

CONPES PARA LA GENTE 4190

EL TREN DE ZIPAQUIRÁ

Un paso hacia una movilidad moderna y sostenible





Departamento
Nacional de Planeación



CONPES PARA LA GENTE 4190

Directora general

Natalia Irene Molina Posso

Subdirector general del

Sistema General de Regalías

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirector general de

Prospectiva y Desarrollo Nacional

Rovitzon Ortiz Olaya

Subdirector general encargado de

Descentralización y Desarrollo Territorial

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirectora general de

Inversiones, Seguimiento y Evaluación

Martha Cecilia García Buitrago

Secretaria general

Luz Mery Portela David

Equipo técnico del Grupo CONPES

Julián Acosta Barreto

Coordinador

Harrison López Cuartas

Validación técnica

Luz Ángela Uscátegui Cuéllar

Redactora y correctora de estilo

Laura Guerrero-Torres

Diseñadora

© Departamento Nacional de Planeación

2026

Calle 26 n.º 13-19

PBX: (57+) 601 38150000

Bogotá D. C., Colombia

www.dnp.gov.co

**El Documento CONPES 4190 fue
aprobado el 4 de mayo de 2026.*

CONPES

TREN DE ZIPAQUIRÁ*



Sugerencia de citación¹: Departamento Nacional de Planeación. (2026). *CONPES para la Gente 4190. El Tren de Zipaquirá: un paso hacia una movilidad moderna y sostenible.*

Miles de personas vienen todos los días a trabajar en Bogotá, pero viven en los municipios vecinos. La población de la provincia Sabana Centro, conformada por Cajicá, Chía, Cogua, Gachancipá, Nemocón, Sopó, Tabio, Tocancipá y Zipaquirá, creció un 32,6 % entre 2016 y 2023. En contraste, el crecimiento en la capital fue apenas del 8,9 % durante el mismo periodo (Sabana Centro Cómo Vamos, 2024).

El rápido aumento de la población en la región ha multiplicado los viajes diarios de ida y vuelta hacia Bogotá, conocidos como “movilidad pendular” (Demoraes et al., 2020). Estos trayectos, que se hacen habitualmente para trabajar o estudiar, representan aproximadamente 200.000 desplazamientos diarios en la actualidad.

Entre 2011 y 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad (2023) registró un aumento del 16 % en los tiempos de viaje hacia Bogotá y del 20,3 % en el trayecto de regreso. Esto sucede porque cada vez hay mayor demanda de viajes, lo que satura las vías y el transporte público. Adicionalmente, las cifras oficiales señalan que 81 personas han perdido la vida en accidentes de tránsito en la vía Bogotá-Zipaquirá entre 2014 y 2024 (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2026).

Los problemas de conexión entre Bogotá D.C. y Zipaquirá se deben a que la infraestructura de transporte público regional es insuficiente y no se conecta bien con otros medios de transporte. Esto impide ofrecer viajes eficientes, seguros y sostenibles, lo cual afecta la articulación entre la capital y los municipios de Sabana Centro.

La infraestructura actual no permite una conexión fácil ni tampoco una integración de tarifas con otros medios, como el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP). Los autobuses operan de forma desarticulada, usan diésel que genera contaminación y adicionalmente no tienen rampas ni accesos para personas con discapacidad, lo que los hace ineficientes.

Al no haber un transporte público eficiente, las personas se ven obligadas a pasar horas en los trancones del corredor vial. Esto también hace que la gente use más los vehículos particulares, privados o informales, lo que aumenta el peligro de sufrir accidentes de tránsito y empeora la contaminación ambiental.

¹ En esta edición del *CONPES para la Gente* se sintetiza el contenido del Documento CONPES 4190 *Modificación al Documento CONPES 4172 “Modificación al documento CONPES 4171 Declaración de importancia estratégica del proyecto de inversión tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991)”*. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4190.pdf>.

Cundinamarca es el segundo departamento con mayores emisiones de gases de efecto invernadero por transporte terrestre, lo cual evidencia el impacto ambiental negativo que genera el problema de movilidad (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales et al., 2022). Estas deficiencias también influyen en la salud pública y la calidad de vida, ya que se ha demostrado que el estrés relacionado con los desplazamientos afecta la concentración y el rendimiento mental (Callejas Pérez et al., 2023).

