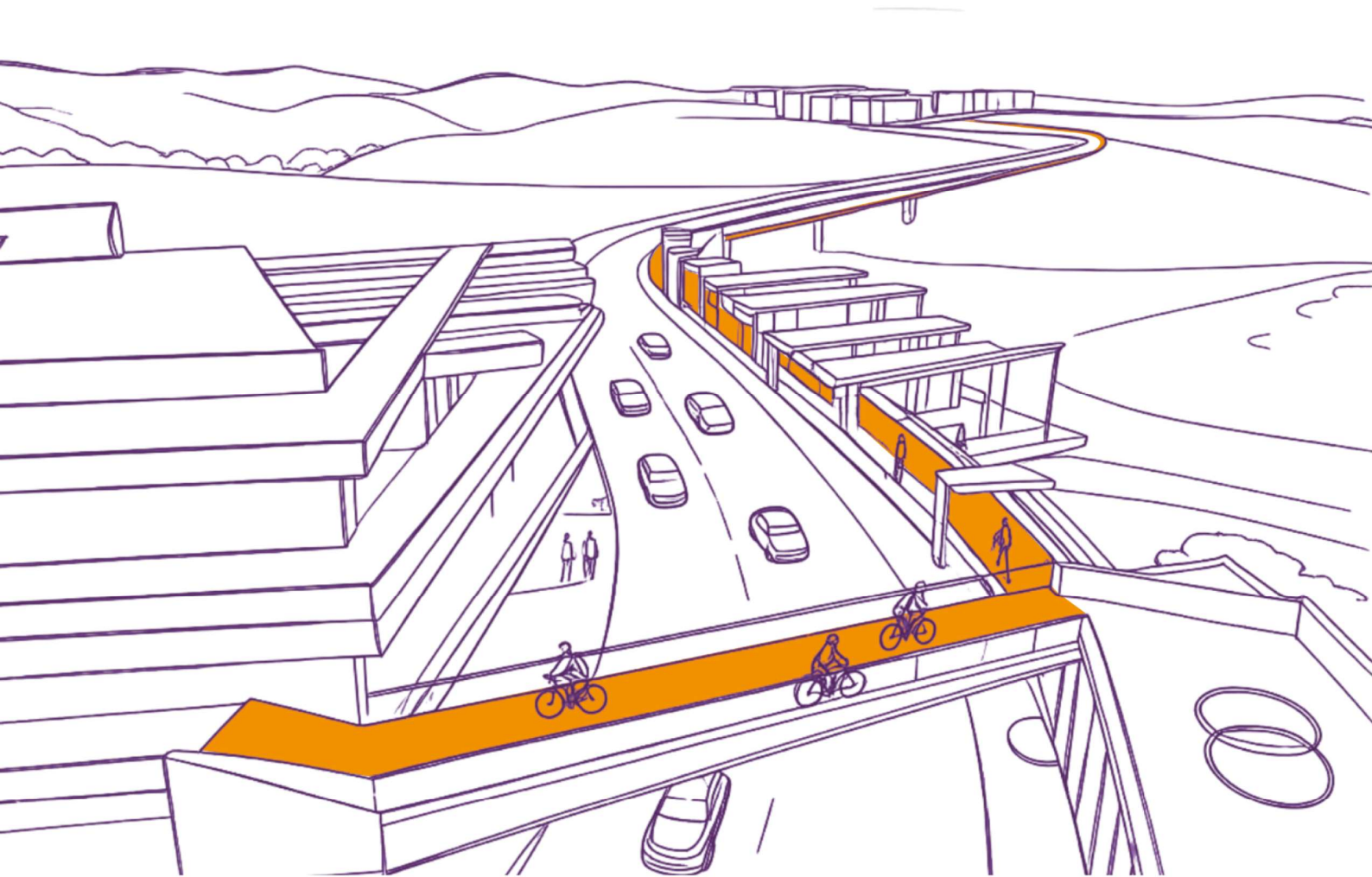


**CORREDOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y  
ESPACIO PÚBLICO TURÍSTICO VÍA AL PEAJE LOS  
PATIOS - BOGOTÁ: ESTRATEGIAS URBANAS PARA  
UNA MOVILIDAD EFICIENTE Y UN ESPACIO  
PÚBLICO TURÍSTICO SEGURO**



**Karen Lorena Carreño Díaz**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al  
título de Arquitecta**

**Directora de proyecto de grado: Arq. Adriana Marcela  
Martínez**

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

**CORREDOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO TURÍSTICO VÍA AL PEAJE LOS PATIOS –  
BOGOTÁ: ESTRATEGIAS URBANAS PARA UNA MOVILIDAD EFICIENTE Y UN ESPACIO PÚBLICO  
TURÍSTICO SEGURO.**

Karen Lorena Carreño Díaz



Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2026

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

**Corredor de movilidad sostenible y espacio público turístico vía al peaje Los Patios – Bogotá:  
estrategias urbanas para una movilidad eficiente y un espacio público turístico seguro.**

**Karen Lorena Carreño Díaz**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Arquitecta**

**Directora de proyecto de grado: Arq. Adriana Marcela Martínez**



**Arquitectura, Facultad de Arquitectura**

**Universidad La Gran Colombia**

**Bogotá D.C.**

**2026**

## Tabla de contenido

<b>RESUMEN</b>	<b>9</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I: FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>13</b>
INTRODUCCIÓN	13
TEMA	15
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	16
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
CONTEXTO ESPACIO: TEMPORAL	20
OBJETIVO GENERAL	22
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	23
HIPÓTESIS	26
<b>CAPÍTULO II: MARCOS DE REFERENCIA</b>	<b>28</b>
MARCO DE ANTECEDENTES	28
REFERENTES PROYECTUALES	31
MARCO NORMATIVO	35
MARCO CONCEPTUAL	38
MARCO TEÓRICO	41
MARCO HISTÓRICO	45
<b>CAPÍTULO III: METODOLOGÍA</b>	<b>47</b>
ASPECTOS METODOLÓGICOS	47
<b>CAPÍTULO IV: ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b>	<b>49</b>
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	49
	4

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO	52
<b>CAPÍTULO V: PROPUESTA Y APLICACIÓN TERRITORIAL</b>	<b>55</b>
ESTRATEGIAS DOTS: ADAPTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS AL CORREDOR BOGOTÁ – LOS PATIOS – LA CALERA	55
IMÁGENES DEL CONTEXTO — ANTES VS. DESPUÉS	60
EVALUACIÓN DEL IMPACTO	66
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	69
<b>LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>72</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>75</b>

### **Agradecimientos**

Expreso mi más profundo agradecimiento, en primer lugar, a mi compañero de vida, el Arq. Miyer Matallana, por su paciencia incondicional, su apoyo constante y su comprensión durante este largo y exigente camino llamado Arquitectura. Su compañía, motivación y confianza en cada etapa de este proceso fueron fundamentales para superar los retos y mantener viva la pasión y el compromiso con este proyecto.

De igual manera, con profunda admiración, estima y reconocimiento, extiendo mi más sincero agradecimiento a mi directora de tesis, la Arq. Adriana Marcela Martínez, cuya dedicación, orientación y acompañamiento académico fueron pilares esenciales en el desarrollo de esta investigación. Su conocimiento, exigencia y disposición permanente para guiar cada etapa del proceso enriquecieron significativamente este trabajo y contribuyeron de manera invaluable a la consolidación de un proyecto tan ambicioso e importante para mi formación profesional y personal.

A ambos, gracias por creer en mis capacidades, por aportar a mi crecimiento y por dejar una huella significativa en este logro que hoy representa la culminación de una etapa trascendental en mi vida.

### Lista de Figuras

**Figura 1. Mapeo del problema (área de análisis).** Elaboración propia

**Figura 2. Ubicación de transporte integrado de transporte (área de análisis).** Elaboración propia

**Figura 3. Gráfico visual de relevancia de actores viales (orden descendente).** Elaboración propia

**Figura 4. Gráfico visual de uso de medios de transporte alternativos y seguridad vial.**  
Elaboración propia

**Figura 5. Gráfico visual de cumplimiento de hipótesis propuesta.** Elaboración propia

**Figura 6. Proyecto Río Fucha en Bogotá (2016, MOBO Architects + Ecópolis + Concreta).**  
Elaboración propia. Fuente: Archdaily

**Figura 7. Proyecto Corredor Metropolitano de Quito (2020).** Elaboración propia. Fuente:  
Archdaily

**Figura 8. Proyecto Metrocable de Medellín (2004–actualidad).** Elaboración propia. Fuente:  
Archdaily

**Figura 9. Mapa conceptual y de organización visual de referentes proyectuales.** Elaboración propia

**Figura 10. Gráfico de principios DOTS (caminar, pedalear, transitar, conectar, mezclar, densificar, compactar y cambiar).** Elaboración propia

**Figura 11. Gráfico de referencia a la Teoría de la Movilidad Socialmente Desigual. Jirón, P. (2010).** Elaboración propia

**Figura 12. Gráfico de referencia a la Teoría del derecho a la ciudad y espacio público. Borja, J. (2003).** Elaboración propia

**Figura 13. Gráfico de referencia al diseño de la investigación.** Elaboración propia

**Figura 14. Gráfico de referencia a las etapas del diseño de la investigación.** Elaboración propia

**Figura 15. Gráfico lectura social y cultural.** Elaboración propia

**Figura 16. Gráfico lectura social y cultural. Potencialidades.** Elaboración propia

**Figura 17. Gráfico de perfil vial existente.** Elaboración propia

**Figura 18. Gráfico de usos, flujos y conflictos.** Elaboración propia

**Figura 19. Gráfico de perfil vial propuesto.** Elaboración propia

**Figura 20. Gráfico de Variables del proyecto.** Elaboración propia

**Figura 21. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 22. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 23. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 24. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 25. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 26. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 27. Gráfico de Estrategia 3: Transitar – Calzada controlada, radios corregidos y**

**velocidades gestionadas.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 28. Estrategia 4: Conectar – Sistema intermodal Bogotá–La Calera.** Elaboración propia

**Figura 29. Estrategia 5: Mezclar y compactar – Miradores como nodos de actividad urbana y**

**turística.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 30. Estrategia 5: Mezclar y compactar – Miradores como nodos de actividad urbana y turística.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 31. Tramo 1 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por superposición de flujos.** Elaboración propia

**Figura 32. Tramo 1 después de la intervención. Ciclorruta elevada, andén continuo, separadores vegetales.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 33. Tramo 3 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 34. Tramo 3 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal.** Elaboración propia

**Figura 35. Tramo 6 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 36. Tramo 6 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal.** Elaboración propia

**Figura 37. Tramo 3 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo.** Elaboración propia

**Figura 38. Tramo 3 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal.** Elaboración propia

**Figura 39. Tramo 6 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos.** Elaboración propia

**Figura 40. Tramo 6 después de la intervención. Mirador turístico + paradero seguro + nodo intermodal.** Elaboración propia (mejorado con IA)

**Figura 41. Tramo 1 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos.** Elaboración propia

**Figura 42. Tramo 1 después de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos.** Elaboración propia

**Figura 43. Gráfico de impacto del proyecto - accidentalidad.** Elaboración propia

**Figura 44. Gráfico de impacto del proyecto - calidad de vida.** Elaboración propia

**Figura 45. Gráfico de impacto del proyecto - Activación económica.** Elaboración propia

**Lista de Tablas**

***Tabla 1. Tabla comparativa de normatividad vigente y su alcance en el proyecto.*** Elaboración propia

***Tabla 2. Tabla crítica de normatividad vigente y sus vacíos en la vía Bogotá-La Calera.***  
Elaboración propia

***Tabla 3. Tabla comparativa de marco teórico y su alcance en el proyecto.*** Elaboración propia

***Tabla 4. Tabla comparativa de impacto de resultados del proyecto.*** Elaboración propia

### Resumen

El presente proyecto desarrolla una propuesta de corredor de movilidad sostenible y espacio público turístico para la vía de ascenso al peaje Los Patios – Bogotá, un tramo estratégico que articula la ciudad con el municipio de La Calera y que actualmente presenta inmensas problemáticas de movilidad, seguridad vial y deficiencia de espacio público adecuado. El estudio evidencia que este corredor, además de su función de conexión regional y metropolitana, posee un alto valor turístico, lo cual exige estrategias urbanas integrales que combinen eficiencia, sostenibilidad, accesibilidad y experiencia del paisaje con el actor vial.

El problema central identificado está relacionado con la falta de infraestructura, la falta de segregación segura para peatones y ciclistas, los altos índices de accidentalidad registrados en los últimos años, la fuerte dependencia del vehículo privado, y el impacto ambiental derivado de la congestión vehicular. Frente a esta situación, el desarrollo de la presente investigación plantea la siguiente pregunta orientadora:

¿Cómo puede el diseño urbano, basado en principios de movilidad sostenible y en el aprovechamiento del paisaje, optimizar la movilidad, la seguridad vial y el aprovechamiento del espacio público en la vía Bogotá–La Calera?

A nivel de metodología, la investigación se desarrolla en un enfoque no experimental, transversal y de alcance descriptivo explicativo y correlacional. Se lleva a cabo a partir de observación directa e indirecta, análisis de documentos institucionales y encuestas aplicadas a usuarios frecuentes y residentes del sector. Los resultados evidenciaron percepciones a nivel general de inseguridad y de congestión vial, junto con un amplio respaldo por parte de las personas encuestadas (superior al 90 %)

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

hacia la implementación de infraestructura multimodal y zonas de permanencia seguras y hechas a la medida.

Los referentes proyectuales seleccionados son: Plan de intervención del Río Fucha en Bogotá, el Corredor Metropolitano de Quito-Ecuador y el Metrocable de Medellín como medio de transporte intercambiador, estos permitieron comprender cómo la movilidad sostenible puede convertirse en motor de unión urbana, activación social y transformación territorial. De la misma manera, las teorías de Cervero (2013), Jirón (2010) y Borja (2003) llevaron el proyecto frente a un marco conceptual y teórico sólido para analizar la movilidad como derecho, como sistema integrado y que actualmente funciona como práctica social desigual. Estos enfoques sustentan la necesidad de intervenir la vía al peaje - Los Patios no sólo como infraestructura vial, sino como espacio público articulador entre la ciudad, el paisaje y la comunidad.

La propuesta proyectual plantea una reconfiguración geométrica del corredor vial mediante tres franjas funcionales: una franja de movilidad activa para peatones y ciclistas; una franja vehicular controlada con reducción de velocidad y mayor seguridad; y una franja ecológica y paisajística que incorpora Sistemas de drenaje sostenible (SUDS), vegetación nativa y miradores turísticos y panorámicos como puntos de permanencia y activación económica. Este modo de organización busca garantizar la segregación segura de flujos, al mejorar la conectividad, disminuir los riesgos viales y al potenciar el valor turístico de esta vía de ascenso hacia el municipio de La Calera.

Los análisis realizados permiten concluir que la implementación de estas estrategias urbanas podría reducir en un 30 % los índices de accidentalidad, puede llegar a mejorar la eficiencia del desplazamiento de todos los actores viales y mitigar los problemas ambientales asociados al tráfico vehicular excesivo. De igual manera, el corredor contribuye al cumplimiento de los ODS 9 y 11,

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

relacionados con infraestructura resiliente y ciudades más inclusivas y sostenibles. En conjunto, el proyecto demuestra que una intervención urbano–arquitectónica basada en criterios DOTS puede transformar un corredor vial conflictivo en un espacio público seguro, activo y turístico, promoviendo una movilidad más justa y una nueva relación entre la ciudad y el paisaje.

**Palabras clave: movilidad sostenible, seguridad vial, corredor urbano, DOTS, espacio público, Bogotá–La Calera, turismo, miradores.**

### **Abstract**

This project develops a proposal for a sustainable mobility corridor and tourist public space along the road leading up to the Los Patios toll plaza in Bogotá. This strategic section connects the city with the municipality of La Calera and currently faces significant challenges related to mobility, road safety, and a lack of adequate public space. The study demonstrates that this corridor, in addition to its regional and metropolitan connection function, possesses high tourism value, requiring comprehensive urban strategies that combine efficiency, sustainability, accessibility, and the landscape experience for road users.

The central problem identified is related to the lack of infrastructure, the lack of safe segregation for pedestrians and cyclists, the high accident rates recorded in recent years, the heavy reliance on private vehicles, and the environmental impact resulting from traffic congestion. Given this situation, this research poses the following guiding question:

¿How can urban design, based on principles of sustainable mobility and the utilization of the landscape, optimize mobility, road safety, and the use of public space along the Bogotá–La Calera road?

Methodologically, the research employs a non-experimental, cross-sectional, descriptive-explanatory, and correlational approach. It is based on direct and indirect observation, analysis of institutional documents, and surveys administered to frequent users and residents of the area. The results revealed widespread perceptions of insecurity and traffic congestion, along with broad support from respondents (over 90%) for the implementation of multimodal infrastructure and safe, customized gathering spaces.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

The selected project references are: the Fucha River intervention in Bogotá, the Quito Metropolitan Corridor in Ecuador, and the Medellín Metrocable as an interchangeable transportation system. These projects provided insight into how sustainable mobility can become a driver of urban integration, social activation, and territorial transformation. Similarly, the theories of Cervero (2013), Jirón (2010), and Borja (2003) provided the project with a solid conceptual and theoretical framework for analyzing mobility as a right, as an integrated system, and as a currently unequal social practice. These approaches support the need to intervene in the Los Patios toll road not only as road infrastructure but also as a public space that connects the city, the landscape, and the community.

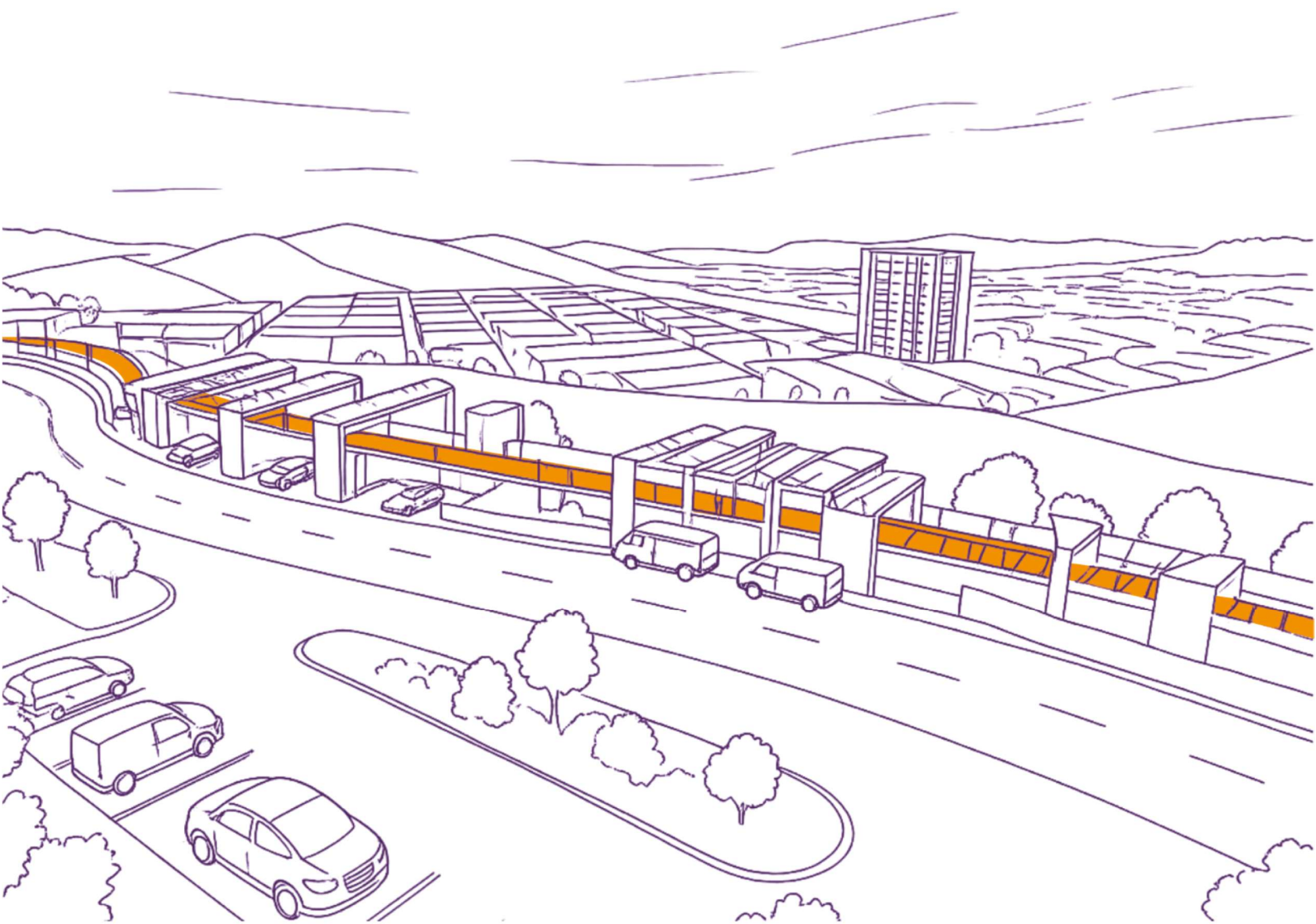
The proposed design envisions a geometric reconfiguration of the road corridor using three functional zones: an active mobility zone for pedestrians and cyclists; a controlled vehicular zone with reduced speed and enhanced safety; and an ecological and landscape zone incorporating Sustainable Urban Drainage Systems (SUDS), native vegetation, and scenic viewpoints as areas for gathering and economic activity. This organizational approach aims to ensure the safe segregation of traffic flows by improving connectivity, reducing road risks, and enhancing the tourism value of this access road to the municipality of La Calera.

The analyses conducted conclude that the implementation of these urban strategies could reduce accident rates by 30%, improve the efficiency of movement for all road users, and mitigate the environmental problems associated with excessive vehicular traffic. Likewise, the corridor contributes to achieving Sustainable Development Goals 9 and 11, related to resilient infrastructure and more inclusive and sustainable cities. Overall, the project demonstrates that an urban-architectural intervention based on DOTS criteria can transform a problematic road corridor into a safe, active and tourist-friendly public space, promoting fairer mobility and a new relationship between the city and the landscape.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

**Keywords: sustainable mobility, road safety, DOTS, public space, Bogotá–La Calera corridor, tourism, urban design, scenic viewpoints.**

# CAPÍTULO I: FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN



## CAPÍTULO I: Formulación de la investigación

### Introducción

La movilidad urbana se ha venido convirtiendo en uno de los mayores desafíos para las ciudades de la actualidad, especialmente en los corredores donde existen funciones de conectividad, articulación, recreación y turismo. En Bogotá, la vía de ascenso al peaje Los Patios que comunica la ciudad con el municipio de La Calera representa un caso importante y llamativo de conflicto entre movilidad, seguridad y espacio público. Este corredor, además de ser una ruta diaria para quienes viven allí, trabajan allí y aquellos deportistas, se ha consolidado como un destino turístico y recreativo debido a sus paisajes, su oferta gastronómica y su unión con los cerros orientales. Sin embargo, la infraestructura actual es demasiado insuficiente para llenar las necesidades de los distintos actores viales, lo que genera accidentes casi a diario, largos tiempos de desplazamiento y una experiencia urbana poco segura.

