

REVISIÓN ORDINARIA DEL POT PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO

REUNIONES VIRTUALES

ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN 2020



Agenda a Desarrollar

- 1. Presentación del objetivo estrategia, canales y medios dispuestos para la participación, alcance de la reunión, reglas para la participación en la reunión y facilitadores/as del espacio. (15 minutos)
- 2. Presentación de aspectos básicos del POT, diagnóstico, aspectos generales y de detalle. (45 minutos). Temas:
 - 1. RESUMEN DIAGNOSTICO GENERAL DE LA REVISIÓN DEL POT
 - 2. PRESENTACIÓN DIAGNOSTICO LOCALIDAD DE CHAPINERO CON OBSERVACIONES DE LAS ASOCIACIONES DE VECINOS DE LA UPZ 97 CHICÓ LAGO.
- 3. Espacio para preguntas, observaciones, aportes e inquietudes de los y las participantes (60 minutos)
- 4. Cierre de la reunión y evaluación (Ejercicio de comprensión) (5 minutos)





Objetivo General

Informar y garantizar la participación a las autoridades de planeación y de gobierno, así como a las diversas organizaciones sociales y ciudadanas en el proceso de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - 2020. Lo anterior en el marco de la etapa de mitigación provocada por la llegada del COVID-19 a la ciudad.





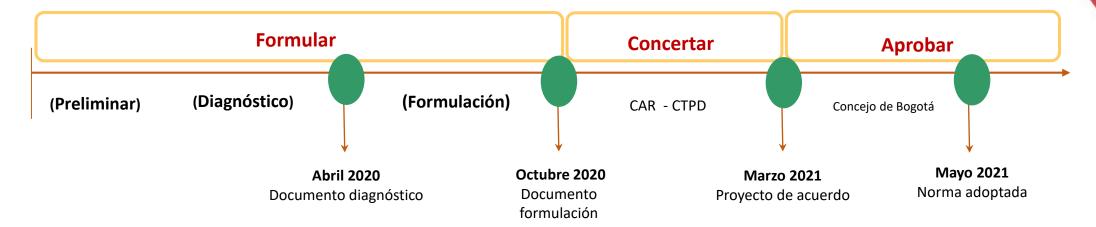
¿CÓMO PARTICIPAR EN EL PROCESO DE REVISIÓN DEL POT 2020?



Estrategia de Participación - Fases Proceso de revisión POT

次へ

Proceso técnico de revisión POT



Fases de participación ciudadana



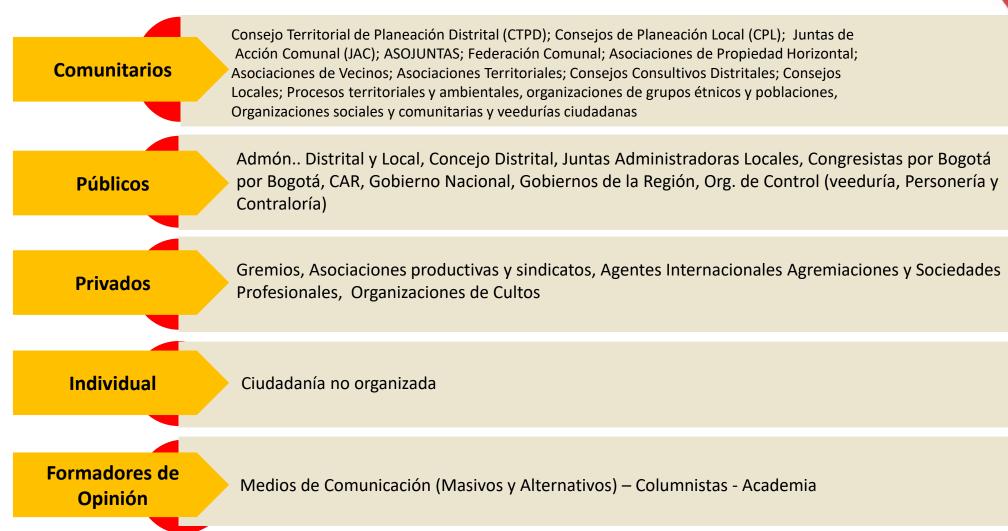
Entrega documento aportes a la formulación



Estrategia de Participación



Principales actores del proceso – nivel de organización





Atributos de la Estrategia de Participación

Promoveremos la participación ciudadana en la formulación, concertación y aprobación del POT



A través de diferentes escenarios virtuales y mecanismos de participación

> Teniendo en cuenta estos 3 elementos:





Comprometer

Priorizar y proponer con corresponsabilidad

Reto: La ciudadanía argumenta sus ideas, las prioriza con sentido de corresponsabilidad. El facilitador recoge sus palabras y expone posiciones de acuerdo a las intervenciones ciudadanas.

Vincular (emocional y racional)

Generar empatía a partir del conocimiento (diálogos pedagógicos y cercanos)

Reto: La ciudadanía se siente escuchada, expone sus necesidades y presenta soluciones. El facilitador recoge sus palabras y expone posiciones de acuerdo a las intervenciones ciudadanas.

Informar sobre el diagnóstico, DTS, concertación de conceptos de la CAR y CTPD y socialización del Acuerdo

Reto: La ciudadanía observa y oye, conoce el diagnóstico y los documentos básicos de esta fase.





Conocer

Estrategia de Participación – Canales para la Participación Ciudadana



Canal Personalizado

Vía telefónica: Se harán llamadas a personas de la ruralidad y a las zonas sin conexión a internet o con dificultades para conectarse virtualmente: 150 llamadas semanales.



Canal Virtual

Reuniones Virtuales:

- Actores estratégicos (Incluido CTPD, gremios, academia, región)
- Actores Comunitarios, Autoridades Locales e Instancias (20/por localidad):
 - Estratégicos: JAL, JAC, CPL, ASOJUNTAS, Alcaldías Locales, organizaciones sociales y territoriales, entre otros.
 - Formados y comunidad no organizada.



Canal Virtual

Correo Electrónico: Presentación de propuestas (radicadas o no)

potbogota@sdp.gov.co

Instrumento de captura: Conocer el diagnóstico y hacer aportes a la formulación. Ubicado en el portal de la Alcaldía Mayor: ¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá! ¿Cuáles son tus propuestas? https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-de-ordenamiento-territorial/aporta-al-pot

Estrategia de Participación – Canales para la Participación Ciudadana



Canal Virtual

Mapa Virtual: Hacer pedagogía del diagnóstico y recepción de aportes. Disponible en mini-sitio del POT. "Tu Aporte, Tu Territorio": http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/estrategias-de-participacion

Curso Virtual Básico del POT: Busca dar elementos básicos sobre el ordenamiento territorial para una participación informada en el proceso de revisión del POT. Apertura: 6 de julio.

Recordemos todos los canales de participación...





TUS APORTES PUEDES DEJAR



Comunicate al 305 8104427



Encuentra la programación semanal en nuestro micrositio POT 2020



Diligencia la encuesta publicada en la página web www.bogota.gov.co Formulario para construir el #ElPOTdeBogotá



Envía tus propuestas a potbogota@sdp.gov.co



Localiza el lugar de tu idea y regístrala

#EnElRadarDelPOT





Reuniones virtuales:

Infórmate y consulta

http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/estrategias-departicipacion

Instrumento de consulta:

¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá! ¿Cuáles son tus propuestas? https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-deordenamiento-territorial/aporta-al-pot

Mapa Virtual "Tu aporte, tu territorio"

¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá! ¿Cuáles son tus propuestas?

https://survey123.arcgis.com/share/3554209499b24f36 9f30791c2a22921d



Alcance reunión

El alcance de la presente reunión virtual es dar a conocer los aspectos generales y de detalle del diagnóstico del POT, para recibir aportes de las autoridades, instancias, organizaciones y ciudadanía en general sobre las problemáticas, necesidades y realidades de los diferentes territorios, que sirvan de soporte para la formulación de los temas estructurales y los instrumentos del POT.







Reglas para la Participación en la reunión

Para la Secretaría Distrital de Planeación es fundamental escuchar, comprender y atender los requerimientos de las autoridades y de la ciudadanía en el proceso de revisión del POT de nuestra ciudad, por lo que les proponemos:

- 1. Respeto por las opiniones y posturas de cada uno/a de los y las participantes en la reunión.
- 2. Realizar intervenciones cortas y precisas para que la mayoría de personas que quieran hablar lo puedan hacer.
- 3. Mantener el micrófono en silencio mientras no se está interviniendo en la reunión.
- 4. Solicitar la palabra a través del chat o por el micrófono.





Facilitadores/as

Las reuniones virtuales se encuentran acompañadas por profesionales de las diferentes áreas de la Subsecretaría de Planeación Territorial y de la Dirección de Participación y Comunicación para la Planeación de la Secretaría Distrital de Planeación.





Información disponible para la Revisión del POT



Estudios e información Revisión Plan de ordenamiento Territorial

- 1. Documentos metodológicos
- . 2. Seguimiento y evaluación
- 3. Expediente Distrital
- 4. Diagnóstico
- 5. Marco legal y referencia técnicas
- 🔒 6. Estudios y consultorías
- 7. Aportes gremios
- 8. Conceptos técnicos entidades
- 9. Versiones radicadas entidades
- 🔒 10. Cartografía
- 11. Soportes trámite
- 12. Participación ciudadana
- 13. Piezas comunicativas
- 14. Proyectos estratégicos
 - 15. Avance reglamentación

Información disponible



Estudios e información Revisión Plan de ordenamiento Territorial

- 1. Documentos metodológicos
- 1. Estrategia POT_Retos
- 2. Cartilla_Lo esencial del POT
- 🖺 3. Bases para la formulación del POT
- 4. Guía estratégica del POT
- 😰 5. Comité estratégico del POT
- 6. Mitos del POT
- 7. Estudios sobre visión. Somos ciudad
- 3. Expediente Distrital
 - 🖺 1. Expediente Distrital 2015
 - 2. Expediente Distrital 2016
 - 3. Expediente Distrital 2017
 - 4. Expediente Distrital 2018

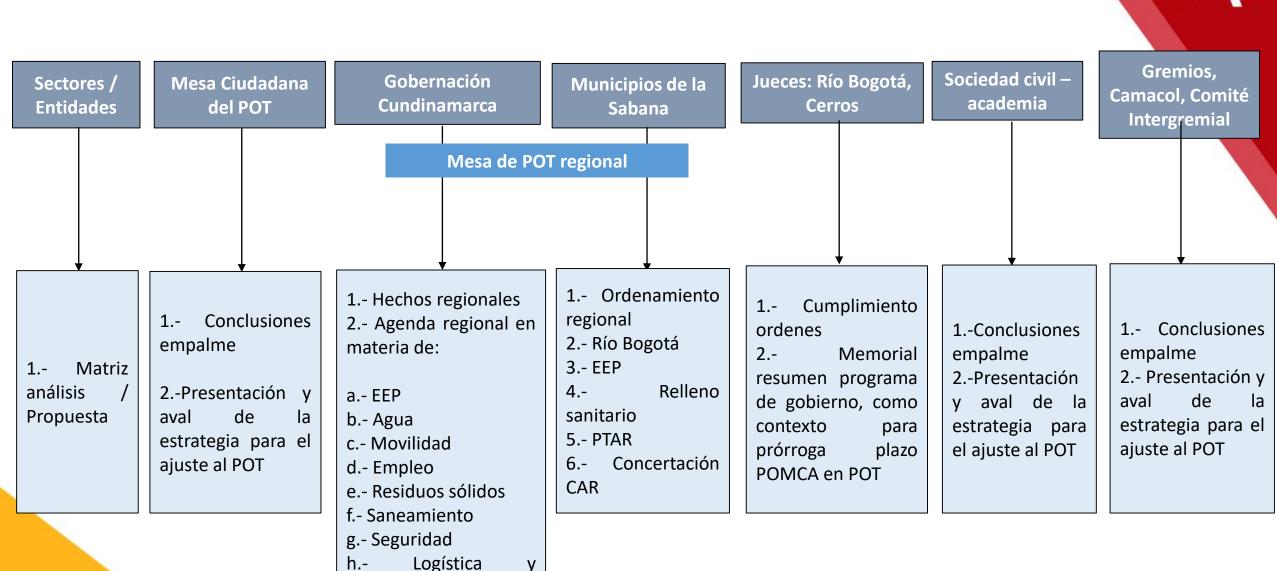
- 🔒 2. Seguimiento y evaluación
- Anexo01_Estructura_Legal_Decreto_190-2...
- Anexo02_Portafolio_de_Mapas_S&E
- MATRIZ_AMBIENTAL
- MATRIZ_OCUPACION_TERRITORIAL
- MATRIZ_SOCIOECONOMICA
- SyE-Tomo1
- SyE-Tomo2
- 4. Diagnóstico
- 1. Diagnóstico_Direcciones Secretaría Distrital de Planeación (SDP)
- 2. Presentaciones_Diagnóstico Direcciones Secretaría Distrital de Planeación
- 🖺 3. Diagnóstico general del POT
- 🖺 4. Presentación_Diagnóstico general del POT
- 🛂 5. Resumen_Diagnóstico general del POT
- 😰 6. Presentación_Resumen diagnóstico general del POT

Estado de la articulación para el proceso de revisión del POT

abastecimiento

*

Articulación público- privada en proceso





GENERALIDADES SOBRE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL POT



¿Qué función tiene el Plan de Ordenamiento Territorial?

- Le POT orienta y prioriza las decisiones e intervenciones generales que debe hacer la Administración Distrital, que permiten el desarrollo y mejoramiento de los parques, los andenes, las ciclorrutas, los centros de atención a la población, las vías, los servicios públicos y los equipamientos, por eso es importante conocerlo para que en los Planes de Desarrollo de cada una de las administraciones que llegue, le den continuidad a los proyectos estratégicos.
- También prevé las posibilidades de desarrollo de programas conjuntos entre el sector público y privado.
- Las reglas sobre el territorio para los ciudadanos

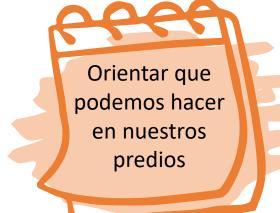


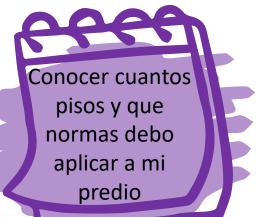
¿Para qué nos sirve el POT a los ciudadanos?











Identificar los componentes del Medio Ambiente y cuidarlos

Identificar Zonas de Alto riesgo, para no Construir en esos lugares Conocer a que proyectos se van a destinar los recursos públicos y privados.

¿Qué no resuelve el POT, Plan de Ordenamiento Territorial?



El POT es un instrumento para ordenar los espacios físicos donde se desarrolla la vida humana.

- Bajo la anterior premisa, el POT no sirve para planificar el orden social o el orden económico. Tampoco es un código de policía ni una norma técnica de construcción.
- Quiere decir que no se puede esperar que el POT determine, por ejemplo, como se debe organizar la salud o la educación, los subsidios para la vivienda, los programas de asistencia social, el sistema de justicia, el control del comportamiento de las personas, las tarifas de servicios públicos o de transporte, entre otros.
- Tampoco se debe esperar que ordene la reparación de redes de servicios públicos o de andenes, la reparación de hospitales, colegios o estadios, ni que señale los materiales con los que se ejecutan las obras civiles.