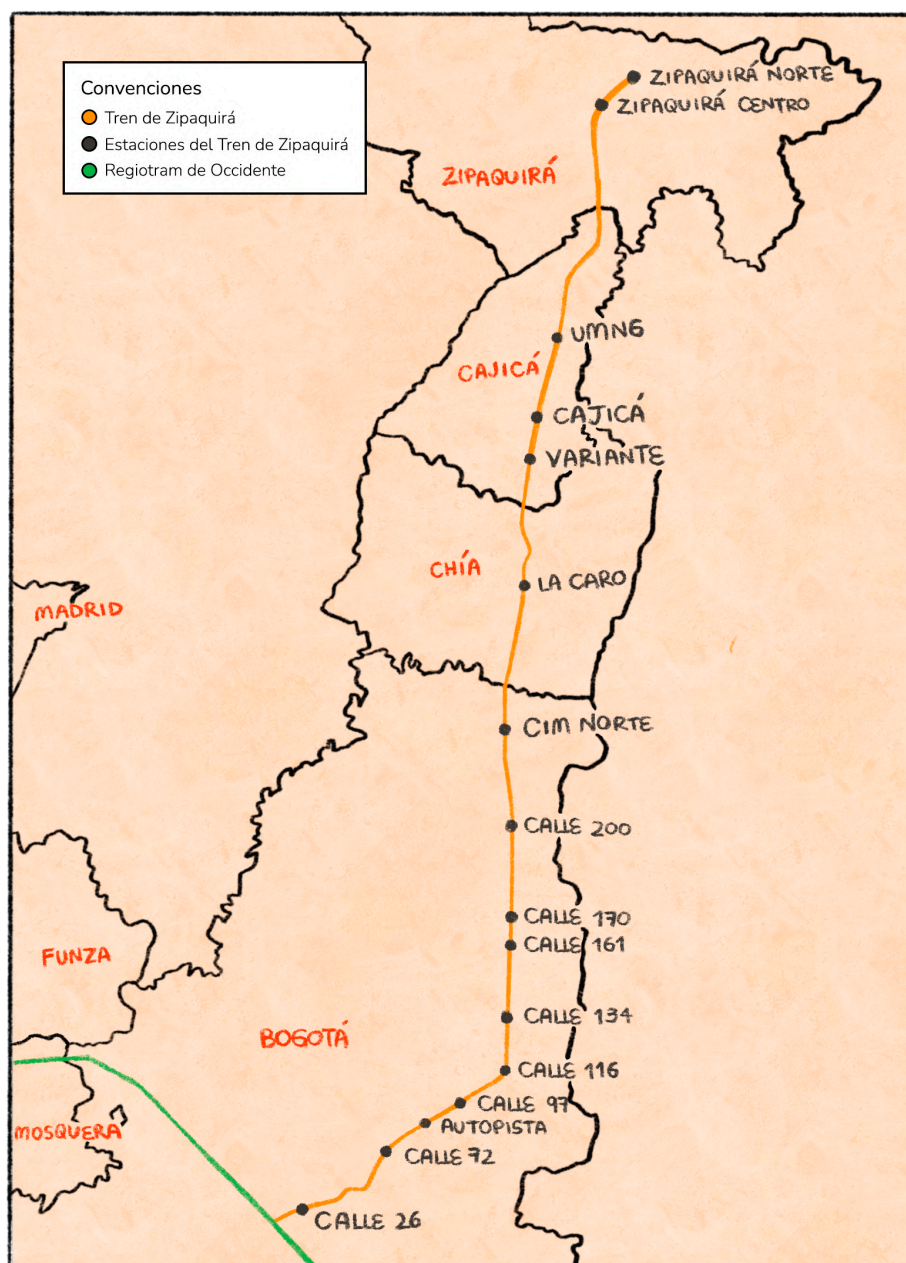
Así mismo, es importante considerar a las personas que necesitan cuidado, como los niños y las personas mayores. Ellos enfrentan barreras significativas y requieren sistemas de transporte seguros, accesibles y eficientes para garantizar su derecho a la movilidad y que puedan acceder a servicios como la educación y la salud (DNP, 2026, p. 25).