Frente a este punto de vista, surge la necesidad por ver más allá estrategias que permitan convertir este corredor urbano en una vía mucho más eficiente, y claro, más equitativa. De esta manera, el modelo de movilidad sostenible aplica una teoría útil para comprender la movilidad como un sistema integrado que articula modos de transportarse, espacio público, paisaje y actividades urbanas. Más que un plan normativo, este proyecto aplica los principios de movilidad sostenible como criterios de diseño urbano y arquitectónico, enfocados a potenciar una infraestructura segura para ciclistas y peatones, se podría disminuir la dependencia del vehículo privado y se explora potenciar la experiencia del paisaje por medio de miradores y zonas de permanencia que reactiven la economía local.

El principal problema de la vía Bogotá-Peaje Los Patios se expresa en diferentes niveles: la falta de carriles exclusivos para bicicletas, y peatones; los altísimos índices de accidentalidad reportados en muchas ocasiones; La escasez de un verdadero espacio público para la diversión y la contemplación del paisaje; Y por supuesto la alta dependencia del transporte privado, que genera principalmente

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

congestión y ruido. Estas variables no solamente dejan en evidencia limitaciones de función, sino también desigualdades urbanas que afectan a los actores viales más vulnerables: los peatones y ciclistas.

Para llegar a identificar posibilidad de soluciones, se analizaron distintos referentes urbanos en Latinoamérica que han logrado articular la movilidad sostenible, el paisaje y el espacio público. El Plan de intervención del Río Fucha en Bogotá demuestra cómo un corredor puede convertirse en potenciador urbano mediante la recuperación ecológica y la movilidad on. El Corredor Metropolitano de Quito evidencia la importancia de integrar el transporte público, las bicicletas y las zonas de permanencia como eje de activación social. Por su parte, el Metrocable en Medellín muestra cómo la infraestructura de transporte puede convertirse en el principal motor de transformación social, turística y económica. Estos casos permiten comprender la movilidad no solo como el simple verbo de desplazar, sino como oportunidad para construir sociedad y fortalecer la relación entre ciudad y territorio.

Frente a esta situación, el desarrollo de la investigación plantea la siguiente pregunta orientadora:

¿Cómo puede el diseño urbano, basado en principios de movilidad sostenible y en el aprovechamiento del paisaje, optimizar la movilidad, la seguridad vial y el aprovechamiento del espacio público en la vía Bogotá–La Calera?

Así, este proyecto se propone como una propuesta de intervención urbano–arquitectónica que articula la movilidad, la sostenibilidad y el paisaje. La intervención busca aportar estrategias urbanas que promuevan una movilidad más segura y eficiente, fortalezcan el turismo y reactiven la economía local, y garanticen mejores condiciones de accesibilidad y calidad de vida para los usuarios del corredor vial Bogotá - Los Patios–La Calera.

### **Tema**

El proyecto comprende el corredor vial de movilidad sostenible y espacio público turístico en la vía de ascenso al peaje Los Patios – La Calera, al analizar cómo los principios del modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) pueden orientar planeamientos de diseño urbano y arquitectónico para mejorar la movilidad, la seguridad vial y la función espacial de este tramo. Esta vía, de altísima relevancia para Bogotá tanto por su función de conectividad ente municipios como en su valor paisajístico y recreativo, enfrenta actualmente diversos problemas de infraestructura, accidentalidad y escasez de espacios de permanencia que limitan y ponen freno totalmente su potencial urbano, ambiental y turístico.

El tema se concentra en la evolución de la vía a partir de una infraestructura sostenible, corredores multimodales y miradores turísticos, que se comprenden como mecanismos que no solo ofrecerán una circulación más eficiente y segura, sino que por supuesto generan oportunidades de contemplación del paisaje y reactivación económica local. Por medio de esta visión, se define que la movilidad no es únicamente la acción técnica de mover o desplazar, sino una experiencia territorial y espacial que contribuye al desarrollo social y a la apropiación del paisaje.

La relevancia del tema radica en la necesidad de redefinir el papel que juega este corredor vial más allá del tránsito vehicular, identificándose como un espacio urbano estratégico donde se destacan hechos y acciones como la movilidad activa, el turismo, la sostenibilidad ambiental y la reactivación y dinamización económica. Bajo esta perspectiva, los principios de movilidad sostenible funcionan como un marco conceptual que permite repensar la vía de Los Patios como un proyecto integral de corredor vial urbano, capaz de articular transporte, espacio público y paisaje para responder a los retos actuales de seguridad, accesibilidad y calidad de vida en la región Bogotá–La Calera.

**Pregunta de investigación**

¿Cómo puede el diseño urbano, basado en principios de movilidad sostenible y en el aprovechamiento del paisaje, optimizar la movilidad, la seguridad vial y el aprovechamiento del espacio público en la vía Bogotá–La Calera?

### Planteamiento del problema

La vía de ascenso al peaje Los Patios, se encuentra ubicada en la salida nor-oriental de Bogotá hacia el municipio de La Calera, esta constituye un corredor estratégico para la movilidad intermunicipal y metropolitana y para las actividades turísticas y recreativas que están asociadas al paisaje de los cerros orientales. A pesar de su relevancia en este territorio, esta vía presenta situaciones y condiciones críticas que afectan directamente la seguridad vial, la eficiencia del transporte y la calidad del espacio público, generando conflictos diarios para peatones, ciclistas, vehículos, deportistas, visitantes, entre otros.

Uno de los principales problemas que se ha identificado es la falta de infraestructura, que se evidencia en la ausencia de carriles exclusivos para bicicletas, motocicletas y peatones. La coexistencia de todos los actores viales en una sola calzada que además está muy estrecha y sin segregación segura genera constantes situaciones de riesgo para todos los actores viales. Este problema sigue aumentando por los altos índices de accidentalidad, con diferentes siniestros registrados entre el año 2017 y el año 2024, algunos de ellos con víctimas mortales. Estos datos revelan la necesidad urgente de implementar estrategias que prioricen la seguridad de los usuarios más vulnerables del corredor y del sector.



Figura 1. Mapeo del problema (área de análisis). Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Asimismo, el corredor falta de espacio público de calidad: no existen zonas adecuadas de permanencia, descanso o admiración del paisaje y su atractivo, lo que limita el verdadero potencial turístico de la vía. Esta ausencia de espacios de permanencia produce una experiencia urbana dividida, que es dominada en la actualidad por el tránsito vehicular y poco favorable para los ciclistas, peatones y turistas que buscan recorrer o disfrutar el entorno natural.

A esto se suma una marcada dependencia del vehículo privado como principal medio de transporte a lo largo del corredor. La falta de alternativas que sean verdaderamente eficientes de transporte público incrementa la congestión vehicular, generando consecuencias negativas para el ambiente: mayores emisiones de CO<sub>2</sub>, incremento del ruido y deterioro del paisaje natural que caracteriza el corredor. El resultado de todo lo anterior es un escenario de alto impacto urbano y ambiental, que afecta la calidad de vida de los actores viales y limita considerablemente el aprovechamiento del corredor como espacio social y turístico.



**Figura 2. Ubicación de transporte integrado de transporte (área de análisis).** Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

La combinación de estos factores evidencia una problemática estructural: la vía Bogotá-La Calera funciona como un corredor vial, pero no como un corredor urbano. Su diseño actual no integra la movilidad sostenible, el espacio público, el paisaje y mucho menos la seguridad vial, desaprovechando el potencial que este posee. En este sentido, se hace necesario replantear su funcionamiento bajo criterios de movilidad multimodal, sostenibilidad y articulación de lo urbano con el paisaje

Frente a este contexto, surge el problema central de esta investigación:

¿Cómo estructurar un corredor de movilidad sostenible y espacio público turístico, basado en criterios del modelo de movilidad sostenible, que permita transformar la vía Bogotá-Los Patios en un espacio seguro, eficiente y ambientalmente responsable, capaz de equilibrar la movilidad con el cuidado del paisaje y la reactivación económica local?

Este interrogante orienta el presente proyecto hacia la formulación de estrategias urbanas y arquitectónicas que integren una infraestructura multimodal, con mayor seguridad vial, con la implementación de miradores turísticos y áreas de permanencia con sentido, con el fin de darle un mayor significado a la vía Los Patios como un corredor que articule movilidad, paisaje y vida urbana.

### **Contexto espacio: Temporal**

#### **Delimitación espacial**

El proyecto se sitúa en el corredor vial de ascenso al peaje Los Patios, ubicado en la zona nor-oriental de Bogotá y que conecta la ciudad con el municipio de La Calera. Se genera el análisis de este corredor por su importancia como eje de movilidad intermunicipal, ruta de ciclistas y atractivo turístico, teniendo en cuenta tanto su acción de conectividad intermunicipal como su potencial de integración urbana con el paisaje.

#### **Delimitación temporal**

El proyecto se enmarca en el periodo comprendido entre los años 2017 y 2025, tomando como referencia los registros de accidentalidad vial, las intervenciones realizadas a lo largo de estos años en el sector y el contexto actual de planificación urbana de Bogotá y La Calera. De esta misma manera, esta intención de intervención se proyecta hacia un mediano plazo (2027–2035), con el fin de plantear estrategias urbano–arquitectónicas viables que puedan también orientar futuras intervenciones del corredor, especialmente en términos de movilidad activa, seguridad vial y espacio público turístico.

#### **Delimitación conceptual**

El proyecto se fundamenta en los principios de movilidad Sostenible, entendido no como un plan normativo, sino como el marco conceptual y metodológico que incorpora movilidad multimodal, sostenibilidad ambiental, espacio público y desarrollo económico local.

Desde este punto de vista, el análisis del corredor se organiza desde cinco puntos y dimensiones clave:

1. Infraestructura vial sostenible

Definición y diseño de un corredor urbano prácticamente multimodal que ofrezca una

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

prioridad tanto a peatones como a ciclistas, fusionando elementos de seguridad, mayor accesibilidad y continuidad espacial.

### 2. Seguridad vial

identificación de los mayores factores de riesgo y la creación de estrategias de reducción de los siniestros y accidentes viales, como primera medida para los actores viales más vulnerables.

### 3. Espacio público y paisaje

Propuesta de zonas de permanencia, admiración y diversión que impulsen la experiencia del paisaje, apoyen a la economía local y refuercen la fuerza turística del corredor.

### 4. Movilidad sostenible

Incentivo de otras alternativas de transporte activo, no solo automóvil, mediante modos no motorizados y opciones de transporte público que disminuyan el tráfico y el impacto ambiental.

### 5. Activación económica local

Implementación e Integración de miradores turísticos, equipamientos ligeros y pequeñas permanencias que fortalezcan el comercio local actual, el turismo y la economía comunitaria.



Figura 3. Gráfico visual de relevancia de actores viales (orden descendente). Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Con esta delimitación espacio-temporal y conceptual, el proyecto se orienta a proponer un corredor de movilidad sostenible y espacio público turístico, capaz de mejorar la movilidad, reducir la accidentalidad y mejorar la relación entre ciudad, paisaje y por supuesto, la comunidad. Más que una intervención vial, se plantea un proyecto de transformación que articula movilidad, seguridad y experiencias turísticas en la vía Bogotá–La Calera.

**Objetivo General**

Estructurar una propuesta urbano–arquitectónica basada en principios de movilidad sostenible y aprovechamiento del paisaje, que mejore la seguridad vial mediante la implementación de miradores y nodos de permanencia en el corredor Bogotá – La Calera.

**Objetivos Específicos**

1. Diagnosticar las condiciones actuales de movilidad, seguridad y espacio público en el corredor Bogotá – La Calera desde el enfoque DOTS.
2. Diseñar una red de infraestructura multimodal (peatonal, ciclista, vehicular) bajo principios de sostenibilidad y seguridad vial con miradores estratégicos como nodos de permanencia, contemplación del paisaje y dinamización económica local.
3. Evaluar el impacto potencial del plan propuesto en términos de movilidad sostenible, turismo y calidad de vida.

### Justificación de la investigación

La intervención en el corredor vial de ascenso al peaje Los Patios, que conecta Bogotá con el municipio de La Calera, se vuelve imprescindible como resultado de las condiciones críticas de movilidad, seguridad vial y uso del espacio público actuales en este corredor. Evaluar la implementación de un corredor urbano basado en principios de movilidad sostenible permite identificar posibles soluciones que integren un corredor vial multimodal y áreas de permanencia turísticas y seguras. Este tipo de diseño urbano no solo mejoraría la circulación de la vía, sino que también ayudaría a potenciar la convivencia entre los diferentes actores viales, reduciría el riesgo de siniestros y ampliará las oportunidades para el disfrute del paisaje y el turismo local.

La importancia de esta propuesta se fundamenta en la necesidad de transformar este corredor en un espacio que articule movilidad, turismo y sostenibilidad. La incorporación de una infraestructura destinada a la permanencia, contemplación y movilidad segura promueve el uso de medios de transporte alternativos, particularmente la bicicleta, cuyo crecimiento en Bogotá ha sido notorio a lo largo de estos últimos años. Según plantea Jirón (2010), comprender las dinámicas de la movilidad implica reconocer las desigualdades existentes entre los actores viales y priorizar condiciones seguras para los más vulnerables, aspecto crítico en Los Patios debido al alto flujo de ciclistas.



Figura 4. Gráfico visual de uso de medios de transporte alternativos y seguridad vial. Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

De la misma manera, desde una perspectiva de ciudad sostenible, el diseño de un corredor multimodal contribuiría a reducir la contaminación atmosférica y sonora del sector, mejorar la percepción de seguridad y fortalecer la calidad de vida de los usuarios. Borja (2003) sostiene que el espacio público es el espacio donde se materializa la ciudadanía, el derecho a la ciudad y las interacciones sociales. Por esto, una intervención de esta vía no puede limitarse al simple tránsito vehicular, sino que debe integrar áreas de permanencia que fortalezcan el carácter recreativo, ambiental y paisajístico del corredor.

Francisco León (2004), en *Metápolis*, afirma que las ciudades de hoy en día deben ser interpretadas como sistemas interconectados donde la movilidad, la sostenibilidad ambiental y el espacio público actúan de manera conjunta para garantizar mejores condiciones de conjunción urbana. De ese modo, intervenir el corredor vial que conduce desde Bogotá al peaje Los Patios conlleva reconocerla como una conexión entre lo urbano y lo natural, situación donde el paisaje no es solamente un elemento secundario, sino un componente principal que organiza y que afecta directamente en la experiencia de movilidad y en el sentido de pertenencia del lugar.

Adicionalmente, Bentley (1999) indica la importancia de diseñar entornos que sean altamente comprensibles, asequibles y orientados para los usuarios. Su enfoque se centra en la calidad del espacio público construido que resulta conveniente para este corredor, puesto que la escasez de andenes bien elaborados, zonas de desaceleración, bifurcaciones, miradores seguros bien pensados y por último una señalización adecuada crea condiciones difíciles de comprender y sumamente riesgosas para peatones y ciclistas. Integrar modelos de diseño sensibles y cercanos al usuario permitiría elevar la percepción de seguridad, incentivar la interacción social y promover el uso eficiente y seguro del espacio vial.

El modelo de movilidad sostenible, planteado por Cervero (2013), actúa como marco conceptual y la excelente combinación entre el paisaje con lo urbano. Su aplicación en el corredor que conduce al peaje Los Patios permite considerar no solo la reconfiguración física y geométrica del corredor, sino

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

también las diferentes alternativas al vehículo privado, el reforzamiento de la movilidad activa y la inclusión de nodos de permanencia que hagan incrementar el turismo y la economía local. Este enfoque se alinea con los objetivos globales actuales de sostenibilidad.

La más relevante problemática del corredor vial urbano que conecta Bogotá-Peaje Los Patios supera la escala local y se enfoca en desafíos regionales y nacionales relacionados de primera mano con la expansión urbana sin una verdadera planeación suficiente y con la elevación de la demanda por sistemas de movilidad seguros, eficientes y ambientalmente responsables. La actual situación del corredor urbanos al Peaje Los Patios deja en evidencia la necesidad de reconsiderar el diseño de vías en periferias donde intervienen diferentes actores viales. Como bien señalan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015), específicamente el ODS 9 y el ODS 11, resulta fundamental adaptar infraestructuras estructuradas y ciudades sostenibles que antepongan la inclusión, la accesibilidad y la seguridad.

Como conclusión a este análisis, la replicabilidad de las estrategias propuestas: miradores turísticos, zonas multimodales, áreas de descanso, infraestructura ciclista segregada de manera correcta y un excelente diseño paisajístico aportan al proyecto un valor altísimo. Estas soluciones pueden implementarse en otros corredores de Bogotá y del país que cuenten con condiciones similares o parecidas. así, el proyecto podría trascender el ámbito académico para lograr posicionarse como un instrumento estratégico en el diseño de corredores y estrategias orientadas a la generación de ciudades más equitativas, funcionales y resilientes.

### Hipótesis

Se reducirá en mínimo un 30% la tasa de accidentalidad y esto mejorará la movilidad en la vía de ascenso al peaje Los Patios en un periodo de aproximadamente cinco años, al garantizar una segregación segura, mayor accesibilidad y sostenibilidad.



Figura 5. Gráfico visual de cumplimiento de hipótesis propuesta. Elaboración propia

### Hipótesis específicas:

La implementación de carriles exclusivos para bicicletas y peatones reducirá significativamente los siniestros viales entre los actores más vulnerables.

La creación de miradores más turísticos y áreas de permanencia disminuirá la ocupación indebida e incómoda del corredor, mejorando la seguridad y fluidez del tránsito.

La integración con otro sistema de transporte público hacia La Calera como el proyecto del cable aéreo reducirá la dependencia del vehículo privado, contribuyendo a mitigar la congestión y la contaminación.

# CAPÍTULO II:

## MARCOS DE REFERENCIA



## CAPÍTULO II: Marcos de referencia

### Referentes proyectuales

Los referentes proyectuales seleccionados para la investigación de este proyecto permiten entender cómo distintas ciudades latinoamericanas han abordado la transformación de corredores urbanos a través de estrategias que articulan la movilidad sostenible, el espacio público y el paisaje. Estos proyectos proponen aprendizajes para la organización y reestructuración del corredor que conduce desde Bogotá hacia La Calera hasta el Peaje Los Patios, pues demuestran que el rediseño de una vía no solo resuelve problemas de circulación y tráfico, sino que puede desencadenar procesos de inclusión, apropiación territorial y reactivación económica.

Uno de los referentes más significativos es el plan de intervención en el Río Fucha en Bogotá (MOBO Architects + Ecópolis + Concreta, 2016), el cual propone el mejoramiento integral del corredor ecológico del río a partir de la incorporación de su infraestructura verde, equipamientos públicos y conexiones peatonales y de bicicletas. Esta intervención no se restringe con solo mejorar la movilidad, sino que además resignifica el paisaje como un componente organizacional en el territorio urbano. Su mayor aporte es demostrar que los corredores pueden transformarse también en sistemas ambientales integrados, en donde la movilidad activa puede convivir con espacios de recreación y contemplación.

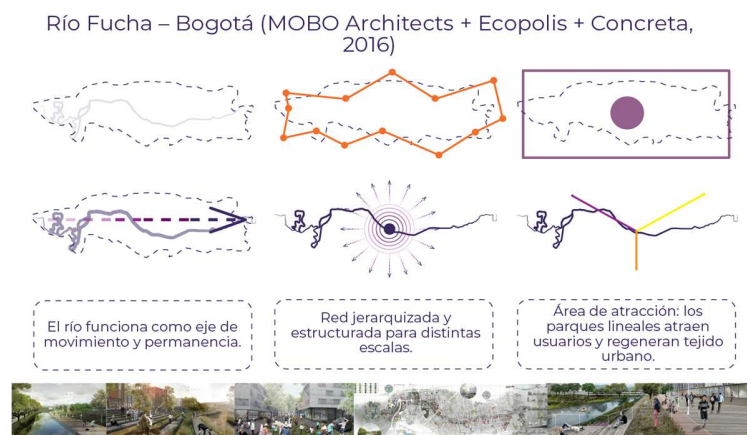
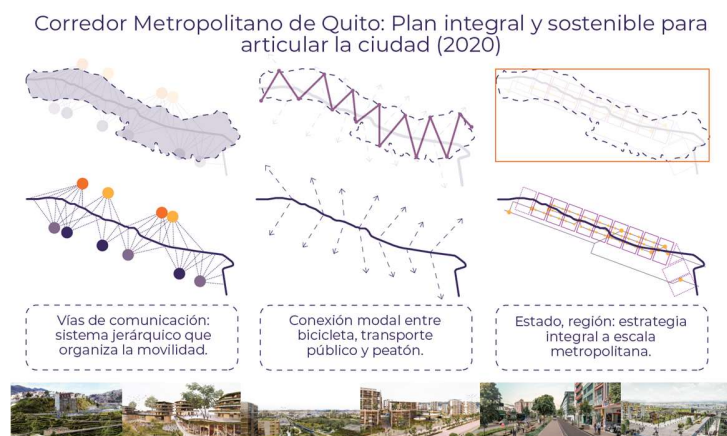


Figura 6. Proyecto Río Fucha en Bogotá (2016, MOBO Architects + Ecópolis + Concreta). Elaboración propia. Fuente: Archdaily

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

En una escala más abierta, el Corredor Metropolitano de Quito (2020) es un referente clave para comprender el diseño de infraestructuras multimodales. Este proyecto articula el transporte público masivo, las redes de ciclorrutas, andenes amplios y áreas verdes de tal continuidad que garantiza una mayor accesibilidad, seguridad y permanencia. Su enfoque demuestra que un corredor urbano puede cumplir en simultáneo funciones de movilidad y de construcción de tejido urbano, al ofrecer espacios verdaderamente atractivos para la interacción social y las actividades económicas locales. Esta experiencia conlleva directamente en la necesidad de pensar el corredor Bogotá-Peaje Los Patios como un corredor que manifiesta el desplazamiento y permita afianzar nodos de permanencia, miradores, comercio turístico y experiencias de paisaje.