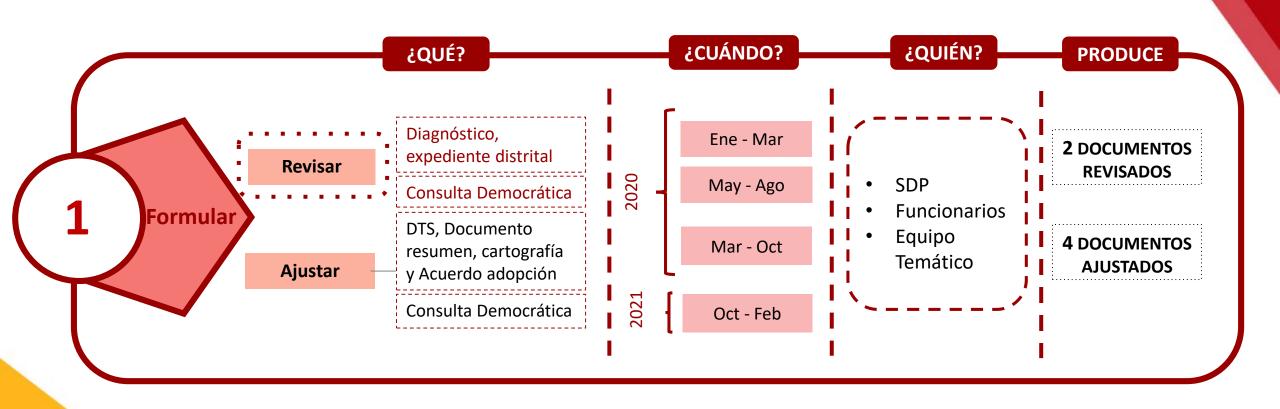
¿Cuál es el estado actual del POT de Bogotá?

- La Distrito Capital adoptó su primer POT, mediante el Decreto Distrital 619 de 2000 y fue revisado por primera vez mediante el Decreto Distrital 469 de 2003. Posteriormente, el alcalde mayor adoptó el Decreto Distrital 190 de 2004 y en él se compilaron las normas contenidas en los dos decretos anteriores.
- El Decreto Distrital 190 de 2004 es el POT que actualmente rige para Bogotá, conjuntamente con los decretos que se han producido en desarrollo de su reglamentación. Si desea conocer estos decretos y otra reglamentación urbanística de Bogotá, puede consultar la página web de la Secretaría Distrital de Planeación: www.sdp.gov.co.



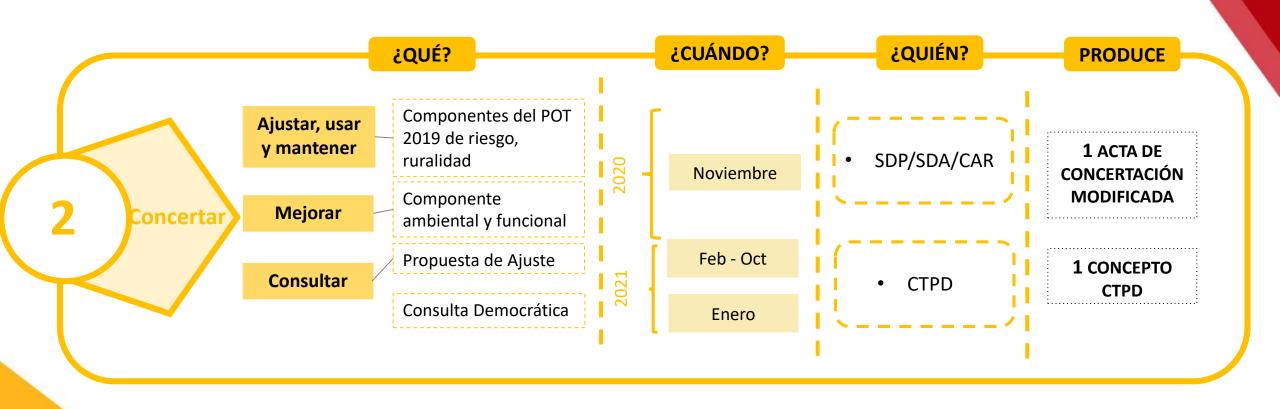


Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (InHouse)



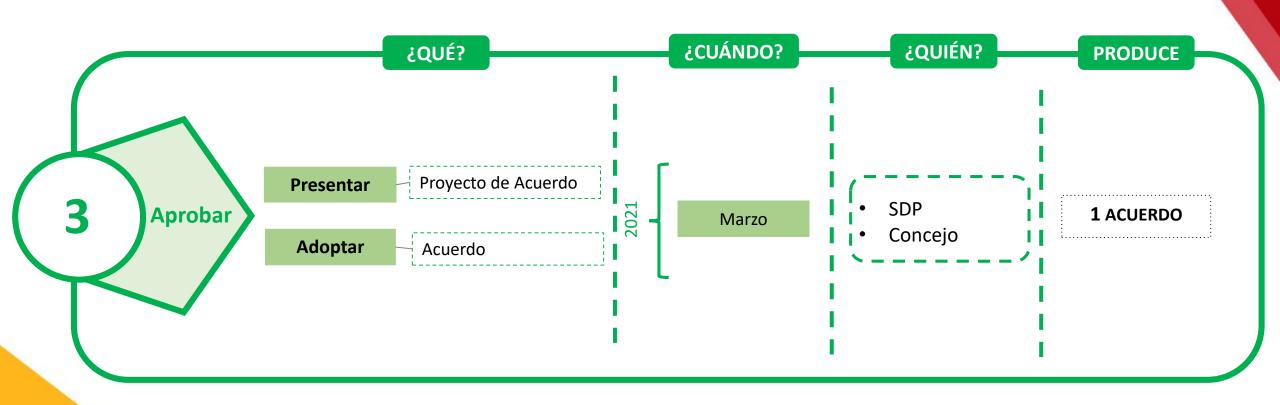


Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (InHouse)





Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (InHouse)





Cronograma de Desarrollo – Revisión General POT

ETAPA PRELIMINAR

Proceso																202	20															
		Ene				Feb				M	lar		Abr				May				Jun					Jı	اد		Ago			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Revisión Expediente Distrital																																
Revisión Documentos Técnicos de Soporte – Diagnóstico 2016																																
ABC de la Revisión, Estrategia, Plan de Acción, Diagnóstico General y por Localidades																																
Participación Fase 1 - Diagnóstico																												1		7		



Cronograma de Desarrollo – Revisión General POT

ETAPA FORMULACIÓN

PROCESO	2020																2021																				
		May				Jun			Jul					Ago				Sep			Oct				Nov				Dic			Er	ne		ı	eb	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4 1	. 2	3	4	1	2	3	4	1	2 3	3 4	1	2	3	4	1	2	3	4	1 2	2 3	4
Memoria Justificativa																																					
Documento Técnico Soporte (DTS)																																					
Participación Fase 2 - Resultados Formulación																																					
Documentos Resumen																																					
Proyecto de Acuerdo																																					
Cartografía																																					



Cronograma de Desarrollo – Revisión General POT

ETAPA CONCERTACIÓN Y CONSULTA

PROCESO	2020									2021																		
		Nov				D	ic		Ene				Feb				Mar				Abr				May			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Concertación CAR																												
Presentación al Consejo Territorial de Planeación Distrital y Participación Fase 3 - Resultados Concertación																												
Consolidación de la Totalidad INF																												
Presentación Consejo de Gobierno																												
Presentación al Concejo Distrital*																												
*Aprobación Concejo Distrital <i>Hasta 90 días</i> calendario (Decreto 1077 de 2015)																												

六

Línea de tiempo de los Planes de Ordenamiento Territorial POT Bogotá







RESUMEN GENERAL SOBRE EL DIAGNOSTICO POT



1. REGIÓN

- No hay articulación regional en la ocupación del suelo de la Sabana.
- Los municipios no han incluido el POMCA en las propuestas de ajustes a sus POT. Esta orden judicial es una oportunidad para definir una visión regional compartida
- Se está perdiendo el suelo de riqueza agrológica y la vocación de la Sabana (incluida Bogotá) como de interés ecológico nacional.
- Los hechos regionales diagnosticados no fueron incluidos en la formulación del POT 2019.





2. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

- Persiste la ocupación de suelo de protección por riesgo.
- En el POT 2019 la EEP se degradaba a una Estructura Ambiental y de Espacio Público, cuyas funciones son diferentes.
- Se formularon proyectos de urbanización sobre componentes de la EEP (Ciudad Rio y Lagos de Tunjuelo) y quedó condicionada a la sustracción la urbanización de la Reserva TVDH





3. POBLACIÓN

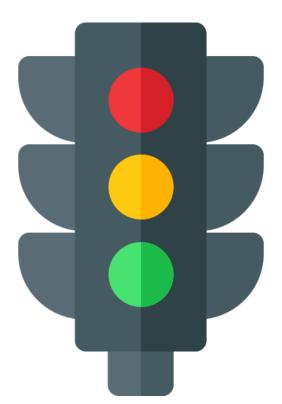
- Se planteaban proyecciones poblacionales con supuestos en cifras y metodologías no ajustadas a las cifras del DANE.
- El ajuste a estas cifras ajustará la necesidad de vivienda, servicios y de habilitación de suelo en los próximos 12 años.
- En estudio preliminar se encuentra posibles fallos metodológicos en el cálculo de proyecciones, que se ajustarán en la formulación.





4. MOVILIDAD

- El sistema de transporte se asociaba especialmente a TM
- La segunda fase de la PLMB se extendía al norte.
- El componente férreo regional no se articula al sistema de movilidad de la ciudad.



Estado de la Revisión: Diagnóstico – 6 Principios orientadores



5.

REVITALIZACIÓN

- Se planteaban grandes áreas de renovación urbana en modalidad de desarrollo.
- No se adelantó una adecuada participación ciudadana ni la cartografía social, económica y ambiental del territorio en esas decisiones.
- En la renovación asociada a corredores de movilidad no se formularon adecuadamente los instrumentos de recuperación de plusvalías



Estado de la Revisión: Diagnóstico – 6 Principios orientadores



6. SISTEMA DE CUIDADO

- El Déficit de equipamientos se concentra en localidades de periferia, occidente y sur de la ciudad: (Bosa. Ciudad Bolívar, Engativá, Suba y Kennedy).
- En estratos 1 y 2, donde reside el 60% de la población.
- Bosa y Ciudad Bolívar con el 17.5%, equivale a la quinta parte de la población y presentan el mayor déficit de equipamientos.



INDICE



SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN POT - Dec.190/04

02 REGIÓN

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

POBLACION

05 MOVILIDAD

06 REVITALIZACIÓN

SISTEMA DE CUIDADO





01

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN POT-Dec.190/04



EJECUCIÓN POT-DEC.190/04 Proyectos Ejecutados Proyectos POT Centralidades y Op Estratégicas

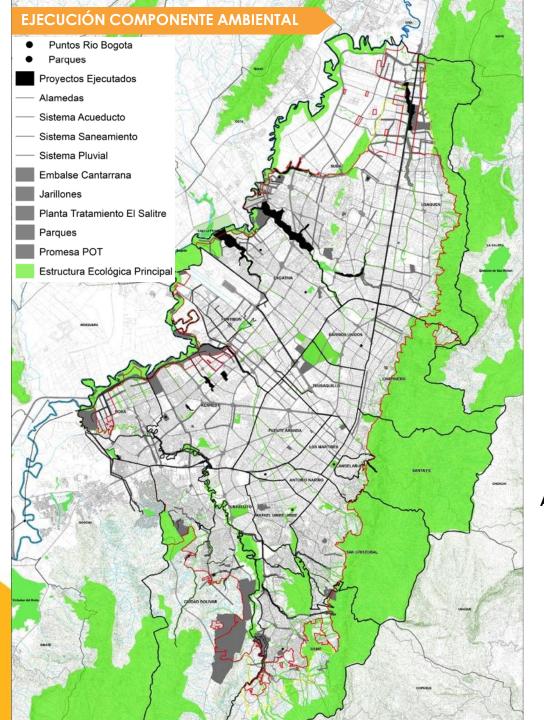
Estrategia de Ordenamiento



La concreción de la apuesta territorial de la ciudad se ha logrado de manera parcial hasta el año 2020, por las siguientes razones:

- De 10 Operaciones Estratégicas proyectadas, fueron adoptadas 4: Nuevo Usme - (año 2007), Centro (año 2007), Plan Zonal del Norte (año 2010), y recientemente Fontibón-Aeropuerto Eldorado – Engativá – Guaymaral (2019), esta última sin la adopción del correspondiente Plan de Ordenamiento Zonal.
- Las centralidades proyectadas no consolidaron la red de nodos previstos, por cuanto no se adoptaron las operaciones estratégicas previstas. Adicionalmente, las nuevas centralidades propuestas no fueron consolidadas de acuerdo a la función para ellas previstas en el POT.
- No se resolvieron las necesidades relativas a movilidad y espacio público por la escasa ejecución de los proyectos planteados en relación con los sistemas generales de la ciudad.
- 4. El desarrollo lento de los acuerdos de la ciudad con los municipios de la sabana, obstaculizaron la concreción de los objetivos del ámbito regional.





COMPONENTE AMBIENTAL



NO se FORMULÓ ningún proyecto a LARGO PLAZO

La INVERSIÓN se centra en la INFRAESTRUCTURA.

 La ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL es tomada COMO **DETERMINANTE** de los procesos de ordenamiento y **NO** COMO ESTRUCTURADORA.

ACTUACIONES TERRITORIALES

125 **PROYECTOS TOTAL**

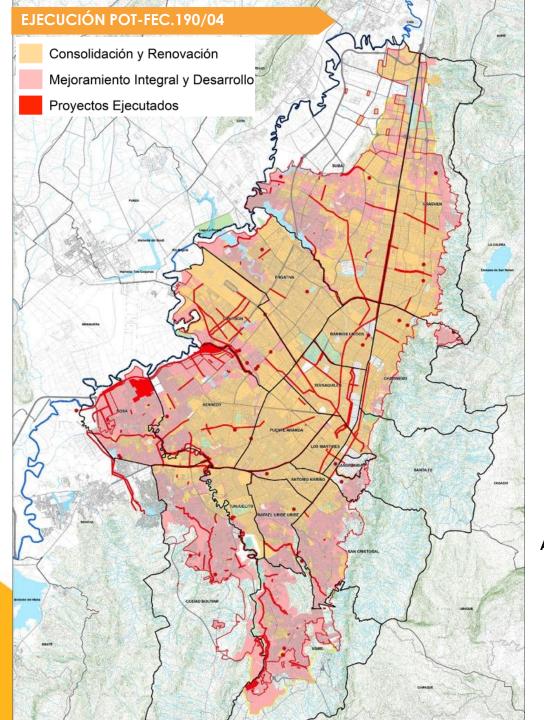
66%

PROYECTOS EJECUTADOS y/0 en ejecución

34% **PROYECTOS** SIN ejecutar



Fuente: Secretaría Distrital de



COMPONENTE TERRITORIAL

POT-DEC.190-2004 ART.70



- NO existe una ASIGNACIÓN ESTRATÉGICA DE RECURSOS a la ciudad consolidada, ni al territorio rural.
- NO hay SEGUIMIENTO A LA INVERSIÓN DE LAS LOCALIDADES hacia los propósitos de escala intermedia del POT.
- NO se incluyen mecanismos vinculantes sobre LA PROGRAMACIÓN DEL SUELO y la consecuente programación y COORDINACIÓN DE LAS INTERVENCIONES de los sectores.
- SE FORMULAN proyectos de acuerdo a POLÍTICAS sectoriales DE CADA ADMINISTRACIÓN.

