

INTRODUCCIÓN

El instrumento de captura POT, es otra herramienta diseñada por la SDP para facilitar y garantizar la participación ciudadana tal como lo cita la norma, diseñado con el objetivo de recoger la expresión ciudadana y su experiencia en la ciudad, mediante preguntas afines con la movilidad, el mobiliario urbano, la estructura ecológica, las relaciones sociales, entre otros temas, que son fundamentales para la organización demográfica de un territorio (es importante recalcar que la formulación corresponde a los 6 parámetros o ejes temáticos sobre los cuales se está revisando el POT: a. Región; b. Estructura Ecológica Principal; c. Población; d. Movilidad; e. Revitalización y f. Sistema de cuidado).

Este informe recoge **1367** aportes de la ciudadanía mediante la página web de portal Bogotá; fecha de corte 04 de septiembre de 2020.

CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDADANIA QUE PARTICIPÓ

Sexo

Gráfico No 1: Participación por sexo.



El gráfico No 1, muestra que la participación fue mayor por personas de sexo femenino con una diferencia del 10% de los hombres.

Rango de edad

Gráfico No 2: Rango de edad de las personas que participaron

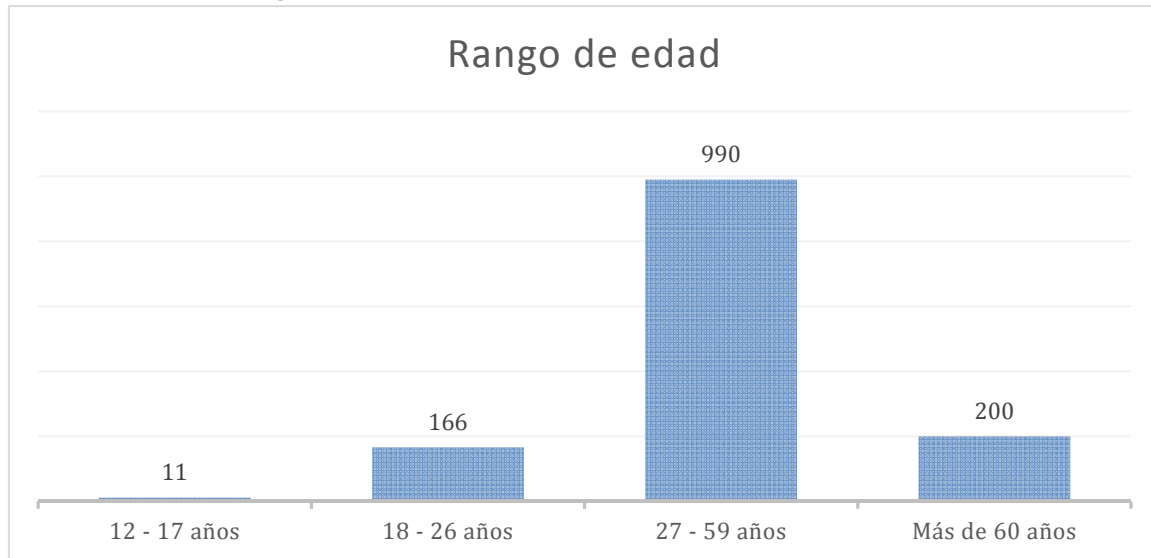
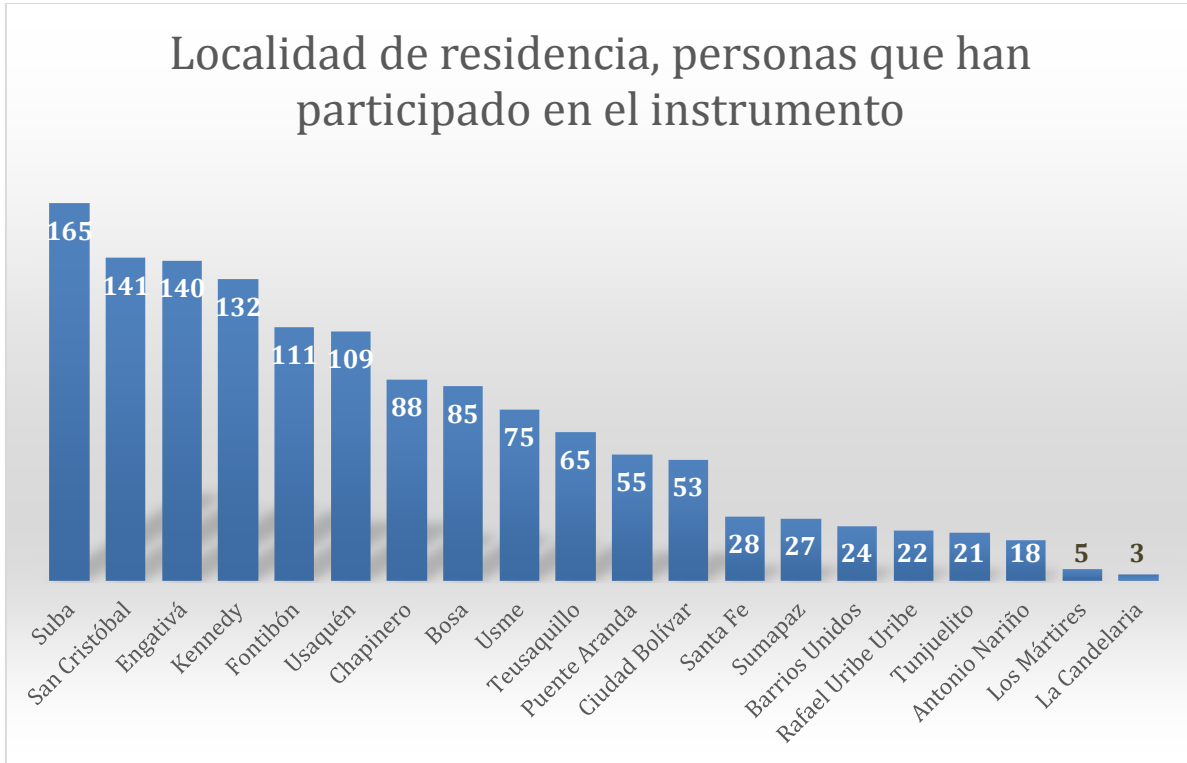