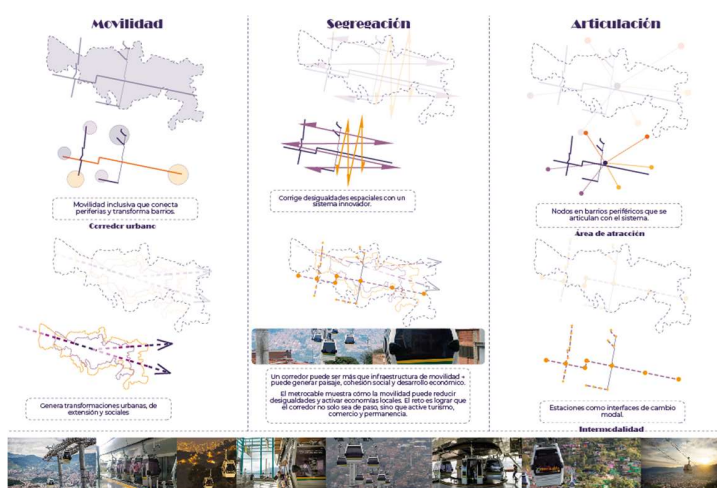


**Figura 7. Proyecto Corredor Metropolitano de Quito (2020).** Elaboración propia. Fuente: Archdaily

Por otra parte, el Metrocable de Medellín (2004–actualidad) representa un referente latinoamericano demasiado fundamental de movilidad inclusiva. Más allá de su valor como simple sistema de transporte, su impacto urbano radica en haber conectado territorios que históricamente fueron marginados, producen procesos de regeneración urbana y fortalecimiento comunitario. La creación de nodos turísticos, culturales y productivos alrededor de sus estaciones demuestra que la movilidad puede ser una herramienta de igualdad territorial. Para el caso del corredor Bogotá–La Calera, este referente evidencia que las infraestructuras de movilidad pueden convertirse en dispositivos

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

sociales que potencian actividades económicas locales, turismo de naturaleza y apropiación del espacio público.



**Figura 8. Proyecto Metrocable de Medellín (2004–actualidad).** Elaboración propia. Fuente: Archdaily

En conjunto, estos referentes demuestran que la transformación de un corredor no depende únicamente de su sección vial, sino de su capacidad para integrar múltiples entornos: movilidad activa, paisaje, equipamientos, comercio, turismo y espacio público de calidad. La intervención del Río Fucha aporta el punto ambiental y la articulación del paisaje con la ciudad; el Corredor Metropolitano de Quito, aporta la visión de una infraestructura multimodal y la continuidad espacial; y el Metrocable de Medellín, contribuye con la dimensión social, turística y económica de la movilidad.

Desde esta mirada cotejante, el corredor vial Bogotá–La Calera puede entenderse como lo que es un “paisaje en movimiento” con verdadero potencial para convertirse en un eje estratégico de movilidad segura, recreación turística y sostenibilidad. Los referentes analizados ofrecen la prueba de que las intervenciones urbanas exitosas en corredores complejos no solo reorganizan los flujos viales, sino que generan condiciones para una igualdad territorial, que fortalecen la identidad del lugar y amplían las oportunidades de una adecuada apropiación ciudadana.

De esta manera, el marco de referentes proyectuales establece la base conceptual para justificar la necesidad de una intervención urgente e integral en la vía Bogotá–Peaje Los Patios, una intervención

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

que no se limite a corregir problemas de tránsito o tráfico, sino que configure un corredor multimodal y paisajístico capaz de mejorar la movilidad, reducir los riesgos de accidentalidad, diversificar las actividades turísticas y fortalecer la experiencia territorial de quienes transitan, habitan o visitan este eje vial.

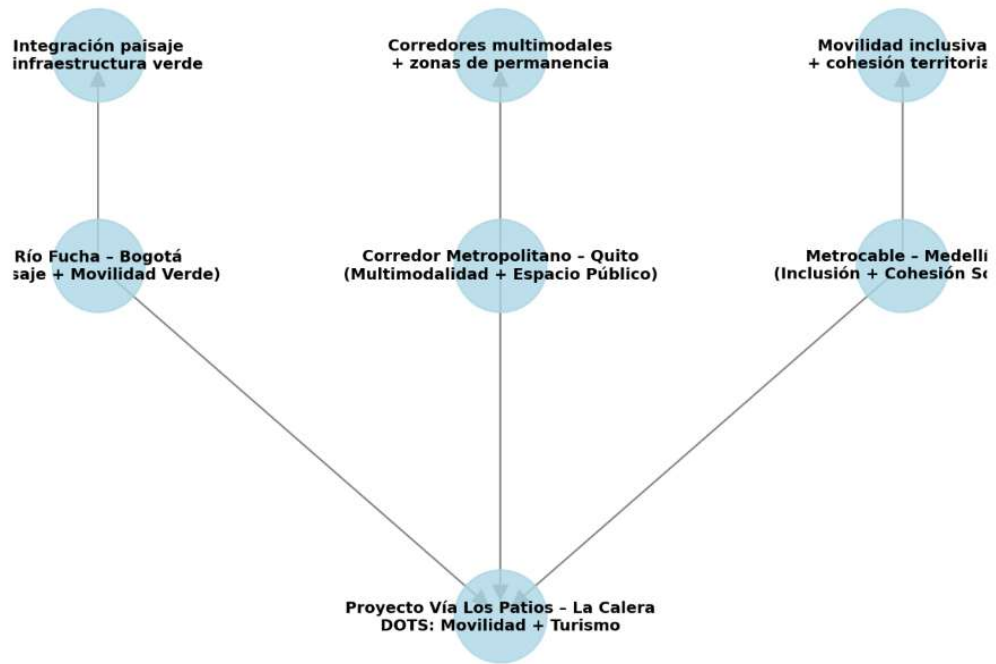


Figura 9. Mapa conceptual y de organización visual de referentes proyectuales. Elaboración propia

### **Marco normativo**

El marco normativo que guía la intervención en el corredor que conduce al peaje Los Patios se fundamenta en un conjunto de decretos nacionales y distritales que priorizan la movilidad activa, la seguridad vial y la consolidación de espacio público accesible. En primera instancia, el Artículo 141 de la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Policía y Convivencia) el cual establece la prelación de peatones y ciclistas en el espacio público, lo que delimita un principio regente para el diseño de corredores viales seguros. Este marco respalda la segregación segura de flujos y la necesidad de una infraestructura diferenciada para estos actores viales más vulnerables, un aspecto crítico en un corredor donde comúnmente los peatones, ciclistas y motociclistas comparten la misma vía con vehículos de carga, transporte público y automóviles particulares.

A este principio se le suma el Artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), que regula la circulación de bicicletas y de la misma manera exige condiciones específicas de seguridad, así como el uso prioritario de bicirreles o calzadas exclusivas. Aunque la norma es clara y concisa, su actual aplicación en la vía Bogotá–Peaje Los Patios evidencia abismos profundos: la ausencia de ciclorrutas y la convivencia obligada con el transporte intermunicipal reducen la efectividad de la ley y aumentan la accidentalidad. En este contexto, la propuesta de intervención no solo cumple con los requerimientos legales, sino que materializa las condiciones que son necesarias para garantizar la seguridad de los medios de transportes no motorizados.

En el ámbito distrital, el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto 555 de 2021) y el Plan Maestro de Movilidad Sostenible (2019–2038) establecen a la movilidad sostenible como eje organizador de la ciudad y reconocen el hecho de caminar, la bicicleta y el transporte público como medios de transportes prioritarios. Estos instrumentos, además, especifican los bordes urbano-rurales como sitios estratégicos para promover la conectividad, la movilidad activa y la protección del paisaje. El

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

corredor urbano que conduce al Peaje Los Patios se incorpora totalmente en este marco, pues articula funciones de movilidad metropolitana con actividades turísticas y recreativas, lo que exige soluciones integrales de espacio público, mayor accesibilidad y seguridad vial.

De manera complementaria, los Decretos Distritales 072 de 2017 y 315 de 2006 ofrecen los lineamientos técnicos para el diseño de andenes, ciclorrutas, mobiliario urbano y zonas de permanencia. Si bien estas normas garantizan los parámetros para la accesibilidad universal, seguridad y confort, su aplicación en el corredor Bogotá-Peaje Los Patios ha sido totalmente inexistente. La ausencia de miradores formales, mobiliario adecuado y zonas de descanso contrasta con el alto valor turístico del corredor y deja en completa evidencia la desconexión entre el marco normativo y la realidad actual. La propuesta de intervención, por lo tanto, se presenta como una oportunidad para materializar estos lineamientos en un corredor que ha sido históricamente excluido de inversiones integrales y distritales en espacio público.

Norma / Instrumento	Contenido	Alcance en el proyecto	Clave para el diseño
<b>Art. 141 – Código Nacional de Policía y Convivencia (Ley 1801 de 2016)</b>	Reconoce la prelación de peatones y ciclistas en la vía pública. Ordena reducir velocidad y mantener distancias de seguridad frente a estos actores vulnerables.	Justifica la creación de andenes amplios, cruces seguros y carriles segregados para peatones y ciclistas en el corredor vial.	Respaldar legalmente la segregación vial segura y la prioridad del peatón/ciclista.
<b>Art. 94 – Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002)</b>	Regula la circulación de bicicletas: uso obligatorio de casco, luces, chaleco reflectivo; circulación por ciclovías o parte derecha de la calzada.	Fundamenta la implementación de ciclovías exclusivas, zonas de descanso y miradores con condiciones de visibilidad y seguridad.	Priorizar infraestructura ciclista en coherencia con DOTS.
<b>POT Bogotá (Decreto Distrital 555 de 2021)</b>	Plantea la movilidad como derecho, con énfasis en caminata, bicicleta y transporte público sostenible.	Orienta la propuesta hacia un corredor multimodal, integrando transporte y espacio público turístico.	Marco urbano para alinear el proyecto con ODS 9 y 11.
<b>Plan Maestro de Movilidad Sostenible – PMSS (2019-2038)</b>	Prioriza proyectos de movilidad baja en emisiones y la reorganización vial sostenible.	Refuerza la inclusión de ciclorrutas y espacios peatonales seguros como estrategia metropolitana.	Respaldar el carácter sostenible y de bajo impacto ambiental del proyecto.
<b>Decreto 072 de 2017 – Bogotá</b>	Regula diseño, mantenimiento y recuperación del espacio público (andenes, ciclorrutas, plazas, zonas verdes).	Garantiza que los espacios planteados (miradores, andenes, zonas de permanencia) cumplan estándares de diseño y seguridad.	Legalizar la intervención en espacio público y su mantenimiento.
<b>Decreto 315 de 2006 – Bogotá</b>	Define condiciones técnicas para zonas de permanencia, mobiliario urbano y accesibilidad universal.	Sustenta la implementación de mobiliario urbano accesible, inclusivo y seguro en las áreas de descanso	

**Tabla 1. Tabla comparativa de normatividad vigente y su alcance en el proyecto.** Elaboración propia

Como ya se indicó, este marco normativo se articula de modo integral con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, principalmente con los ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y 11

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

(Ciudades y comunidades sostenibles), que promueven la construcción de infraestructuras resilientes, la planificación urbana inclusiva y la reducción de impactos ambientales asociados con la movilidad. La vía Bogotá-Peaje Los Patios, dada su importancia y sus tensiones actuales, necesita una intervención que atienda simultáneamente a estos compromisos y al marco legal nacional, para consolidar un corredor seguro, multimodal y ambientalmente responsable.

Finalmente, aunque la normativa nacional y distrital nos ofrece un soporte verdaderamente sólido, su aplicación en el corredor en la actualidad demuestra vacíos muy grandes, la prelación de actores viales vulnerables no se refleja en la infraestructura existente, las exigencias del Código de Tránsito no se cumplen por la ausencia de bicarriles, y los estándares requeridos de espacio público no se llevan a cabo en un corredor vial con alta demanda turística y recreativa. En este sentido, este proyecto no solo se sustenta en las disposiciones vigentes, sino que va como una respuesta crítica a la brecha entre norma y la actualidad, proponiendo un modelo de implementación real y operativo que traduce la ley en diseño, infraestructura y verdaderas experiencias urbanas.

Norma / Instrumento	Alcance en teoría	Vacíos en la vía Bogotá – La Calera)	Cómo lo aborda el proyecto DOTS
<b>Art. 141 – Código Nacional de Policía y Convivencia (2016)</b>	Prioriza peatones y ciclistas en cruces y circulación.	La vía carece de andenes continuos, señalización y carriles segregados; la prelación no se cumple.	Propone andenes seguros, pasos peatonales y carriles exclusivos para ciclistas y peatones.
<b>Art. 94 – Código Nacional de Tránsito (2002)</b>	Regula condiciones de circulación de bicicletas y exige seguridad vial.	Inexistencia de ciclovías y convivencia forzada con vehículos de carga y transporte intermunicipal; alto riesgo de siniestros.	Integra ciclovía exclusiva, zonas de descanso y miradores con condiciones de visibilidad y seguridad.
<b>POT Bogotá (2021)</b>	Reconoce la movilidad activa como derecho y promueve modos sostenibles.	Falta de aplicación en corredores periféricos; inversión concentrada en áreas centrales de Bogotá.	Traslada principios del POT a un corredor interurbano, equilibrando movilidad activa y transporte público.
<b>Plan Maestro de Movilidad Sostenible – PMSS (2019–2038)</b>	Proyecta una red multimodal y sostenible con baja emisión de carbono.	Implementación lenta; poca atención a corredores intermunicipales estratégicos como La Calera.	Materializa el concepto multimodal en un tramo específico, con integración de bici, peatón, transporte público y turismo.
<b>Decreto 072 de 2017 – Bogotá</b>	Define estándares de espacio público: andenes, ciclorrutas, plazas y zonas verdes.	La vía no tiene zonas de permanencia ni mobiliario urbano básico; espacio público inexistente.	Diseña miradores y áreas de permanencia con criterios de accesibilidad, seguridad y confort.
<b>Decreto 315 de 2006 – Bogotá</b>	Establece condiciones técnicas de mobiliario y accesibilidad universal.	Carencia de mobiliario inclusivo y seguro en la vía; ausencia de criterios de accesibilidad.	Incorpora mobiliario urbano accesible en miradores y espacios de permanencia.

**Tabla 2. Tabla crítica de normatividad vigente y sus vacíos en la vía Bogotá-La Calera.** Elaboración propia

### Marco Conceptual

La movilidad urbana ha dejado de entenderse como el simple verbo de desplazamiento de personas y vehículos para convertirse en un sistema complejo que articula una infraestructura, espacio público, dinámicas sociales y desarrollo territorial. Para Bocarejo (2017), la movilidad precisa existir como un sistema integrado donde los modos de transportarse, el espacio público y la estructura urbana compone una red conectada que favorece la accesibilidad y la igualdad. En la misma línea, Cervero (2013) dice que el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) propone reorganizar las ciudades a partir de corredores multimodales que ubican por encima de todo al transporte público y los modos de transporte activos, reduciendo la alta dependencia del automóvil. Este criterio toma importancia en corredores como el de Bogotá-Peaje Los Patios, en donde la congestión, la accidentalidad y la evidente escasez del espacio público dejan conocer la urgencia de incorporar estrategias que apliquen movilidad sostenible, paisaje y conectividad regional.

En el ámbito latinoamericano, Hidalgo y Huizenga (2013) sustentan que los desafíos de movilidad elevan la eficiencia vehicular e implican superar la típica centralidad del automóvil, promoviendo sistemas multimodales que articulen el transporte público, las bicicletas y la movilidad peatonal. Esta postura es esencial para el análisis de la vía Bogotá-Peaje Los Patios, un corredor donde la ausencia de infraestructura apropiada para ciclistas y peatones ha provocado altos niveles de riesgo y exclusión, situación que afirma la necesidad de transitar hacia un modelo que ponga en primera lugar la movilidad activa y garantice mejores condiciones de seguridad vial.

El segundo concepto clave, la segregación vial, permite comprender cómo la ausencia de infraestructura neutral produce desigualdades de todo tipo. Lefebvre (1978) destaca que el espacio urbano no es neutral y demuestra relaciones de poder que pueden concluirse en algún tipo de exclusión. Jirón (2010) profundiza esta idea al enunciar que la movilidad diaria es un parámetro directo

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

de desigualdad social, pues quienes requieren del transporte no motorizado enfrentan mayores riesgos cuando el corredor no está diseñado para ellos. Por su parte, Sabatini (2003) pone en conocimiento que la segregación espacial divide el territorio y delimita la implementación funcional de las ciudades, produciendo grietas entre actores viales. En la vía que conduce al Peaje Los Patios, estas ideas se materializan con la ausencia de infraestructura segregada para peatones y ciclistas, obligados a compartir vía con vehículos pesados, situación que incrementa la accidentalidad y vulnera el derecho a la movilidad segura.

El tercer concepto, articulación, funciona como eje integrador para superar tanto las inequidades como la ineficiencia del sistema. León (2004) sugiere que la ciudad es una red dinámica donde movilidad, espacio público y sostenibilidad deben operar de forma común para esquivar la fragmentación urbana. Borja (2003) suplementa esta visión resaltando que el espacio público es el escenario plus para la vida en comunidad, la ciudadanía y la unión social. Desde este punto de vista, los miradores turísticos y las zonas de permanencia no son únicamente lugares estéticos, sino nodos de encuentro que puedan activar diferentes dinámicas sociales, económicas y culturales en corredores estratégicos. De Mattos (2010), por su parte, predomina que la articulación entre transporte, planificación territorial y redes urbanas es muy importante para afrontar los procesos metropolitanos de la actualidad, especialmente en bordes urbano-rurales como el que conduce de Bogotá al Peaje Los Patios, donde se reúnen la movilidad, el paisaje y el turismo.

La relación entre estos tres conceptos es muy profunda y complementaria. La movilidad sostenible como señalan Cervero (2013) y Bocarejo (2017) requiere reordenar el territorio favoreciendo modos de moverse seguros, eficientes y de un mínimo impacto ambiental. Sin embargo, esta reorganización sólo es llevada a cabo si se reconoce, como plantean Jirón (2010) y Sabatini (2003), que la segregación vial es un punto organizacional que controla la equidad y genera riesgos en la circulación. La articulación, en esta línea, no es solamente una acción de diseño, sino una estrategia urbana que

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

conecta movilidad, espacio público y desarrollo territorial, permitiendo volver un corredor totalmente fragmentado en un sistema acorde que distribuya el espacio de manera justa.

Adicionalmente, los puntos de vista teóricos de Lefebvre (1978), Borja (2003) y De Mattos (2010) concuerdan en la necesidad de visualizar la movilidad como un fenómeno social y político, donde el espacio público no solo organiza flujos, sino que distribuye oportunidades y conceptualizan condiciones de ciudadanía. En la vía Bogotá-Peaje Los Patios, esta articulación traduce no solo crear bici carriles o andenes, sino fortalecer un corredor donde la movilidad activa se integre con el paisaje, el turismo y la economía local, superando la visión estrictamente vial que ha caracterizado históricamente este tramo.

En síntesis, movilidad, segregación vial y articulación conforman las bases conceptuales para entender y transformar la vía que conduce al Peaje Los Patios. Estos conceptos plantean una actuación donde la movilidad sostenible deja de ser solamente un modelo de reorganización multimodal para transformarse en una herramienta de igualdad territorial, sostenibilidad ambiental y construcción de espacio público seguro. Al combinar estos tres conceptos, la vía Bogotá-Peaje Los Patios se percibe no sólo como un corredor eficiente, sino como un espacio urbano-paisajístico inclusivo, resiliente y capaz de potenciar y elevar una experiencia turística y la vida comunitaria.

### Marco teórico

El análisis del corredor Bogotá-Peaje Los Patios se basa en tres enfoques teóricos complementarios que permiten entender y encarar los desafíos acoplados a la movilidad, la equidad y el espacio público en contextos urbano: la teoría del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), la teoría de la Movilidad Socialmente Desigual y la teoría del Derecho a la Ciudad enlazada al espacio público. Estos puntos de vista arrojan un marco integral que orienta la interpretación del problema y la formulación de estrategias proyectuales para la transformación del corredor.

De primera mano, la teoría del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), desarrollada por Cervero (2013), argumenta que las ciudades deben reorganizarse a partir de corredores de transporte sostenible, con usos del suelo densificados, compactos y diversos que reducen la dependencia del vehículo privado. Según esta teoría, la movilidad no debe comprenderse como un acto totalmente ajeno, sino como un sistema que articula el transporte, el espacio público y el desarrollo urbano bajo principios de eficiencia y sostenibilidad. En el caso de la vía Bogotá-Peaje Los Patios, el modelo de movilidad sostenible resulta oportuno porque permite concebir el corredor no sólo como infraestructura vial, sino como un eje urbano-paisajístico donde convergen modos activos, movilidad recreativa y dinámicas económicas relacionadas con el turismo.

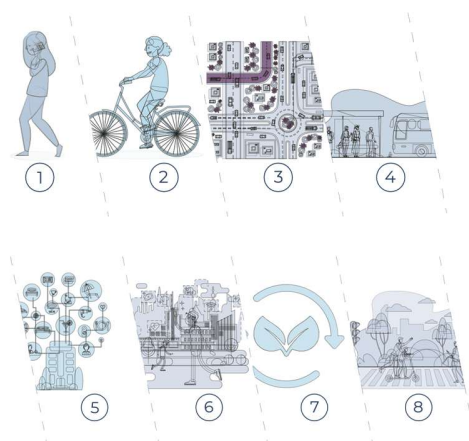


Figura 10. Gráfico de principios DOTS (caminar, pedalear, transitar, conectar, mezclar, densificar, compactar y cambiar). Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

En contraste con este punto de vista de carácter técnico-operativo, la teoría de la Movilidad Socialmente Desigual, formulada por Jirón (2010), subraya que la movilidad es un reflejo directo de las desigualdades urbanas. Las prácticas de desplazamiento existen por la disponibilidad de infraestructura segura y accesible, lo que implica que la planificación vial puede reproducir exclusiones cuando mejora ciertos modos por encima de otros. De acuerdo con esta perspectiva, la segregación vial no es un accidente o un problema funcional, sino un fenómeno estructural que afecta principalmente a los actores más vulnerables: peatones y ciclistas. En el caso del corredor Bogotá-Peaje Los Patios, esta teoría nos deja entender porque la falta de carriles exclusivos, señalización y zonas de permanencia genera desigualdad territorial y pone en riesgo la integridad de cientos o miles de usuarios.

