por ningún motivo en su recorrido.
- 3** Entrenar y capacitar a las personas que llevan a cabo el trabajo de monitor de ruta o que cumplen alguna función en la movilidad.
- 4** Tener grúas en puntos claves donde se presentan problemas de choques simples.
- 5** Controlar a los buses intermunicipales que continúan atravesando de lado a lado en la 183.
- 6** Disminuir el número de buses vacíos del SITP en circulación por la Autopista Norte.
- 7** Realizarle mantenimiento a vallados y canales.



Fuente: Probogotá Región

- 8** Señalizar calles y carreras.
- 9** Demarcar carriles auto norte.
- 10** Hacer poda preventiva y limpieza del separador.
- 11** Adecuar iluminación de las vías interconectantes y puentes peatonales de la Auto Norte.
- 12** Construir o adecuar zonas peatonales o aceras y ciclo espacios en la Autopista Norte
- 13** Al IDU adecuación del puesto peatonal de la calle 197 y retiro de la polisombra puesta por el consorcio peatonal según contrato 1775 del 2021.
- 14** Más presencia de policía, especialmente en pasos históricos del separador.



Fuente: Probogotá Región

2.

TALLER DE IDENTIFICACIÓN DE ACCIONES

Mesa 1. Urbanismo táctico.....	50
Mesa 2. Emergencias.....	52
Mesa 3. Comunicaciones y educación.....	54
Mesa 4. Coordinación con entidades oficiales.....	56
Mesa 5. Conectividad regional y planeación de largo plazo.....	58

Las 41 entidades y organizaciones que conforman el comité “Corredor Norte”, se agruparon en 5 mesas temáticas, de acuerdo con su experticia e interés; en las cuales, utilizando la metodología de talleres se identificaron acciones, responsables y definieron plazos para su implementación en el corto, mediano y largo plazo.

En este capítulo se describe el alcance de cada mesa los primeros pasos en la implementación que asumió cada una de ellas, así como los integrantes que en su momento formaron parte del ejercicio.

MESA 1

URBANISMO TÁCTICO

Esta mesa se encarga del “Urbanismo Táctico”, lo que se entiende como el desarrollo del espacio urbano, por medio de intervenciones de bajo costo y alto impacto, en articulación con la comunidad interesada. Algunas de estas acciones pueden ser la segregación de carriles para bicicleta, señalización, poda, mejora de la capa asfáltica, localización de paraderos, rutas compartidas, creación de pequeños “terminales”, pico y placa escolar, carro compartido, entre otras. En este caso, la Escuela Colombiana de Ingeniería toma el papel de moderador de la mesa 1 y es quien lidera la conversación. La importancia de esta mesa radica en la relación que establece con los miembros de la comunidad y las entidades encargadas, ayudando así, a definir de manera clara y puntual los proyectos para mejorar la movilidad.

Integrantes:

Miguel Ángel Uribe - U.Sabana
Jairo Alberto Jarrín - U.Sabana
Sandra Patricia Sánchez - U.D.C.A
Carlos Rescaneva - Jardines de Paz S.A
Angela Sánchez Moreno – Transmileno

PRIMEROS PASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE CORTO PLAZO



Adecuación en la malla vial

Poda

- Durante el mes de junio de 2022, la UAESP inició la intervención silvicultural, desde la calle 222 al norte y mantenimiento de la vegetación del separador de la Autopista Norte, situación que corrigió la problemática de invasión de los carriles centrales.
- De igual manera, en el mes de julio 2022 la Unidad de Mantenimiento Vial se encargó de la reparación y pavimentación de la Autopista Norte.
- Durante el tercer trimestre de 2022 el concesionario encargado de la rehabilitación, ampliación y mantenimiento de la Autopista Norte, de la carrera 7ma y de la perimetral de Sopó, que se encuentran en etapa preoperativa de obra, son los encargados del mantenimiento de estas tres vías.

MESA 2

EMERGENCIAS

En esta mesa se trabajan las acciones para agilizar la respuesta a situaciones de emergencia y salvaguardar la vida de los usuarios del corredor. Acciones como la disposición de ambulancias, puntos de control y de atención médica, levantamiento de siniestros, uso de tecnología, entre otras, son el tipo de herramientas que la mesa 2 busca implementar de acuerdo a sus lineamientos. La Asociación de Borde Norte, es la encargada de moderar los diálogos, proponer estrategias de mejora y ejecutarlas. Esta mesa es de suma importancia, ya que, a partir de la caracterización del corredor se han evidenciado las deficiencias en las respuestas a accidentes en el Corredor Norte.

Integrantes:

Perla Boaquer - Asociación Borde Norte
Wilson Reyes - Andrés Carne de Res
Elin Solano - Universidad de la Sabana
Sergio Marín - Secretaría Distrital de Movilidad

PRIMEROS PASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE CORTO PLAZO



Atención en vía

Ambulancias

- Durante el mes de julio de 2022, se gestionó la localización de ambulancias de apoyo a emergencias en Bima y en Multiparque.
- En el mes de agosto de 2022, la Secretaría de Movilidad optimizó la atención en vía a partir de la calle 202.
- En el mes de octubre 2022, se llevó a cabo la “Jornada Anual de Ornato” liderada por la Fundación Borde Norte, logrando retirar 10 volquetas de residuos trozado de árboles caídos y el desmonte de 11 cambuches en el separador de la Autopista Norte.