Gráfico No. 2: describe que el 72,42% del total de las personas que participaron están en el rango de edad entre los 27 y 59 años, seguidos con un 14,63% por personas mayores de 60 años, 12,14% por personas entre los 18 y 26 años, y para finalizar con un 0,80% personas adolescentes entre los 12 y 17 años. A pesar de las dificultades causadas por la pandemia, las herramientas virtuales han sido la principal herramienta para garantizar la salud y participación de la ciudadanía de acuerdo con los paramentos para evitar la propagación del virus; el uso de la tecnología no ha sido causal de no participación para aquellas personas que se encuentran en los rangos de edad de 27 y más de 60 años; sin embargo, demuestra la necesidad de implementar estrategias para motivar la participación para aportar a la construcción del POT de las personas entre los rangos de edad de 12 y 18 años.

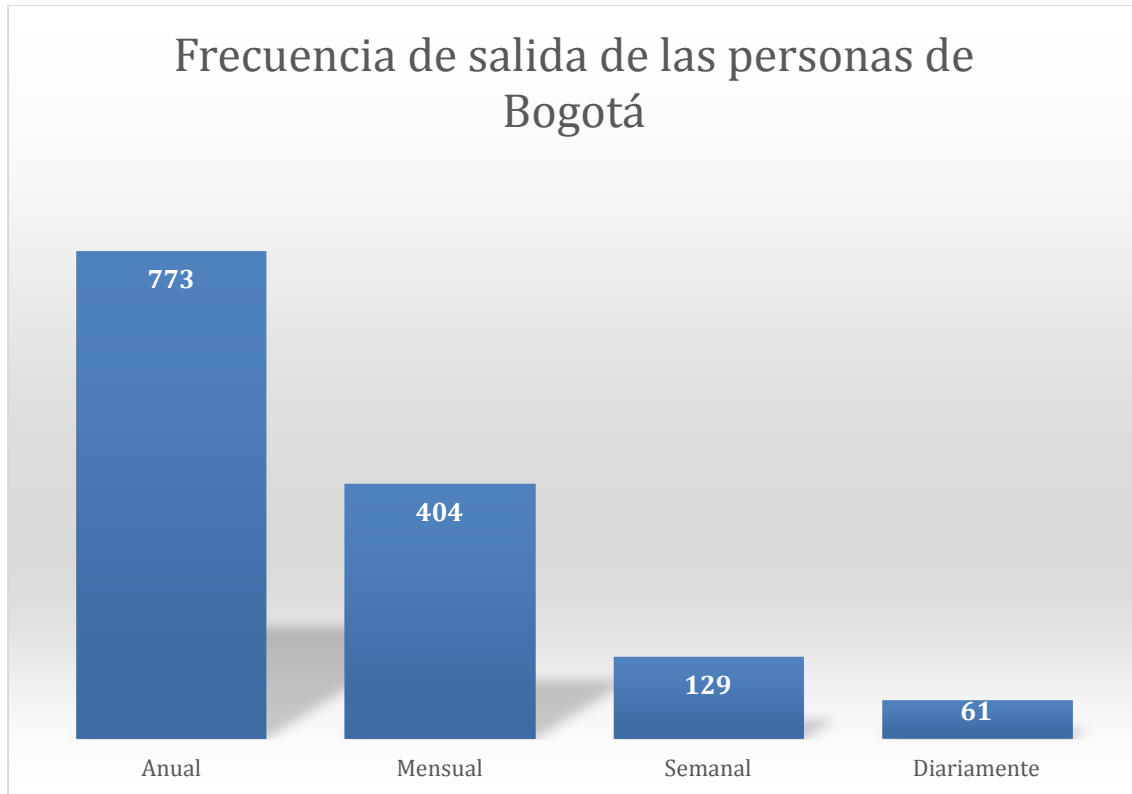
Gráfico No 3: Localidad de residencia