ACTUACIONES TERRITORIALES

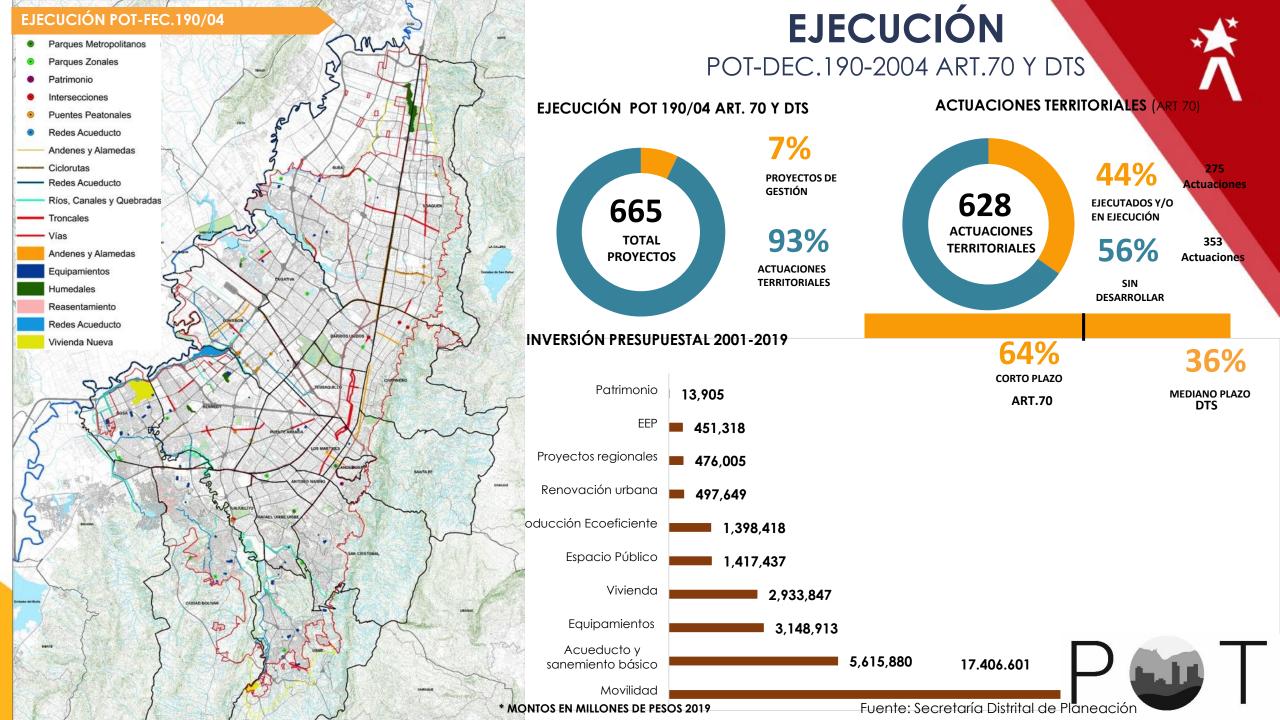
540 PROYECTOS TOTAL

61%
PROYECTOS
EJECUTADOS

39%
PROYECTOS
SIN DESARROLLAR



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación





02 BOGOTÁ-REGIÓN



LO REGIONAL (2004 – 2020) UN NUEVO CONTEXTO SOBRE LO REGIONAL



*** Surge la Agenda Interna Regional de Competitividad:

Resultado del trabajo conjunto entre la MPRBC y el CRC. Su fin era el de fortalecer la base productiva de la región, aprovechar sus ventajas comparativas y dar lugar a un posicionamiento en el marco internacional.

* Región Capital:

Basado en el Acuerdo de Voluntades donde se identificaron 23 temas comunes.

★ Decreto Distrital 364 de 2013: *** Creación del Comité de "Por el cual se modifican excepcionalmente Integración Territorial - CIT:

Competitividad Bogotá-

Cundinamarca y con el apoyo de la

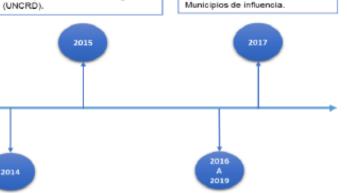
CCB y el Centro de las Naciones

Unidas para el Desarrollo Regional

las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003, y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004".

* * * Ley 1625 de 2003: Régimen para las Áreas Metropolitanas. Conformado por Bogotá y sus * Revisión y Ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial - POT municipios circunvecinos; creado en el marco de la Comisión Regional de de Bogotá:

> Apuestas de integración Regional a partir de la identificación de interdependencias con los Municipios de influencia.



La regulación nacional y los procesos de integración regional en curso, establecen un nuevo contexto para el ordenamiento del Distrito Capital

* Acuerdo 257 de 2006 - La reorganización funcional y administrativa del Distrito Capital:

Con esta reforma, cada uno de los sectores administrativos asumió obligaciones frente al desarrollo e integración regional según los temas de su competencia (social, económico. ambiental, movilidad, planeación, hábitat, y recreación, entre otros).

* * * Ley 1454 de 2011- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial:

Buscaba trazar los lineamientos para alcanzar un crecimiento económico más equilibrado, promoviendo la articulación por medio de alianzas territoriales y encausar proyectos sobre la diversificación de competencias regionales. Define variados esquemas de asociatividad territorial.

* * * Suspensión Provisional Decreto Distrital 364 de 2013:

2014

Conforme con lo ordenado por la Sección Primera del Consejo de Estado en auto del veintisiete (27) de marzo de dos mil catorce (2014).

Contexto normativo e

nstitucional

consultoría.

Alianzas

Dimensión de la

inter-sectoriales.

"Bogotá Mejor Para Todos":

* Acuerdo 245 de 2016 - Plan de Desarrollo

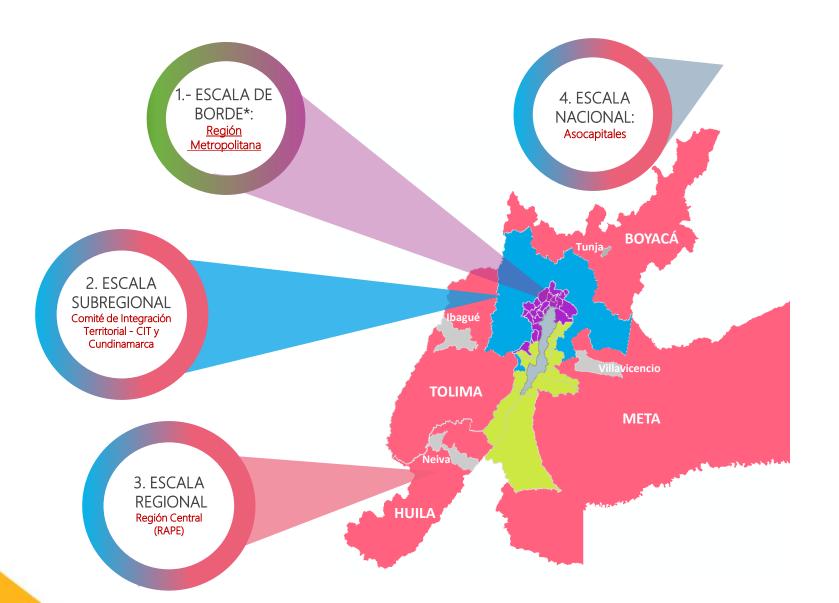
Incorpora el programa "Gobernanza e influencia local, regional e internacional"; el cual cobija iniciativas que buscan una gestión distrital orientada a fortalecer la gobernanza, con el fin de mejorar la influencia de las entidades distritales en todas las instancias, sean éstas políticas, locales, ciudadanas, regionales o internacionales

- Iniciativa Distrital.
- Iniciativa Departamental
- Iniciativa Nacional.
- Otros actores, incluyendo Cooperación y Academia.

El proceso de revisión de plan de ordenamiento territorial iniciado por la administración 2016 - 2019 fue votado negativamente y archivado por el Concelo de la Cludad en el mes de noviembre de 2019.

En el Congreso de la República se ha aprobado en quinto de ocho debates el proyecto de acto legislativo que tiene por objetivo la modificación del artículo 306 de la Constitución Política en. El sentido de crear para Bogotá y los municipios de su área de influencia una Región Metropolitana figura que tendrá característica de entidad territorial que busca un régimen de integración territorial.

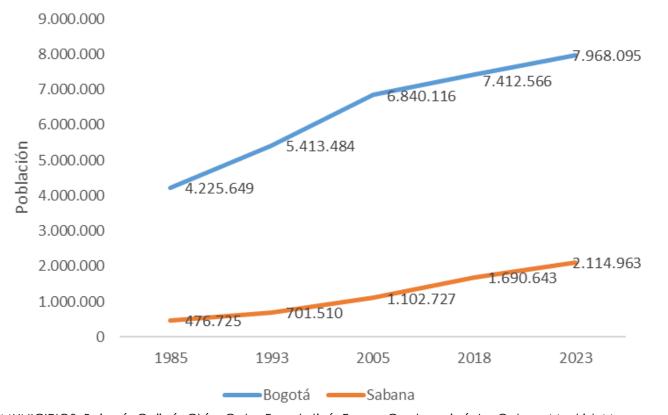




La región central (RAPE); el ámbito departamental y las subregiones (de borde y asociadas a relaciones funcionales y/o geográficas como la cuenca del río Bogotá), plantean diversas escalas de integración y de referencia para el ordenamiento del Distrito Capital.

¿CÓMO HA CRECIDO LA REGIÓN?





16 MUNICIPIOS: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tocancipá y Zipaquirá. Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población. Cálculos SDP-DEM.

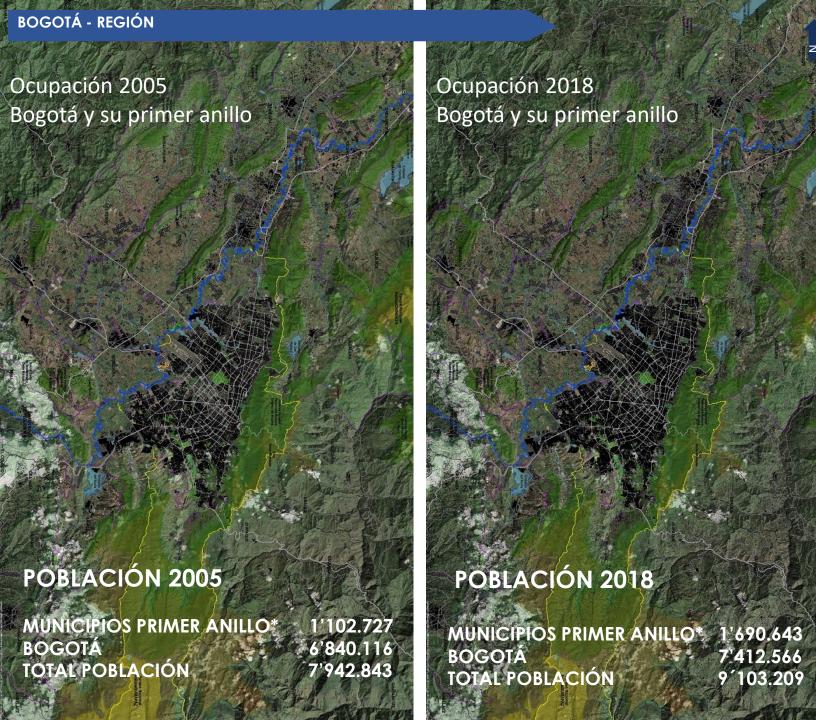
	1985	1993	2005	2018	2023
Bogotá	4.225.649	5.413.484	6.840.116	7.412.566	7.968.095
Sabana	476.725	701.510	1.102.727	1.690.643	2.114.963
Región	4.702.374	6.114.994	7.942.843	9.103.209	10.083.058

Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población. Cálculos SDP-DEM.

Crecimiento promedio anual

	2018/2005	2023/2018
Bogotá	44.035	111.106
Sabana	45.224	84.864
Región	89.259	195.970

Según proyecciones del DANE en la región ,entre 2018 y 2023, se espera que la población se incremente en promedio anual en 196 mil personas.





UN PRIMER ANILLO CUYA POBLACIÓN CRECE VELOZMENTE

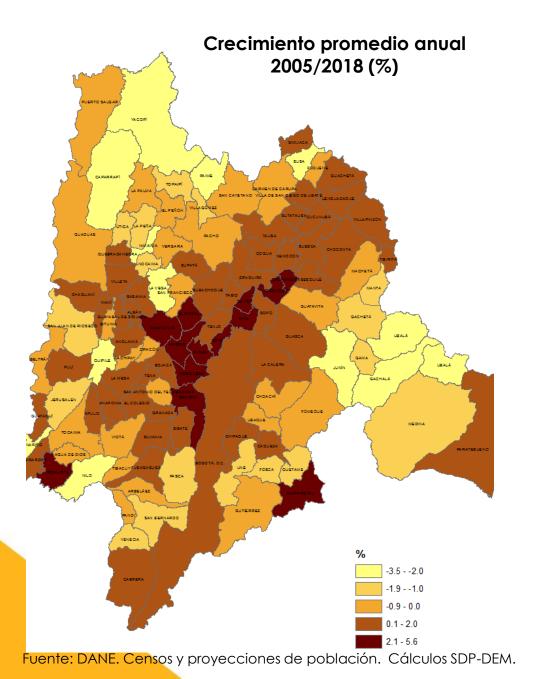
Mientras que Bogotá creció un 0,62% promedio anual entre 2005 y 2018, los 16 municipios que conforman el primer anillo crecieron un 3,29% promedio anual

*16 MUNICIPIOS: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tocancipá y Zipaquirá.

Fuente: DANE Censo 2005 Y Censo 2018

DATOS DANE PARA EL ENTORNO REGIONAL:

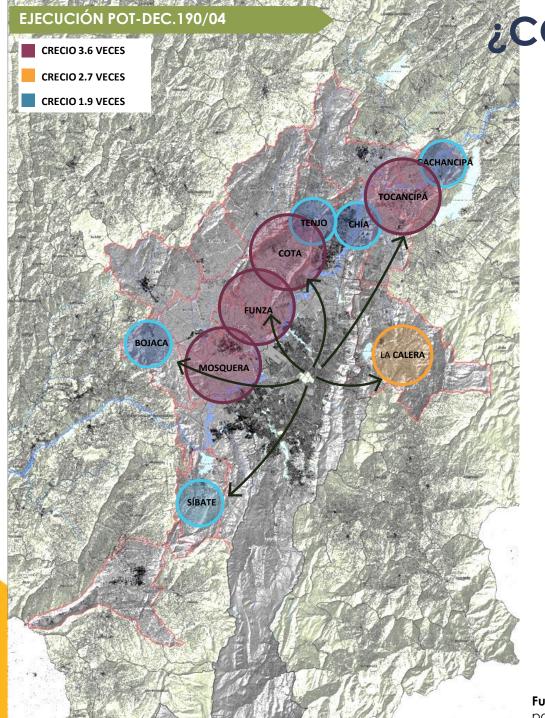




Mientras que Bogotá creció 0,62% promedio anual entre 2005 y 2018, los 16 municipios con los que se conforma la región proxima, crecieron, 3,29%

16 municipios: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tocancipá y Zipaquirá.