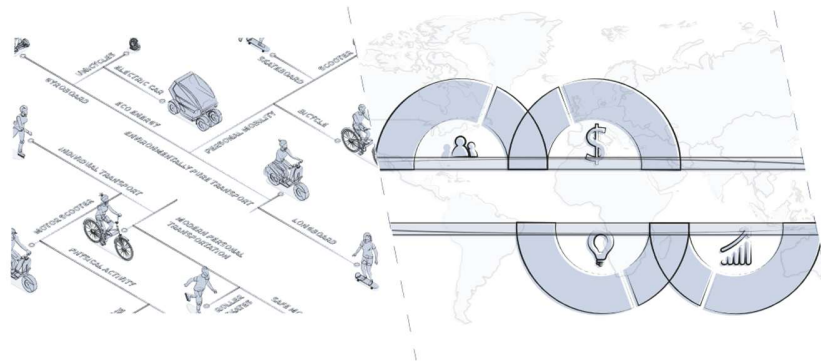
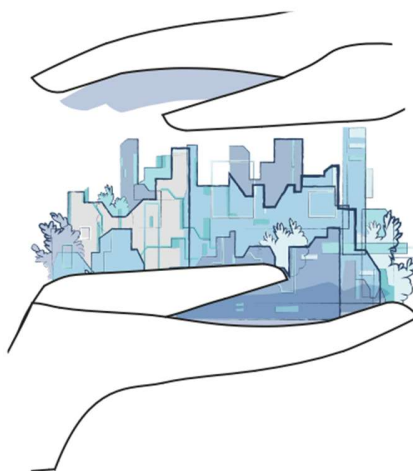


Figura 11. Gráfico de referencia a la Teoría de la Movilidad Socialmente Desigual. Jirón, P. (2010). Elaboración propia

Por su parte, la teoría del Derecho a la Ciudad y del Espacio Público, desarrollada por Borja (2003), introduce una dimensión social y política al análisis de la movilidad. El autor dice que el espacio público construye el escenario donde se lleva a cabo la ciudadanía y se construye unión social, por lo cual su calidad afecta directamente en la experiencia urbana y en la igualdad de oportunidades. Desde este punto de vista, la movilidad no puede desvincularse del derecho a disfrutar, habitar y apropiarse del territorio. En el corredor Bogotá-Peaje Los Patios, esta teoría deja valorar la relevancia de los miradores turísticos, los andenes, y las zonas de descanso no solo como equipamientos físicos, sino

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

como elementos de integración social, democratización del paisaje y fortalecimiento del vínculo entre ciudad y territorio.



*Figura 12. Gráfico de referencia a la Teoría del derecho a la ciudad y espacio público. Borja, J. (2003). Elaboración propia*

Estas tres teorías no actúan de manera aislada, sino que se articulan y complementan entre sí. Mientras los principios de movilidad sostenible proporcionan un modelo bien estructurado para estructurar la movilidad y el uso del suelo (Cervero, 2013), la teoría de la movilidad desigual permite ver los límites sociales y las desigualdades que salen a relucir cuando aquella planificación no incluye a los actores vulnerables (Jirón, 2010). A su vez, el derecho a la ciudad amplía la discusión al ubicar el espacio público y la ciudadanía como elementos centrales para garantizar que los cambios territoriales sean incluyentes y favorezcan a todos los usuarios (Borja, 2003). De esta manera, el marco teórico combina eficiencia técnica, justicia social y construcción colectiva del espacio urbano.

En este sentido, la aplicación del modelo de movilidad sostenible en el corredor Bogotá–Peaje Los Patios no puede solo limitarse a la creación de modos de transporte segregados o al rediseño geométrico del corredor, sino que debe incluir las advertencias de Jirón acerca de la vulnerabilidad de los actores viales y los aportes de Borja sobre el valor del espacio público como un espacio de derechos. Solo por medio de la combinación de estas perspectivas es realmente posible diseñar un

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

corredor que cumpla en simultáneo con criterios de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad ambiental, inclusión social y activación territorial.

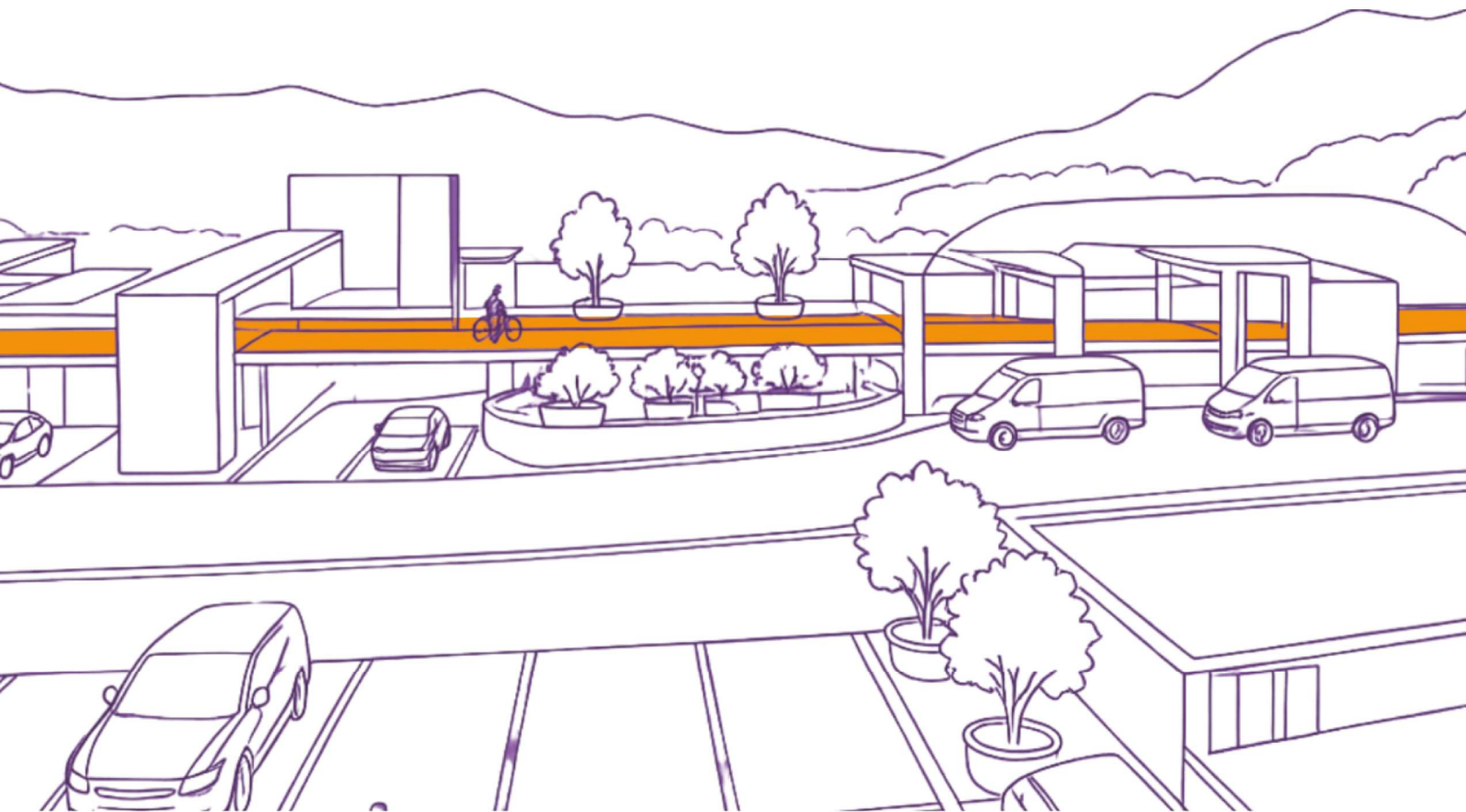
Para este caso específico del corredor urbano Bogotá-Peaje Los Patios, la articulación entre estas teorías da a entender que el problema no es solo técnico con falta de carriles, de señalización o de espacio público, sino directamente estructural: consiste en un corredor que por muchos años ha permitido el tránsito vehicular sobre la movilidad activa, aumentando las desigualdades y desaprovechando en su totalidad el valor turístico del paisaje y del territorio. Desde el enfoque de la movilidad sostenible, este corredor debe ser reconfigurado como un eje multimodal de conectividad intermunicipal y regional; desde la teoría de la movilidad desigual, puede convertirse en un espacio seguro y equitativo para ciclistas y peatones; y desde el derecho a la ciudad, puede transformarse y consolidarse en un espacio público democrático y accesible para la recreación, el turismo y la cohesión social.

Se concluye, que estas tres teorías arrojan un soporte conceptual al presente proyecto, al adaptar un marco robusto que deja analizar la problemática de movilidad en la vía Bogotá-Peaje Los Patios desde una perspectiva integral. Su articulación permite replantear un proyecto urbano que supere las limitaciones históricas de este corredor y que estimule la transformación de la vía hacia un gran modelo de movilidad sostenible, justo y territorialmente articulado.

Teoría	Autor / Año	Enfoque principal	Aportes clave	Limitaciones	Relación con el proyecto
<b>Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS / TOD)</b>	Cervero, R. (2013)	Reorganización de la ciudad a través de corredores multimodales, integración de transporte y usos mixtos.	- Reduce dependencia del automóvil. - Promueve transporte público, bici y caminata. - Aumenta eficiencia urbana.	Puede centrarse en la dimensión técnica y olvidar desigualdades sociales en la movilidad.	Fundamenta el rediseño multimodal de la vía, con carriles exclusivos, transporte sostenible y miradores como nodos de integración.
<b>Movilidad socialmente desigual</b>	Jirón, P. (2010)	Estudia cómo la infraestructura y el acceso diferenciado al transporte reproducen desigualdades sociales.	- Evidencia exclusión de peatones y ciclistas. - Relaciona segregación espacial con exclusión social. - Llama a priorizar actores vulnerables.	Puede quedarse en el plano social sin ofrecer herramientas de planificación técnica.	Permite analizar cómo Los Patios excluye a usuarios no motorizados y justifica la necesidad de equidad vial en el diseño DOTS.
<b>Derecho a la ciudad y espacio público</b>	Borja, J. (2003)	El espacio público como escenario de ciudadanía, cohesión social y apropiación colectiva.	- Derecho a la ciudad como garantía de inclusión. - Espacio público como articulador social y político. - Refuerza la idea de accesibilidad universal.	Puede ser más normativo y conceptual que técnico en la práctica urbana.	Refuerza la propuesta de miradores y zonas de permanencia como espacios democráticos, seguros y de encuentro ciudadano en el corredor.

**Tabla 3. Tabla comparativa de marco teórico y su alcance en el proyecto.** Elaboración propia

# CAPÍTULO III: METODOLOGÍA



### CAPÍTULO III: Metodología

#### Aspectos metodológicos

El desarrollo de este proyecto y su investigación se mueve en un diseño no experimental, puesto que no se dominan directamente las variables del entorno, sino que se investigan tal y como suceden en el contexto real de la vía Bogotá-La Calera, en el corredor de ascenso hacia el Peaje Los Patios. Esta condición permite observar y comprender los fenómenos de movilidad, accidentalidad y ocupación del espacio vial desde la evidencia empírica y la información institucional existente.

El enfoque transversal posibilita capturar una visión general del estado actual del corredor, en un momento específico del tiempo, identificando las relaciones entre infraestructura, actores viales y dinámicas de uso. A partir de este diagnóstico, se establecen correlaciones entre los problemas detectados y las estrategias derivadas del modelo DOTS (Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible), con el fin de proponer soluciones de diseño y gestión urbana que mejoren la movilidad, la seguridad y la habitabilidad del espacio público.

En cuanto al alcance, el estudio es descriptivo, explicativo y correlacional. Es descriptivo porque caracteriza las condiciones físicas, sociales y funcionales del corredor vial; explicativo, porque busca comprender las causas que originan la congestión y la accidentalidad; y correlacional, porque relaciona estas variables con la falta de articulación multimodal, la segregación vial y la ausencia de espacios de permanencia.



Figura 13. Gráfico de referencia al diseño de la investigación. Elaboración propia

La metodología se divide en cuatro etapas:

1. Diagnóstico actual: recopilación y análisis de información sobre movilidad, accidentalidad, uso del suelo, infraestructura vial y flujos de transporte.
2. Descripción de la problemática: identificación de los factores críticos que inciden en la inseguridad vial y la baja eficiencia del corredor.
3. Descripción de causas: análisis de relaciones entre variables físicas, sociales y normativas, validadas con la teoría de movilidad sostenible y los principios del derecho a la ciudad.
4. Conexión y propuesta urbano-arquitectónica: utilización de los resultados en el diseño y estructuración de un corredor sostenible con miradores turísticos y zonas de permanencia, orientado a la seguridad y reactivación económica local.

Este diseño metodológico no solo permite justificar la propuesta del proyecto “Corredor de movilidad sostenible y espacio público turístico vía al peaje Los Patios – Bogotá: estrategias urbanas para una movilidad eficiente y un espacio público turístico seguro.”, sino que también ofrece una herramienta analítica para evaluar el impacto potencial de la intervención en términos de movilidad segura, accesibilidad y sostenibilidad.

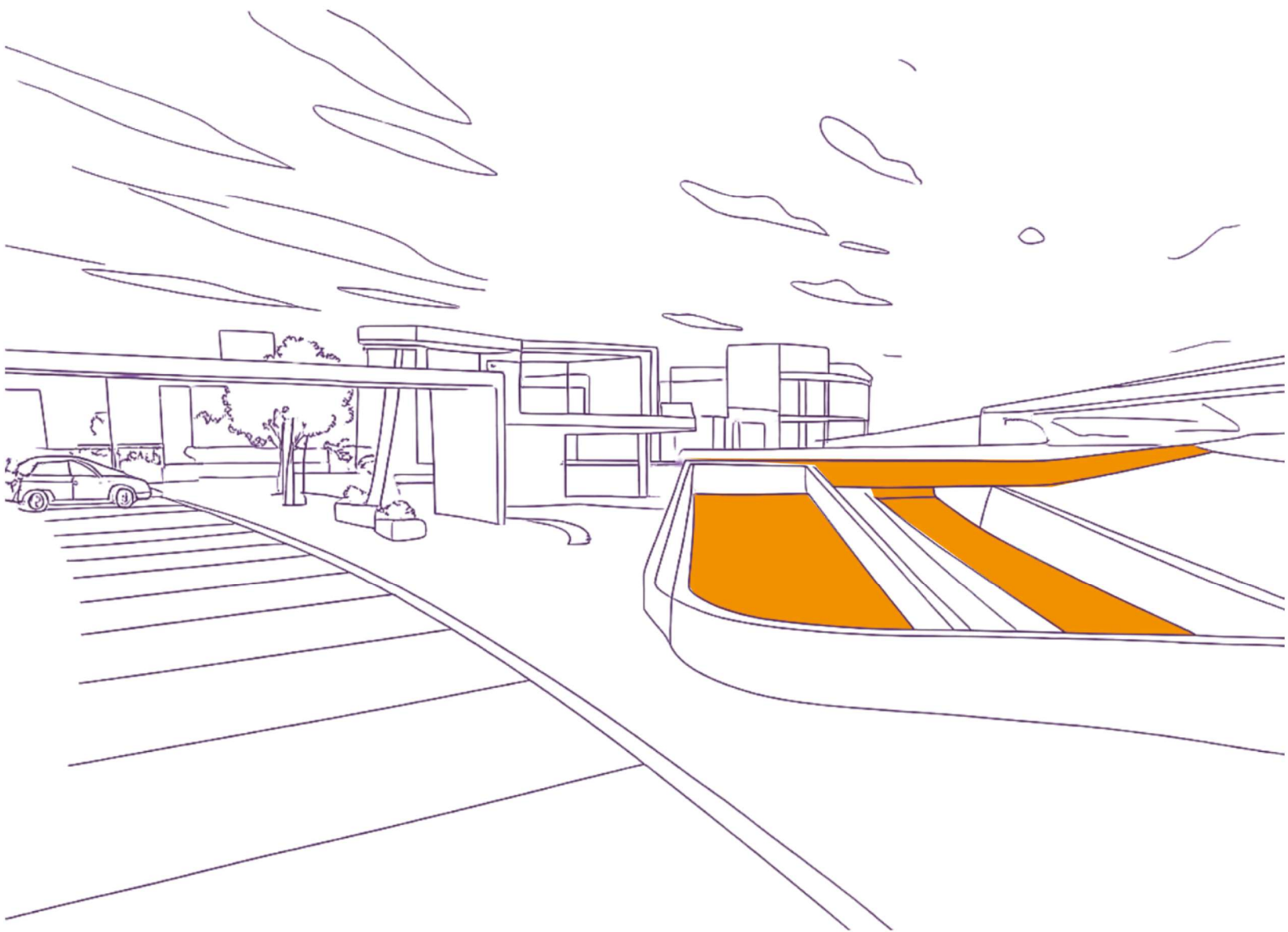


Figura 14. Gráfico de referencia a las etapas del diseño de la investigación. Elaboración propia

# **CAPÍTULO IV:**

# **ANÁLISIS Y DISCUSIÓN**

# **DE RESULTADOS**



## CAPÍTULO IV: Análisis y discusión de resultados

### Análisis y discusión de resultados

El análisis de los resultados obtenidos después de la investigación del presente proyecto, el diagnóstico y las encuestas aplicadas a los usuarios frecuentes y los residentes del corredor Bogotá-Peaje Los Patios permite evidenciar una problemática organización de movilidad, seguridad vial y espacio público en la vía de ascenso hacia el peaje Los Patios. Este tramo, que compone un eje de conexión metropolitana y turística que tiene un potencial alto valor, se ha afianzado como un corredor en estado crítico donde se mezclan diferentes actores viales con necesidades diferentes: peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas y transporte de carga. Sin embargo, su infraestructura actual no responde de una manera equilibrada a esta diversidad de usos, generando conflictos de circulación, siniestralidad y deterioro del entorno urbano.

Desde el punto de vista de la movilidad, los resultados revelan un patrón clave de desplazamiento basado en la dependencia del vehículo privado y la muy escasa oferta de transporte público eficiente hacia el municipio de La Calera. El tránsito mezclado sin separación física entre modos intensifica el roce entre todos los usuarios vulnerables y automotores, muy especialmente en curvas cerradas y zonas de pendiente muy pronunciada. De acuerdo con los datos arrojados por las encuestas, más del 70 % de los usuarios frecuentes tienen la percepción de la vía como insegura y poco funcional para la movilidad activa, lo cual se entiende como una poca apropiación del espacio público.

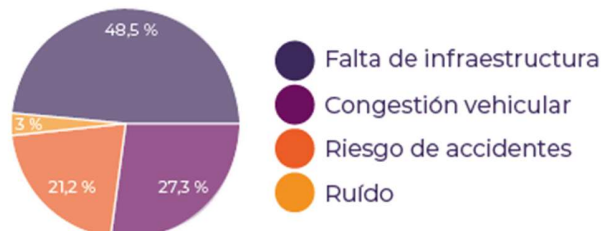


Figura 15. Gráfico lectura social y cultural. Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

En cuanto a la seguridad vial, el análisis coincide con las estadísticas y los reportes de siniestralidad de los años 2017 a 2024, que evidencian una tendencia constante de accidentes con víctimas mortales, especialmente entre ciclistas y motociclistas. Los usuarios encuestados que son tanto usuarios de la vía como residentes identifican los puntos de mayor peligro en las zonas de ascenso, curvas y retornos, donde la velocidad, la ausencia de iluminación y la falta notoria de separadores físicos se mezclan con un diseño vial bastante deficiente. Este panorama refleja una debilidad técnica en la implementación de políticas de movilidad segura, a pesar de la existencia de normatividad como el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y el Plan Maestro de Movilidad Sostenible (2019–2038). Dichas normas ponen directrices claras para el cuidado del usuario más vulnerable, pero su cumplimiento potencial efectivo en la vía al Peaje Los Patios aún sigue siendo limitado.

Con respecto al espacio público, las encuestas posibilitan evidenciar que la mayoría de los participantes (más de un 80 %) visualizan el corredor no solo como un corredor de paso, sino como un espacio latente de permanencia, admiración del paisaje y turismo. Este punto importante refuerza el valor estratégico del paisaje natural del corredor que se caracteriza por sus miradores, vegetación y vistas hacia la ciudad, el cual ha sido desaprovechado por falta de planificación. La falta de zonas de descanso, mobiliario urbano y miradores seguros impide que los usuarios se detengan a disfrutar del entorno, reduciendo el potencial turístico y la conexión con el territorio. Los comerciantes y residentes encuestados también resaltan que la falta de espacios adecuados de permanencia y señalización turística afecta la economía local y genera deterioro en la percepción del sector.



Figura 16. Gráfico lectura social y cultural. Potencialidades. Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

La comparación entre los dos grupos encuestados muestra una similitud bastante significativa en la demanda de la transformación urbana: el 100 % de los usuarios y el 93,9 % de los residentes consideran que es necesaria la implementación de un plan urbano-arquitectónico integral que reorganice el corredor vial bajo algunos criterios de sostenibilidad, accesibilidad y seguridad. Este consenso ciudadano es clave para validar la pertinencia de la propuesta basada en el modelo movilidad sostenible, ya que refuerza la necesidad de percibir el corredor no sólo como infraestructura vial, sino como espacio público multifuncional, capaz de articular movilidad, paisaje y desarrollo local.

A partir de los resultados, se puede confirmar que los más altos desafíos del corredor Bogotá-Peaje Los Patios radican en la ausencia de integración multimodal, la segregación vial poco eficiente y la escasa articulación del espacio público con el paisaje y la economía local. En este contexto, la aplicación del modelo de movilidad sostenible permitiría transformar la vía en un corredor multimodal, con infraestructura diversa para ciclistas, peatones y automotores, además de miradores turísticos como nodos de permanencia, seguridad y reactivación económica. Esta transformación no solo responde a la problemática propuesta y el diagnóstico, sino que también contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente los ODS 9 (infraestructura e innovación) y 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

Los resultados alcanzados permiten ver una clara visión integral del corredor Bogotá-Peaje Los Patios como un sistema urbano que requiere intervención prioritaria. La evidencia apoyada por la percepción ciudadana y los análisis confirman que la aplicación del enfoque del modelo de movilidad sostenible debe funcionar de manera positiva en la reducción de la accidentalidad, el aumento de la movilidad sostenible y la revitalización del paisaje urbano-natural. De esa manera, el corredor podría pasar de ser un espacio de conflicto y riesgo, a convertirse en un corredor de movilidad eficiente, segura y turística, alineado con las políticas de ciudad sostenible y la visión metropolitana de Bogotá.

### Análisis arquitectónico

El corredor vial urbano Bogotá-Peaje Los Patios, está basado en entender la relación entre movilidad, espacio público y paisaje como un sistema integral. desde los resultados en el trabajo realizado en campo, las encuestas y la revisión normativa, se identificó que la actual estructura espacial y geométrica del corredor muestra ausencia de una estructura articulada que consienta la coexistencia segura de los diferentes modos de transporte y de los actores viales. El corredor, que es concebido fundamentalmente como un eje de conexión regional, evidencia una falta de jerarquización de flujos, falta de zonas de permanencia y una frágil integración con el entorno natural y urbano cercano.