Este gráfico permite identificar la localidad de residencia de las personas que han participado del instrumento de captura POT. De la cual es posible evidenciar una importante participación de localidades como Suba, San Cristóbal y Engativá.

Frecuencia Personas Salen de la Ciudad

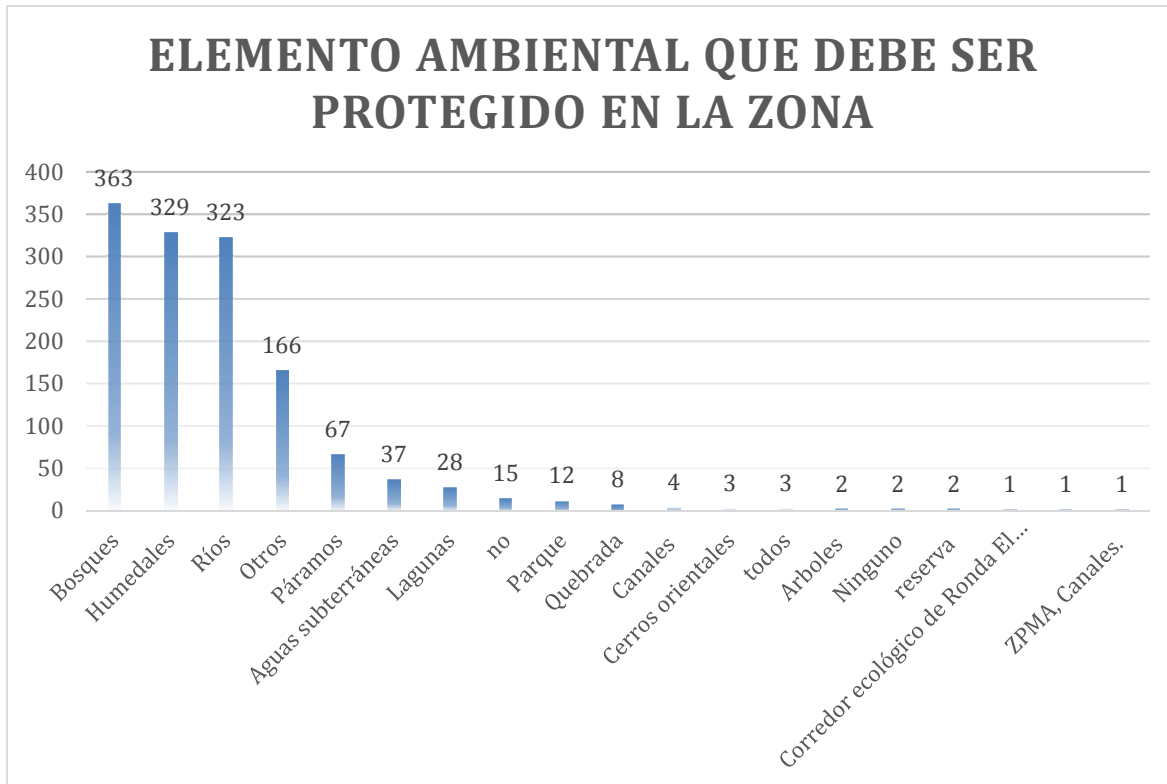
Gráfico No 4: Frecuencia que personas salen de la ciudad



De acuerdo con la gráfica se puede evidenciar que la mayor frecuencia de salida de Bogotá de las personas es anual en busca principalmente descanso y diversión, seguidos de temas como trabajo, salud y educación.

Elemento Ambiental que debe ser protegido en la Zona

Gráfico No 5: Elemento ambiental que debe ser protegido en la zona



La comunidad demuestra una notable preocupación por el factor ambiental del cual los principales elementos ambientales que consideran deben ser protegidos resaltan los bosques con un 26,5% de interés, los humedales con un 24,07% de interés y los ríos con un 23,63% de interés.