¿CÓMO CRECIÓ BOGOTÁ Y LA **REGIÓN?**





Crecimiento de la región acelerada, con AUSENCIA DE PLANEAMIENTO INTEGRADO.



ALTO DETERIORO DE FUENTES HÍDRICAS, por el avance de suburbanización.



Los MUNICIPIOS de la región absorben parte de la **DEMANDA** de VIVIENDA de BOGOTÁ.



Soluciones de vivienda se presentan en BAJA **DENSIDAD Y POCOS EQUIPAMIENTOS.**



El TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO NO ESTÁ ORGANIZADO Y SU OFERTA ES PRECARIA, generando ALTO TRÁFICO en las vías de acceso a Bogotá.



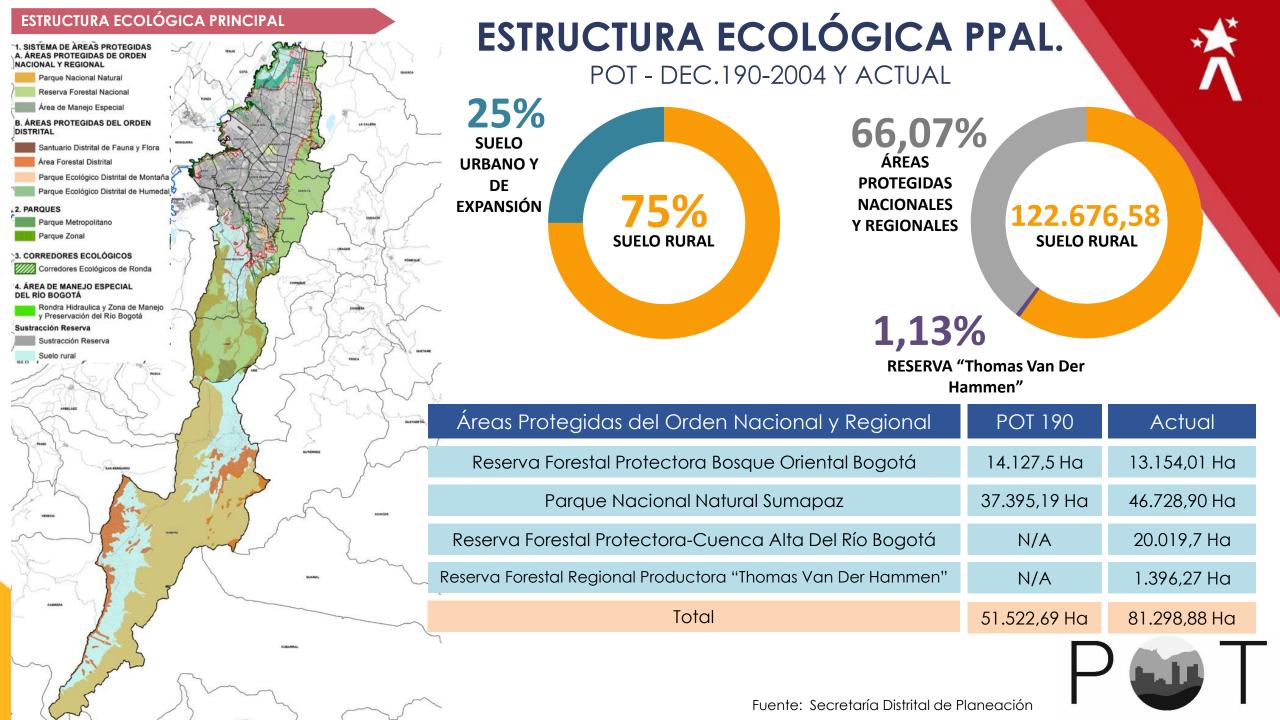
ALTA DESIGUALDAD ENTRE MUNICIPIOS en ingresos per cápita promedio.

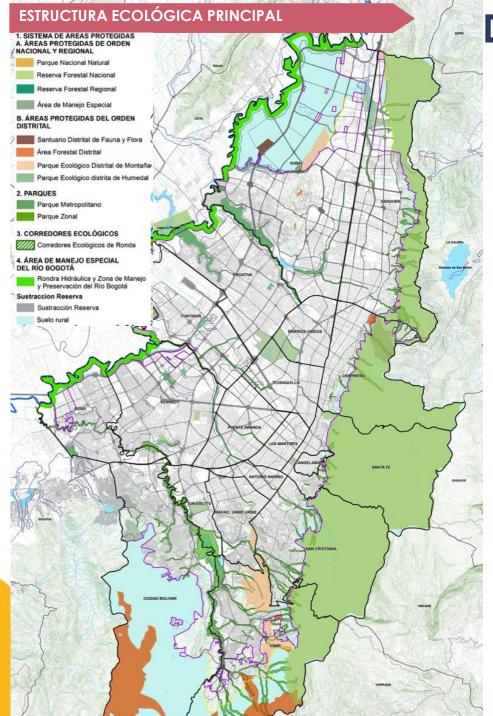
Fuente: Región Metropolitana de Bogotá: Una visión desde la ocupación del suelo. 20



ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL







DISTRITO CAPITAL - ESTRUCTURA ECOLÓGICA PPAL.



POT-DEC.190-2004 Y ACTUAL

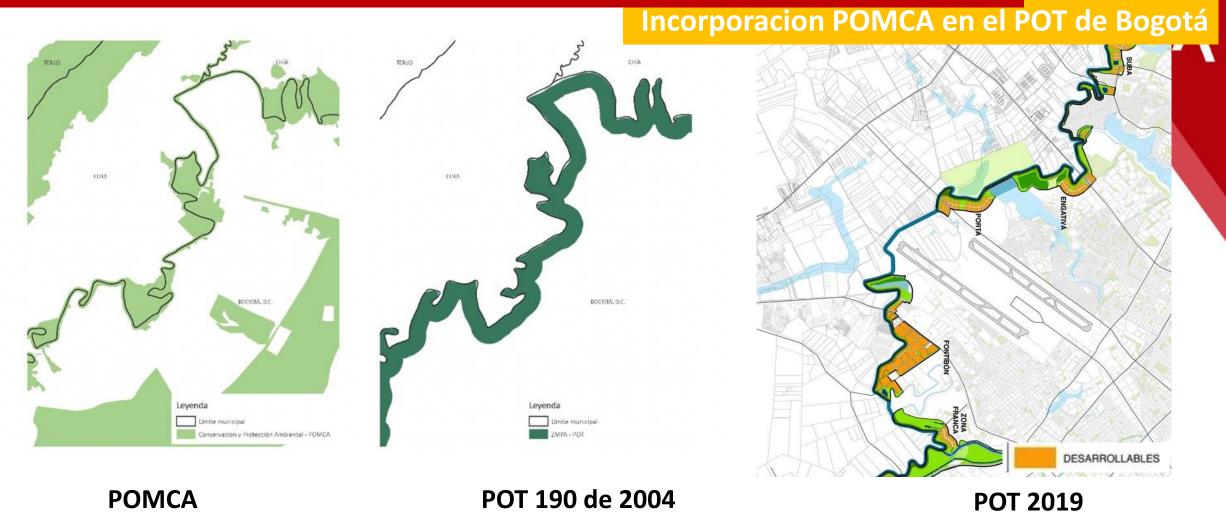
	POT 190	Actual
Áreas Protegidas del orden Distrital	21.852,63 Ha	21.919,04 Ha
Área de manejo especial del Río Bogotá	1.784,9 Ha	953.3,9Ha
Parques Urbanos Escala Metropolitana	1086,15 Ha	552,94 Ha
Parques Urbanos Escala Zonal	369,13Ha	323,09 Ha
Corredores Ecológicos	3.047 Ha	3.387,7 Ha
Total	28.139,81 Ha	27,136,07 Ha

Dec.088/17 Lagos de Torca

336,5 Ha

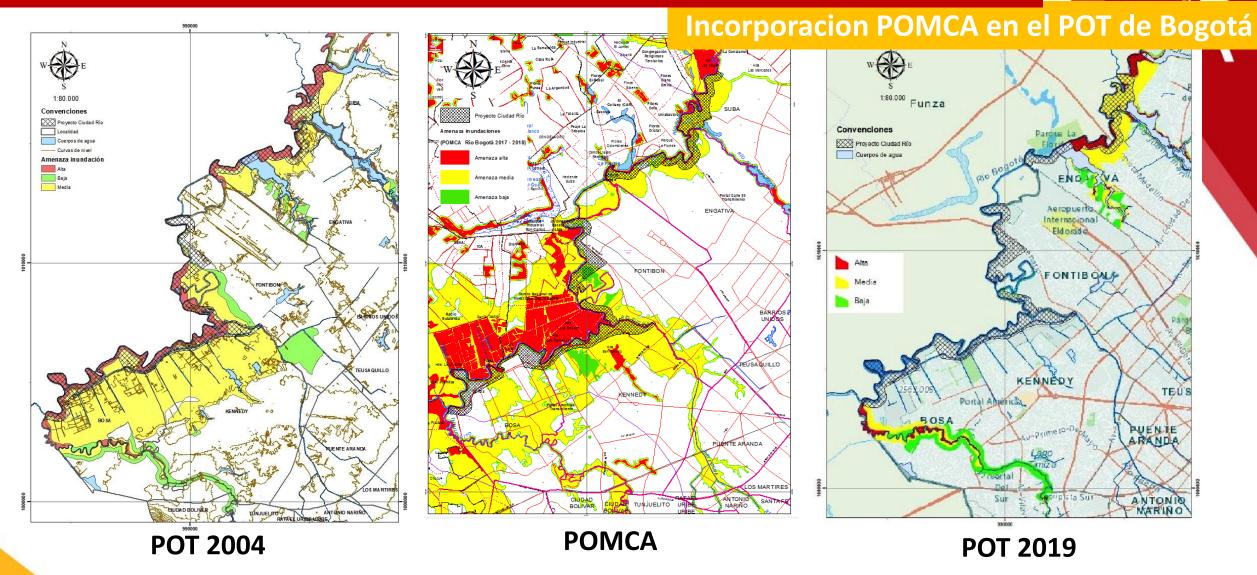


1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General



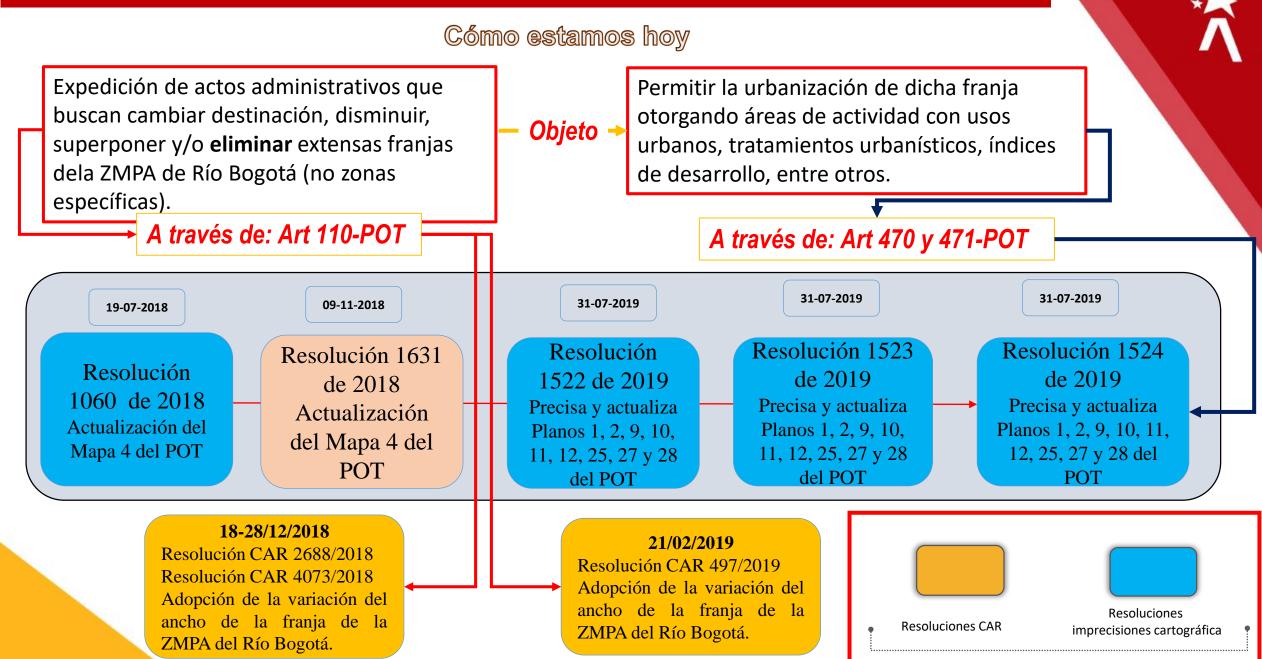
a.- El POT 190/2004 tiene más suelo de protección que el POMCA (ZMPA 270 m) y tiene el carácter de Estructura Ecológica Principal, b.- la propuesta POT del 2019 elimina el concepto de ZMPA y plantea en su lugar áreas para urbanización (en revisión resoluciones internas)

1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General



El POT 2019 elimina para la mayor parte de la ribera oriental de río, la condición de amenaza y riesgo prevista en 2004; aunque el POMCA mantiene zonas de amenaza alta y media (en revisión estudios técnicos de soporte)

1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General



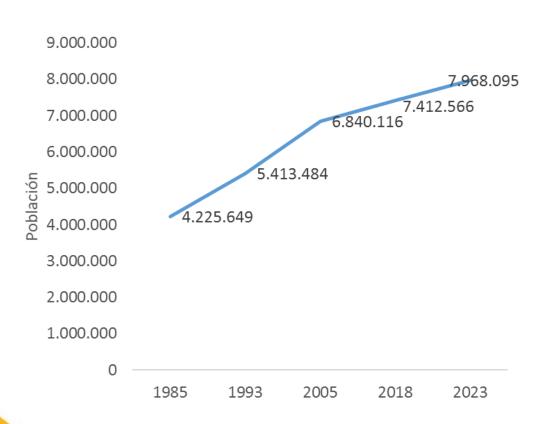


POBLACION





DATOS DANE Tabla 1 Crecimiento poblacional intercensal



Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población.

Año	Bogotá	Crecimiento promedio anual (%)	
1985	4.225.649		
1993	5.413.484	3,10	
2005	6.840.116	1,95	
2018	7.412.566	0,62	
2023	7.968.095	1,45	

Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población.