Ante esta problemática, el Gobierno nacional declaró la importancia estratégica del proyecto de inversión para el Tren de Zipaquirá (RegioTram del Norte) a través del Documento CONPES 4190 (DNP, 2026). Las obras tendrán una inversión estimada de más de 17 billones de pesos entre 2026 y 2039. De ese total, 14,16 billones son aportes de la Nación (81,61 %) y 3,19 billones son recursos de la Gobernación de Cundinamarca (18,39 %). Este proyecto hace parte de la estrategia de reactivación ferroviaria incluida en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, *Colombia, potencia mundial de la vida* (DNP, 2022). Con esto se busca que el país vuelva a usar el tren para mover la economía, mejorar la competitividad y cuidar el medio ambiente, lo cual también trae beneficios para la ciudadanía y los territorios.

Se trata de un proyecto de transporte tipo Tren-Tram que combina las ventajas de un tren y un tranvía. El sistema unirá a Bogotá con Chía, Cajicá y Zipaquirá a lo largo de 49 kilómetros, divididos en 24,6 km dentro del Distrito Capital y 24,3 km en la provincia de Sabana Centro. Contará con 17 estaciones (once en Bogotá, una en Chía, tres en Cajicá y dos en Zipaquirá) que se conectarán con el SITP, el Metro de Bogotá, el RegioTram de Occidente, las ciclorrutas, el servicio de transporte público individual y el transporte intermunicipal.

Para entenderlo de forma sencilla, según el glosario del Documento CONPES 4190 (DNP, 2026, p. 62), un Tren-Tram es un vehículo eléctrico ligero que funciona de dos formas: operará como tren de cercanías en los tramos largos que conectan a Bogotá con Chía, Cajicá y Zipaquirá, donde los vehículos irán a mayor velocidad aprovechando las antiguas vías del tren. Sin embargo, operará como tranvía al ingresar a Bogotá, ya que su diseño moderno le permite rodar por las calles de la ciudad y detenerse en estaciones construidas al nivel de los andenes (Botella, 2025; IDOM, 2026).

Además, el proyecto se integrará con el RegioTram de Occidente, el primer tren ligero y eléctrico de cercanías del país, que conectará Facatativá con el centro de Bogotá en menos de una hora. Su operación disminuirá la congestión vial al unir a los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con la capital (Ministerio de Transportes, 2025).



Esquema del trazado y ubicación de las estaciones del Tren de Zipaquirá

Estos son algunos de los beneficios que traerá la puesta en marcha del Tren de Zipaquirá:

■ Menos contaminación y aire más limpio

El RegioTram del Norte evitará la producción de hasta 60.000 toneladas de CO₂ anuales. Al sustituir los viajes en vehículos contaminantes por un tren eléctrico cuidaremos el medio ambiente, lo cual también tiene efectos en la salud de las personas porque mejora la calidad del aire en la región.

■ Viajes más rápidos

Al inicio de la operación, movilizará más de 187.000 pasajeros al día y reducirá hasta 60 minutos los tiempos de viaje de ida y regreso entre Zipaquirá y Bogotá.

■ Más empleo y mejoras en la economía

Una mejor movilidad ayudará a que la región sea más competitiva porque se facilita el acceso a centros de empleo y servicios, lo cual mejora la productividad laboral y la calidad de vida de las personas.

■ Transporte para todos

Las estaciones están pensadas para que cualquier persona pueda usarlas sin enfrentar barreras. Atenderán a toda la comunidad, incluyendo niñas, niños, personas mayores y personas con movilidad reducida mediante la integración de superficies adecuadas, rampas y espacios suficientes para maniobrar, así como mobiliario urbano e iluminación apropiados.

En resumen, el RegioTram del Norte reducirá significativamente los tiempos de viaje, disminuirá las emisiones contaminantes y contribuirá a la seguridad vial, mejorando así la calidad de vida de cerca de un millón de habitantes, tanto en Bogotá como en los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá. La inversión garantiza la viabilidad financiera y operativa del proyecto, que se enmarca en los objetivos de modernización del transporte público del país para impulsar una movilidad más limpia, accesible y equitativa para todos.