Localidad donde las personas que han diligenciado el instrumento de captura, quieren vivir y razones.

Tabla No 1: Localidad donde las personas quisieran vivir y Motivos

Antonio Nariño	14
Cercanía familiar	2
Paisaje	1
Seguridad	1
Temas Laborales	10
Barrios Unidos	40
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	2
Educativos	2
Paisaje	6
Seguridad	4
Temas Laborales	14
Ubicación	11
Bosa	61
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	24
Costo de Vida	10
Educativos	1
Paisaje	4
Seguridad	3
Temas Laborales	11
Ubicación	7
Chapinero	257
Acceso al transporte	2
Cercanía familiar	13
Educativos	32
Paisaje	11
Salud	5
Seguridad	10
Temas Laborales	135
Ubicación	49
Ciudad Bolívar	40

Cercanía familiar	8
Costo de Vida	6
Paisaje	5
Seguridad	1
Temas Laborales	14
Ubicación	6
Engativá	98
Acceso al transporte	6
Cercanía familiar	26
Costo de Vida	6
Educativos	3
Paisaje	7
Salud	1
Seguridad	5
Temas Laborales	22
Ubicación	22
Fontibón	81
Acceso al transporte	5
Cercanía familiar	29
Costo de Vida	2
Paisaje	4
Salud	1
Seguridad	7
Temas Laborales	16
Ubicación	17
Kennedy	76
Acceso al transporte	5
Cercanía familiar	23
Costo de Vida	6
Educativos	1
Paisaje	4
Salud	4
Seguridad	5
Temas Laborales	11
Ubicación	17
La Candelaria	14
Cercanía familiar	2
Paisaje	5
Temas Laborales	2

Ubicación	5
Los Mártires	6
Cercanía familiar	1
Temas Laborales	1
Ubicación	4
Puente Aranda	51
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	14
Paisaje	2
Salud	2
Seguridad	2
Temas Laborales	14
Ubicación	16
Rafael Uribe Uribe	17
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	3
Paisaje	2
Salud	1
Seguridad	1
Temas Laborales	7
Ubicación	2
San Cristóbal	120
Acceso al transporte	3
Cercanía familiar	28
Costo de Vida	2
Educativos	1
Paisaje	48
Salud	3
Seguridad	9
Temas Laborales	22
Ubicación	4
Santa Fe	19
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	3
Temas Laborales	6
Ubicación	9
Suba	118
Acceso al transporte	4
Cercanía familiar	35

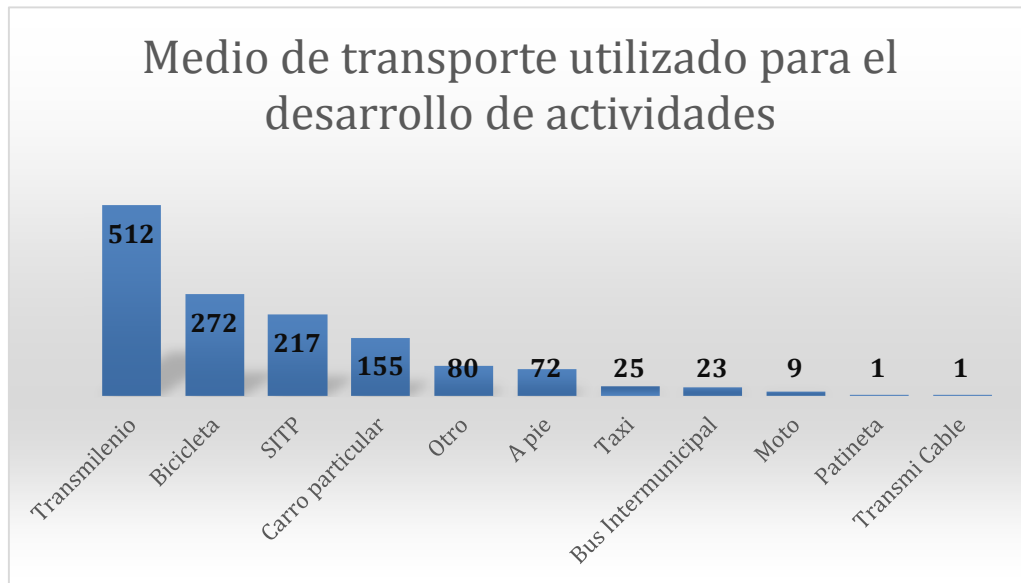
Costo de Vida	3
Educativos	3
Paisaje	17
Salud	3
Seguridad	7
Temas Laborales	27
Ubicación	19
Sumapaz	30
Cercanía familiar	10
Costo de Vida	1
Paisaje	7
Salud	5
Seguridad	1
Temas Laborales	6
Teusaquillo	123
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	7
Educativos	9
Paisaje	9
Salud	4
Seguridad	8
Temas Laborales	34
Ubicación	51
Tunjuelito	11
Acceso al transporte	1
Cercanía familiar	4
Costo de Vida	1
Paisaje	1
Temas Laborales	3
Ubicación	1
Usaquén	138
Acceso al transporte	2
Cercanía familiar	20
Costo de Vida	1
Educativos	4
Paisaje	15
Salud	6
Seguridad	24
Temas Laborales	37