Después de observar una desaceleración en el ritmo de crecimiento de la población de Bogotá (1985-2018), según las últimas proyecciones del DANE, se espera que la ciudad crezca a un ritmo de crecimiento (1,45%) superior al anterior periodo intercensal (0,62%).





PERSONAS POR HOGAR Tabla 3 Cantidad de personas por hogar con datos intercensales DANE.

PERSONAS POR HOGAR					
INFO - DATO	AÑO	POBLACIÓN	DIFERENCIAS	%	
Personas	2005	6'840'116			
Hogares	2005	1'923'165			
Unidades de vivienda	2005	1'755'195			
PERSONAS POR HOGAR	2005	3.56			
Personas Sin ajuste por omisión por tal razón el total no es igual a 7.412.566	2018	7'181'469			
Hogares	2018	2'514'482			
Unidades de vivienda	2018	2'523'519			
PERSONAS POR HOGAR	2018	2.86			
DIFERENCIA EN AÑOS			13		
PERSONAS POR HOGAR			0.70		
% DISMIN. HOGAR X PERIODO				19.70%	
% DISMIN. HOGAR X AÑO				1.52%	

Esta tabla muestra un cálculo de personas por hogar con base en los datos del DANE. Se observa una disminución promedio de 1.52% de personas por hogar en cada año entre el periodo de 2005-2018. El calculo de hogares en el año 2018 es el reportado por el DANE sin el ajuste por omisión.





Las proyecciones de población realizadas por el DANE con fundamento en el censo de 2005 pronosticaban 8'181'.047 personas en el Distrito para el año 2018. El censo de 2018 registró 7'412.566 personas, es decir 768.481 menos personas que las proyectadas.

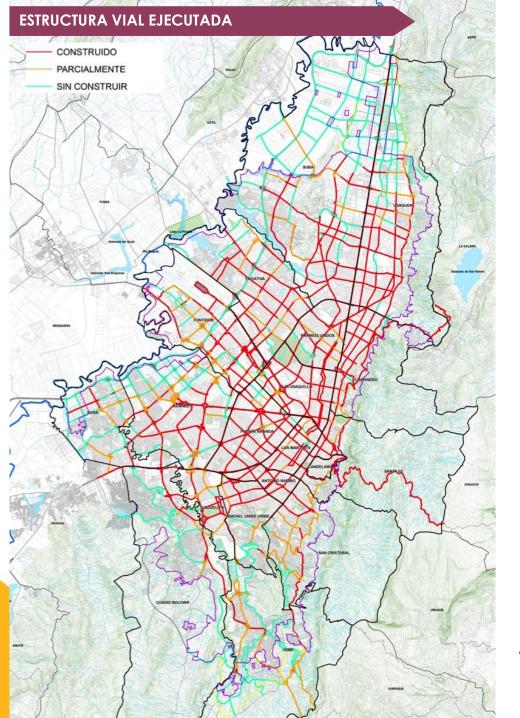
El censo 2018 determinó que la cantidad de personas por hogar es de 2.86. En principio significaría que 768,481 personas corresponderían a 268.699 hogares menos.

- No obstante, lo anterior, los ejercicios sobre proyecciones para determinar la demanda de vivienda muestran que proyectar a partir de la cantidad de personas por hogar arroja datos distorsionados por la diversidad y sensibilidad de las variables, específicamente las que tienen que ver con proyecciones de decrecimiento lineal y la presunción de cambios estructurales en la conformación de los hogares,
- Se deben agregar a las formulas de calculo factores relacionados con la estabilidad de hogares y la estabilización de la curva de decrecimiento de la cantidad de personas por hogar.
- Así se concluyo que para el calculo de viviendas no es conveniente utilizar la cantidad de personas por hogar como único elemento para las proyecciones, teniendo que evaluar natalidad, defunciones, migraciones, y otras bases de datos para precisar las proyecciones.
- Se realizó un convenio con el DANE para obtener las proyecciones a 2035.



05 MOVILIDAD





MALLA VIAL ARTERIAL TOTAL PROYECTADA DE BOGOTÁ A LO LARGO DE SU HISTORIA

42%
SIN EJECUTAR
2.635 Km/ carril

TOTAL
6.240,4
Km/carril

58%
EJECUTADOS
3.605,4 Km/carril

MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTOS POT 190

81% SIN EJECUTAR 842,3 Km/Carril



PARCIALMENTE 159,1 Km/Carril

- NO existió un PLAN GENERAL DE EJECUCIÓN, creando FRAGMENTACIÓN en la malla vial.
- OCUPACIÓN DE LA TIERRA que no fue adquirida para LA EJECUCIÓN VIAL. De los 2.635 km/Carril ya se han ocupado el 48% por construcciones.
- BAJO GRADO DE EJECUCIÓN, por falta de continu en la política de planeación y ejecución.



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

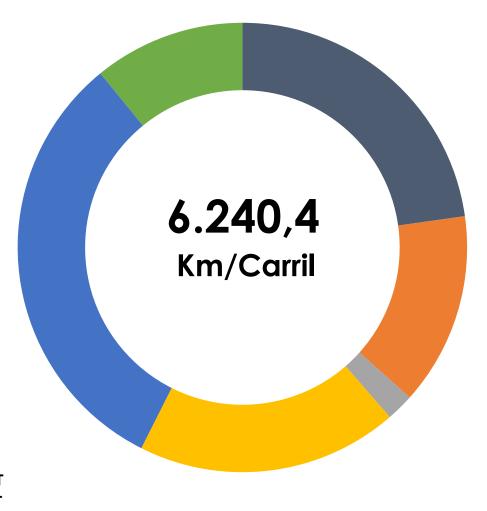
ESTADO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL





31%
NO CONSTRUIDO
TIENE RESERVA POT

19%
CONSTRUIDO
NO CUMPLE PERFIL POT
NO TIENE RESERVA POT

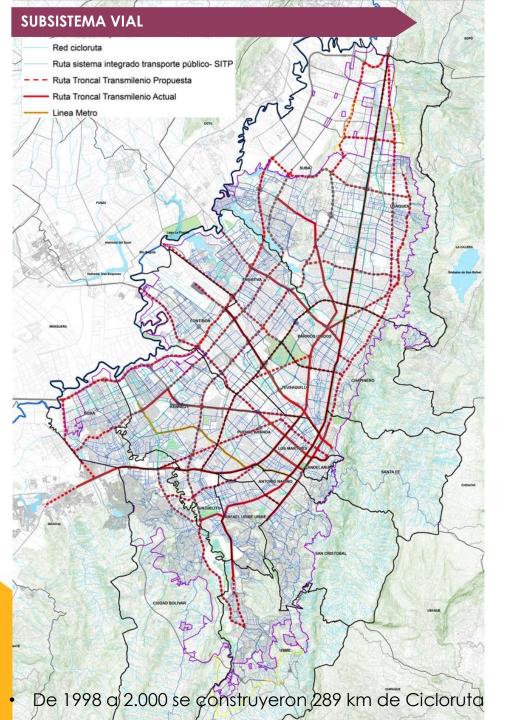


23%
CONSTRUIDA Y
TIENE PERFIL POT

14%
CONSTRUIDA
NO CUMPLE PERFIL POT
Y TIENE RESERVA POT

2%
CONSTRUIDA
NO CUMPLE PERFIL POT
LA RESERVA NO
CUMPLE PERFIL POT





SUBSISTEMA VIAL

POT-DEC.190-2004

CICLORUTAS

 Se proyectaron 431,45 km en el POT y se construyeron 230 km DE CICLORUTAS (2019).



47%

SIN EJECUTAR

TRANSMILENIO

Se han construido 9
 (parcialmente Cali y Calle 13)
 TRONCALES TRANSMILENIO de
 20 proyectadas en el POT.
 (ART190 DEC 190/04)



55%

SIN EJECTUAR

11 TRONCALES NO CONSTRUIDAS

- 1.Corredor Férreo del Sur
- 2.Avenida Boyacá
- 3.Avenida 68
- 4.Calle 170

Avenida carrera 68: adjudicada

- 5. Avenida Longitudinal de Occidente
- 6.Calle 63
- 7.Carreras 7^a
- 8. Avenida de los Cerros

9.Avenida Primero de Mayo, calle 22 sur10.Avenida Ciudad de Cali parcialmente11.Avenida Villavicencio

- A lo largo de los EJES VIALES, NO SE GENERÓ UN SISTEMA DE RENOVACIÓN URBANA que acompañara las nuevas dinámicas creadas en la ciudad.
- Los estacionamentos del SITP NO FUERC
 PLANIFICADOS dentro de la estructura de la ciudad.

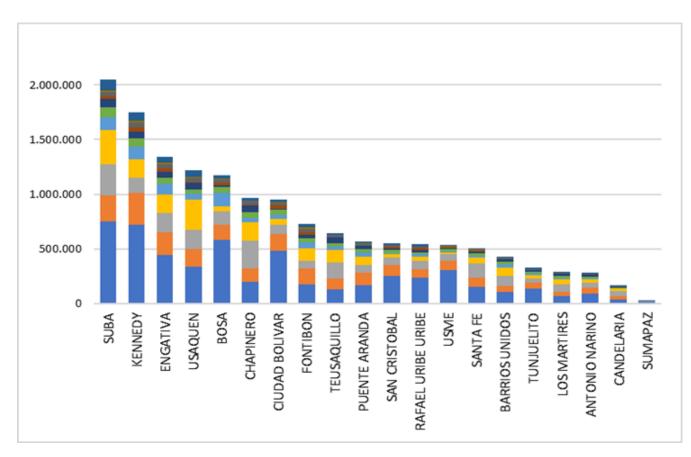
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación/Revisión POT 2019



¿Cómo se mueve Bogotá?

Viajes por modo por localidad





15 Millones de viajes diarios

TM

13%

6.2% **BICICLETA**

3.6%

SITP

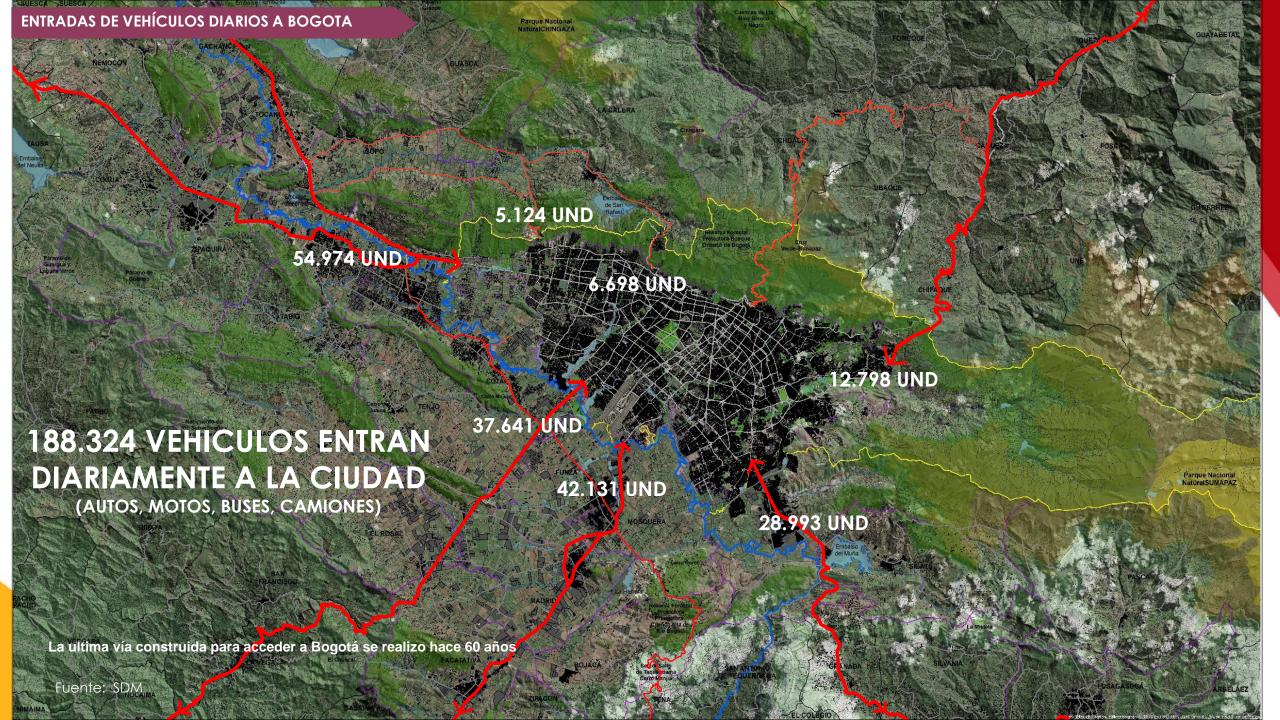
13%

AUTO MOVIL

6.5% Otros

Fuente: Elaboración SDP a partir de Encuesta Movilidad 2019,





¿CÓMO SE MUEVE BOGOTÁ?





LA POBLACIÓN DE BAJOS INGRESOS, gasta en transporte público proporcionalmente 2,3 VECES MÁS QUE LA POBLACIÓN DE ALTOS INGRESOS.



GASTO EN TRANSPORTE



El tiempo de viaje promedio para personas de ESTRATO 6 ES DE 42 MIN, EN ESTRATO 1 ES **DE 56 MIN. (EM 2019)**



56 MIN



Sólo el 14.9% de los viajes diarios se da en AUTO



EN LOS ÚLTIMOS 8 AÑOS, LA FLOTA DE AUTOMÓVILES CRECIÓ EN CERCA DE 70%. Sin embargo, es aún más preocupante el crecimiento de las motocicletas en la ciudad.

Construir una red metro que sea la columna vertebral del sistema de transporte a nivel regional, articulada con los demás componentes de mediana y baja capacidad del SITP, que permita la sostenibilidad del sistema.

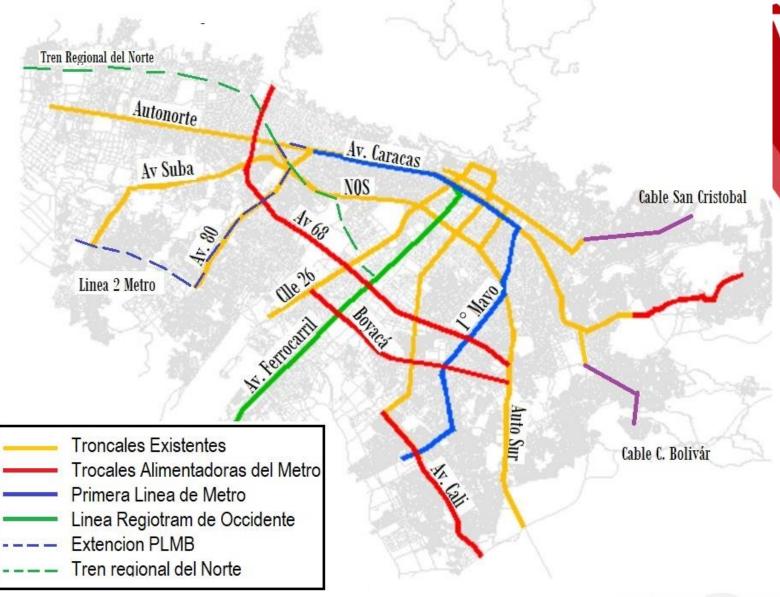
La propuesta desde el componente urbano del POT para el transporte público colectivo debe guardar estrecha relación y concordancia con los avances del PMM, en términos de la estructuración del SITP en su componente zonal, la tipología de sus rutas y la consolidación de los patios definitivos y sus componentes de integración (intercambiadores modales, estacionamientos disuasorios).

