



Bogotá D.C., febrero 22 de 2023

Señor(a)
DAGOBERTO GARCIA BAQUERO

Concejo De Bogota D.c.

Calle 36 No 28a -41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co
Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 23-02-2023 07:43:08

2023ER3529 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE LA MOVILIDAD/DEYANIRA AVILA MOR

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DAGOBERTO

ASUNTO: RTA MOVILIDAD PROP 136 DE 2023

OBS: ---

REF: Respuesta Proposición 136-2023

Respetado Doctor García

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad así:

3. Explique las razones y estudios que motivaron la decisión de no continuar con el proyecto de la ALO Norte. ¿Recientemente se ha contemplado la posibilidad de retomar el proyecto?

En relación con los estudios que motivaron la decisión de no continuar con el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) Norte, a continuación, se dan a conocer las consideraciones a partir de las cuales se definió la infraestructura a ser implementada en dicho corredor, la cual está contenida en la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial, adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, así:

- En el Decreto 190 de 2004 del anterior POT, el tramo norte de la ALO se encuentra localizado en el sector noroccidental de la ciudad, y en su extensión atraviesa las localidades de Engativá y Suba, los humedales Juan Amarillo, La Conejera y la Reserva Thomas Van Der Hammen. Este trazado comprende una longitud aproximada de 14 Kilómetros entre la Autopista Medellín (Calle 80), el Humedal Juan Amarillo y La Autopista Norte.
- De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019 (última encuesta disponible), se encontró que la distribución de viajes en el sector se da principalmente mediante el uso de modos activos (transporte público, a pie y bicicleta) con un porcentaje cercano al 69% y en vehículo privado (auto, moto y taxi) con un porcentaje del 24%, el porcentaje de transporte de carga es menor al 2%.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- En el año 2018 la firma INGETEC desarrolló el estudio de factibilidad “Contrato N° 1475 De 2017 Estudios y Diseños De La Avenida Longitudinal de Occidente, Ramal Av. Villavicencio hasta la Av. Cali y Ramal Av. Américas hasta la Av. Cali En Bogotá D.C.”, presentado ante el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). El proyecto se concibió con la implementación de sistemas de cobros por congestión asociados a la distancia recorrida (peajes urbanos), a fin de obtener fuentes de financiación para la ejecución de la obra.

En particular con la última consideración, los resultados demuestran que el tramo norte de la ALO entre la Av. Suba-Cota y la Autopista Norte tendrían una demanda potencial (sin cobro para el año 2025) de 4.300 vehículos aproximadamente en ambos sentidos de circulación en el periodo de máxima demanda. Luego al realizar la evaluación de variación de tarifa de 600 y 700 pesos por kilómetro para autos, 1200 y 1400 pesos por kilómetro para camiones, a partir de esta simulación se demostró que la demanda en el tramo comprendido entre La Conejera y la Autopista Norte disminuye un 90 % con la tarifa más baja, tal como se presenta a continuación:

Tabla 1. Estimación de valores según tipo de vehículo

	AUTOS	CAMIONES	TOTAL
AÑO 2025			
TARIFA 1	367	115	483
TARIFA 2	65	48	113
AÑO 2030			
TARIFA 1	453	138	591
TARIFA 2	162	54	215
AÑO 2040			
TARIFA 1	1043	256	1299
TARIFA 2	380	87	466

Fuente: SDM con base en Estudios Y Diseños De La Avenida Longitudinal De Occidente, Ramal Av. Villavicencio hasta la Av. Cali Y Ramal Av. Américas hasta la Av. Cali En Bogotá D.C

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”



La hipótesis con la que se desarrolló la evaluación, evidenció que la demanda estimada no es lo suficientemente alta para garantizar la viabilidad financiera del proyecto. Por una parte, debido a la baja disposición de pago de los usuarios, y por otra, debido a que las obras de infraestructura a realizar dependen del recaudo en los peajes, por lo tanto, al no contar con la demanda vehicular suficiente, se estima que no se alcancen a cubrir el monto de ellas. Estos resultados permiten reconocer que la oferta en infraestructura bajo el esquema de cobros por congestión está sobredimensionada en el sector, permitiendo que la demanda sea atendida por corredores aledaños en los que no exista esta tarificación.