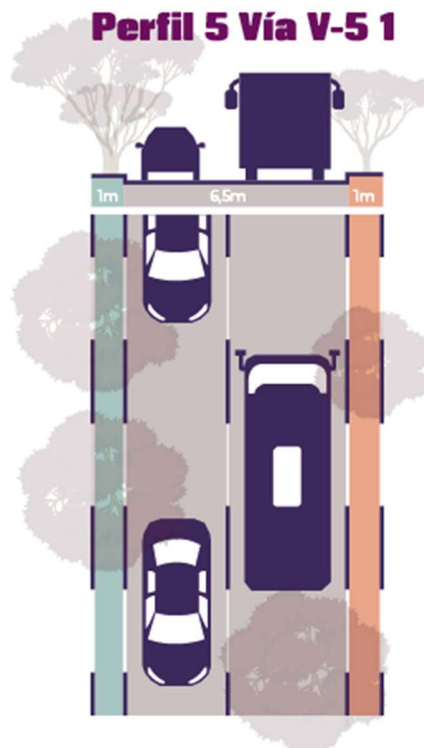


Figura 17. Gráfico de perfil vial existente. Elaboración propia

Desde el punto de vista del proyecto, el análisis arquitectónico se encamina a comprender el corredor como un espacio público lineal, más que como una básica infraestructura vial. Esta visión conlleva reconocer su capacidad para articular distintas categorías de uso metropolitana, local y

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

turística, integrando el tránsito vehicular con actividades recreativas, de permanencia y contemplación y de movilidad activa. Es por eso, que el modelo DOTs (Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible) se consolida como el marco conceptual más ideal para orientar la intervención arquitectónica y urbana, al fomentar la proximidad, la conectividad y la sostenibilidad en el diseño urbano.

La lectura de este paisaje demuestra unas condicionantes esenciales, topografía variable y pendiente bastante pronunciada, que exige una adecuación formal del diseño a partir de plataformas escalonadas, taludes perfectamente conformados y estabilizados y elementos de contención vegetal, flujo multimodal problemático, con coexistencia no segura entre automóviles, ciclistas y peatones, que demanda una segregación vial distintiva a partir de carriles exclusivos y separadores paisajísticos de alto valor ambiental y turístico, que requiere implementar miradores, senderos peatonales y mobiliario urbano para promover la apropiación del espacio y el desarrollo económico local.

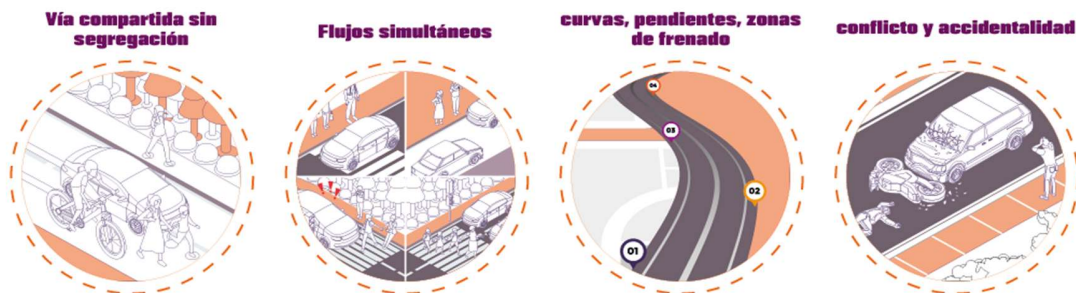


Figura 18. Gráfico de usos, flujos y conflictos. Elaboración propia

El análisis espacial y territorial del corredor permitió establecer una zonificación funcional basada en las condiciones de pendiente, visibilidad y conectividad con zona de acceso urbano (tramo inicial desde la Av. Circunvalar hasta el Km 2): transición entre la ciudad y la montaña; predominio del tráfico mixto; oportunidad para introducir paraderos, ciclorrutas y señalización de seguridad vial; Zona intermedia de ascenso (Km 2-4): mayor concentración de siniestros; tramos de riesgo por pendiente; propuesta de carril exclusivo para bicicletas, separadores vegetales y puntos de descanso intermedios y por último zona de miradores y llegada (Km 4-7,5): con área de contemplación paisajística y conexión

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

con los equipamientos turísticos; incorporación de miradores panorámicos, mobiliario de descanso, vegetación y control de accesos vehiculares.

El análisis arquitectónico identifica además la necesidad de un sistema jerárquico de flujos donde el peatón y el ciclista adquieren prioridad, de acuerdo con los principios del Código Nacional de Policía (Ley 1801 de 2016) y el POT de Bogotá (Decreto 555 de 2021). En coherencia con esto, la propuesta proyectual plantea un corredor multimodal y seguro, compuesto por tres franjas principales, franja de movilidad activa, franja vehicular controlada y franja paisajística y de permanencia.



Figura 19. Gráfico de perfil vial propuesto. Elaboración propia

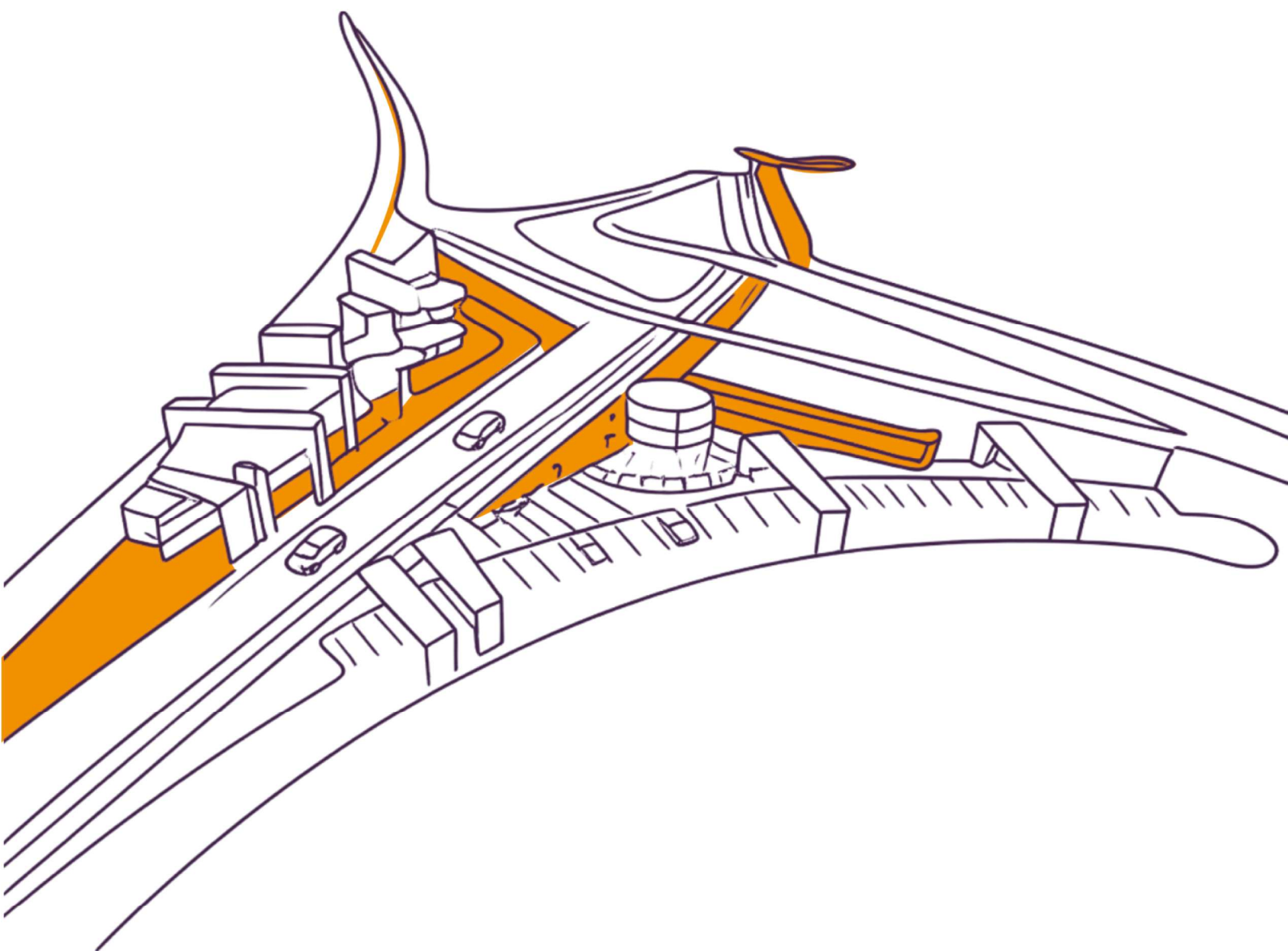
El análisis arquitectónico, evidencia que el valor de la intervención no se sitúa únicamente en su capacidad para estructurar el tránsito, sino en su capacidad para rediseñar la relación entre movilidad y paisaje. La aplicación del modelo de movilidad sostenible, complementada con los principios del derecho a la ciudad (Borja, 2003) y la movilidad socialmente equitativa (Jirón, 2010), convierte el corredor en un escenario de integración urbana, donde la seguridad, la accesibilidad y el turismo se articulan en un sistema coherente y sostenible.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

En conclusión a lo anteriormente dicho, el análisis arquitectónico demuestra que la vía Bogotá–Peaje Los Patios fácilmente puede convertirse en un corredor multimodal de alta calidad urbana, capaz de nivelar las funciones de tránsito, paisaje y permanencia, y de transformarse en un referente de movilidad sostenible para la región, el país y el mundo entero.

# CAPÍTULO V:

## PROPUESTA Y APLICACIÓN PROYECTUAL



## CAPÍTULO V: Propuesta y aplicación proyectual

### Estrategias DOTS: Aplicación de los principios DOTS al corredor Bogotá – Peaje Los Patios

La aplicación del modelo DOTS (Cervero, 2013) en el corredor urbano Bogotá-Peaje Los Patios propone trasladar sus ocho principios -caminar, pedalear, transitar, conectar, mezclar, compactar, cambiar y gestionar- a un territorio identificado por topografía irregular, flujos viales mixtos, alta presión turística y condiciones ambientales sensibles. Las estrategias de movilidad sostenible propuestas se adaptan específicamente a los cuatro tramos fijados en la etapa del diagnóstico (urbano, transición y ecológico), articulando movilidad sostenible, espacio público turístico y paisaje como infraestructura. A continuación, se desarrollan de manera detallada las estrategias y su aplicación específica en el proyecto.

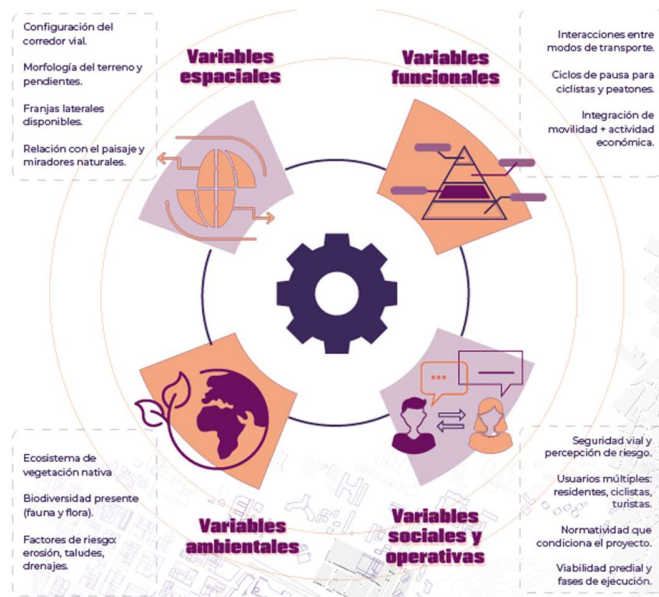


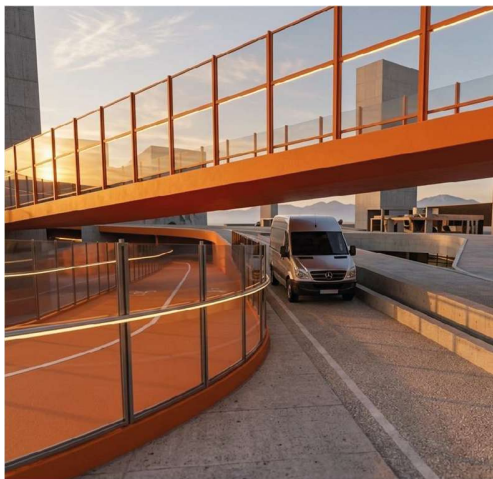
Figura 20. Gráfico de Variables del proyecto. Elaboración propia

### Estrategia 1: Caminar – Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

El principio caminar parte de la premisa DOTS de priorizar al peatón como base de la movilidad sostenible (Cervero, 2013). En el corredor vía al peaje Los Patios, donde la ausencia de andenes constituye una de las mayores brechas de seguridad, esta estrategia se materializa en:

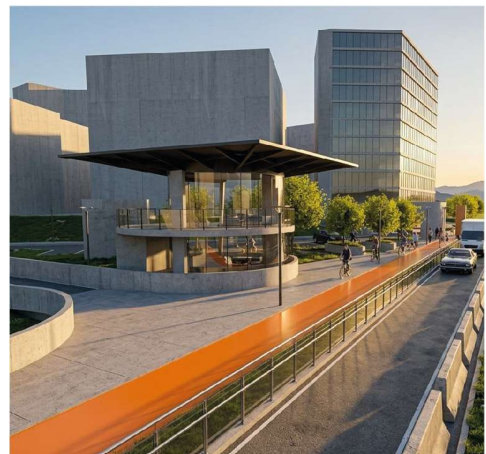
### Aplicación al proyecto



Tramo 1: Se incorpora un viaducto continuo en el costado occidental, con anchos entre 3.20 y 4.00 metros, superficies antideslizantes, iluminación LED continua y bordes vegetados que actúan como separadores de seguridad. La continuidad peatonal evita cruces riesgosos y conecta con paraderos y comercios existentes.

*Figura 21. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura. Elaboración propia (mejorado con IA)*

Tramo 2: Se propone una pasarela peatonal en voladizo en puntos de estrechez, especialmente en curvas donde el talud impide ampliación de vía. Esta solución absorbe la presión peatonal sin comprometer la calzada vehicular.



*Figura 22. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura. Elaboración propia (mejorado con IA)*

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ



**Figura 23. Gráfico de Estrategia 1 - Consolidación de andenes y continuidad peatonal Segura.** Elaboración propia (mejorado con IA)

Tramo 3: El peatón adquiere un rol recreativo: senderos ecológicos ligeros conectan los miradores, con zonas de sombra y plataformas paisajísticas.

Justificación DOTS: el peatón es la base jerárquica del modelo, y garantizar su seguridad permite democratizar el corredor y disminuir la segregación cotidiana (Jirón, 2010).

### **Estrategia 2: Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo**

El principio de pedalear busca fomentar la bicicleta como medio eficiente y no contaminante. En Los Patios, corredor histórico del ciclismo bogotano, su aplicación resulta indispensable.

#### **Aplicación al proyecto**

Tramo 1: Ciclovía bidireccional, segregada por barreras verdes y con pendiente controlada, destinada a ciclistas urbanos y deportistas de nivel medio.



**Figura 24. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo.** Elaboración propia (mejorado con IA)

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ



*Figura 25. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo. Elaboración propia (mejorado con IA)*

Tramo 2: Ciclorruta elevada o apoyada en talud, especialmente en los puntos con mayor siniestralidad (curvas cerradas y estrechez crítica). Este tramo recibe el mayor número de incidentes según datos 2017–2024, lo cual justifica su segregación absoluta.

Tramo 3: Ciclovía panorámica con bahías de descanso, ciclo–parqueaderos y puntos de hidratación integrados a los miradores turísticos.

Justificación DOTS: la bicicleta reduce la dependencia del automóvil (Hidalgo & Huizenga, 2013) y democratiza el acceso a la movilidad (Cervero, 2013).



*Figura 26. Gráfico de Estrategia 2 - Pedalear – Bici Carril segregado y jerarquizada por Riesgo. Elaboración propia (mejorado con IA)*

### **Estrategia 3: Transitar – Calzada controlada, radios corregidos y velocidades gestionadas**

El principio transitar no busca priorizar al automóvil, sino gestionar su operación para minimizar conflictos con modos vulnerables.

**Aplicación al Proyecto:**



disminución progresiva de velocidad: Desde 50 km/h (tramo urbano) hasta 30 km/h (tramo peatonal), aplicada a partir de señalización inteligente, franjas táctiles y estrechamientos controlados de calzada.

Corrección específica de radios de giro: En 6 curvas críticas identificadas (Km 2.1, Km 2.4, Km 2.9, Km 3.2, Km 4.0 y Km 4.8), se amplían bermas internas y se construyen cunetas verdes que retiran escorrentía y

*Figura 27. Gráfico de Estrategia 3: Transitar – Calzada controlada, radios corregidos y velocidades gestionadas. Elaboración propia (mejorado con IA)*

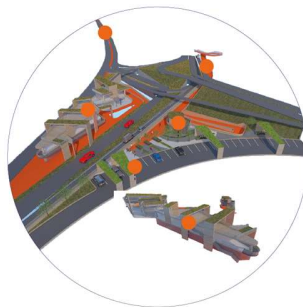
aumenta campo visual.

Separadores con cobertura vegetal: reducen de manera significativa la actual invasión de carril y mitigan sonidos de motores en zonas residenciales.

Justificación DOTS: La acción de transitar conlleva regular flujos para asegurar imparcialidad y seguridad (Cervero, 2013; Jirón, 2010).

**Estrategia 4: Conectar – Sistema intermodal Bogotá–La Calera**

Este principio refuerza la unificación entre modos de transporte y entre centralidades urbanas (Cervero, 2013).



*Figura 28. Estrategia 4: Conectar – Sistema intermodal Bogotá–La Calera. Elaboración propia*

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Aplicación al proyecto:

Acoplamiento con el transporte público: Se diseñan paraderos seguros en los cuatro tramos, con plataformas universales, techos y señalización vial de ruta.

Interfaz futura con el proyecto en estudio del Cable Aéreo San Rafael: Disposición del extremo nororiental (Km 5.0) para recibir senderos y ciclovías conectadas al futuro sistema.

Nodos y zonas de transferencia para ciclistas: puntos con ciclo-parqueaderos, puntos de reparación y suministro en los tramos 1, 2 y 4.

Justificación DOTS: afianzar conexiones consolida accesibilidad universal y reduce segregación espacial (Borja, 2003).

### **Estrategia 5: Mezclar y compactar – Miradores como nodos de actividad urbana y turística**

Los principios *mezclar* y *compactar* proponen concentrar usos complementarios en zonas estratégicas, reduciendo desplazamientos y activando economía local.

**Aplicación al proyecto:**



**Figura 29. Estrategia 5: Mezclar y compactar – Miradores como nodos de actividad urbana y turística.**

Elaboración propia (mejorado con IA)

Miradores turísticos activados (tres puntos principales):  
mirador 1: nodo principal urbano: gastronomía local, bici-servicio, baños ecológicos. Mirador 2: nodo intermedio: descanso, sombra, hidratación, punto de fotografía. Mirador 4: nodo paisajístico: contemplación natural, paneles ilustrativos.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Equipamientos ligeros: módulos comerciales desmontables y kioscos de productos locales.

Articulación del paisaje: cada mirador funciona como un típico “parque de borde” que combina vistas, tránsito de ciclistas y comercio.

Justificación DOTS: los corredores urbanos multimodales son plataformas de interacción social, económica y ambiental (Cervero, 2013; León, 2004).



*Figura 30. Estrategia 5: Mezclar y compactar – Miradores como nodos de actividad urbana y turística. Elaboración propia (mejorado con IA)*

## Imágenes del contexto — Antes vs. Después

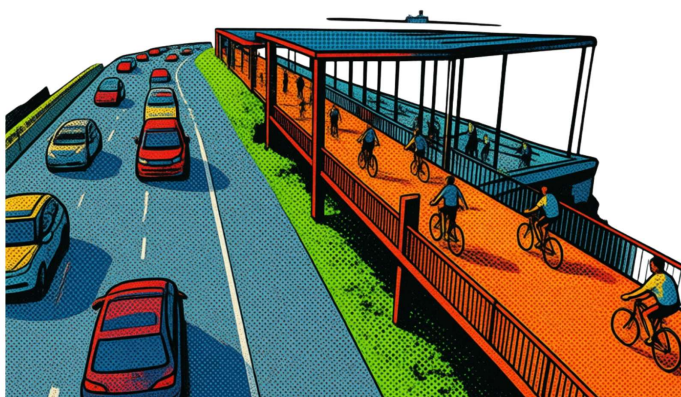
### 1. Caminar: continuidad peatonal y andenes seguros

La imagen evidencia un tramo del corredor donde el peatón falta de espacio propio segregado: bordes desgastados, no existencia de andén, contacto directo con carril vehicular, acumulación de aguas pluviales y visibilidad bastante reducida. Las curvas muy cerradas y pronunciadas exigen al peatón a caminar junto al tráfico pegado, generando alto riesgo de siniestro y cero accesibilidades universales.



*Figura 31. Tramo 1 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por superposición de flujos. Elaboración propia*

Se evidencia la construcción de un andén continuo con superficies antideslizantes, iluminación LED, barreras vegetales como separadores y una franja de protección de 70–90 cm. El nuevo borde peatonal aporta continuidad y permite recorrer el corredor urbano sin invadir la calzada, incluso hasta en puntos críticos. Las luminarias aportan seguridad en horarios de madrugada, reforzando el uso deportivo del corredor.



*Figura 32. Tramo 1 después de la intervención. Ciclorruta elevada, andén continuo, separadores vegetales. Elaboración propia (mejorado con IA)*

## 2. Estrategia 2 – Pedalear: ciclorruta segregada, elevada y segura por tramo

Se observa la circulación en paralelo sin segregación de ciclistas, motos y vehículos pesados compartiendo un mismo carril sin algún tipo de separación física. El borde de la vía revela micro deslizamientos, drenaje completamente deficiente y falta de señalización, condiciones que explican de cierta manera los siniestros recurrentes entre 2017 y 2024.



*Figura 33. Tramo 3 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo.* Elaboración propia (mejorado con IA)

Se presenta el bici carril segregado de la siguiente manera:

- en tramo urbano, a nivel del suelo, protegida por bordes vegetales.
- en tramo de transición, elevada o apoyada en talud, diseñada para curvas peligrosas.
- en tramo ecológico, panorámica, con bahías de descanso y puntos de hidratación.
- módulos de comercio local,
- bici-parqueaderos,
- vegetación nativa en taludes.

Este rediseño permite diferenciar ciclistas deportivos, recreativos y urbanos, reduciendo al mínimo la fricción modal.



*Figura 34. Tramo 3 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal.* Elaboración propia

### 3. Estrategia 3 – Transitar: gestión de velocidades y corrección de curvas críticas

Es una fotografía de curva cerrada con la visibilidad reducida, sin bermas adecuadas, con escorrentía invadiendo el carril y sin la correcta señalización preventiva. La proximidad entre ciclistas y vehículos evidencia el riesgo de accidentalidad demasiado latente.