MESA 3

COMUNICACIONES Y EDUCACIÓN

Esta mesa está encargada de comunicaciones y educación, para generar cambios de actitud entre los diferentes públicos e impulsar proyectos complementarios para mejorar la movilidad del norte de la ciudad. La Universidad de la Sabana junto con Aesabana, son los miembros moderadores de esta mesa, donde diseñan y ejecutan distintas estrategias comunicativas y educativas en articulación con las otras mesas. Con estos insumos mapean las propuestas, proponen material gráfico para vallas publicitarias, difunden la información por redes sociales, establecen relaciones con medios de comunicación, entre otras acciones.

Integrantes:

Erika Liliana Angarita - DIRNI-SDP
Santiago Ordoñez - Bogotá como vamos
María Camila Cárdenas - Agencia Nacional de Seguridad Vial
Sergio Morales - Universidad de la Sabana
Loren Valbuena - El tiempo
Andrés Mauricio Quiroga - AcceNorte
Ana María Quiroga - AcceNorte
Daniela Ortiz Roldan - Desmarginalizar
William Pedraza - Grupo IGA
Jhon Ruiz - Centro Chía
Sandra Beltrán - DERSC-Car
Eliana Marcela Guerrero - Transmilenio S.A
Juan Carlos Cuervo - Aesabana

PRIMEROS PASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE CORTO PLAZO



Estrategia de comunicaciones.

- Durante el mes de junio y agosto de 2022, Aesabana diseñó la estrategia de comunicaciones para el Comité. Dentro de esta estrategia diseño y publicó la valla publicitaria, con la imagen gráfica del comité y se coordinó con la concesión Accesos Norte, su divulgación en las pantallas led del peaje Andes.

MESA 4

COORDINACIÓN DE ENTIDADES

A la mesa 4 le corresponde el seguimiento de proyectos y la coordinación de entidades. En este caso, Probogotá es quien modera la mesa, para lo cual diseñó una estrategia de co-creación para identificar a partir de mesas temáticas las acciones a implementar la cual se consolida en este documento.

La importancia de esta mesa radica en que actúa como el agente cohesionador del proceso co-creativo y gestiona los procesos necesarios para que las propuestas y proyectos del comité se ejecuten, en función de las entidades encargadas del desarrollo de los mismos.

Integrantes:

Leidy Milena Garzón Amaya - Sec. Integración Regional
Andrés Camilo Guevara - SDP-DIRNI
Juan Manuel Quintero Esquivel - Transmilenio
María Luisa Cárdenas - DMT-Lagos de Torca

PRIMEROS PASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE CORTO PLAZO



Fuente: Probogotá Región

Coordinación de entidades

- Desde Probogotá Región se avanzó en la implementación del proceso co-creativo, la publicación en la página WEB del micrositio “Ojo a la Obra”, que permite hacer seguimiento a los principales proyectos de infraestructura, espacio público y movilidad que se adelantan en la ciudad, así como en la consolidación del presente documento. Adicionalmente se ha logrado establecer relación con el IDU, Empresa Metro, ANI, Regiotram, Empresa Férrea Regional para el seguimiento de las obras propuestas para Bogotá Región.

MESA 5

CONEXIÓN REGIONAL

La mesa 5 se enfoca principalmente en proyectos de gran escala que permitan conectar a Bogotá con la región haciéndola más competitiva y mejorando la calidad de vida de sus habitantes. Busca promover corredores alternativos de conectividad regional, (ya sean provisionales o permanentes), coordinación entre los distintos municipios de los flujos vehiculares (pico y placa regional), coordinación conjunta de planes retorno, vía Guaymaral, entre otros. La entidad moderadora de esta mesa es Hacer Ciudad y es clave para el diálogo que apuesta al desarrollo vial y de movilidad del corredor Norte y aún más al futuro de la movilidad de la región capital.

Integrantes:

Franz Gómez Rodríguez - Secretaría Distrital de Planeación
Felipe Hidalgo - Lagos de Torca
Sergio Moreno - Secretaría Distrital de Planeación
Wendy Vanesa Vela Hernández - AcceNorte
Claudia Hernández - Grupo ICA
Guillermo Beltrán - Grupo ICA
Gabriel Gutiérrez - Hacer Ciudad

PRIMEROS PASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DE CORTO PLAZO



Fuente: habitatbogota.gov.co/

Lanzamiento Lagos de Torca

- Durante el mes de octubre 2022 se llevó a cabo la ceremonia de lanzamiento de las obras de algunos planes parciales de Lagos de Torca y de la Av. El Polo en el tramo comprendido entre la Avenida Paseo Los Libertadores y la futura Avenida Boyacá, acciones que propician el desarrollo de la malla vial de conexión entre la ciudad consolidada y el suelo de expansión.