Ahora bien, comparando los resultados de asignación del escenario a largo plazo (2035) del POT (Con y sin ALO Norte), mediante el uso del Modelo de Transporte de Cuatro Etapas de Bogotá y la Región (MTCEBR), se tienen los siguientes resultados:

- **Reparto modal por escenario.** El primer efecto que genera el aumento de capacidad vial por la posible implementación de la ALO Norte es un cambio modal, es decir un aumento en el uso de vehículos privados (Auto, Moto y Taxi) del 1% a nivel Ciudad (Principalmente en la Localidad de Suba). Así mismo, se presenta una disminución de 1,454 viajes en la hora pico y 13,347 viajes en un día hábil, en modos sostenibles como el Transporte Público.

Tabla 2. Reparto modal por escenario Hora de Máxima Demanda.

Modo	Viajes Escenario Largo plazo POT (2035)	Viajes Escenario Largo plazo POT (2035) + ALO Norte	Variación (%)
Auto	200,572	201,253	0.34%
Moto	158,029	158,694	0.42%
Taxi	48,173	48,281	0.22%
Camión Peq	7,251	7,251	0.00%
Camión Gra	1,526	1,526	0.00%
T. Público	750,927	749,473	-0.19%

Fuente: DIM- SDM, 2021

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

- **Emisiones GEI.** Adicionalmente, con el aumento de viajes en Transporte Privado y disminución de viajes en Transporte Público, se presenta un aumento en los vehículos kilómetro, así como un aumento de las emisiones de CO₂ en 0.7%.

Tabla 3. Emisiones de toneladas de CO₂ por escenario.

Modo de Transporte	Toneladas de CO ₂ / año	
	Escenario Largo plazo POT (2035)	Escenario Largo plazo POT (2035) + ALO Norte
Auto	831,841	838,681
Moto	518,336	523,052
Taxi	249,741	250,270
Camion Pequeño	116,462	117,405
Camión Grande	148,160	148,520
SITP Provisional	NA	NA
SITP Zonal	63,677	63,864
SITP Troncal	16,078	16,078
Intermunicipal	24,104	24,153
Total	1,968,398	1,982,021

Fuente: DIM-SDM, 2021

En cuanto a la velocidad promedio por modo no hay cambios significativos, teniendo los siguientes resultados:

Tabla 4. Velocidad promedio por escenario.

Modo de Transporte	Velocidad promedio (km/h)	
	Escenario Largo plazo POT (2035)	Escenario Largo plazo POT (2035) + ALO Norte
Auto	25.25	25.17
Moto	25.19	25.12

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



	Velocidad promedio (km/h)	
Modo de Transporte	Escenario Largo plazo POT (2035)	Escenario Largo plazo POT (2035) + ALO Norte
Taxi	23.85	23.77
Camión Pequeño	28.86	28.77
Camión Grande	32.84	32.75
SITP Zonal	13.67	13.61
SITP Troncal	19.89	19.89
Intermunicipal	14.29	14.25

Fuente: DIM-SDM, 2021

Respecto a los estudios y consideraciones ambientales de soporte para la no construcción de la ALO Norte se resalta que con el anterior POT adoptado mediante los Decretos 619 de 2000 y 469 de 2003 y las indicaciones de la Resolución 475 de 2000 del entonces Ministerio del Medio Ambiente, la revisión general del POT acogía las recomendaciones sobre las áreas denominadas borde norte y borde noroccidental.

En ese sentido, en su momento se definió la categoría de suelo rural y de reserva forestal en gran parte de ese sector del Distrito, identificando como suelo de expansión lo que hoy se denomina Ciudad Lagos de Torca y reconociendo como suelo urbano las urbanizaciones que obtuvieron licencia de urbanismo en el sector con las normas del Acuerdo 6 de 1990. Dado lo anterior, en el POT vigente adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, no se contempla el trazado de la Av. ALO en el tramo comprendido entre el Humedal de la Conejera, el límite distrital con el Municipio de Chía y la Av. Paseo de Los Libertadores (Autopista Norte).