Ubicación	29
Usme	53
Acceso al transporte	2
Cercanía familiar	12
Costo de Vida	2
Educativos	1
Paisaje	18
Seguridad	3
Temas Laborales	13
Ubicación	2

La tabla No. 1: describe la localidad en que las personas anhelan vivir y los motivos. Podemos ver que la localidad más apetecida es Chapinero, seguida de Usaquén y menos deseadas son Los Mártires y Tunjuelito; bajo cada color o localidad se pueden observar las razones por las cuales la ciudadanía anhela vivir en dicha localidad.

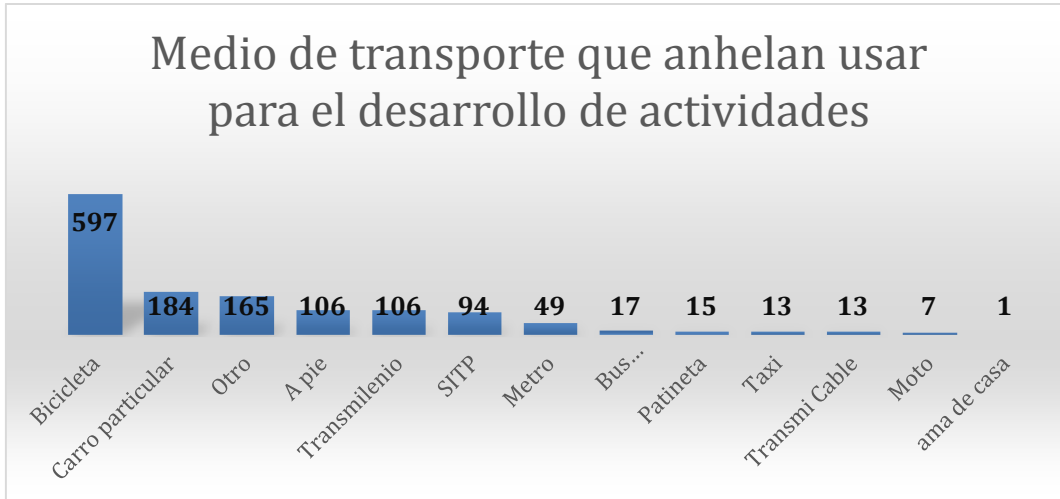
Medios de transporte utilizado para el desarrollo de actividades

Gráfico No 6: Medio de transporte utilizado para el desarrollo de actividades



Medios de transporte que las personas quieren utilizar para el desarrollo de actividades

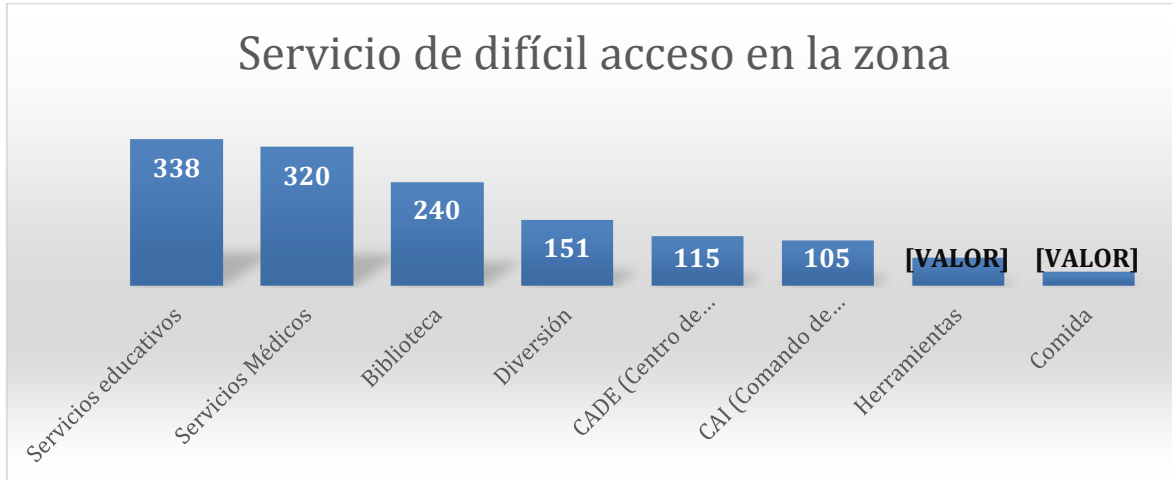
Gráfico No 7: Medio de transporte que las personas anhelan utilizar para el desarrollo de actividades