Fuente: Probogotá Región

3.

PRIORIZACIÓN DE ACCIONES Y HOJA DE RUTA

Tablas de priorización de acciones por mesa	62
Hoja de ruta	74

Utilizando la metodología de priorización de proyectos de la Cámara de Comercio de Bogotá, se realizaron talleres durante los cuales se valoró el impacto y la viabilidad de cada una de las acciones propuestas en las 5 mesas, definiendo al final, aquellas sobre las cuales se concentrará la gestión.

MESA 1

14
ACCIONES IDENTIFICADAS

4
ACCIONES PRIORIZADAS

1. Localizar nuevas estaciones del Tren de la Sabana, tecnificar horarios y pasos.
2. Compartir vehículos en empresas, universidades y colegios a partir de un desarrollo tecnológico de coordinación y medición.
3. Revisión de rutas Bima con TMSA, determinando la demanda actual.
4. Caracterización de la carga que se desplaza por la autopista, proponiendo horarios específicos para circulación.
5. Supresión del embudo en la Autopista Norte con calle 193.
6. Los paraderos de la UDCA deben, idealmente estar ubicados fuera del corredor principal.
7. Acompañar propuestas de planes de señalización y mantenimiento vial.
8. Revisión del estrechamiento del carril occidental de la autopista norte en sentido norte sur entre calles 172 y 187.
9. Creación de carril exclusivo hacia el norte y del carril de rutas escolares en horas de la mañana segregado.
10. Semaforización de los retornos para favorecer el cruce de tráfico hacia el occidente.
11. Creación de un carril exclusivo para continuar en la Autonorte en la paralela.
12. Promover la extensión de las actuales rutas de TMSA hasta La Caro.
13. Apoyo a la gestión para la entrega al Distrito de los segmentos viales sobre la autopista norte que hoy impiden su intervención.
14. Plan estratégico para de segmentación de la autopista norte en carriles diferenciados de acuerdo al destino.

	CRITERIOS DE IMPACTO			CRITERIOS DE VIABILIDAD			RESULTADO
	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo de la movilidad de Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo ambiental del Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo social de Bogotá y la Región?	¿Qué tan viable es el proyecto económicamente?	¿Qué tan viable es el proyecto jurídico y políticamente?	¿Qué tan viable es el proyecto técnicamente?	Se prioriza En espera Se descarta
	CONSIDERABLE	MEDIO	CONSIDERABLE	MEDIO	POCO	MEDIO	EN ESPERA
	MUCHO	CONSIDERABLE	MUCHO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	SE PRIORIZA
	MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
	MUCHO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	POCO	POCO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
	MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	EN ESPERA
	MUCHO	POCO	POCO	POCO	POCO	POCO	SE DESCARTA
	MEDIO	POCO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	EN ESPERA
	POCO	POCO	POCO	POCO	POCO	MEDIO	SE DESCARTA
	MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	EN ESPERA
	MUCHO	POCO	MEDIO	CONSIDERABLE	MUCHO	MEDIO	EN ESPERA
	MEDIO	POCO	POCO	MUCHO	MUCHO	MEDIO	EN ESPERA
	MUCHO	MUCHO	MUCHO	CONSIDERABLE	POCO	CONSIDERABLE	SE PRIORIZA
	MUCHO	MUCHO	MUCHO	CONSIDERABLE	POCO	CONSIDERABLE	SE PRIORIZA
	MUCHO	POCO	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	MUCHO	SE PRIORIZA

MESA 2

6

ACCIONES IDENTIFICADAS

1

ACCIÓN PRIORIZADA

1. Establecer comités de ayuda mutua en los 10 puntos identificados para ser puntos de apoyo que cumplan con las características para poder parquear ambulancias, grúas, personas de tránsito y bomberos.
2. Proponer coordinación de horarios de entrada y salida entre las instituciones educativas.
3. Proponer acciones que incentiven el uso de transporte público (colegios, empresas) para desincentivar el uso del carro particular.
4. Promover teletrabajo y educación virtual dos veces al mes.
5. Crear los protocolos de actuación ante emergencias en rutas escolares.
6. Coordinar las acciones para mantenimiento del puente peatonal de la calle 192 con Autopista Norte.