Bibliografía

Botella, J. (2025). *Con ruedas y a lo loco (7). Tren-Tram: el modo que cruza mundos*. <https://www.linkedin.com/pulse/con-ruedas-y-lo-loco-7-tren-tram-el-modo-que-cruza-mundos-botella-4ftyf/>

Callejas Pérez, F., Ortega Andeane, P., Gómez Maqueo, E., Chías Becerril, L., & Jurado Cárdenas, S. (2023). Escala de respuestas emocionales por estrés al traslado en transporte público. *Acta de Investigación Psicológica*, 13, 18-28. <https://doi.org/10.22201/fpsi.20074719e.2023.1.472>

Demoraes, F., Gouëset, V., & Moreno, C. (2020). *Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019. Un panorama en mapas*. Université Rennes 2. <https://hal.science/hal-02887070/document>

Departamento Nacional de Planeación. (2022). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, Colombia, potencia mundial de la vida*. <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026>

Departamento Nacional de Planeación. (2026). *Modificación al Documento CONPES 4172 “Modificación al documento CONPES 4171 Declaración de importancia*

estratégicadelproyectede inversióntrende Zipaquirá (BPIN202500000024991)”
(Documento CONPES 4190). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4190.pdf>

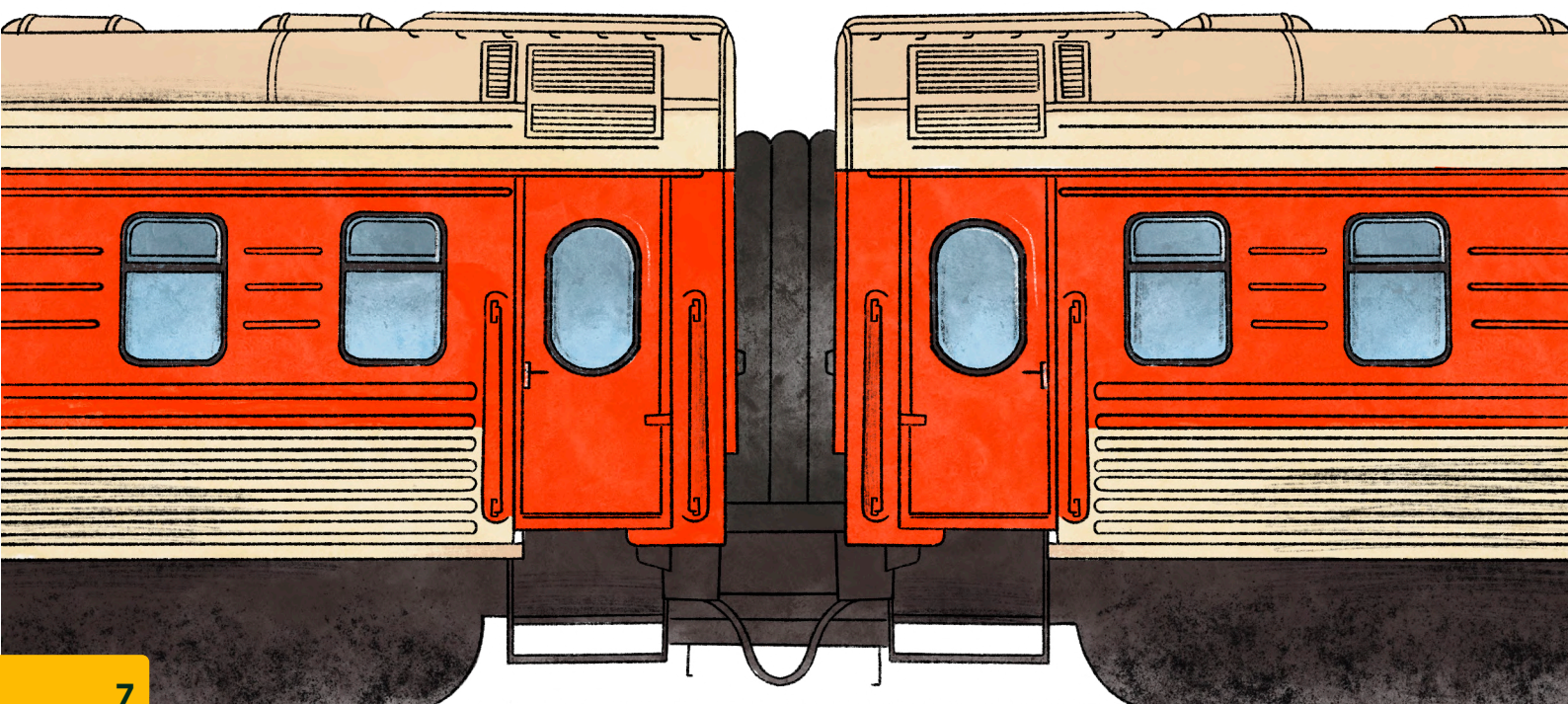
IDOM. (2026). *RegioTram en Bogotá: movilidad eléctrica sostenible con IDOM*.
<https://www.idom.com/proyecto/regio-tram-en-bogota/>