Replantear la priorización de corredores troncales a la luz de la incorporación del modo férreo.

Políticas de integración regional

Planeación de un ordenamiento territorial concertado con la región, Problemas ambientales y de conurbación

Proyectos integrales asociados a los corredores de transporte masivo del SITP"Desarrollo Orientado al Transporte" (DOT)







06 REVITALIZACIÓN



REVITALIZACIÓN



LE PARIS DU 1/4 HEURE



En el contexto urbano, vitalidad significa que exista en el espacio público dinamismo y diversidad de relaciones entre personas, de las que una parte habitan en su entorno. Por tanto remite a una noción de escala local y de apropiación. La calle se vuelve el espacio más importante para la vitalidad.

En este sentido los elementos fundamentales en términos territoriales para la revitalización serían los siguientes:

Población: Alta densidad (No confundir densidad con hacinamiento) – Manteniendo población histórica

Diversidad: De población, de actividades y de estructuras arquitectónicas y su vetustez.

Vías Locales: Mayor densidad de vías locales en un área dada o manzanas pequeñas con varios accesos por costado de manzana.

Revitalizar en el contexto del ordenamiento territorial, entonces, es devolver la vitalidad urbana a sectores que la han perdido por disminución o ausencia de alguna de las características territoriales descritas.





USO CATASTRAL PREDOMINANTE 2019

WAYOR AREA CONSTRUIDA DESTINADA A UN USO RESIDENCIAL SERVICIOS PUEDE O NO DESARROLLARSE EN INFRAESTRUCTURA COMERCIO PRIVILEGIA SU RELACION CON EL ESPACIO DÍSBICO CON EL ESPACIO DÍSBICO

USO PRIMER PISO

MAYOR USO EN RELACION AL ESPACIO PÚBLICO



LA REVITALIZACIÓN EMERGE DE UNA PERCEPCIÓN LOCAL



Por eso es importante la relación en primer piso de las edificaciones con el espacio público

Esquemas gráficos uso predominante catastral Vs Uso Primer piso (marzo, 2020), SDP

LA REALIDAD DINAMICA DE LOS USOS Y SU DIFICIL EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO EN LA CIUDAD REQUIERE LA CREACIÓN DE HERRAMIENTAS QUE PERMITAN CORRELACIONAR LOS USOS CON VARIABLES COMO **DENSIDAD FLOTANTE** (Hora*día), **CONSUMOS ENERGÉTICOS**, **TRÁFICO** ENTRE OTROS CON EL OBJETIVO DE PRECISAR Y ANTICIPAR LAS TENDENCIAS DE CAMBIO QUE VAN A INSIDIR EN UNA ZONA DE LA CIUDAD.

Ilustración 10 DNU. Esquemas gráficos uso predominante catastral Vs Uso Primer piso (marzo, 2020), SDP

RELACIÓN DE LOS USOS CON EL ESPACIO PÚBLICO Y LA VITALIDAD URBANA:

Ademas del registro de usos predominantes, se analizaron los estudios sobre usos en primer piso y se determinó lo siguiente:

El 50,3% del suelo urbano tiene una predominancia residencial

El 32,6% adelanta actividades económicas, de servicios y productivas

El 17,2%, actividades Dotacionales

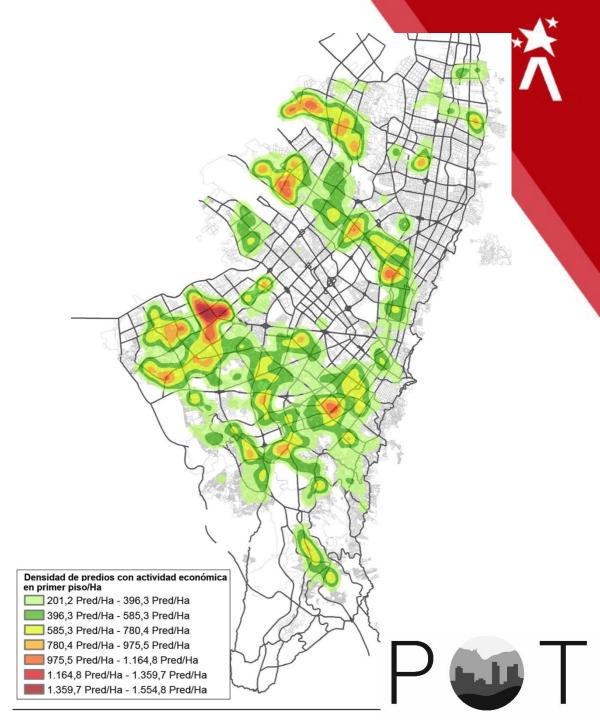


USOS Y REVITALIZACIÓN

Distribución de actividades económicas primer piso por densidad (marzo, 2020), SDP

La relación directa al espacio público, el tipo de urbanización y la capacidad predial, inciden en una mezcla de actividades en la ciudad.

Analizados los usos de primer piso según la densidad de predios por ha., se puede observar zonas con patrones de urbanización de loteo individual y lotes de menor área que presentan mayor concentración de actividades con incidencia al espacio público en contraste a otras zonas con patrones de urbanización diferentes como lo pueden ser las zonas industriales y conjuntos cerrados en la ciudad, que tienen menos relacion con el espacio publico y por tanto con menor vitalidad urbana. El 6,1% del suelo urbano corresponde a suelo de protección ambiental o áreas sin asignación de área de actividad.



TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS



DESARROLLO

Orienta y regula la urbanización de los terrenos conjuntos.

Regula la transformación de las estructuras urbanas de la ciudad desarrollada.

CONSOLIDACIÓN

RENOVACIÓN URBANA

Busca transformar zonas estratégicas, subutilizadas o con potencial de densificación.

CONSERVACIÓN

Define las condiciones de protección, valoración y manejo del patrimonio de la ciudad

MEJORAMIENTO INTEGRAL

Rige las actuaciones de planeamiento para la regularización de los asentamientos de origen informal.

MEDIANTE:

- Plan Parcial en:
- Área urbana
- Expansión
- Licencia de urbanismo

MODALIDADES:

- Urbanística
- Con densificación moderada
- Con cambio de patrón
- De sectores urbanos especiales

MODALIDADES:

- De redesarrollo
- De reactivación

MODALIDADES:

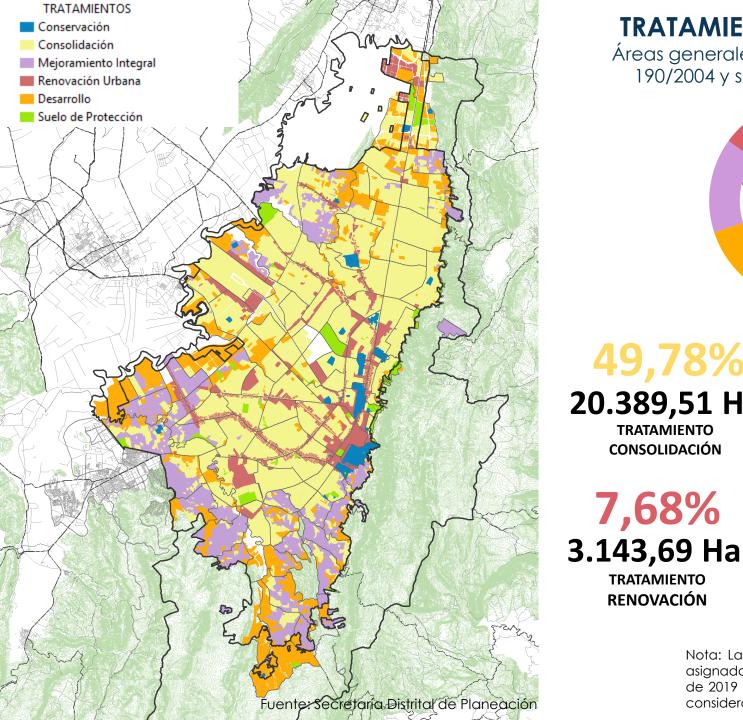
- Sectores de interés cultural
- Inmuebles de interés cultural
- Monumentos conmemorativos
- Caminos históricos

MODALIDADES:

- De intervención re estructurante
- De intervención complementaria

REVITALIZACIÓN – Puede ser una modalidad transversal





TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

Áreas generales identificadas en el POT -DD 190/2004 y sus decretos reglamentarios



49,78%

20.389,51 Ha

TRATAMIENTO CONSOLIDACIÓN

7,68%

TRATAMIENTO

RENOVACIÓN

16,25%

6655,25 Ha

TRATAMIENTO DESARROLLO **SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN**

1,81%

741,94 Ha

TRATAMIENTO CONSERVACIÓN 14,92%

6.111,74 Ha

MEJORÁMIENTO INTEGRAL

9,56%

3.917,18 Ha

SUELO PROTECCIÓN DISTRITAL Y OTROS

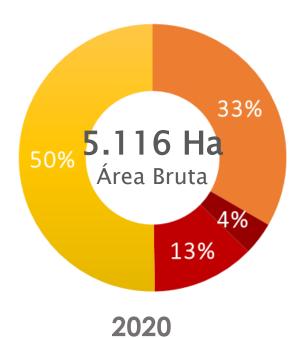
Nota: Las áreas de los tratamientos urbanísticos asignadas por las resoluciones 1522, 1523 y 1524 de 2019 se encuentran en revisión y no han sido consideradas en el cálculo.



UNIVERSO GENERAL PLANES PARCIALES

133

PLANES
PARCIALES DE
DESARROLLO



2002-2019

53
ADOPTADOS

1.706,3 Ha **33**%



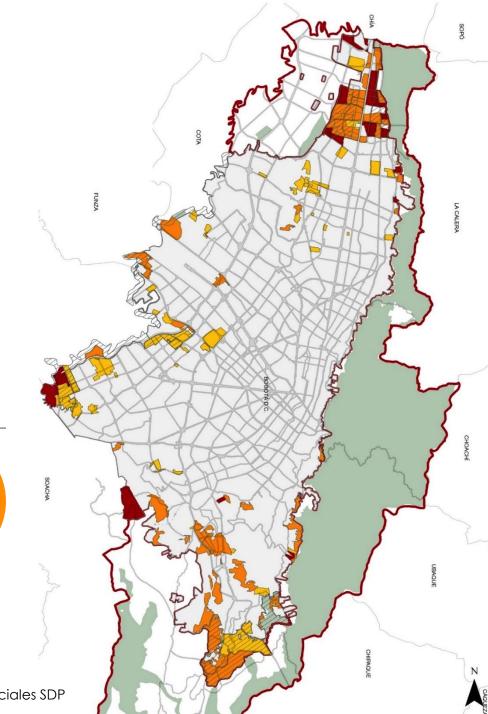




63
PREDELIMITAD OS

2,571,82H a **50%**

Fuente: Dirección de Planes Parciales SDP



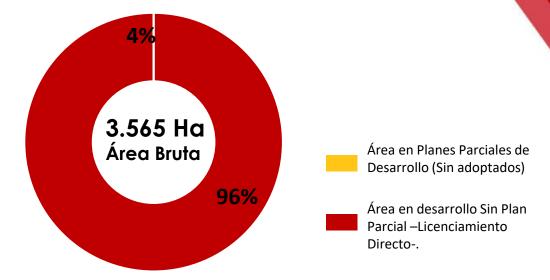
SUELO DISPONIBLE TRATAMIENTO DE DESARROLLO

PLANES PARCIALES DE DESARROLLO -NO INCLUYE LOS PP ADOPTADOS-



EN FORMULACIÓN	633,85 Ha
EN DETERMINANTES	204,22 Ha
PREDELIMITADO	2.571,82 Ha
AEROPUERTO	255,41 Ha
CERROS ORIENTALES	78,30 Ha
INFRAESTRUCTURA METRO	53,55 Ha
LAGOS DE TORCA	684,75 Ha
OTROS PLANES PARCIALES	191,47 Ha
PMRRA	770,36 Ha
POZ USME	502,63 Ha
SUBA	35,35 Ha
	3.409,89

ÁREA EN DESARROLLO: PLANES PARCIALES + ÁREA SIN PLAN PARCIAL -NO INCLUYE LOS PP ADOPTADOS-



 Planes Parciales de Desarrollo (Etapa de formulación- Determinantes - Predelimitados) 	3.409,89 Ha.
Suelo identificado en Tratamiento de desarrollo (Sin Plan Parcial)	156 Ha.
Área bruta en Tratamiento de Desarrollo	3.565,89 Ha.*

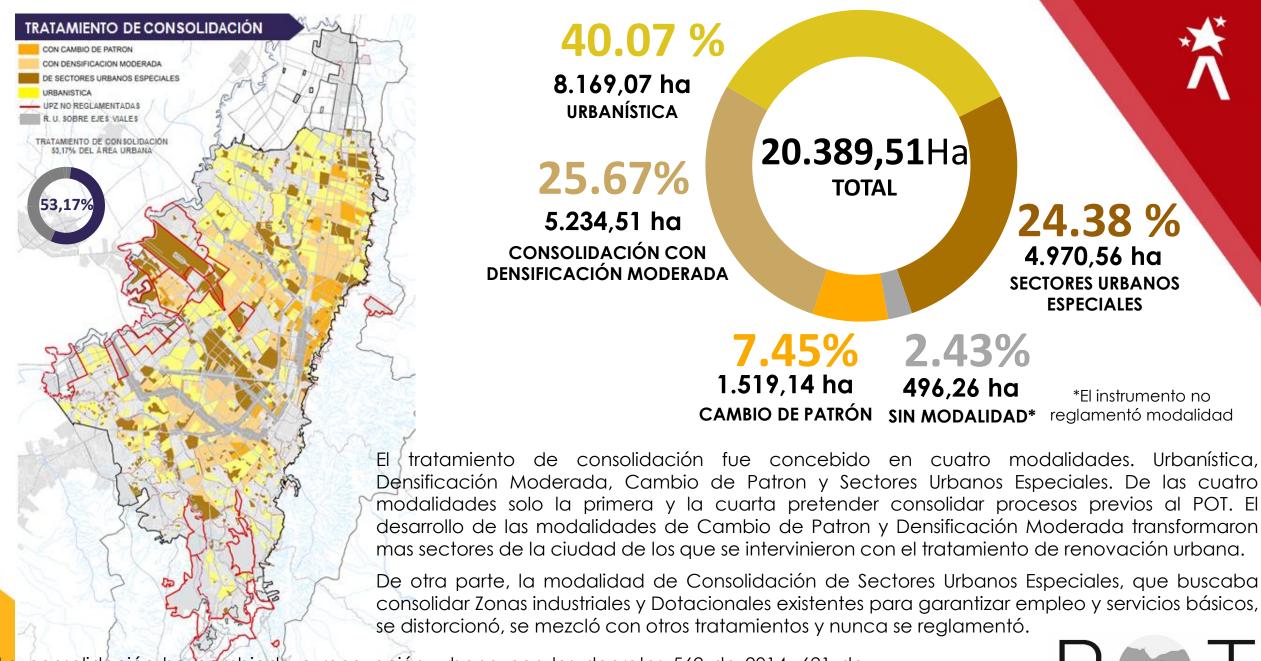
Fuente: Dirección de Planes Parciales SDP