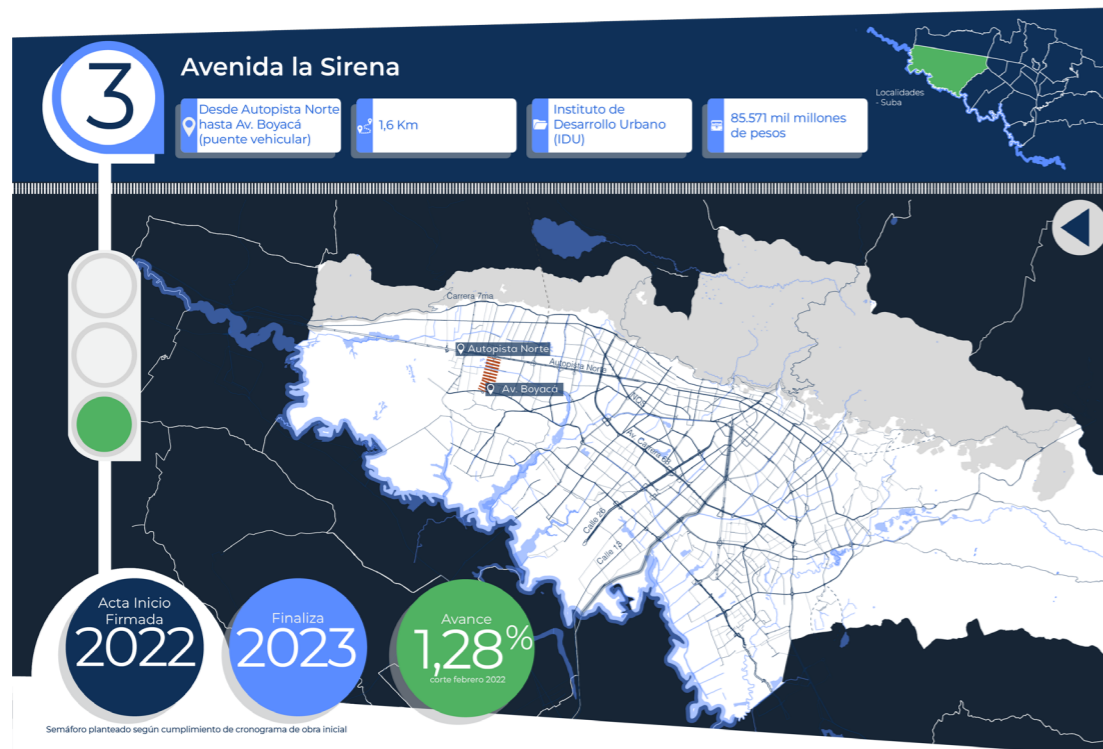
CRITERIOS DE IMPACTO			CRITERIOS DE VIABILIDAD			RESULTADO
¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo de la movilidad de Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo ambiental del Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo social de Bogotá y la Región?	¿Qué tan viable es el proyecto económicamente?	¿Qué tan viable es el proyecto jurídico y políticamente?	¿Qué tan viable es el proyecto técnicamente?	Se prioriza En espera Se descarta
MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	EN ESPERA
CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	EN ESPERA
MUCHO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
MEDIO	MEDIO	MUCHO	CONSIDERABLE	MUCHO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
CONSIDERABLE	MEDIO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	EN ESPERA
CONSIDERABLE	MEDIO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	SE PRIORIZA