*Figura 35. Tramo 6 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo.* Elaboración propia (mejorado con IA)

La intervención realizada muestra las bermas ampliadas, cunetas verdes que ayudan a retirar el agua de la calzada, radios de giro corregidos y una adecuada señalización vertical/horizontal visible a distancia. La iluminación más puntual elimina zonas no visibles y soporta la operación nocturna.



*Figura 36. Tramo 6 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal.* Elaboración propia

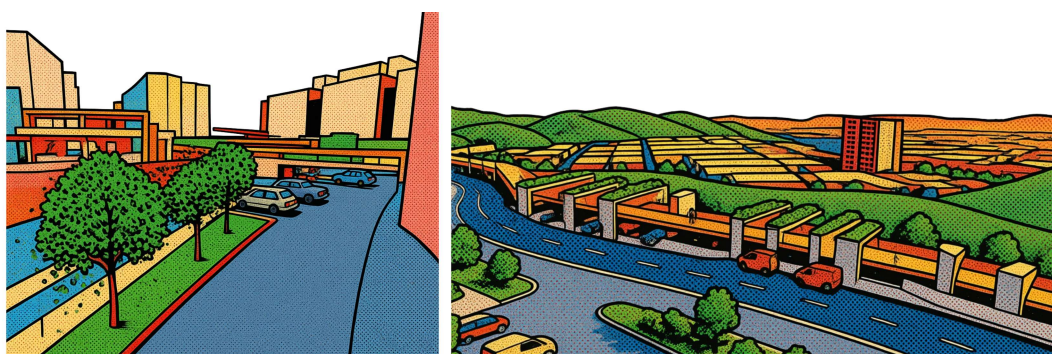
#### 4. Estrategia 4 – Conectar: intermodalidad entre Bogotá y La Calera

El corredor aparece desconectado del sistema urbano. No hay paraderos seguros, no existen interfaces para ciclistas, y el flujo turístico no cuenta con puntos de acceso formalizados. Todo ocurre de manera improvisada en bordes inestables.



*Figura 37. Tramo 3 antes de la intervención. Ausencia de espacio público, alta velocidad y riesgo. Elaboración propia*

Aparecen paraderos accesibles, bahías de transferencia ciclista (parqueaderos, reparación técnica, puntos de recarga), y una preconexión al futuro Cable San Rafael. La franja de movilidad activa se vincula al borde urbano de Bogotá y al nodo rural de La Calera.



*Figura 38. Tramo 3 después de la intervención. Mirador turístico + comercio local + paradero seguro + nodo intermodal. Elaboración propia*

**5. Estrategia 5 – Mezclar y compactar: miradores como nodos turísticos y económicos**

Se evidencia espacio residual, borde degradado y ausencia total de lugares de permanencia. Los usuarios se detienen en puntos improvisados sin protección, generando riesgo vial y afectando el paisaje.



*Figura 39. Tramo 6 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos. Elaboración propia*

Aparecen los miradores proyectados como parques de borde:

plataformas en madera, zonas de sombra, señalética interpretativa, ciclo-parqueaderos, vegetación nativa en taludes.

Estos nodos son seguros, activos y visibles, fortaleciendo la economía del corredor y su atractivo turístico.



*Figura 40. Tramo 6 después de la intervención. Mirador turístico + paradero seguro + nodo intermodal. Elaboración propia (mejorado con IA)*

## 6. Estrategia 6 – Cambiar y gestionar: implementación progresiva y mantenimiento comunitario

La vía aparece sin control comunitario, con acumulación de residuos, drenajes colmatados y vegetación invadiendo bordes. Esto demuestra ausencia de gestión pública y apropiación ciudadana.

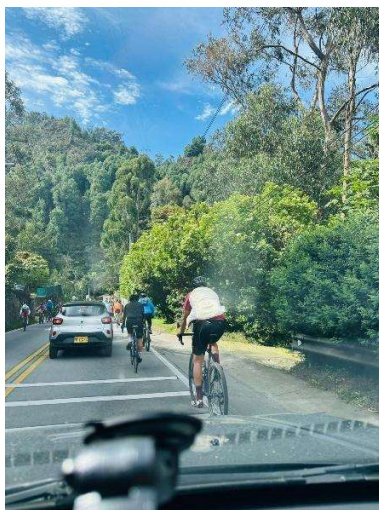


Figura 41. Tramo 1 antes de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos. Elaboración propia

La imagen muestra un corredor con mobiliario adoptado por deportistas y vecinos: puntos de hidratación, señalización de rutas, bancas mantenidas y vegetación cuidada. La intervención se plantea en etapas para permitir aprendizaje, ajuste y apropiación gradual.

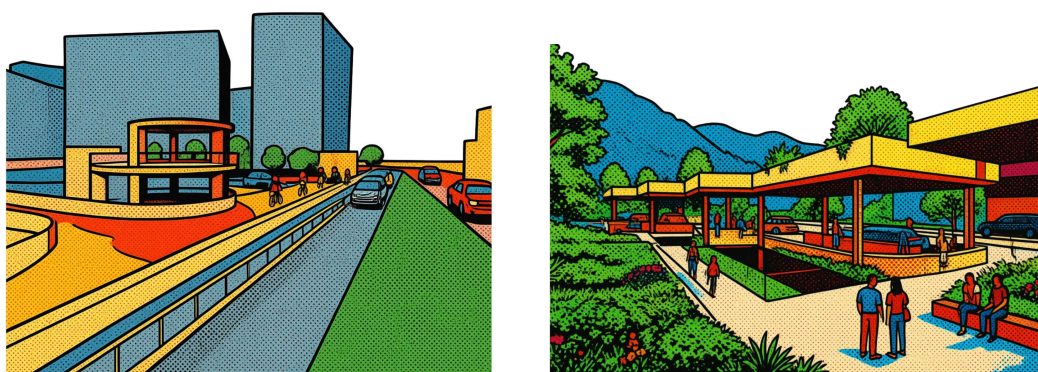


Figura 42. Tramo 1 después de la intervención. Congestión modal, inexistencia de andenes y riesgo por sobreposición de flujos. Elaboración propia

### **Evaluación del impacto**

La evaluación del impacto del proyecto se fundamenta en el análisis comparativo entre las condiciones actuales del corredor Bogotá – Los Patios – La Calera y los escenarios proyectados mediante la propuesta urbano–arquitectónica basada en los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). A partir de los tres objetivos específicos, se valoran los efectos potenciales de las estrategias implementadas sobre la movilidad, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental, el turismo y la calidad de vida urbana.

#### **1. Impacto en el diagnóstico de las condiciones actuales (Objetivo Específico 1)**

El diagnóstico identificó un corredor vial caracterizado por altos niveles de accidentalidad, una infraestructura fragmentada e insuficiente para peatones y ciclistas, falta de espacio público y una dependencia generalizada del vehículo privado. A partir del análisis realizado, la propuesta genera un impacto verdaderamente significativo al sacar a la luz las brechas existentes entre la normatividad y la realidad actual, ampliando el entendimiento del problema más allá de solo el ámbito vial para evidenciar dimensiones sociales, ambientales y de equidad, como lo plantean Jirón (2010) y Lefebvre (1978).

El impacto principal de este primer objetivo radica en que la investigación sistematiza y hace legibles las falencias del corredor, mostrando con claridad cómo la ausencia de infraestructura multimodal no sólo produce congestión, sino que reproduce desigualdad y limita el derecho al espacio público. El diagnóstico, por tanto, sirve como línea base cuantitativa y cualitativa para medir los beneficios de la intervención propuesta a largo plazo.

#### **2. Impacto del diseño de infraestructura multimodal con miradores (Objetivo Específico 2)**

La aplicación de las estrategias DOTS (caminar, pedalear, transitar, conectar, mezclar y cambiar) produce un impacto directo en la configuración física y operacional del corredor. La incorporación de andenes continuos, ciclorrutas segregadas, rediseño de curvas críticas, sistemas de señalización

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

inteligente, y miradores turísticos como nodos articuladores transforma un corredor inseguro y fragmentado en un sistema multimodal que distribuye el espacio de manera más justa.

El impacto esperado de este segundo objetivo se expresa en:

1. Reducción proyectada del 20-30 % de siniestros viales en un periodo de cinco años, debido a la segregación modal, la mejor visibilidad nocturna y el control geométrico de puntos críticos.
  2. Incremento del 25 % en el uso de modos activos (bicicleta y caminata), al ofrecer recorridos seguros y atractivos, en consonancia con Cervero (2013) e Hidalgo & Huizenga (2013).
  3. Mejora significativa de la accesibilidad universal, en cumplimiento del POT (Decreto 555 de 2021) y del Código Nacional de Tránsito.
  4. Recuperación paisajística y restauración ecológica, mediante corredores verdes que reducen erosión y mejoran el drenaje pluvial.
  5. Activación económica local a través de miradores equipados para comercio, cicloparqueaderos y servicios turísticos.
  6. La integración de estos elementos re configura la relación entre movilidad y territorio, consolidando la vía como un eje de desarrollo urbano y social, coherente con Borja (2003) y De Mattos (2010).
3. Impacto en la movilidad sostenible, el turismo y la calidad de vida (Objetivo Específico 3)

El impacto esperado del proyecto en términos de movilidad sostenible es ampliamente positivo, pues establece un cambio estructural en la priorización del espacio vial: los actores vulnerables dejan de

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

ocupar un lugar bajo en el corredor y pasan a ser el centro del diseño, lo cual reduce riesgos, optimiza tiempos de recorrido y mejora la experiencia de tránsito.

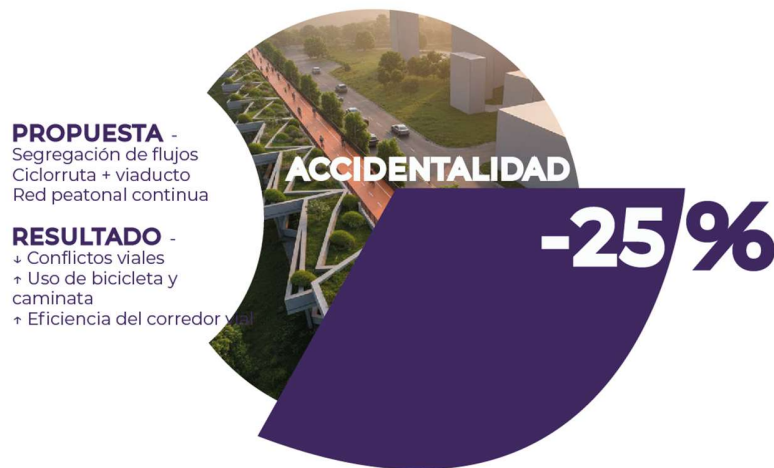


Figura 43. Gráfico de impacto del proyecto - accidentalidad. Elaboración propia

En materia turística, los miradores, zonas de permanencia y espacios de contemplación del paisaje funcionan como nuevos atractores urbanos, capaces de dinamizar economías locales relacionadas con gastronomía, deporte, recreación y servicios eco-turísticos. Esta cualidad transforma al corredor en un escenario de destino y no solo de paso, posicionándolo como un referente de movilidad turística en Bogotá.



Figura 44. Gráfico de impacto del proyecto - calidad de vida. Elaboración propia

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

El impacto en la calidad de vida se evidencia en condiciones más seguras, menos conflictivas y más balanceadas para todos los usuarios de la vía, sobre todo para ciclistas y peatones que antes no contaban con infraestructura focalizada. El proyecto introduce espacios de encuentro social, descanso y admiración del paisaje, alineándose directamente con el derecho a la ciudad y la función social del espacio público (Borja, 2003).



Figura 45. Gráfico de impacto del proyecto - Activación económica. Elaboración propia

Finalmente, al disminuir emisiones por congestión, contener el terreno, integrar corredores verdes y ecológicos y fomentar el uso de modos de transportar sostenibles, la propuesta de intervención genera un impacto positivo ambientalmente, de la mano con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 9 y 11).

### Síntesis general del impacto

La propuesta genera un impacto integral que trasciende todo tipo de ingeniería vial: redistribuye el espacio, reasigna derechos, reduce las desigualdades y transforma un corredor vial inseguro en un corredor urbano-paisajístico que sea inteligente, sostenible y socialmente justo. La vía Bogotá–Peaje Los Patios deja de ser un corredor vial de riesgo para llegar a convertirse en un modelo replicable de movilidad sostenible, en el que el paisaje, la movilidad activa y la economía local se articulan como catalizadores de transformación urbana.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Elemento	Zona	Estado actual	Propuesta	Incremento proyectado	Impacto esperado
 Bicicarril	Todo el corredor	Fragmentado	4,5 km continuos	Cobertura total	+ movilidad sostenible
 Mobiliario urbano	General	Escaso	Implementación integral	+100% cobertura	+ calidad espacial
 Bicicarril	Zona 1	0 und	75 und	Implementación total	+ turismo y movilidad activa
 Parqueaderos	Zona 1	0 und	25 und	Nueva capacidad	+ organización vehicular
 Equipamientos intermodales	Zona 1	0 und	2 und	Implementación total	+ articulación modal
 Restaurantes / comercio	Zona 1	Baja oferta	6 módulos	Reactivación	+ economía local
 Paraderos transporte	Zona 1	1 informal	1 formal	Consolidación	+ seguridad peatonal
 Bicicarril	Zona 2	0 und	120 und	Implementación total	+ permanencia y accesibilidad
 Parqueaderos	Zona 2	0 und	40 und	Nueva capacidad	+ soporte turístico
 Equipamientos intermodales	Zona 2	0 und	1 und	Implementación total	+ integración territorial
 Miradores	Zona 2	0 und	2 und	Implementación total	+ permanencia
 Restaurantes / comercio	Zona 2	Baja oferta	8 módulos	Reactivación	+ actividad turística
 Paraderos transporte	Zona 2	1 informal	1 formal	Consolidación	+ accesibilidad
 Bicicarril	Zona 3	0 und	30 und	Implementación total	+ conectividad ciclista
 Parqueaderos	Zona 3	0 und	24 und	Nueva capacidad	+ accesibilidad
 Equipamientos intermodales	Zona 3	0 und	1 und	Implementación total	+ conexión multimodal
 Miradores	Zona 3	0 und	0 und	Otro enfoque	+ apropiación social
 Restaurantes / comercio	Zona 3	8 informal	24 módulos	300%	+ permanencia
 Paraderos transporte	Zona 3	1 informal	1 formal	Consolidación	+ conectividad
 Bicicarril	Zona 4	0 und	80 und	Implementación total	+ uso recreativo del corredor
 Parqueaderos	Zona 4	60	320 und	433%	+ capacidad metropolitana
 Equipamientos intermodales	Zona 4	0 und	3 und	Implementación total	+ movilidad sostenible
 Miradores	Zona 4	1 und informal	3 und	300%	+ actividad económica
 Restaurantes / comercio	Zona 4	Oferta dispersa	12 módulos	Consolidación	+ centralidad
 Paraderos transporte	Zona 4	1 informal	1 formal	Consolidación	+ integración modal

Tabla 4. Tabla comparativa de impacto de resultados del proyecto. Elaboración propia

## **Conclusiones y recomendaciones**

### **Conclusiones**

La aplicación de este modelo de movilidad sostenible en el actual corredor Bogotá–Peaje Los Patios permitió entender que la movilidad no puede ser afrontada únicamente desde un punto de vista vial, sino como un proceso completo e integral donde se articulan el espacio público, el paisaje, la seguridad vial y la igualdad territorial. A partir de la valoración detallada de los cuatro tramos del corredor vial, fue posible determinar que la falta de infraestructura multimodal y de espacios de permanencia no solo causaba riesgos constantes para peatones y ciclistas, sino que también impedía la contemplación plena del paisaje y la reactivación económica local. La propuesta elaborada, mediante estrategias como la segregación segura, la implementación de miradores turísticos, el rediseño de corredores ecológicos y la articulación intermodal, manifiesta que es posible transformar un corredor principalmente vehicular en un corredor urbano-paisajístico mucho más seguro, accesible y sostenible.

Asimismo, dicha intervención permite notar la importancia de los enfoques teóricos de Cervero, Jirón y Borja, quienes coinciden en el punto de vista que la movilidad no puede desprenderse de la justicia espacial, la integración social y el derecho del ciudadano al espacio público. De esa manera, el diseño propuesto no se limita a resolver los actuales conflictos de tránsito, sino que se orienta a convertir un territorio más equitativo, donde los usuarios vulnerables adquieren un verdadero protagonismo y donde el paisaje deja de ser solo un fondo para convertirse en un producto articulador de identidad y encuentro. Este punto de vista integral permite confirmar que el corredor Bogotá-Peaje Los Patios tiene el potencial de consolidarse como un proyecto referente regional en cuestiones de movilidad sostenible y espacio público de borde urbano.

Finalmente, el proyecto afirma que los corredores suburbanos necesitan modelos de intervención que sean flexibles, con la capacidad de adaptarse a diversas condiciones topográficas,

ambientales y sociales diversas. La propuesta del modelo DOTS aplicada a este corredor pone en evidencia que, incluso en escenarios de muy alta complejidad, es posible desarrollar soluciones técnicas coherentes con las políticas nacionales y distritales, al tiempo que se responde a las necesidades reales de los usuarios cotidianos del corredor. La intervención de transformación planteada aporta no solo mejoras en la función, sino igualmente una significación de reconexión entre ciudad y paisaje

### **Recomendaciones**

Partiendo de los resultados obtenidos, Nace un requerimiento de continuar fortaleciendo la visión multimodal del corredor urbano a partir de la implementación de manera progresiva y articulada de las estrategias aquí propuestas. Se recomienda dar prioridad a las intervenciones de segregación segura modal y seguridad vial, puesto que estas afectan de manera directa en la reducción de siniestros y en la sensación de confianza por parte de actores viales como: peatones y ciclistas. Para superarlo, es importante tener en cuenta la continuidad física de los nodos intervenidos, evitando cualquier tipo de interrupciones o cambios muy bruscos que puedan generar nuevos puntos o zonas de riesgo o desorientación.

Asimismo, se propone que las entidades responsables de la gestión de este corredor introduzcan mecanismos de mantenimiento, monitoreo y actualización que permita una continuidad, puntualmente en los miradores turísticos, taludes de contención y planes de señalización inteligente. Estos puntos clave, al estar directa o indirectamente vinculados con la calidad espacial y paisajística, necesitan una gestión que no solo sea técnica, sino también de la comunidad, involucrando y solicitando la participación de emprendedores locales, deportistas y usuarios frecuentes para poder garantizar verdaderos procesos participativos y duraderos. La apropiación social es esencial para consolidar estos espacios como nodos activos y no como intervenciones aisladas cada una.

De igual manera, se propone continuar hacia una integración intermunicipal mucho más sólida entre Bogotá y el municipio de La Calera, articulando los sistemas visualizados en el POT y otros futuros

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

proyectos de transporte público que conectan con la ciudad, como el Cable de San Rafael, con el corredor vial. Esta intermodalidad permitirá que la vía deje de ser únicamente un punto de acceso a la ciudad y se convierta en una red conectiva que dialogue con otros sistemas de movilidad y con el paisaje circundante. Finalmente, se sugiere considerar este proyecto como un modelo replicable para otros corredores de borde urbano en la ciudad, promoviendo políticas públicas que reconozcan la importancia estratégica de estos territorios y la urgencia de transformarlos bajo principios de sostenibilidad, seguridad y equidad espacial.

**Lista de Referencia o Bibliografía**

- Alcaldía Municipal de La Calera. (s.f.). Plan de desarrollo municipal. <https://www.lacalera-cundinamarca.gov.co>
- Altamira, A. (2020). Diseño geométrico de caminos de montaña: Retos y criterios técnicos. *Revista de Ingeniería Vial y Transporte*, 45(3), 67–84.
- Bazant, J. (1985). *Manual de diseño urbano*. Trillas.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., & Smith, G. (1999). *Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano*. Manual práctico. Editorial Gustavo Gili.
- Bocarejo, J. P. (2017). Movilidad y transporte en Bogotá: Retos y perspectivas. *Revista de Ingeniería*, 45(1), 7–15. <https://revistas.uniandes.edu.co>
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.
- CAF - Banco de Desarrollo de América Latina. (2021). *Movilidad urbana en América Latina: Desafíos y soluciones sostenibles*.
- Cervero, R. (2013). *Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development*. Banco Mundial / BID. <https://openknowledge.worldbank.org>
- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR). (2016). *Modificación al plan de manejo de reserva forestal protectora bosque oriental Bogotá*. <https://www.car.gov.co/uploads/files/5ac7da95cbf3a.pdf>
- De Mattos, C. (2010). *Globalización y articulación metropolitana en América Latina*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org>
- El Tiempo, El Espectador, Infobae, & Extra. (s.f.). *Coberturas periodísticas sobre movilidad y siniestros viales en Bogotá y Cundinamarca*.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Reverté.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Gobernación de Antioquia, & Metro de Medellín. (2021). Metrocable Picacho: un ejemplo de movilidad sostenible y equidad. IDEA.

Hidalgo, D., & Huizenga, C. (2013). Transporte urbano sostenible en América Latina. CAF.  
<https://publications.iadb.org>

Imagine Consultores. (2016). Plan estratégico río Fucha – Bogotá: UT MOBO + Ecópolis. Secretaría Distrital de Planeación. <http://imagineconsultores.co>

Jiménez, L. (2011). Unas montañas al servicio de Bogotá. Imaginarios de la naturaleza en la reforestación de los cerros orientales, 1899-1924 [Monografía de grado, Universidad de los Andes].  
Repositorio Uniandes.  
<https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/7293a52e-4853-47eebb98-c279849a3f52/content>

Jirón, P. (2010). Movilidad y segregación urbana en América Latina. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org>  
La Alcaldía Local de Usaquén. (2019). ¡Prohibido construir en los Cerros Orientales!  
<http://usaquen.gov.co/noticias/prohibido-construir-los-cerros-orientales>

Lefebvre, H. (1978). El derecho a la ciudad. Siglo XXI Editores.

León, F. (2004). Metápolis: La ciudad deconstruida. Gustavo Gili.

Meza, C. A. (2008). Urbanización, conservación y ruralidad en los cerros Orientales de Bogotá. Revista Colombiana de Antropología, 44(2), 439–480.

Metro de Medellín Ltda. (2024, agosto 6). Metrocable Línea K: 20 años aportando calidad de vida.  
Noticias Metro de Medellín. <https://www.metrodemedellin.gov.co>

Observatorio de la Secretaría Distrital de Movilidad. (s.f.). Anuario de siniestralidad vial. Secretaría Distrital de Movilidad. <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co>

Sabatini, F. (2003). La segregación social en las ciudades latinoamericanas. Revista EURE, 29(87), 21–42.  
<https://www.redalyc.org>

## MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VÍA AL PEAJE LOS PATIOS - BOGOTÁ

Secretaría Distrital de Movilidad. (s.f.). Portal de datos abiertos – Siniestralidad vial.

