

Proyecto ALO se da a conocer como corredor verde urbano en escenario internacional

Nº 031

**La AFD invitó a Bogotá para conocer cuáles son las políticas de movilidad que se están adoptando dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá y cómo se concreta la articulación entre la planeación sectorial del transporte con la planeación urbana.*

Bogotá D.C., abril 09 de 2014. Por invitación de la Agencia Francesa para el Desarrollo, y en el marco del Foro Urbano Mundial que se desarrolla en Medellín, la Secretaría Distrital de Planeación dio a conocer la reconfiguración propuesta para el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO).

La iniciativa, es el primer paso para hacer realidad una de las vías que conecta de sur a norte la ciudad, a través de un desarrollo urbano sostenible integrado al subsistema de transporte público que funcionará con tecnologías limpias y beneficiará a los habitantes con la destinación de áreas para infraestructura vial, espacio público y equipamientos.

“El Proyecto reúne tres objetivos. El primero de ellos consiste en generar una infraestructura vial y de transporte que se ajuste a las nuevas políticas de lo que es la movilidad sostenible, es decir el predominio del transporte público colectivo y de los modos de transporte no motorizados, donde el vehículo particular, si bien tiene cabida dentro de la propuesta, no es el componente principal de esta configuración”, precisó Liliana Ospina, subsecretaria de Planeación Territorial de la SDP.

Un segundo objetivo es la articulación urbana de una vía que fue inicialmente concebida como una autopista de 8 carriles. “Hoy Bogotá requiere de una malla vial local que se articule a los barrios aledaños, para que esa vía no se constituya en una cicatriz urbana que divida al occidente con el centro de la ciudad, sino que al contrario, empiece a generar espacios públicos que tejan un lado con el otro en torno a esta infraestructura”, explicó la funcionaria.

En tercer lugar, el propósito de la reconfiguración de la ALO es generar unas condiciones de infraestructura pública de dotación de colegios, universidades, espacios libres, museos, y áreas para la cultura que la periferia del occidente de Bogotá hoy no tiene.

Cómo se visualiza la reconfiguración de la ALO

El proyecto concibe una recomposición de los sistemas de transporte que entrarían a operar por esta vía, que

Secretaría Distrital de Planeación - Alcaldía Mayor de Bogotá



mantiene los 100 metros de ancho. Para el vehículo particular se pasaría de 8 carriles por sentido a 3 carriles por sentido. El resto del área se destinaría a infraestructuras de transporte público en modo férreo principalmente, y para espacios no motorizados. “Esto tiene un ancho variable, en algunos casos es de 40 hasta 50 metros. El resto del área estaría destinada a infraestructura pública como colegios, vivienda, universidades, espacios públicos y demás servicios sociales que necesita la población del occidente de Bogotá”, puntualizó la subsecretaria.

Así será el trazado de la ALO

El corredor verde urbano ALO, se ubica en el cinturón longitudinal de occidente de la ciudad, recorriéndola de sur a norte, convirtiéndolo en un elemento de ordenamiento urbano - regional. Al sur, el trazado proyectado conecta con la construcción de 4,5 Km realizada por INVIAS, en el sector de Canoas - Chusacá en cercanías del Río Bogotá, atravesando el municipio de Soacha para luego avanzar en el área urbana del Distrito Capital por la localidad de Bosa.

El corredor continúa hacia el norte, pasando por las localidades de Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba hasta las inmediaciones del humedal La Conejera, garantizando su protección ambiental. A lo largo de su recorrido, se reconocen 21.4 Km, desde la localidad de Bosa hasta la localidad de Suba, beneficiando 5 localidades, 21 UPZ y una población aproximada de 1.394.500 habitantes en su área de influencia.

Tramos de la ALO

La ALO está dividida en cinco tramos respondiendo a la operatividad, coexistencia y complementación de los diferentes modos de transporte, a los déficit y / o carencias urbanas de las zonas de influencia y a minimizar los impactos ambientales a la Estructura Ecológica Principal. Por lo anterior, la ALO tendrá áreas destinadas a infraestructura de transporte, áreas de infraestructura no-motorizada y áreas para asignación de usos.

Tramo 1: límite del Distrito hasta la Av. Villavicencio.

Tramo 2: Av. Villavicencio a la Av. Centenario.

Tramo 3: va desde Av. Centenario a la Av. Chile.

Tramo 4: Av. Salitre hasta la Av. Suba.

Tramo 5: Av. Suba- hasta el Humedal La Conejera.

En las zonas de intersección con humedal (Capellanía y Tibabuyes) se plantea el paso elevado del modo férreo y no motorizado, según lineamientos de la autoridad ambiental competente.

Enlace de descarga audio Subsecretaria de Planeación Territorial de la Secretaría de Planeación, Liliana Ospina:
<http://we.tl/Xaoa6eA77G>

Secretaría Distrital de Planeación - Alcaldía Mayor de Bogotá