El gráfico 6 describe que el medio de transporte más utilizado por las personas que han diligenciado el instrumento de captura se movilizan al desarrollo de sus actividades principalmente en Transmilenio, seguido de la bicicleta; en contraste el gráfico 7 data que la ciudadanía tiene las expectativas de usar como principal medio de transporte para el desarrollo de sus actividades la bicicleta, seguidos del carro particular, en lugar de ser el Transmilenio el principal medio de transporte.

Identificación de Carencia de Servicios en la zona

Gráfico No 8: Caracterización de acceso a servicios.



Este gráfico proporciona información sobre los bienes y servicios que generar mayor dificultad de acceso a la ciudadanía que ha participado del instrumento de captura POT.

Cambios en las zonas productivas y cambios de personas en los territorios.

Gráfico No 9: Cambios en las zonas productivas de las zonas.

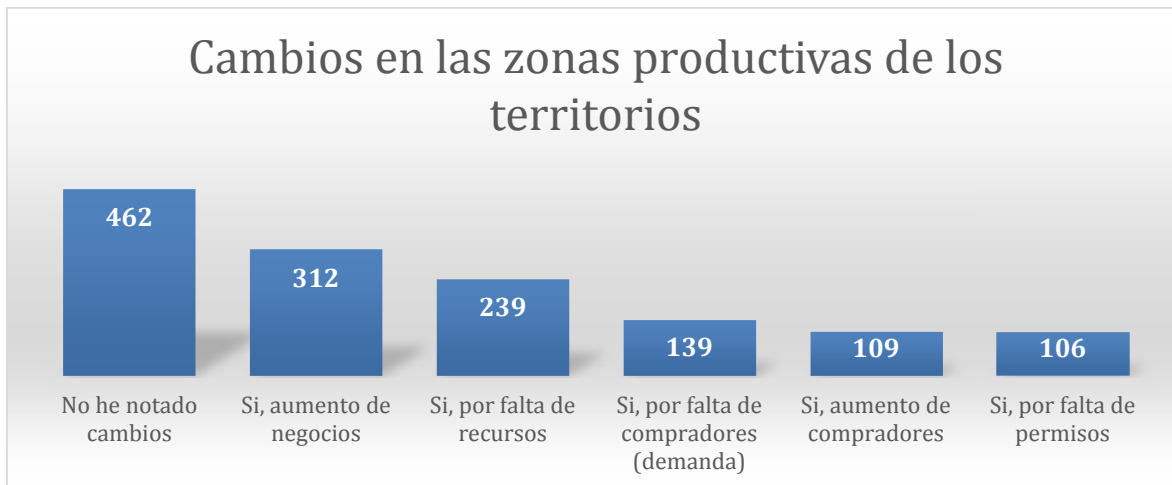
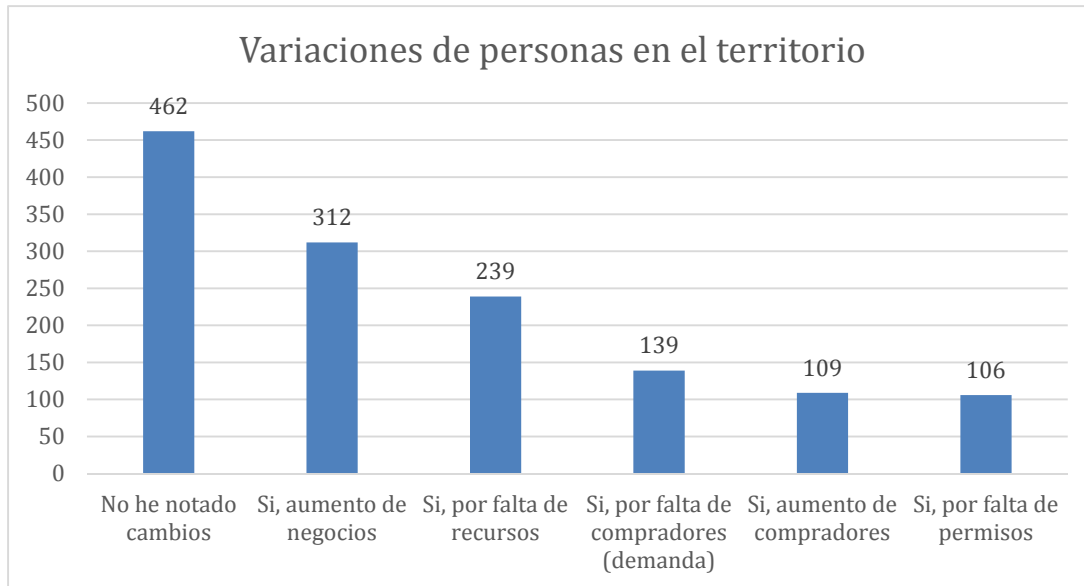
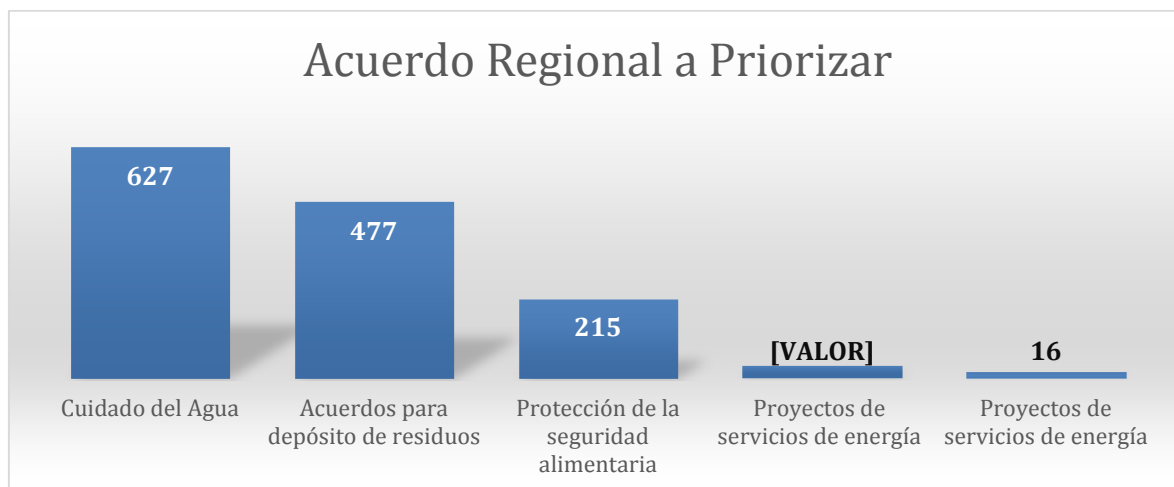