MESA 3

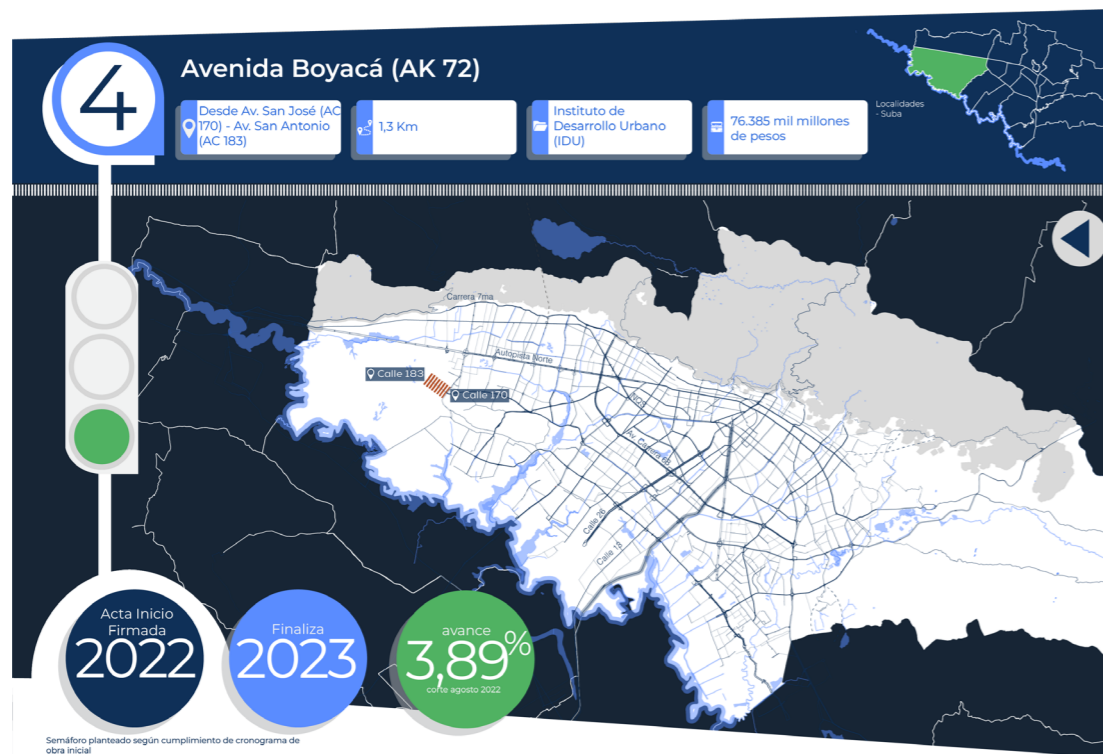
11
SITUACIONES
DEFINIDAS

4
SITUACIONES
PRIORIZADAS

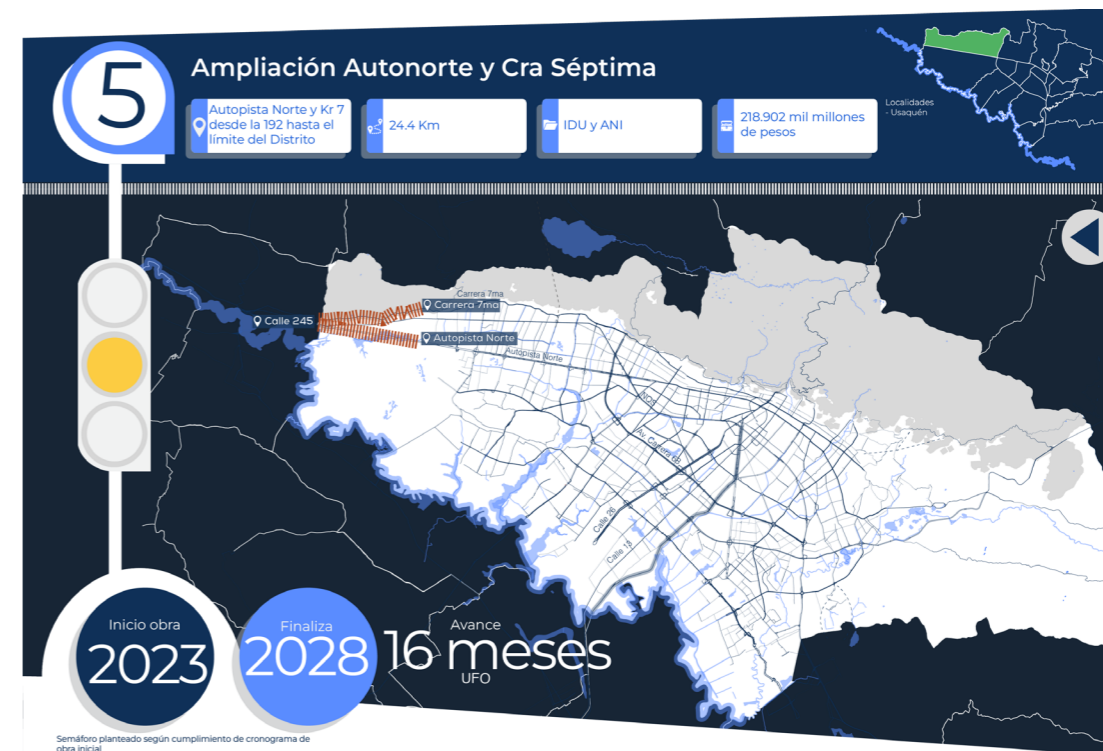
	SITUACIÓN	OBJETIVO	TÁCTICA
1.	Establecer presencia mediática	Dar a conocer las acciones y resultados del Comité de Movilidad para demostrar que el sector privado está decidido a participar en soluciones para la movilidad.	Identificar los actores recurrentes en accidentes. Campaña educativa en la que se resumirá el procedimiento correcto para mover los vehículos en caso de choques simples con un slogan que describe en pocas palabras fáciles de recordar cómo reaccionar. El slogan se despliega en piezas gráficas, multimedia y puntos estratégicos de la vía pública. Ref. Stickers campaña "Inteligencia vial". Ej.: "Evaluar, conciliar y avanzar".
2.	Choques simples que detienen el tráfico	Informar y educar sobre normativa y procedimientos de tránsito para mover los vehículos sin obstruir la vía.	Llevar a cabo acercamientos con las empresas con mayor número de empleados para evaluar alternativas, como modificar la hora de inicio de la jornada laboral o segmentarla en franjas para disminuir la carga simultánea a las vías.
3.	Cada vez mayor afluencia de tráfico durante las horas pico	Identificar y gestionar alternativas desde el sector privado para disminuir el número de vehículos.	Promover el uso de vehículos compartidos en alianza con las empresas y universidades. Apoyar la creación de programas de carpooling. Desarrollar contenidos informativos y piezas promocionales.
4.	Alto volúmen de transporte público.	Identificar y gestionar alternativas desde el sector privado para disminuir el número de vehículos.	Desarrollar un programa de formación para conductores de servicio público en alianza con las empresas de transporte. Capacitación y entrega de certificados de cumplimiento al finalizar el programa con éxito.