Así mismo, y en lo referente a la estructura ambiental de este sector, se logró evidenciar que la construcción de una vía de las características de la ALO generará impacto sobre diferentes elementos de la estructura ecológica principal, como el humedal de la Conejera y la Reserva Thomas Van der Hammen, así como sobre los suelos de la pieza rural del norte que tienen clasificación agrológica II, tal y como lo demuestran los estudios realizados por la SDA, entidad competente para tal fin.

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Ahora bien, en cuanto a las conclusiones del componente ambiental del estudio desarrollado en 2018 por INGETEC, se indica que a nivel del Área de Influencia Indirecta y teniendo en cuenta la incidencia que las actividades ejercidas por el proyecto en el Área de Influencia Directa, se prevé la afectación sobre los componentes de vegetación y fauna de los ecosistemas terrestres y acuáticos, sus interacciones y funcionalidad, que para el caso de la ALO hacia el norte se enuncian los principales a continuación:

- La afectación de las unidades estructurales y funcionales de los ecosistemas de alto valor ecológico, como es el caso de los humedales la Conejera y Juan Amarillo como ecosistema acuático representa la unidad funcional para la sobrevivencia de muchas especies de aves, las cuales recibirán la presión directa por el desarrollo de las actividades del proyecto durante construcción y operación.
- La construcción de la ALO podrá generar la fragmentación de los corredores ecológicos localizados en la Reserva Forestal Regional Productora Thomas Van der Hammen, induciendo la disminución de la conectividad del corredor biológico Torca-La Conejera. La barrera que la vía proyectada de la ALO conformará durante la construcción, permaneciendo durante la operación del corredor vial, generará la fragmentación de los ecosistemas a nivel local de la reserva interrumpiendo su conectividad con el río Bogotá.

El informe desarrollado para cada una de las áreas de análisis a nivel de factibilidad para el corredor de la ALO se puede visualizar en el siguiente link <https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/128114>. El caso específico del estudio ambiental es el componente F8; el del tránsito y transporte el F10.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el sistema de vial establecido en la revisión general del POT, y específicamente en el tramo comprendido entre la Calle 80, el Humedal Juan Amarillo y el humedal La Conejera se plantea como un corredor verde tipo alameda, que contribuye a la protección de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y permite la conexión en modos de transporte sostenible para los habitantes de Engativá y Suba. Este tramo termina en el humedal La Conejera y tiene un horizonte de construcción a mediano plazo. Es importante aclarar que el perfil definitivo se evaluará de acuerdo con los estudios y diseños que se adelanten para su construcción.

Respecto al tramo comprendido entre el humedal la Conejera y la Autopista Norte, se respetan las zonas de protección y reserva ambiental de la Reserva Thomas Van Der Hammen y no se establece un trazado en este tramo. No obstante, se garantiza la

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





conectividad en el sector con la vía Borde Norte entre la vía a Cota y el límite del distrito, teniendo en cuenta la vocación y uso rural de este sector. Para esto se propone un corredor rural de conexión intermunicipal con un perfil Rural Secundario (RS) de un ancho hasta de 45 metros, que permite la integración entre el Distrito Capital, los municipios y asentamientos rurales.

No obstante, existen trazados de la malla vial arterial y rural en el sector que soportan viajes intermunicipales que complementan la oferta vial. De esta manera, el sistema vial establecido para este sector en el POT, no afecta la Reserva Forestal Regional Productora Thomas Van der Hammen y se minimiza el impacto ambiental dando una alternativa de movilidad con las vías existentes, en el marco del modelo de ocupación territorial propuesto.