<https://datos.movilidadbogota.gov.co>

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2023). Informe anual de movilidad y seguridad vial en Bogotá.

Secretaría Distrital de Planeación. (2017). Río Fucha - Tomo III. Diseño de la estrategia de intervención integral y multidimensional en materia socioeconómica, ambiental y urbanística para el río Fucha y su área de entorno. Secretaría Distrital de Planeación.

<http://inventariobogota.sdp.gov.co>

Tójar Hurtado, J. C. (2006). Investigación cualitativa: comprender y actuar. Editorial La Muralla.

YES Innovation, Rama Estudio, Raíz Estudio, GMG Diseño y Construcción, Ziette Diseño, & UrbanaData. (2020, agosto 10). Corredor Metropolitano – Quito: plan integral y sostenible para articular la ciudad. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/945143/corredor-metropolitano-de-quito-un-plan-integral-y-sostenible-para-articular-la-ciudad>

Yory, C. M. (2015). Diseño urbano y seguridad vial: Aplicaciones en contextos latinoamericanos. Revista de Urbanismo, 33(2), 23–36

**Anexos**

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorenz Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

45 .....

2. Género

Femenino

Masculino

Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

Diarios

Varias veces a la semana

Fines de semana

Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

Carro particular

Motocicleta

Bicicleta

Transporte público

Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

Mañana

Tarde

Noche

Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

Sí

No

Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor/vía?

Sí

No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

Sí

No

Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

Congestión

Falta de señalización

Peligro para ciclistas/motociclistas

Infraestructura deficiente

Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

Sí

No

No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

Sí

No

Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

Sí

No

No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

Sí

No

No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

Sí

No

Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

Sí

No

Me da igual

Este formulario se creó en Universidad la Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorenz Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

25 .....

2. Género

Femenino

Masculino

Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

Diarios

Varias veces a la semana

Fines de semana

Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Peseadamente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No Sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No Sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No Sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia con [Google Forms](#).

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorenz Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

34 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

Sí

No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificará la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

2. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

Sí

No

Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

Congestión

Falta de Señalización

Peligro para ciclistas/motocicletas

Infraestructura deficiente

Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permianencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

Sí

No

No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

Sí

No

Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

Sí

No

No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

Sí

No

No sabe

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

22. ....

2. Género

Femenino

Masculino

Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

Diario

Varias veces a la semana

Fines de semana

Ocasionalmente

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

Sí

No

Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

Sí

No

Me da igual

Este formulario se creó en Universidad de Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

Sí

No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificará la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

5. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

Sí

No

Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

Congestión

Falta de Señalización

Peligro para ciclistas/motocicletas

Infraestructura deficiente

Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Camio particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

**Sección B: Percepción de seguridad y movilidad**

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es creado en Universidad la Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

22.....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By Karen Lorena Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

45

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

2

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y monodictas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/monodictas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
35 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

## Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor/vía?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí
- No
- Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario es creado en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
33 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí
- No
- Brevemente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia con Google Forms.

Google Formulario

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By Karen Lorenz Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

25.....

2. Género

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

4. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permianencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría al uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad de Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
58

2. Género  
 Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Camión particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es creado en Universidad la Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

36 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

Z: .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y monodictistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/monodictistas  
 Infraestructura no suficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
24 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

## Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor/vía?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí
- No
- Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario es creado en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
28 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Brevemente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia con [Google Forms](#).

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By Karen Lorenz Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

31.....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

1. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motocicletas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permianencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría al uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

45. ....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad de Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motocicletas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es creado en Universidad la Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

23 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Camio particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

27

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

3

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y monodictas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/monodictas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

28 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor/vía?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incrementará el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es creado en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

32 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí
- No
- Brevemente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia con [Google Forms](#).

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By Karen Lorenz Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

45 .....

2. Género

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

4.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

19.....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permianencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría al uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motociclista  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad de Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

4.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Camión particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

**Sección B: Percepción de seguridad y movilidad**

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es parte de un proyecto de la Universidad de la Gran Colombia como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

35 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

Z: .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

2. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
28

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incrementará el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

## Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí
- No
- Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
57

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario es creado en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Peseadamente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejoraría la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By Karen Lorenz Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

42

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Caro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

Sí

No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificará la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

1. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

Sí

No

Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

Congestión

Falta de Señalización

Peligro para ciclistas/motociclistas

Infraestructura deficiente

Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permianencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

Sí

No

No sabe

12. ¿Estará de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

Sí

No

Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

Sí

No

No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

Sí

No

No sabe

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

39. ....

2. Género

Femenino

Masculino

Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

Diario

Varias veces a la semana

Fines de semana

Ocasionalmente

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

Sí

No

Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

Sí

No

Me da igual

Este formulario se creó en Universidad de la Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

Sí

No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificará la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

Sí

No

Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

Congestión

Falta de Señalización

Peligro para ciclistas/motociclistas

Infraestructura deficiente

Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Camión particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

**Sección B: Percepción de seguridad y movilidad**

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario es creado en Universidad la Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

30 .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varios veces la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

1 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Diaz

### Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:

Z: .....

2. Género

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario  
 Varias veces a la semana  
 Fines de semana  
 Ocasionalmente

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bici/cicla  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variado

### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido)

9. ....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Sí  
 No  
 Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí  
 No  
 Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
28 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces a la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Sí
- No
- No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que esto incrementará el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Sí
- No
- No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Sí
- No
- No sabe

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

- Mañana
- Tarde
- Noche
- Variado

## Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Sí
- No
- Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Sí
- No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2 .....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motocicletas?

- Sí
- No
- Parcialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión
- Falta de Señalización
- Peligro para ciclistas/motociclistas
- Infraestructura deficiente
- Otro

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

By: Karen Lorena Carrero Díaz

## Sección A: Datos generales del encuestado

1. Edad:  
37 .....

2. Género
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

- Diario
- Varias veces la semana
- Fines de semana
- Ocasionalmente

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Sí
- No
- Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Sí
- No
- Me da igual

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarle por esta vía?

- Campo particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

5. ¿En qué horario suele transitar por esta vía?

- Mañana  
 Tarde  
 Noche  
 Variable

#### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

- Si  
 No  
 Depende del horario

7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

- Si  
 No

8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

2.....

9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

- Si  
 No  
 Inicialmente

10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

- Congestión  
 Falta de Señalización  
 Peligro para ciclistas/motociclistas  
 Infraestructura deficiente  
 Otro

11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descansos, señalización turística) mejorará la experiencia?

- Si  
 No  
 No sabe

12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

- Si  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

- Si  
 No  
 No sabe

14. ¿Cree que una intervención urbana mejorará la seguridad vial en el sector?

- Si  
 No  
 No sabe

15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

- Si  
 No  
 Me da igual

16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

- Si  
 No  
 Me da igual

# ENCUESTA 1: Usuarios frecuentes de la vía Bogotá - La Calera

32 respuestas

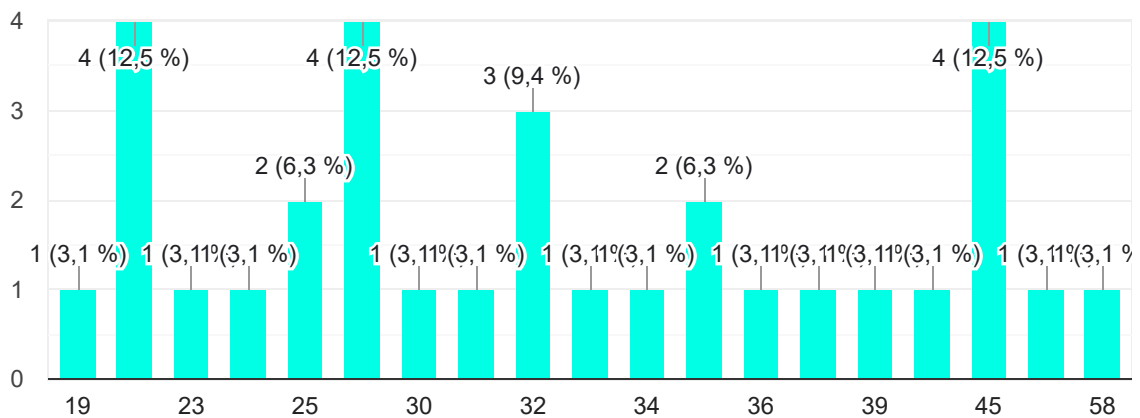
[Publicar datos de análisis](#)

## Sección A: Datos generales del encuestado

### 1. Edad:

 Copiar

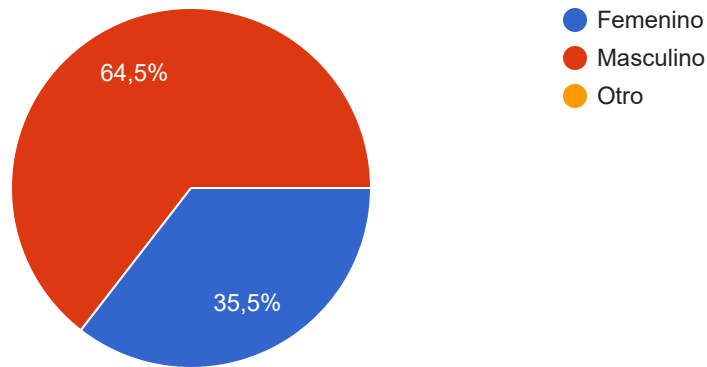
32 respuestas



## 2. Género

 Copiar

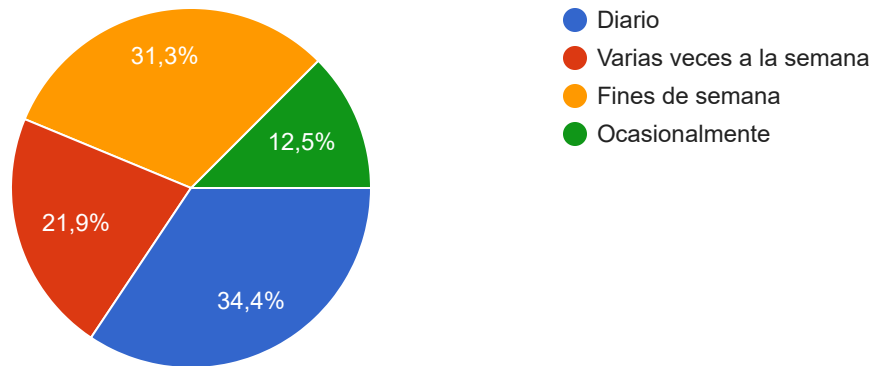
31 respuestas



## 3. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía Bogotá - La Calera?

 Copiar

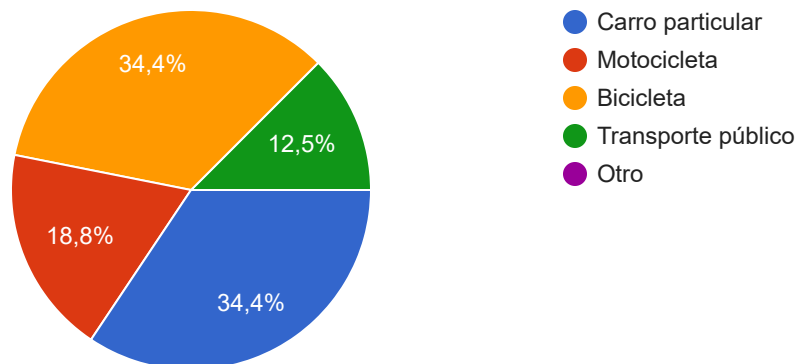
32 respuestas



## 4. ¿En qué medio de transporte suele movilizarse por esta vía?

 Copiar

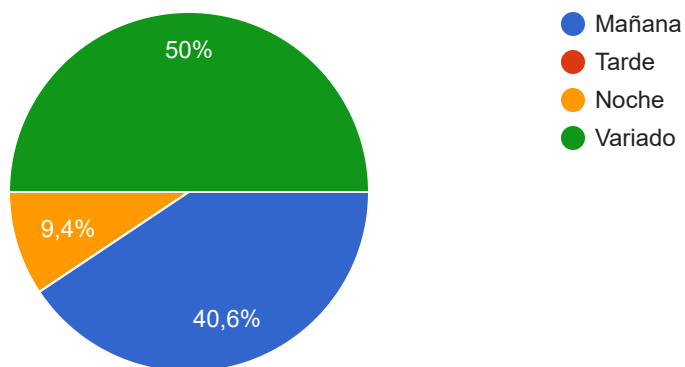
32 respuestas



5. ¿En qué horarios suele transitar por esta vía?

 Copiar

32 respuestas

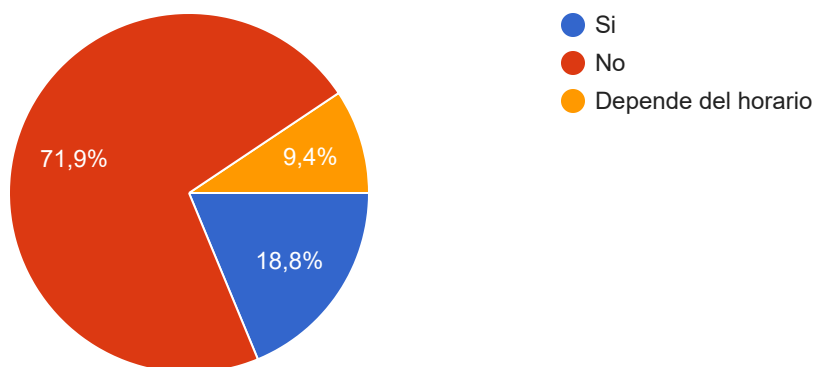


### Sección B: Percepción de seguridad y movilidad

6. ¿Se siente seguro transitando por esta vía?

 Copiar

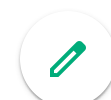
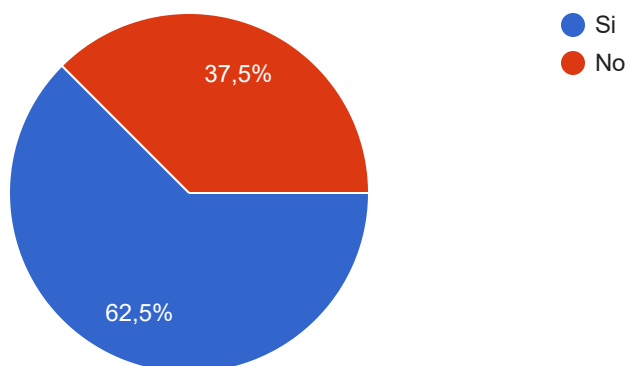
32 respuestas



7. ¿Ha presenciado o sufrido accidentes en este corredor vial?

 Copiar

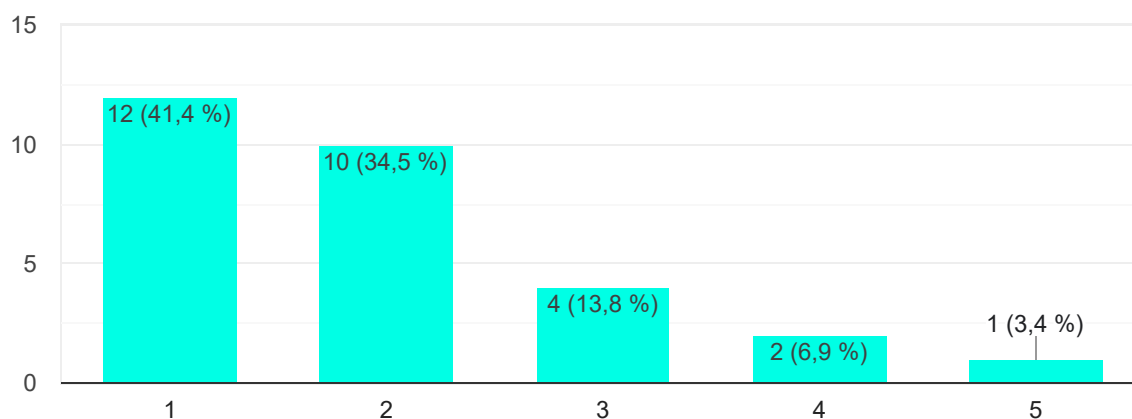
32 respuestas



8. En una escala del 1 al 5, ¿Cómo calificaría la fluidez del tráfico en este sector? (1 = muy congestionado, 5 = muy fluido):

 Copiar

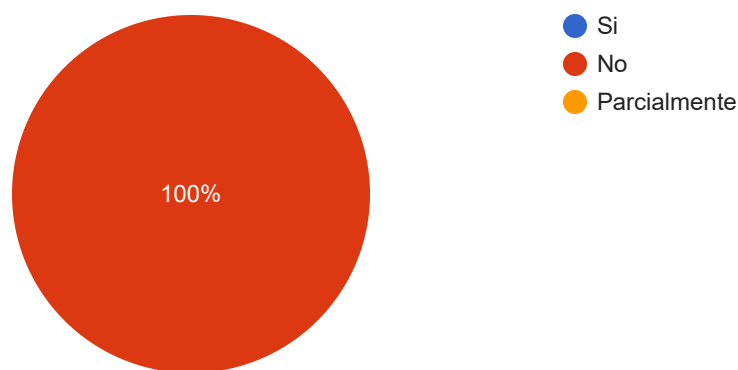
29 respuestas



9. ¿Considera que hay suficiente infraestructura para peatones, ciclistas y motociclistas?

 Copiar

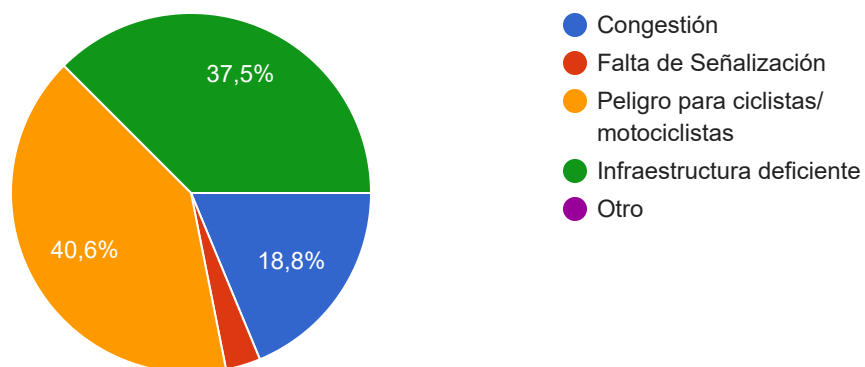
32 respuestas



10. ¿Cuál considera que es el principal problema de la vía?

 Copiar

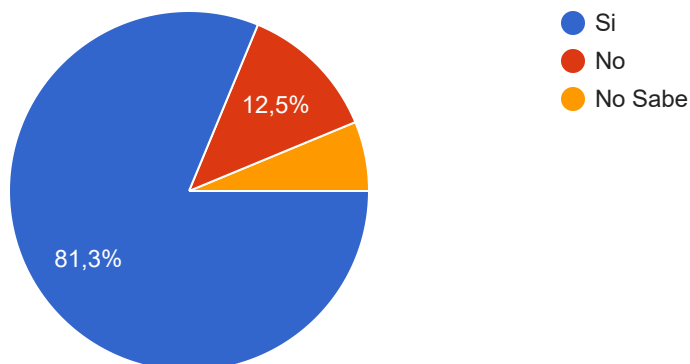
32 respuestas



11. ¿Cree que la implementación de zonas de permanencia (miradores, descanso, señalización turística) mejoraría la experiencia?

 Copiar

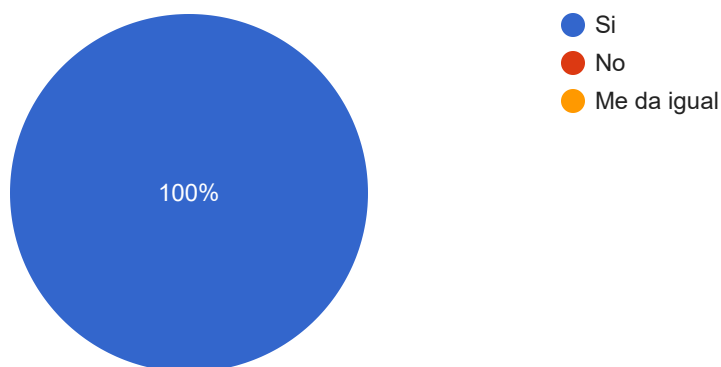
32 respuestas



12. ¿Estaría de acuerdo con la construcción de un corredor vial con infraestructura diferenciada para cada actor vial?

 Copiar

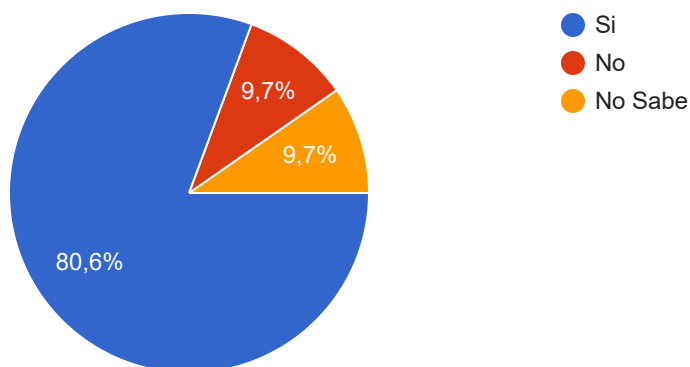
32 respuestas



13. ¿Cree que esto incentivaría el uso de la bicicleta como medio de transporte?

 Copiar

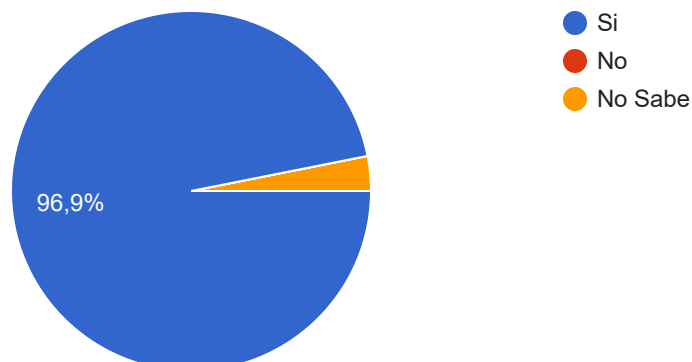
31 respuestas



14. ¿Cree que una intervención urbana mejoraría la seguridad vial en el sector?

 Copiar

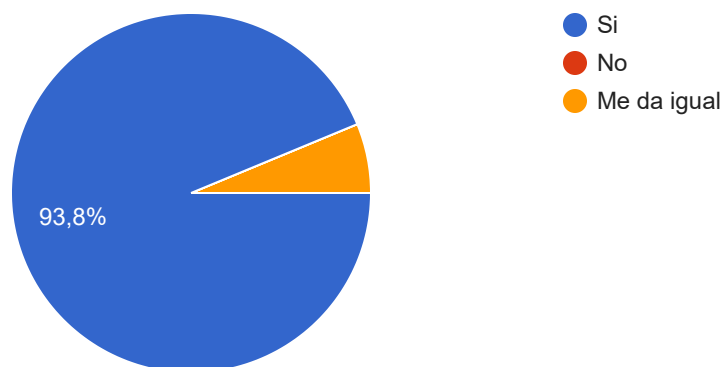
32 respuestas



15. ¿Recomendaría este corredor como ruta turística si estuviera adecuadamente señalizado y seguro?