Gráfico No 10: Cambio de personas en las zonas.



Acuerdo Regional con Mayor Prioridad.

Gráfico No 11: Acuerdo Regional Priorizado y Zona Ambiental Priorizada



Este gráfico muestra aquellas personas que aportaron al proceso de formulación del POT a través del canal de instrumento de captura en la página de la SDP, priorizan y sienten mayor interés por los temas ambientales con un **80,76%** de la intención de priorizar los acuerdos regionales, los(as) Bogotanos(as), tienen una gran conciencia y sensibilidad ambiental pues manifiestan que debe prevalecer el cuidado del agua y el acuerdo para el manejo de residuos.

Malla Vial

Gráfico No. 12: Respuesta a cantidad de vías suficientes en la zona



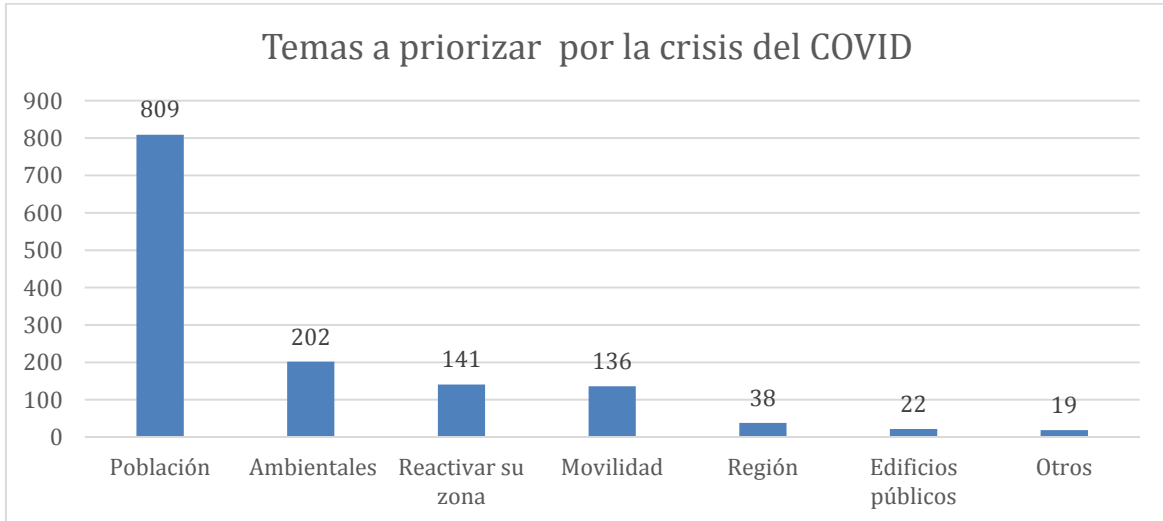
Gráfico No 13: Necesidades de vías a construir