Análisis densidad de vivienda en los planes parciales adoptados

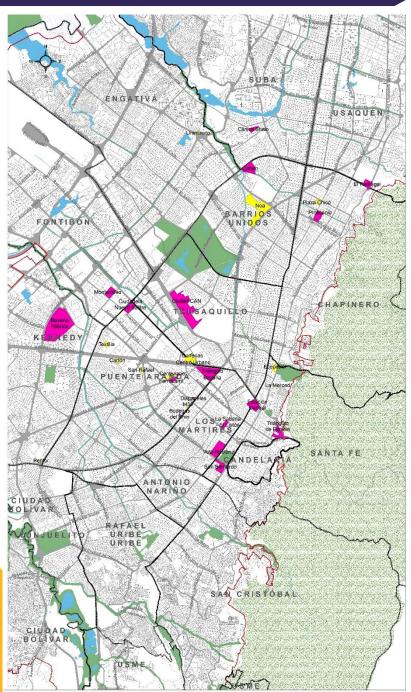
- La densidad promedio de vivienda en los planes parciales adoptados es de aproximadamente **200 unidades** por hectárea Neta Urbanizable y si el cálculo se realiza sobre área útil se estima que la densidad promedio corresponde a **370 unidades**.
- Para los planes parciales que plantean como único uso el residencial se estima que el promedio de la densidad de viviendas corresponde a 225 UnViv /A.N.U. Es de resaltar que, en 3 de los 5 planes parciales analizados, el producto ofertado corresponde en su totalidad o en mayor medida a Vivienda de Interés Social y/o prioritario.
- Para los planes parciales que plantean usos mixtos, se observa que la densidad promedio baja con relación a los planes parciales que generan exclusivamente uso residencial pasando de 225 UnViv/A.N.U a 184 UnViv/A.N.U; dicha situación se debe a que varios de los planes parciales estudiados generaron usos dotacionales de gran escala ("Ciudad La Salle" y "Tintalito Oriental") así como también áreas para el desarrollo de usos comerciales.



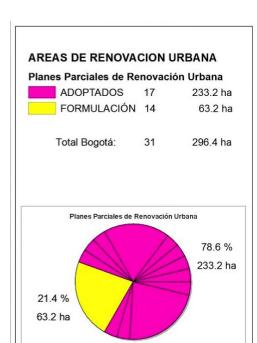
La consolidación ha cambiado a renovación urbana con los decretos 562 de 2014, 621 de 2016, el Decreto 804 de 2018, el Decreto 823 de 2019 y el decreto 843 de 2019.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeació

EJECUCIÓN TRATAMEINTO DE RENOVACIÓN



17 PLANES PARCIALES ADOPTADOS



APORTES A LA CIUDAD	
ESPACIO PÚBLICO	29.11 HA.
SUELO PARA EQUIPAMIENTOS	6.65 HA.
M2 CONSTRUIDOS PARA	
EQUIPAMIENTOS	11.976 M2
VIVIENDAS VIS	13.260
VIVIENDAS VIP	2.164
OTRAS	24.396
TOTAL VIVIENDAS	39.820



LOCALIDAD	NOMBRE	AÑO ADOPCIÓN	AREA BRUTA
CHAPINERO	PROSCENIO	2010/2019	7.35
USAQUÉN	EL PEDREGAL	2014	6.74
SANTAFÉ	ESTACIÓN CENTRAL	2013/2019	10.7
SANTAFÉ	TRIANGULO DE FENICIA	2014	8.82
SANTAFÉ	SAN BERNARDO	2019	8.86
SUBA	CLÍNICA SHAIO	2014	3.64
MÁRTIRES	LA SABANA	2015/2018	2.93
MÁRTIRES	VOTO NACIONAL	2019	14.46
PUENTE ARANDA	TRIÁNGULO DE BAVARIA	2016	19.43
PUENTE ARANDA	NUEVO SALITRE	2016	6.77
PUENTE ARANDA	DISPAPELES	2019	.58
PUENTE ARANDA	FERROCARRIL CL 13	2019	2.28
PUENTE ARANDA	BODEGAS DEL RHIN	2019	.27
KENNEDY	BAVARIA FÁBRICA	2017	78.25
TEUSAQUILLO	CIUDAD CAN	2017	48.78
BARRIOS UNIDOS	CIUDADELA CAFAM	2019	9.83
FONTIBÓN	ÉXITO MONTEVIDEO	2019	7.71



RENOVACIÓN URBANA



Las dos modalidades de renovación son claras en el POT, pero se confunden en las normas de las UPZ, desvirtuando su aplicación y frenando procesos urbanos determinantes dentro del Modelo de Ordenamiento

2

La modalidad de consolidación con cambio de patrón, se asimila a la renovación por reactivación, ya que generó procesos de densificación mediante englobe pero sin aportes a la ciudad, mientras que las normas de REACTIVACION en lugar de orientar la recuperación de sectores mediante estrategias de apropiación ciudadana para revitalizar sectores en proceso de deterioro físico, económico y social, terminó generando normas básicas de usos y edificabilidad, sin mayor atractivo para dinámicas inmobiliarias.

3

La modalidad de REDESARROLLO, a falta de una reglamentación para la formulación de planes parciales, en el cual se fijen las reglas y mecanismos para valorar las condiciones del reparto de cargas y beneficios, incentivó el desarrollo de planes parciales con visión netamente inmobiliaria, que no aportan al desarrollo integral de los sectores.

(parques, plazas y plazoletas); situación más evidente en los planes parciales

planteados en los corredores de renovación urbana.

La estrategia de gestión social e inmobiliaria planteada por parte de promotores para la vinculación de los propietarios de suelo en la formulación y desarrollo de los planes parciales, no corresponde a las expectativas de los mismos, ni generan mecanismos de corresponsabilidad entre los actores involucrados.

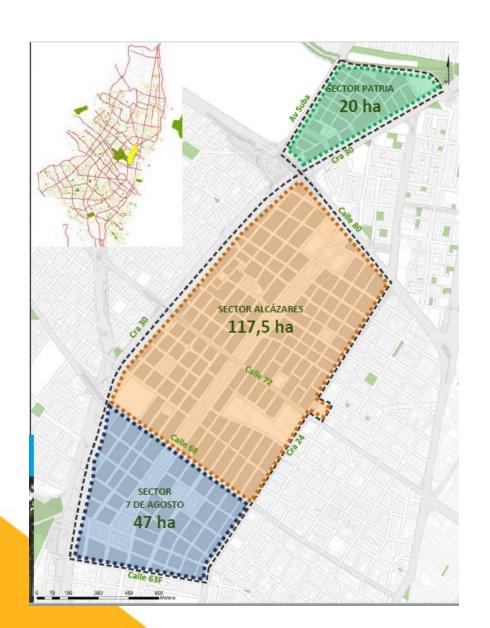
- Los **Decretos de Corredores de Renovación Urbana**, más que proyectos de reactivación, generó planes parciales de renovación urbana en zonas industriales de pequeña magnitud, inclcuso en predios individuales, orientados a la densificación sin mayores aportes de espacio público y sin opción de generar plusvalías a la ciudad.
- La Administración no ha logrado generar una institucionalidad fuerte, con la capacidad técnica y financiera para la intervención en el mercado inmobiliario, por medio de la cual se pudieran apalancar proyectos de gran escala que tengan el potencial de atraer el interés del sector privado

RENOVACIÓN URBANA

05

六

PROYECTO INTEGRAL DE RENOVACION URBANA — PIRU Alameda Entreparques



AREA (Ha)	% AB
185,40	100%
23,80	12,84%
65,00	35,08%
14,00	8,02%
8,50	4,60%
71,80	38,74%
	185,40 23,80 65,00 14,00 8,50

ANTECEDENTES:

- Decreto 671 / 2017 Decreto 746 / 2018 Incorpora áreas al tratamiento de Renovación Urbana modalidad de redesarrollo.
- Articulo 10: Formulación del instrumento intermedio por parte de la ERU. Evaluación por parte de la SDP.

DECRETO EN PROCESO DE DEROGATORIA

BIENES DE INTERES CULTURAL

COMPONENTES DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO en el Decreto 190 de 2004



TRATAMIENTO DE CONSERVACIÓN

numentos en Espacio Público

ctor con Desarrollo Individual

Sector Antiguo Nucleos Fundacionales

Leyenda

Monumento área

Sector interés cultural







ÁREA ARQUEOLÓGICA PROTEGIDA NECRÓPOLIS DE USME

BIENES ARQUEOLÓGICOS

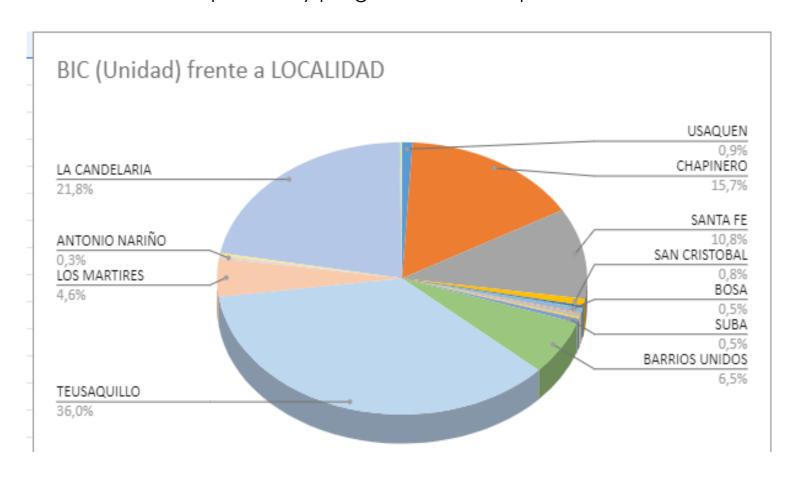
Caminos reales y parques arqueológicos

No han sido inventariados ni reglamentados



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Las localidades de **Candelaria**, **Santa Fe y Teusaquillo** acumulan el 70% de la cantidad de Bienes de Interés Cultural y es allí donde se presentan las mayores afectaciones por calidad e invasión de espacio público, lo que amerita la definición de políticas y programas de recuperación.



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Estado actual de las 6.111,73 ha. con Tratamiento Mejoramiento Integral previstas en Decreto 190/2004.

REGLAMENTACIÓN DE ÁREAS DE MEJORAMIENTO INTEGRAL

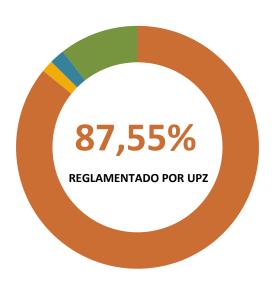
10,84%

OTROS TRATAMIENTOS

2%
SUELO DE PROTECCIÓN

1,61%

REGLAMENTACION SUJETA A OTROS INSTRUMENTOS

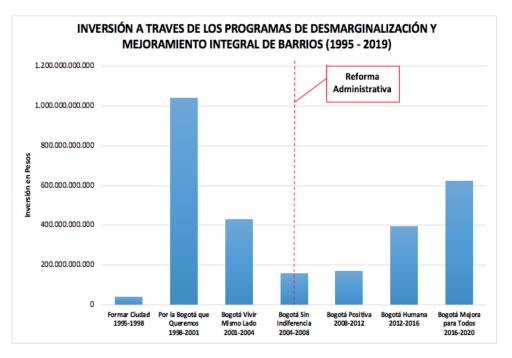


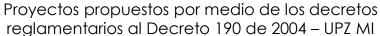
DE LO REGLAMENTADO POR UPZ (87,55%): 5.351 Ha

- Tratamiento de Mejoramiento en modalidad de intervención complementaria : 4556 Ha
- De intervención Reestructurante: 795 Ha



PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL





COMPONENTE	# DE PROYECTOS	%
Accesibilidad.	151	22,21%
Condiciones ambientales.	232	34,12%
Condiciones individuales de la unidad de vivienda	56	8,24%
Condiciones urbanísticas de los desarrollos de la unidad de planeamiento zonal	2	0,29%
Equipamientos.	164	24,12%
Servicios públicos	75	11,03%
TOTAL	680	100,00%



LOS LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN del PMIB han CAMBIADO EN CADA PERIODO DE GOBIERNO.

NO HAN EXISTIDO CRITERIOS claros para determinar los territorios en DONDE SE PRIORIZARÁ LA INVERSIÓN.



Se evidencia permanente modificación en estructura institucional y **REDUCCIÓN EN SU PRESUPUESTO DE INVERSIÓN**.

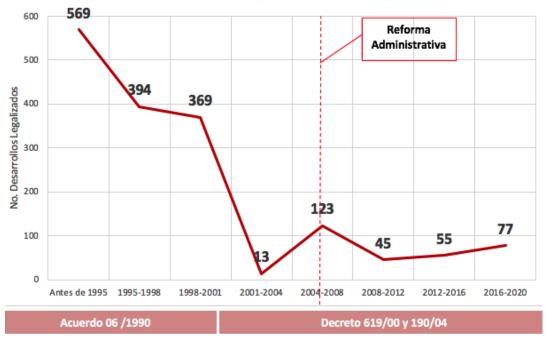


EL PMIB NO HA TENIDO UN MODELO ADECUADO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO el cual entregue datos precisos que se constituyan en insumos para la formulación de Política Publica para las Áreas de Origen informal.

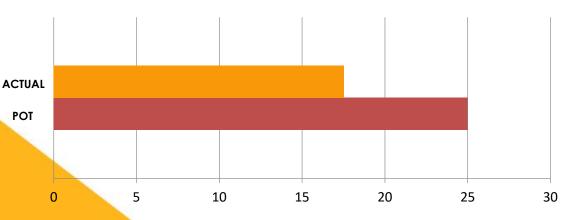


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Asentamiento de Origen Informal Legalizados



DÉFICT DE PARQUES Y EQUIPAMIENTOS





En toda la historia de la ciudad se han **LEGALIZADO 7.530,22 ha** mediante la Legalización Urbanística.



Entre 2004 Y 2020 se han legalizado 300 ASENTAMIENTOS correspondientes a 497 Ha.