Ahora bien, y frente a la red de carga y para la actividad logística, se busca junto con la Gobernación de Cundinamarca redirigir el transporte de carga que viene por el norte por la Vía Chía - Mosquera - La Mesa - Girardot - Ramal a Soacha (administrada por el Consorcio DEVISAB) y la Transversal del Río, buscando que este planteamiento vial garantice condiciones de movilidad segura y eficiente en los diferentes escenarios temporales para los diferentes actores viales.

Es importante aclarar que el perfil definitivo y la disposición de las franjas funcionales se evaluarán de acuerdo con los estudios y diseños que se adelanten para su construcción y en el marco de la definición de las calles completas y los anchos de referencia para las franjas funcionales propuestos en los artículos 154 y 155 del POT. En este sentido, a la fecha no se tiene contemplado retomar el proyecto del trazado de la ALO y el perfil vial contemplado antes de la adopción del Decreto Distrital 555 de 2021.

Por último, es preciso resaltar que los predios de la reserva vial de este tramo de la Av. ALO se encuentran asignados como proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible, mencionados en el artículo 163 del POT, y también hacen parte de la actuación estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado como parte de los proyectos estructurantes que permitirán concretar el modelo de ocupación territorial propuesto en el POT.

5. ¿Cuáles fueron los estudios y análisis realizados que motivaron el cambio aplicado durante este año en la medida de Pico y Placa? ¿Cuáles son los efectos esperados en términos de contaminación, congestión vehicular y velocidad de desplazamiento?

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





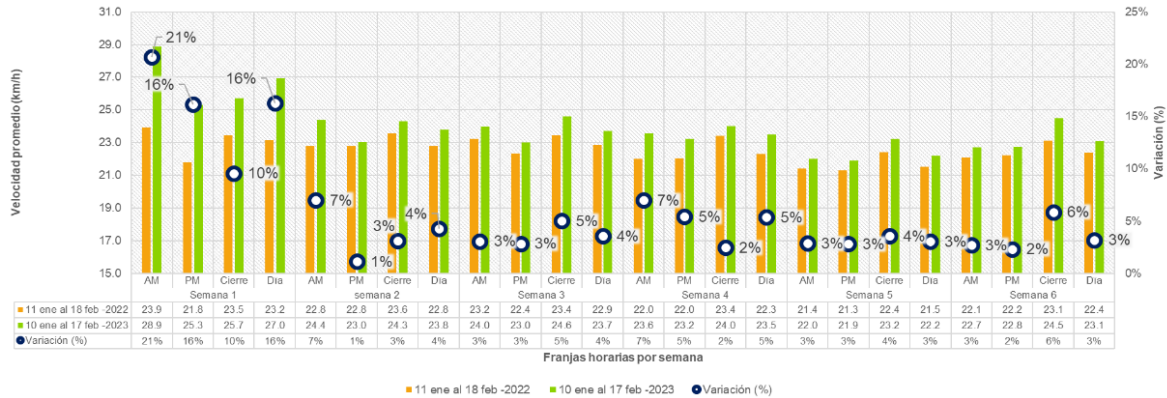
Teniendo en cuenta el seguimiento constante que realiza esta entidad al sistema de movilidad de la ciudad, se efectuó un análisis sobre el estado de la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores particulares, el impacto de la distribución de dígitos establecida desde hace más de una década en la ciudad y la excepción por movilidad compartida, esta última implementada desde el mes de septiembre del 2020.

Las conclusiones de este análisis se encuentran en el estudio técnico que soportó la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 STPRI-ET-005-2022 denominado *“ESTUDIO TÉCNICO DE EVALUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE AJUSTES EN MEDIDAS DE MOVILIDAD PARA VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”*, publicado en la biblioteca virtual de la SDM.