 Copiar

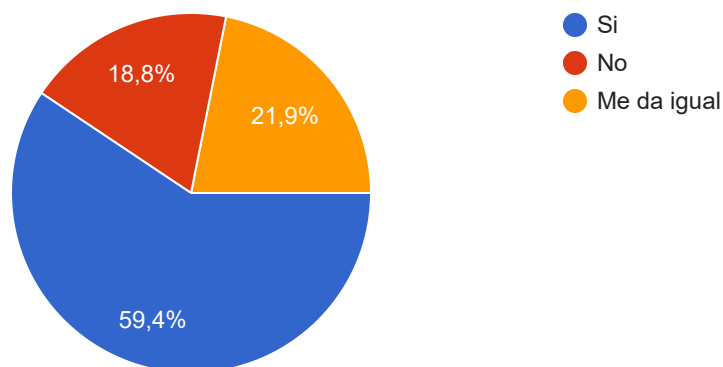
32 respuestas



16. ¿Le interesaría participar en procesos de consulta o diseño participativo?

 Copiar

32 respuestas



## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
32 .....

2. Sexo:
- Femenino
  - Masculino
  - Otro

3. ¿Usted es:
- Residente del sector
  - Comerciante
  - Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requiemático que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Corredor de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
22 .....

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular
- Moto/ciclota
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparcimiento, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elemento considera prioritario en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorutas
- Espacios verdes
- Socialización
- Control de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
25 años

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular
- Moto/ciclota
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
36

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estará dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

**Sección B: Percepción del entorno y necesidades**

6. ¿Considera que la vía al frente de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorrutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario es de en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google

Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

20

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

7. ¿Cuales es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

59

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-5 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
30

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
28

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Fala de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Socialización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

31

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
35 .....

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

14. ¿Estará dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorrutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
48

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al Peñol de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el turismo residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

7. ¿Cuáles es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

33

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-5 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
34 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredos de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
31 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

Este formulario se creó en Universidad la Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Más o igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Más o igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Más o igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparcimiento, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Más o igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Más o igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Más o igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Más o igual

15. ¿Qué elemento considera prioritario en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Socialización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

32

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Más o igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
35

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estará dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

**Sección B: Percepción del entorno y necesidades**

6. ¿Considera que la vía al pie de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorrutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google

Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
45

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

7. ¿Cuales es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

32

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-5 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE.

Google Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
27 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredos de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
45 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad la Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Fala de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el desarrollo de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparcimiento, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elemento considera prioritario en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Socialización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

45

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
54 .....

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estará dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario es de en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
62

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al pie de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el turismo residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE(S).

Google Formularios

7. ¿Cuales es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

35

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-5 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE(S).

Google Formularios

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
43 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredos de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
31 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

Este formulario se creó en Universidad la Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular
- Moto/ciclota
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elemento considera prioritario en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclovías
- Espacios verdes
- Socialización
- Control de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparcimiento, ciclovías y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular
- Moto/ciclota
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

40

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
22 .....

2. Sexo:

- Femenino
- Masculino
- Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector
- Comerciante
- Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año
- 1-3 años
- 4-6 años
- Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular
- Motocicleta
- Bicicleta
- Transporte público
- Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estará dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al pie de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorrutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario es de en Universidad La Gran Colombia Como ESTUDIANTES.

Google

Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

25

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE(S).

Google Formularios

7. ¿Cuales es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

43

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-5 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/cicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia como ESTUDIANTE(S).

Google Formularios

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
25 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su modo de transporte habitual?

- Carro particular  
 Motocicleta  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al país de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Falta de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-requitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Señalización  
 Corredor de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:  
34 .....

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Unidad es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

#### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular  
 Riesgo de accidentes  
 Ruido  
 Contaminación  
 Fala de infraestructura  
 Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí  
 No  
 A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía hacia espacios de esparcimiento, ciclorutas y zonas verdes?

- Sí  
 No  
 Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí  
 No  
 Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí  
 No  
 Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí  
 No  
 Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación  
 Ciclorutas  
 Espacios verdes  
 Socialización  
 Control de velocidad  
 Espacios de descanso  
 Otro

## ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

### Sección A: Información general del encuestado

1. Edad:

34

2. Sexo:

- Femenino  
 Masculino  
 Otro

3. ¿Usted es:

- Residente del sector  
 Comerciante  
 Otro

4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

- Menos de un año  
 1-3 años  
 4-6 años  
 Más de 6 años

5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

- Carro particular  
 Moto/ciclota  
 Bicicleta  
 Transporte público  
 Otro

### Sección B: Percepción del entorno y necesidades

6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patos afecta su calidad de vida o actividad comercial?

- Sí  
 No  
 Me da igual

7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

- Congestión vehicular
- Riesgo de accidentes
- Ruido
- Contaminación
- Falta de infraestructura
- Otro

8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

- Sí
- No
- A veces

9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

- Sí
- No
- Me da igual

10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

11. ¿Estará de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

- Sí
- No
- Me da igual

12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

- Sí
- No
- Me da igual

13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

- Sí
- No
- Me da igual

14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

- Sí
- No
- Me da igual

15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

- Iluminación
- Ciclorrutas
- Espacios verdes
- Señalización
- Controles de velocidad
- Espacios de descanso
- Otro

Este formulario se creó en Universidad La Gran Colombia. Correo ESTUDIANTES.

Google Formularios

# ENCUESTA 2: Residentes y Comerciantes en el corredor vial Bogotá - La Calera

33 respuestas

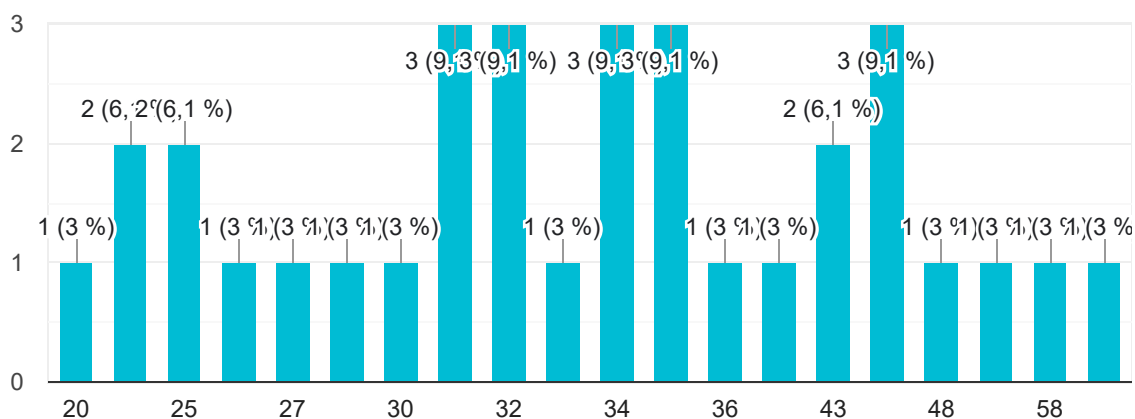
[Publicar datos de análisis](#)

## Sección A: Información general del encuestado

### 1. Edad:

[Copiar](#)

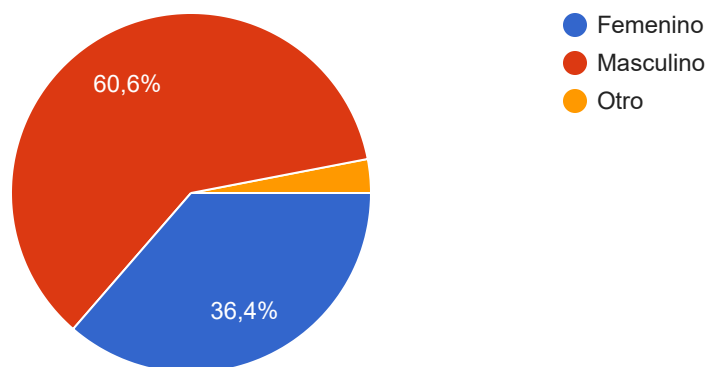
33 respuestas



### 2. Sexo:

[Copiar](#)

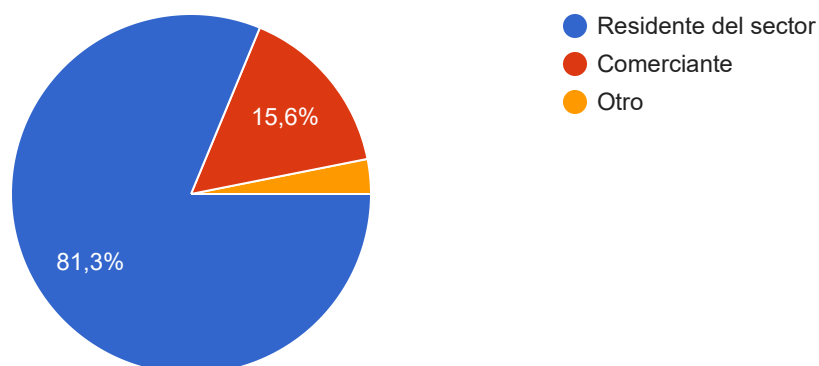
33 respuestas



3. ¿Usted es:

 Copiar

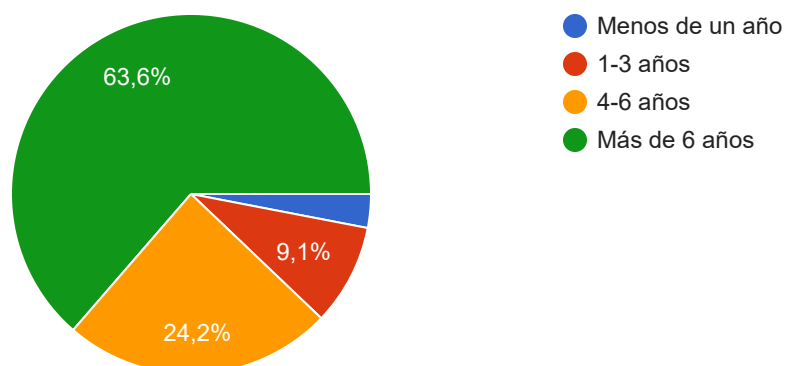
32 respuestas



4. ¿Hace cuánto tiempo vive o trabaja en el sector?

 Copiar

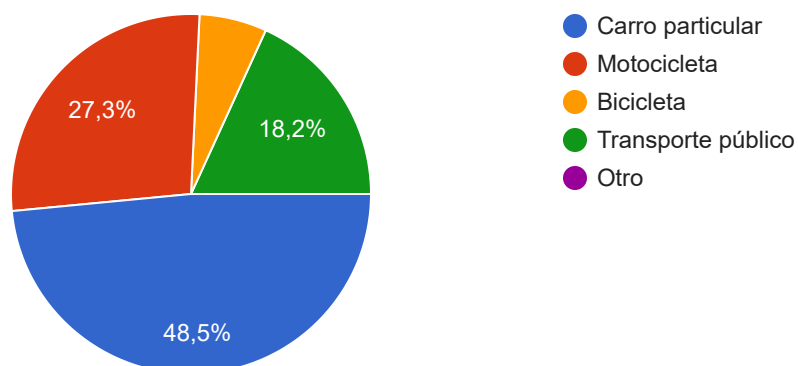
33 respuestas



5. ¿Cuál es su medio de transporte habitual?

 Copiar

33 respuestas



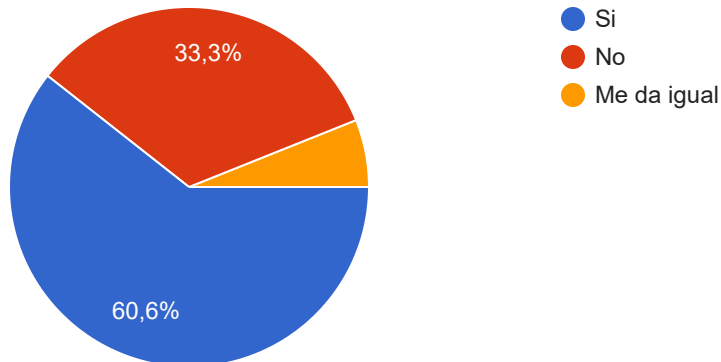
## Sección B: Percepción del entorno y necesidades



6. ¿Considera que la vía al peaje de Los Patios afecta su calidad de vida o actividad comercial?

 Copiar

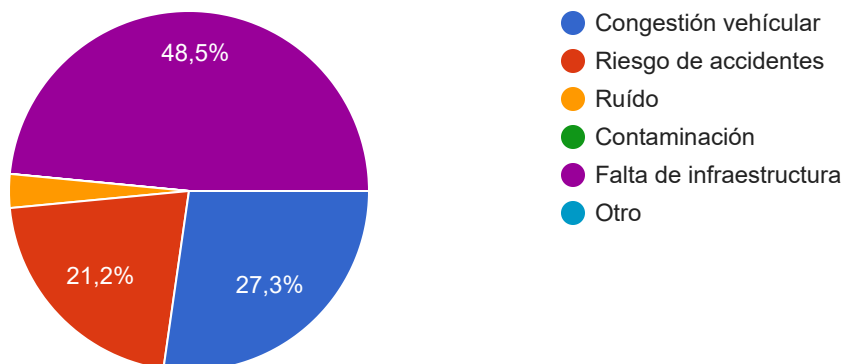
33 respuestas



7. ¿Cuál es el principal problema que identifica en la zona?

 Copiar

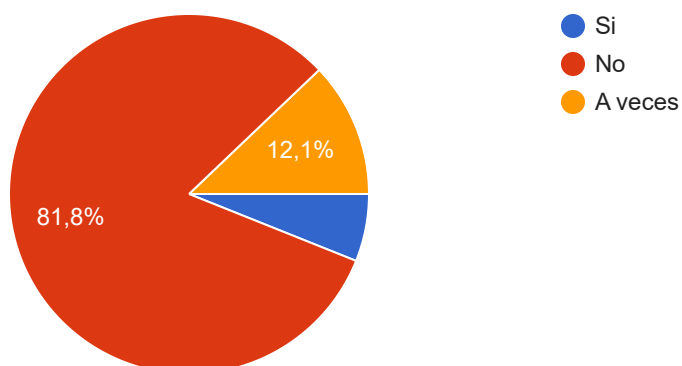
33 respuestas



8. ¿Se siente seguro transitando a pie o en bicicleta por esta zona?

 Copiar

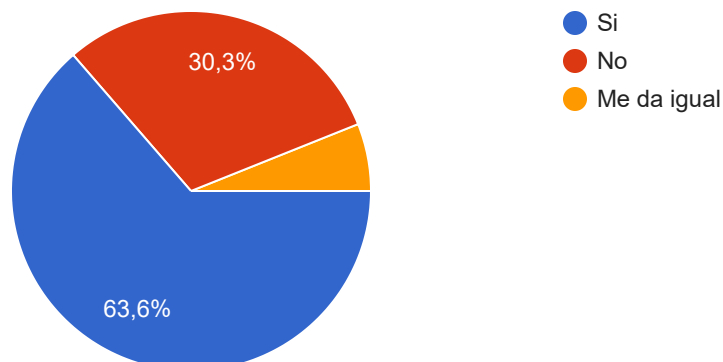
33 respuestas



9. ¿Cree que el aumento del tráfico ha impactado negativamente el comercio o el entorno residencial?

 Copiar

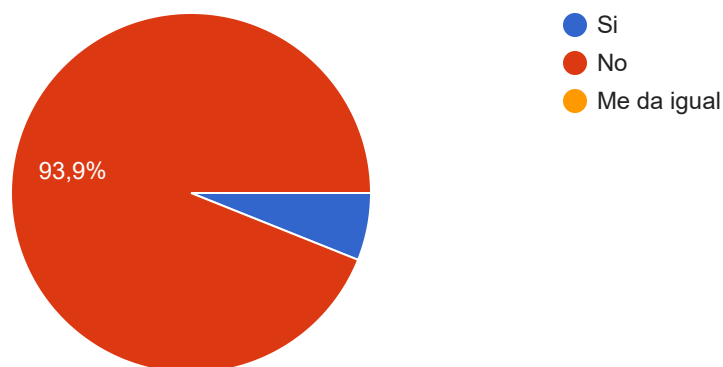
33 respuestas



10. ¿Cree que el diseño actual de la vía responde adecuadamente a las necesidades del sector?

 Copiar

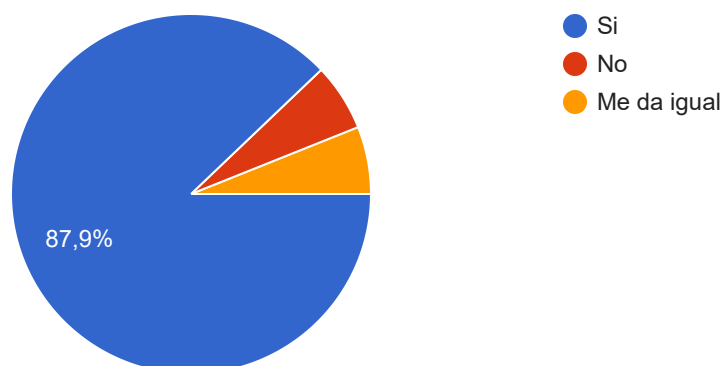
33 respuestas



11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de un plan urbano-arquitectónico que reorganice la vía e incluya espacios de descanso, ciclorrutas y zonas verdes?

 Copiar

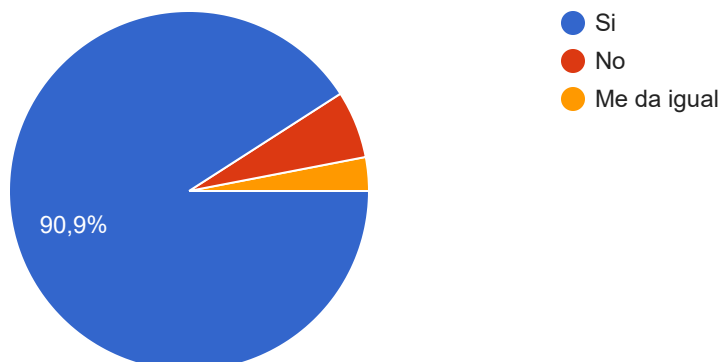
33 respuestas



12. ¿Considera importante la construcción de zonas de permanencia o miradores para fortalecer el turismo local?

 Copiar

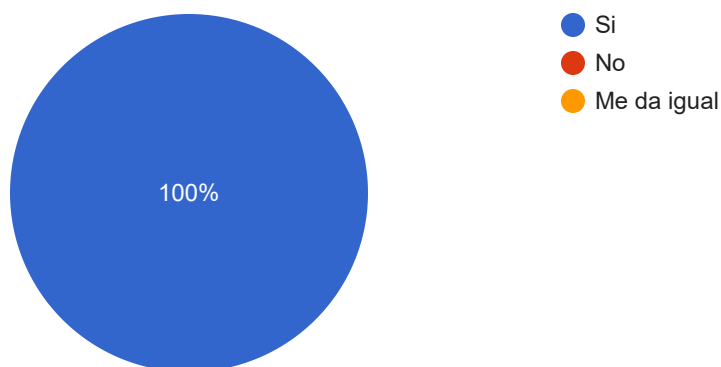
33 respuestas



13. ¿Cree que estas intervenciones podrían mejorar la seguridad vial y la movilidad?

 Copiar

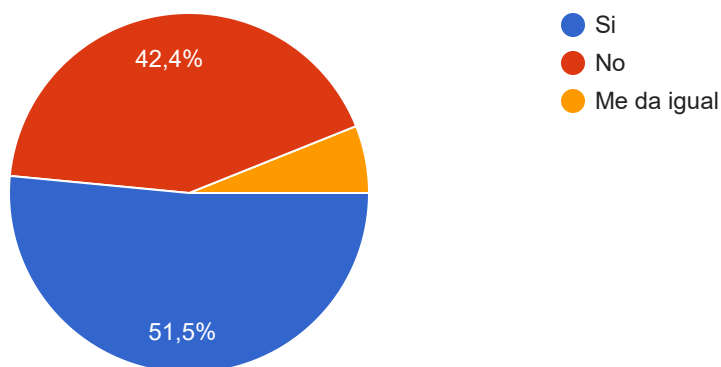
33 respuestas



14. ¿Estaría dispuesto(a) a participar en procesos de socialización o mesas comunitarias para aportar a la planificación del sector?

 Copiar

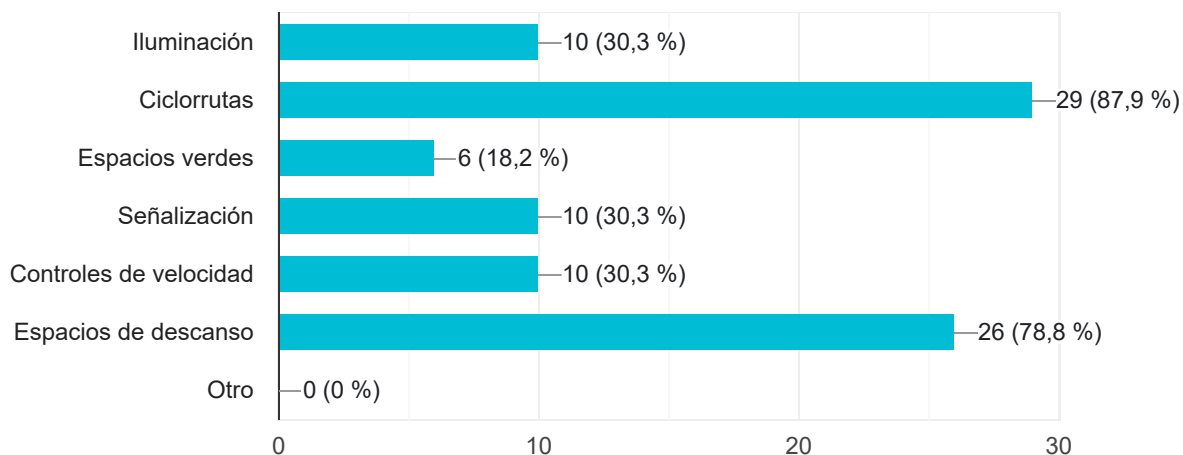
33 respuestas



## 15. ¿Qué elementos considera prioritarios en una intervención urbana en esta zona? (puede marcar varios)

 Copiar

33 respuestas



Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google. - [Contactar con el propietario del formulario](#) - [Términos del Servicio](#) - [Política de Privacidad](#)

¿Parece sospechoso este formulario? [Informe](#)

Google Formularios