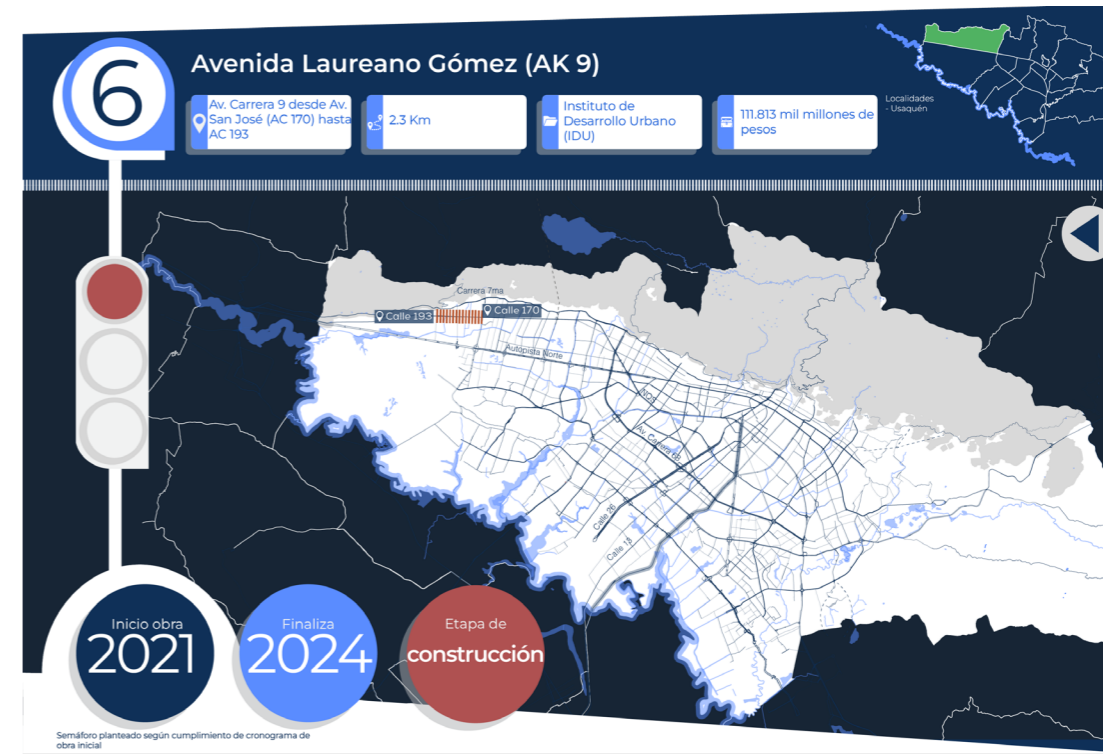
La construcción de este puente vehicular con una longitud aproximada de 146m que va desde la calle 153 con autopista norte y la calzada norte entre la Av. Boyacá y la Autopista Norte, permitirá mejorar la movilidad en las localidades de Suba y Usaquén a través de 4 carriles de uso mixto con espacio para peatones y ciclistas.



Esta ampliación de la avenida Boyacá comprende el tramo entre la calle 170 y la calle 183, y buscará darle solución a los problemas de congestión en la avenida Boyacá, mejorando la movilidad hacia el lado norte de la ciudad en la localidad de Suba.



Esta obra mejorará y ampliará la carrera séptima entre la calle 145 y La Caro con una longitud de 4,91 Km, adicionalmente en la autopista norte tendrá en la calzada oriental la construcción de dos carriles desde la calle 245 hasta el peaje Andes y un carril adicional hasta La Caro, incluyendo la construcción de andén y ciclorruta. En su calzada occidental tendrá la ampliación de dos carriles desde La Caro hasta la calle 245.



Esta vía dará continuidad a la Avenida 9a, hasta la calle 193, mejorará la movilidad y la conectividad de la zona nororiental de la ciudad y traerá beneficios para la comunidad del sector como la generación de empleo, disminución de los tiempos de viaje de los habitantes del sector, mejora en las condiciones de las zonas de espacio público del sector.

MESA 5

12
ACCIONES
IDENTIFICADAS

3
ACCIONES
PRIORIZADAS

1. Incidir en la habilitación de la Vía Troncal de los Andes.
2. Incidir en proyecto de ampliación del 3er carril de la Devisab.
3. Ruta de seguimiento e incidencia en las vías alternativas de conexión regional para el corredor norte.
4. Revisar la pertinencia y avance en la Vía Milla de Oro en Chía-Cajicá.
5. Incentivos nocturnos en los peajes para carga.
6. Resolver la continuidad de la Av. Boyacá al norte como corredor paralelo a la Autopista Norte.
7. Ruta de seguimiento al mantenimiento y rehabilitación del corredor norte.
8. Pico y placa para la carga y fines de semana.
9. Revisión de la capacidad y manejo del CIM.
10. Ruta de seguimiento e incidencia en la estructuración de proyectos de movilidad regional.
11. Revisar la pertinencia del proyecto Carretera Borde de Río.
12. Revisión de vías alternas al corredor norte.

