

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

PROPOSICIÓN ADITIVA No. _____ DE 2024

Aprobada en: Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Tema: Proposición Aditiva al Proyecto de Acuerdo 368 de 2024

De conformidad con las facultades legales del Concejo de Bogotá consagradas en el artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en el **numeral 2** del artículo 85 del Acuerdo 741 de 2019, me permito presentar **PROPOSICIÓN ADITIVA** al Proyecto de Acuerdo 368 de 2024 **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”** como se expondrá a continuación.

El texto del artículo propuesto es el siguiente:

Artículo nuevo. Estructuración de vías de segundo piso en Bogotá. La Administración Distrital a través de las entidades competentes realizará los estudios técnicos, administrativos, jurídicos y financieros para que Bogotá cuente con alternativas que permitan la estructuración, ejecución y puesta en marcha de vías de doble piso en aquellos sectores clave de la ciudad donde se presenta mayor congestión vehicular.

Para lo anterior, es preciso gestionar la consolidación y puesta en marcha de figuras asociativas o instrumentos de vinculación de capital privado para facilitar la disponibilidad de recursos externos a la Administración Distrital, la transferencia de riesgos entre las partes y enfocados en sectores de infraestructura productiva como lo es la movilidad urbana e interurbana.

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |


Justificación de la inclusión del artículo:

Para la realización de esta propuesta es preciso definir los costos, presupuesto cuatrienal disponible, las zonas con mayor congestión vehicular, los tamaños y características de los perfiles viales donde existan menos alternativas de proyectos que suplan las necesidades de los diferentes actores viales, la revisión de planes o programas a corto o mediano plazo existentes, la circulación y aglomeración ciudadana y en general los temas que permitan determinar si las vías de doble piso para esos sectores son convenientes y conducentes para mejorar la movilidad en Bogotá.

Para lo anterior, es preciso que se plantee la posibilidad de figuras asociativas o instrumentos de vinculación de capital privado, como lo es por ejemplo una asociación público privada, que facilite la disponibilidad de recursos externos a la Administración Distrital, la transferencia de riesgos entre las partes y enfocados en sectores de infraestructura productiva como lo es la movilidad urbana e interurbana.

Según el índice Internacional INRIX, Bogotá es la ciudad más congestionada del mundo con 133 horas perdidas en el tráfico durante el año, por lo que se propone buscar alternativas con el sector privado para construir vías de doble piso en los corredores más saturados, y que según estudios de la Gerencia en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad son las que se relacionan a continuación en donde tenemos una gran oportunidad para su implementación:

- Cra. 7 calle 32 hasta la calle 250.
- Av. Caracas calle 80 hasta calle 84 sur (Av. Boyacá).
- Autopista Norte Calle 80 hasta calle 245.
- Av. NQS calle 92 hasta calle 8 sur.
- Av. Carrera 68 Av. Suba hasta la Autopista sur.
- Av. Boyacá Calle 170 hasta Yomasa.
- Av. Ciudad de Cali Calle 159 hasta TV 79 D Sur (KR 80 J).
- Autopista Sur Calle 8 Sur hasta KR 77 G.
- Av. Suba desde Calle 80 hasta KR 115.

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- Av. Calle 80 Desde Av. Caracas hasta KR 120 (Límite urbano).
- Av. Calle 26 Desde cra 3 hasta cra 103.
- Av. Calle 13 Desde cra 50 hasta cra 138 (Límite urbano).
- Av. Américas desde Calle 26 hasta Av. Ciudad de Cali.
- Av. Primero de Mayo desde KR 3 Este hasta KR 802.


Las vías de segundo piso no son algo nuevo, múltiples ciudades del mundo se han replanteado las formas y alternativas para descongestionar las calles y así mejorar el tráfico vehicular y por ende los tiempos de desplazamiento. Como ejemplos de ello tenemos:

- **Segundo piso vial de la CDMX a la terminal Felipe Ángeles.**



Fuente: Cámara Mexicana de la Industria y Construcción
<https://www.cmic.org/listo-el-proyecto-de-segundo-piso-vial-de-la-cdmx-a-la-terminal-felipe-angeles/>)

Técnicamente es llamado “Proyecto Autopista Conexión Oriente”, tendrá una extensión de 6.8 kilómetros de los cuales 4.6 son para la construcción de un viaducto elevado que cruzará las avenidas Pantitlán, Chimalhuacán y Bordo de Xochiaca, en Nezahualcóyotl, para llegar a la carretera de Texcoco y conectar a la autopista Ecatepec-Naucalpan por el anillo periférico.

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

● **Vías con segundo nivel en la I-395 en Miami**

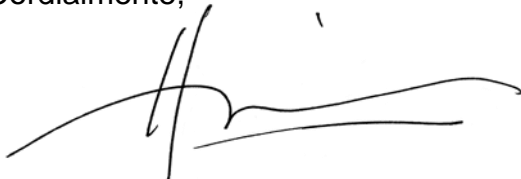


Fuente: Transport y cargo(<https://www.cronista.com/transport-cargo/Autopista-de-doble-piso-le-cambia-la-cara-de-Miami-20190530-0002.html>)

Bajo la premisa de que es mejor ir para arriba cuando no hay suficiente espacio para ampliar una avenida, Miami inició en 2019 una obra para agregar un segundo piso a la avenida I-395, que consta de 2.3 kilómetros. Este nivel superior descongestionará la circulación y hace parte del plan maestro de modernización desde 1.968.

Como podemos ver, el tema de los segundos pisos viales se erige como una herramienta más para lograr mejorar la calidad de vida de las personas y así descongestionar un poco las vías con su correlativa mejora en tiempos de desplazamiento, razón por la cual se propone generar la meta que a través del capital privado Bogotá pueda costear la realización de este tipo de soluciones en movilidad, más aún si en derecho de petición radicado No. 20212206587901 del 02 de noviembre de 2021, la Secretaría de Movilidad reconoce que no tiene ningún estudio al respecto manifestando que **“no se han adelantado estudios asociados a autopistas de doble piso o similares para descongestionar el flujo vehicular existente”** negrilla y subrayado por fuera de texto.

Cordialmente,



HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO
Concejal de Bogotá