Las personas que aportan al POT consideran que la cantidad de vías que existen no son suficientes, por tanto, priorizan la construcción de bicarriles o ciclo-rutas por encima de la malla vial vehicular. Lo anterior, en consecuencia, con el deseo de los(as) bogotanos(as) que manifestaron las opciones que consideran mejor alternativa para movilizarse en la ciudad.

COVID y Prioridades

Gráfico 14: Priorización para superar crisis de la pandemia

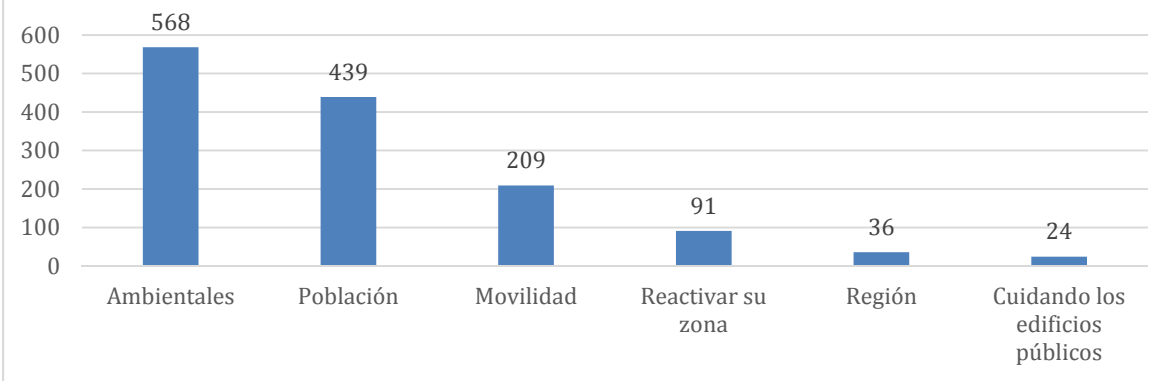


El gráfico 14, data sobre la opinión de la ciudadanía para superar la crisis que está dejando el Covid-19, donde el factor *población* y *ambientales* es vital para cerrar las brechas que deja la pandemia.

Comprometer

Gráfico 15: Priorización para superar crisis de la pandemia

Compromiso de la ciudadanía para mejorar el espacio físico en los territorios



En relación a lo expuesto anteriormente, es importante concluir que el gran esfuerzo realizado con por parte de la SDP con el fin de garantizar la mayor cobertura y participación de la ciudadanía por medio de las diferentes herramientas digitales por medio del sitio web. Contamos con una gran participación de 1367 personas en total de la cual se espera

diseñar estrategias que promuevan la participación del rango de edad de 12 y 18 años puesto que es uno de los grupos que se verán más afectados por los cambios a realizar en los diferentes espacios verdes y en la comunidad.

Desde el elemento ambiental, los resultados demuestran una gran preocupación por parte de la comunidad en el cuidado del medio ambiente nuestros bosques, humedales, ríos y páramos. Por otra parte, con relación a la movilidad la ciudadanía muestra que el transporte público se la principal opción no porque así se desee, sino porque no hay suficiente ciclo-rutas o bici-carriles que faciliten el uso de la bicicleta, pues es de las principales demandas en términos de construcción de la malla vial. Lo anterior, debido a que cumple con la reducción en tiempos de viajes, es amigable con el medio ambiente, y aporta bienestar y beneficios a los ciudadanos que utilizan la bicicleta como principal medio de transporte.

Para finalizar, todas las observaciones y aportes realizados al POT esperan ser implementados con el fin con el fin de mejorar la calidad de vida de todas las comunidades de manera conjunta con su participación como se ha hecho a la fecha, pues se espera que el POT sea la visión del espacio físico en el que anhelamos vivir y abrazar con cuidados y sentido de pertenencia por la Bogotá del siglo XXI.