CRITERIOS DE IMPACTO			CRITERIOS DE VIABILIDAD			RESULTADO
¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo de la movilidad de Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo ambiental del Bogotá y la Región?	¿Qué tanto aporta el proyecto al desarrollo social de Bogotá y la Región?	¿Qué tan viable es el proyecto económicamente?	¿Qué tan viable es el proyecto jurídico y políticamente?	¿Qué tan viable es el proyecto técnicamente?	Se prioriza En espera Se descarta
MUCHO	MUCHO	MUCHO	CONSIDERABLE	POCO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
MUCHO	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
MUCHO	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	MUCHO	MUCHO	SE PRIORIZA
POCO	POCO	POCO	POCO	POCO	POCO	SE DESCARTA
MEDIO	MEDIO	POCO	POCO	MUCHO	MUCHO	EN ESPERA
MUCHO	CONSIDERABLE	MUCHO	CONSIDERABLE	MEDIO	MUCHO	EN ESPERA
CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	MUCHO	SE PRIORIZA
MUCHO	POCO	POCO	MUCHO	MEDIO	MEDIO	EN ESPERA
MUCHO	POCO	CONSIDERABLE	MUCHO	MEDIO	CONSIDERABLE	EN ESPERA
MUCHO	MEDIO	MUCHO	CONSIDERABLE	MUCHO	MUCHO	SE PRIORIZA
MUCHO	POCO	MEDIO	CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	EN ESPERA
MUCHO	POCO	MEDIO	CONSIDERABLE	MEDIO	MEDIO	EN ESPERA

		ACCIONES PRIORIZADAS Y ACTIVIDADES	RESPONSABLES COORDINACIÓN	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
				1	2	3	4	5	6
MESA 3	ACCIÓN 1	Plan estratégico de comunicaciones del comité del corredor norte.		●	●	●	●	●	●
		1 Definición de ruta de entrega de insumos por mesa y plan de trabajo para la implementación de la estrategia.	AESABANA+ProbogotáRegión	●	●	●	●	●	●
MESA 4	ACCIÓN 1	Documento de propuestas del sector privado para mejorar la movilidad del corredor norte de Bogotá.		●	●	●	●	○	○
		1 Consolidación documento técnico de recomendaciones y hoja de ruta: 1. Contexto e importancia del corredor, 2. Talleres de co-creación, 3. Priorización de acciones, 4. Recomendaciones y hoja de ruta.	ProbogotáRegión+ Comité Corredor Norte	●	●	○	○	○	○
	2 Estrategia de distribución y promoción del documento: Foro, medios y publicación.	ProbogotáRegión+ AESabana	○	○	○	○	○	○	
	Visor WEB para el seguimiento de obras de infraestructura en Bogotá: Espacio público, movilidad e infraestructura vial.		●	●	●	●	●	●	
ACCIÓN 2	1 Priorización de proyectos corredor norte y coordinación de enlace con demás entidades.	ProbogotáRegión+CCB	○	○	○	○	○	○	
	2 Actualización periódica mediante derechos de petición a entidades. (6 meses).	ProbogotáRegión	○	○	○	○	○	○	
MESA 5	ACCIÓN 1	Ruta de seguimiento e incidencia (acción popular) en las vías alternativas de conexión regional para el corredor norte.		●	●	●	●	●	●
		1 Aló Norte	Hacer Ciudad+ProbogotáRegión+CCB	○	○	○	○	○	○
		2 Av. Boyacá	Hacer Ciudad+Gerencia Torca+ProbogotáRegión+CAR+SDHT	●	●	●	●	○	○
		3 Tercer carril Devisab	Hacer Ciudad+ProbogotáRegión+CCB+Gobernación	○	○	○	○	○	○
		4 Troncal de los Andes	Hacer Ciudad+ProbogotáRegión+CCB+Secretaria de Movilidad Chia+Accenorte	●	●	●	●	○	○
		5 Longitudinal de occidente	Hacer Ciudad+ProbogotáRegión+CCB+Gobernación	●	●	●	●	○	○
	6 Ampliación Suba- Cota	Hacer Ciudad+ProbogotáRegión+CCB+Secretaria de Movilidad Bogotá	○	○	○	○	○	○	
	ACCIÓN 2	Ruta de seguimiento al mantenimiento y rehabilitación del corredor norte.		●	●	●	●	●	●
1 Accenorte I (Troncal de los Andes)		Accenorte I+ProbogotáRegión+U Sabana	●	●	○	○	○	○	
	2 Accesos del Norte 2+SDM (Carrera 7ma y Autopista Norte)	Accesos del Norte 2+ProbogotáRegión+AESabana+Borde Norte	○	○	○	○	○	○	
ACCIÓN 3	Ruta de seguimiento e incidencia en la estructuración de proyectos de movilidad regional.		●	●	●	●	●	●	
	1 Regiotram del Norte	U Sabana+ProbogotáRegión+Gobernación+SDM+CCB	●	●	○	○	○	○	



Fuente: Probogotá Región

4. RECOMENDACIONES FINALES

En los últimos 50 años, la huella urbana de Bogotá y los municipios de la región ha crecido exponencialmente. Entre 1997 y 2016, solo Bogotá creció un 15,49% representado en 11.950 has, mientras que en los municipios de la sabana el crecimiento fue del 271,88% representado en 17.126 has. de suelo; para albergar más de 2.2 millones de nuevos habitantes que se movilizan diariamente para trabajar, estudiar o en busca de los servicios que presta Bogotá.