De acuerdo con la tendencia obtenida desde el inicio de la medida de Pico y Placa (11 de enero de 2023) y con corte al viernes 17 de febrero de 2023:

- La nueva medida proyecta mitigar la emisión de cerca de 2,5 toneladas de material particulado PM2.5, equivalente al 1,4% de las emisiones emitidas anualmente por los automóviles en la ciudad. A la fecha, con la actual rotación de Pico y Placa ha logrado reducir la emisión de 0,28 toneladas de material particulado PM2.5 adicionales comparado con el modelo anterior.
- Se espera mantener la mejoría que se ha presentado en la velocidad durante las primeras semanas de la implementación de la medida, este aumento ha sido de un 5,8% de la velocidad promedio en los 14 corredores principales de la ciudad la cual ronda en 23,9km/h, y 7,4% de incremento en el pico de la mañana (24,1 km/h)

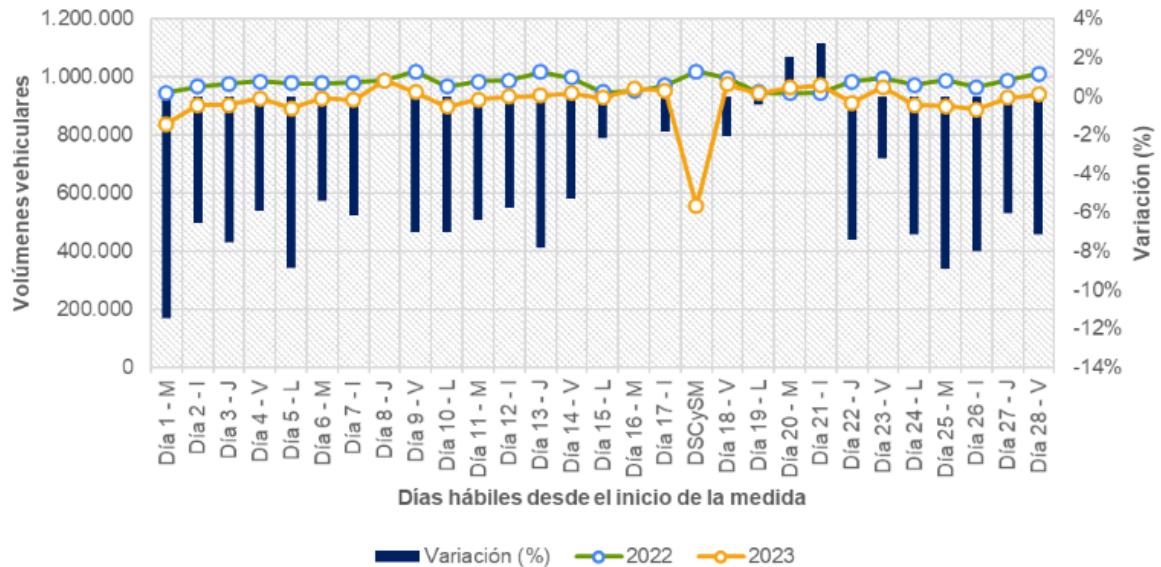
Figura 1. Comparativo velocidad promedio sobre corredores principales de la ciudad



Fuente: Posicionamientos geográficos de buses Zonales del SITP-Datos procesados por la SDM, que circulan en tráfico mixto

- El tráfico vehicular se redujo en aproximadamente 6% entre las 6:00 am y las 9:00 pm en día hábil y se espera que la tendencia se mantenga.

Figura 2. Comparativos volúmenes vehiculares



Fuente: Sensores Snap - SDM



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310001590361

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Lo resultados obtenidos hasta el momento son favorables, a pesar de un aumento de 193% en la longitud en los planes de manejo de tráfico (PMT) en los 14 corredores principales de la ciudad, resultado que se obtiene al comparar la longitud en los PMT del mes de febrero de 2.023 frente febrero de 2.022.

Cordialmente,

Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 22-02-2023 03:02 PM

Aprobó: Alimar Benítez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Subdirección de Transporte Privado

Revisó Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 21-02-2023
Cristian Quintero - Asesor Despacho 21-02-2023
Proyectó: Juan Gabriel Sepulveda- Dirección de Planeación de la Movilidad
Rodrigo Peralta De Zubiría - Subdirección de Transporte Privado
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho

10

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.