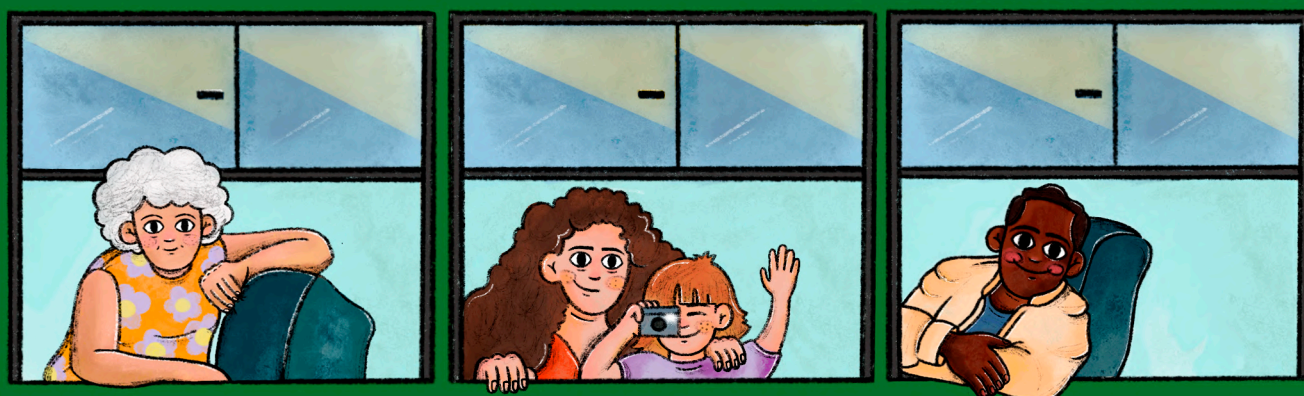
Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Fundación Natura, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación, & Cancillería. (2022). *Inventario Departamental de Gases Efecto Invernadero y Carbono Negro - 2018*. https://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/cbc99dae-c9c3-43cd-a7a5-13d4fb7e3c79/GOB_COL_InGEI+y+Carbono+Negro_2018_compressed.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-cbc-99dae-c9c3-43cd-a7a5-13d4fb7e3c79-oxTWjfz

Ministerio de Transportes. (2025). *RegioTram de Occidente*. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11651/regiotram-de-occidente/>

Sabana Centro Cómo Vamos. (2024). *Informe de calidad de vida 2023*. https://www.sabanacentrocomovamos.org/wp-content/uploads/2026/03/Informe-de-Calidad-de-Vida-de-Sabana-Centro_2023.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Encuesta de movilidad de Bogotá y los municipios vecinos de su área de influencia y actualización del modelo de transporte de cuatro etapas de la ciudad*. Cal y Mayor, Proyectamos Colombia S.A.S. y Conarcon.





Departamento Nacional de Planeación

www.dnp.gov.co

Consejo Nacional de Política Económica y Social

sisconpes.dnp.gov.co