En este contexto, la Autopista Norte es hoy el principal acceso desde el norte, por donde se moviliza el 42,12% de la carga total que ingresa a la ciudad (3.000.000Ton/año) y confluyen en hora sentido aproximadamente 130.000 personas.

En 2022 gracias al apoyo del Gobierno Nacional, el Distrito inició el proyecto de ampliación de los accesos norte que corresponden a intervenciones en la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó; en los próximos siete años, para mejorar y mantener 17,95 km.

Este proyecto hace parte del “Plan Vial del Norte” presentado por el Distrito, el cual además de los accesos norte, propone:

- La extensión de la Av. Boyacá hasta la calle 183 y la extensión desde la 183 hasta la calle 242.
- La vía Suba-Cota.
- La ampliación Carrera Novena desde Calle 170 hasta Calle 193.
- La Avenida Borde Norte, la cual inicia en la Calle 170 hasta el límite con Chía.
- El Regiotram del Norte.



Fuente: Probogotá Región

Los proyectos de este ambicioso plan, tienen un camino largo por recorrer para su ejecución, lo cual complejiza aún más el panorama de la Autopista Norte. Por ejemplo:

El desarrollo del proyecto Lagos de Torca juega un papel fundamental, en el entendido que la construcción de las vías (Avenidas: Boyacá, Laureano Gómez, Guaymaral, El Polo, Tibabita, Santa Bárbara, entre otras) y demás infraestructura pública, depende de la aprobación de sus planes parciales para su ejecución. La Av. Boyacá desde la 183 hasta la calle 235 o Avenida Guaymaral, a pesar de contar con un desarrollador dispuesto a financiar la totalidad de la construcción de este tramo vial y estando en aprobación de los estudios y diseños de detalle, le fue exigido iniciar el proceso de licenciamiento ambiental fuera del marco legal que hoy la tiene congelada hasta tanto no se defina el trámite por parte de la Autoridad Ambiental. La ampliación de la carrera 9°, desde la calle 193 hacia el norte, también depende de los pagos de cargas y del inicio de obras del único suelo de desarrollo dispuesto en la ciudad.

La vía Suba-Cota se plantea como la principal alternativa de conexión al nor-occidente, pero actualmente sólo tiene estudios y diseños con un perfil insuficiente para las necesidades de la ciudad. Se presenta como alternativa la Avenida Borde Norte que comienza en la 170 y va hasta el límite con Chía, sin embargo hoy no hay evidencias técnicas que demuestren su capacidad para satisfacer la demanda.

Finalmente, el Regiotram del Norte, se presenta como una apuesta a la movilidad sostenible y multimodal, no obstante aún no se han resultado las soluciones urbanas que mitiguen la cicatriz que generará a su paso por los centros urbanos.

Es necesario atender la necesidad manifiesta de Chía y Cota de tener una conexión directa entre sí a través de Bogotá, diferente a la Devisab. También, se debería plantear la continuidad parcial o total de las calles de la pieza Arrayanes, Guaymaral, Polo y otras.

Todo esto presenta un escenario, en el que, a la Autopista Norte terminarán confluyendo la Av. Boyacá, la Carrera Novena y la Carrera Séptima, lo que sobrepasará su capacidad, aún cuando las obras de ampliación y extensión se lleven a cabo. Esta situación terminará trasladando el trancón de Bogotá hacia La Caro.

Desde el Comité Corredor Norte, consideramos que a estas acciones de largo y mediano plazo, se les debe sumar los planes de corto plazo, bajo costo y alto impacto aquí propuestos; como por ejemplo: regular el parqueo en vía, pavimentar secciones en mal estado de la malla vial arterial, optimizar las rutas del SITP, mejorar la infraestructura del transporte público como localización de paraderos y señalización, atención ágil de incidentes, poda de árboles en el tramo vial, habilitación de carriles provisionales de TransMilenio aprovechando las vías férreas y extensión de las rutas hasta Chía, readecuar provisionalmente las vías rurales existentes en el norte y sus pasos sobre el río Bogotá, y la utilización de nuevas tecnologías para carro compartido, organización de rutas escolares y empresariales.

Miembros Probogotá Región


























































La ejecución de intervenciones multiescalares y con diferentes plazos en el Corredor Norte son responsabilidad de todos.

Organizaciones ciudadanas, universidades, empresarios y las entidades públicas debemos asumir las acciones sobre la movilidad del corredor como algo propio y urgente.

Todos los actores suman y todas las acciones cuentan.