Actualmente se tienen 93 ASENTAMIENTOS INFORMALES EN ESTUDIO para su legalización urbanistica, ocupan un área de 193 ha



De los 1.645 ASENTAMIENTOS que han sido legalizados, se presenta un DÉFICIT DE 17,45% DE PARQUES Y EQUIPAMIENTOS



PROBLEMAS EN LA APLICACIÓN DE LA NORMA URBANÍSTICA

3 PROBLEMAS GENERALES



NORMATIVA COMPLEJA QUE DIFICULTA LA GENERACIÓN DE NORMA ACORDE CON EL MODELO **PLANTEADO EN EL POT**

LOS **APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS PERMITIDOS DIERON** RESPUESTA MÁS A **UNA LECTURA PARCIAL DEL** TERRITORIO QUE AL MODELO DEL POT

RÉGIMEN DE USOS **DEL SUELO** POCO FLEXIBLE, SIN 3 EQUIVALENCIAS CON LA NORMA ANTERIOR Y SIN RESPUESTA ADECUADA A LA MITIGACIÓN DE **IMPACTOS**

Aplicación en cada TRATAMIENTO URBANÍSTICO

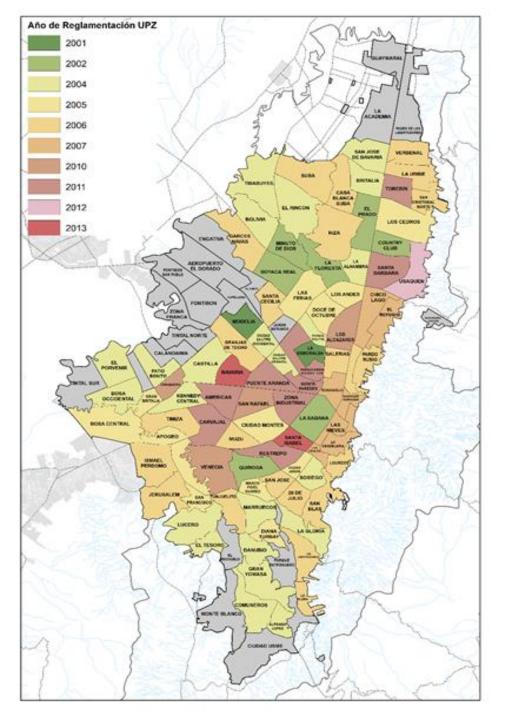


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

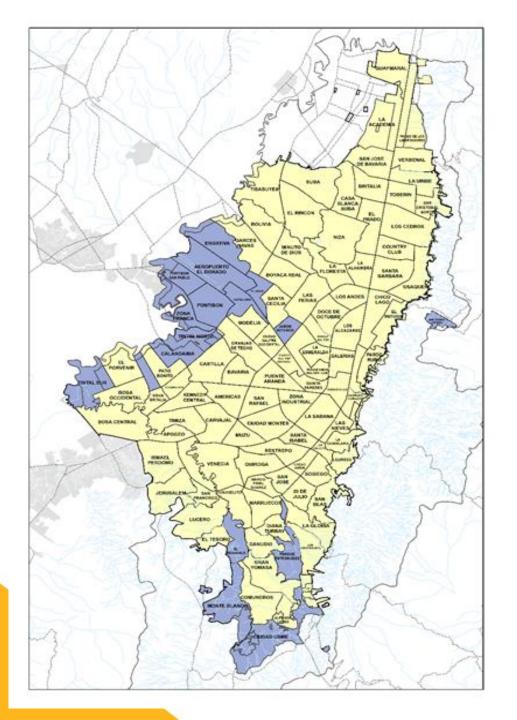


El Plan de Ordenamiento Territorial vigente, dividió el suelo urbano en 112 UPZ, Unidades de Planeamiento Zonal. Las UPZ se adoptaron con Fichas Normativas y la reglamentación especifica quedo consignada en sus fichas reglamentarias.

Actualmente, existen 95 fichas normativas para las Unidades de Planeamiento Zonal; la última de estas fue actualizada en el año 2013. Este dato es equivalente a un 82,7% de todas las UPZs y a 34.213,2 Ha del suelo urbano





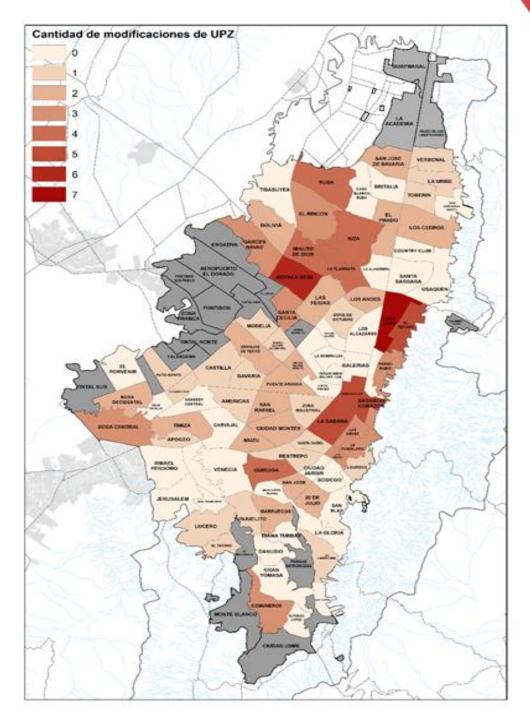


UPZ – FICHAS NORMATIVAS

Existen todavía 17 UPZs sin reglamentar, dato equivalente a un 17,2% y 7.132,1 Ha del suelo urbano y que se rigen por normas anteriores. Esto indica que se incumplió el plazo máximo de 3 años determinado en el POT para la reglamentación completa de las UPZ.

En las UPZ reglamentadas, se han ejecutado 137 modificaciones puntuales a un total de 58 UPZ; menos de la mitad todavía mantiene la norma reglamentada originalmente.

Las fichas reglamentarias se plantearon como un instrumento para la simplificación de la norma, pero en la práctica son más complicadas que reglamentaciones anteriores en razón a la cantidad de notas; el desorden; los vacíos; las contradicciones; la remisión a normas anteriores, algunas derogadas; las imprecisiones cartográficas; la dependencia y remisión a otros instrumentos de planificación; a la cantidad de modificaciones; entre otras cosas.

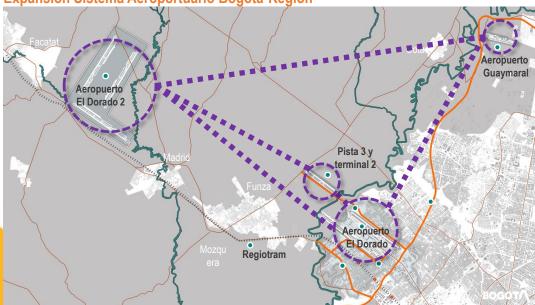




Avance



Expansión Sistema Aeroportuario Bogotá-Región



Distrito Aeroportuario

Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá-Guaymaral (Dec. 824/2019)



OBJETIVO

Consolidación de un nodo desarrollo económico local y de competitividad regional en el entorno del Aeropuerto El Dorado.



Programas y Proyectos

23 PROYECTOS PRIORIZADOS (9 PROPUESTOS POR LA COMUNIDAD)

34 PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

PROYECTOS AMBIENTALES, MOVILIDAD, TRANSPORTE PÚBLICO Y SOCIOECONÓMICOS

BUSCAN DETONAR LA TRANSFORMACIÓN Y CUALIFICACIÓN DEL ENTORNO AEROPORTUARIO

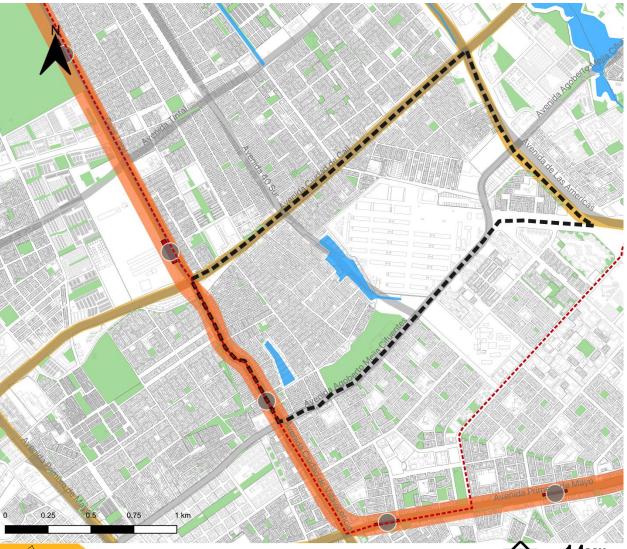
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Desarrollar. Servicios especializados logísticos y empresariales.
- Armonizar. Vocación productiva del territorio.
- Mejorar. Condiciones de habitabilidad.
- Conectar. Multimodalidad urbana y regional.

RETOS

- Atender 50 millones de pasajeros en 2030 (100 millones escenario alto) y más de 1 millón de toneladas de carga al año.
- El desarrollo del Sistema Aeroportuario Regional
- abastecimiento global de productos agrícolas y agroindustriales.

Avance



Avance Corabastos

Operación Estratégica Centralidad Corabastos



BALANCE TERRITORIAL



228
Habitantes
de calle







163
Personas dedicadas a actividades sexuales pagada: en contextos de prostitución



25% De los residuos sólidos de la ciudad



43% Viviendas afectadas por



Puntos críticos de basuras





43% Malla vial en mal estado



Medio Déficit equipamientos

OBJETIVO GENERAL

Transformar las condiciones de habitabilidad y vulnerabilidad social y ambiental existentes en el área de influencia de la Central de Abastos, hacia la conformación de un modelo urbano soportado en una lógica de inclusión, sostenibilidad, conectividad y productividad, en articulación con las dinámicas de la Ciudad y la región



Líneas estratégicas



ABASTECIMIENTO Y LOGÍSTICA



RECUPERACIÓN AMBIENTAL



REVITALIZACIÓN URBANA



EQUILIBRIO TERRITORIAL











14MIL
Toneladas
diarias entran
a la central



BALANCE DE LOS INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL APLICADOS EN BOGOTÁ



- El aporte de los instrumentos de financiación estuvo MUY POR DEBAJO DE LO ESPERADO.
- La VALORIZACIÓN fue el instrumento que MAYOR APORTE hizo.
- Por múltiples razones el recaudo por Participación en Plusvalía no fue el esperado, se ha mostrado que EXISTEN ALTERNATIVAS MÁS EFICIENTES y sencillas para la captura de ese tipo de rentas.
- El recaudo por obligaciones urbanísticas fue pequeño, en tan sólo UN AÑO el recaudo por EL DECRETO 562 SUPERÓ LAS DEMÁS OBLIGACIONES.
- LAGOS DE TORCA como instrumento va a recaudar 3.9 billones



Fuente: SDP

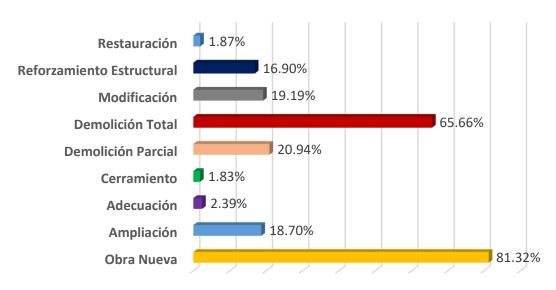


BALANCE DE LOS INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL APLICADOS EN BOGOTÁ

- Los resultados del financiamiento mediante fuentes "tradicionales" fueron limitados por la **DESARTICULACIÓN** entre la priorización de los **Planes Distritales** de **Desarrollo y el Programa de Ejecución del POT**.
- El modelo de ordenamiento de la ciudad NO se articuló con la estrategia de financiamiento.
- Por ejemplo, el crecimiento se concentró en el tratamiento de CONSOLIDACIÓN, donde la aplicación de instrumentos de financiación fue limitada.
- No se concretaron las "Otras" fuentes de financiamiento.



TMI - Participación (%) de las diferentes modalidades en las licencias de construcción



% sobre el número total de licencias (10.241).

Nota: Una licencia puede ser aprobada para más de una modalidad

Uso	Hectáreas
Comercio y servicios	13,07
Residencial	279,95
Dotacional	16,04
Otros	2,45
Total	311,51

LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN POR MODALIDAD Y USO Desde 2012 hasta febrero 2020





% sobre el número total de licencias (10.241)

Del total de predios en tratamiento de mejoramiento integral identificados (423.608 predios) únicamente **10.241** ha tenido licencia, en el periodo 2012 –marzo de 2020 que supone un **2,41**%

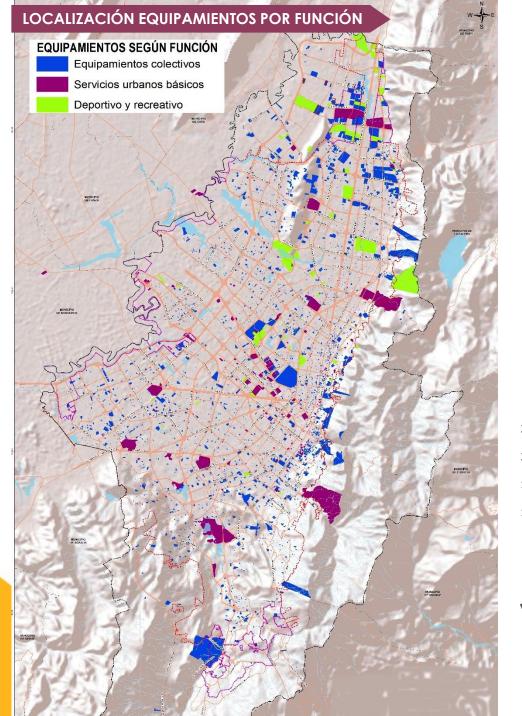




07 SISTEMA DE CUIDADO

TERRITORIALIZACIÓN DEL SISTEMA DE CUIDADO A PARTIR DEL DECRETO 190/2004, ESPACIO PÚBLICO, SERVICIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS





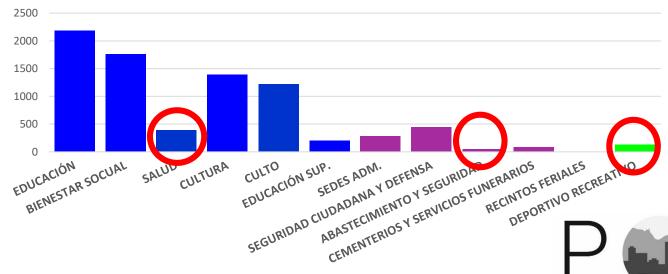
INVENTARIO POR FUNCIÓN

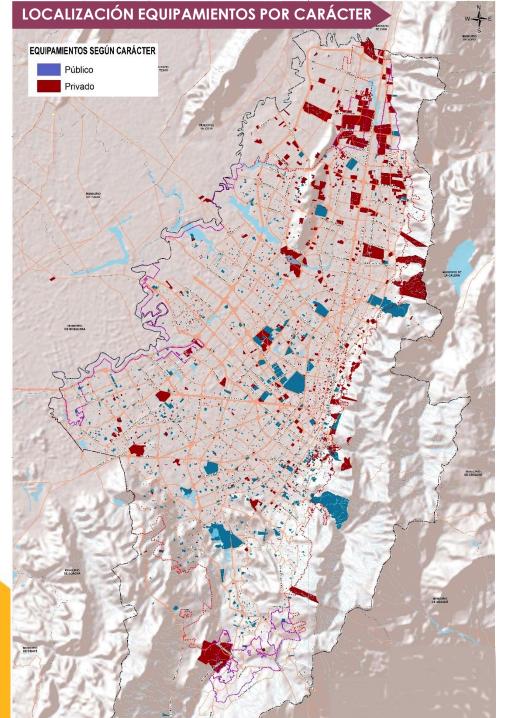


88%
EQUIPAMIENTOS
COLECTIVOS

11%
SERVICIOS
URBANOS BÁSICOS

1%
DEPORTIVO
RECREATIVO

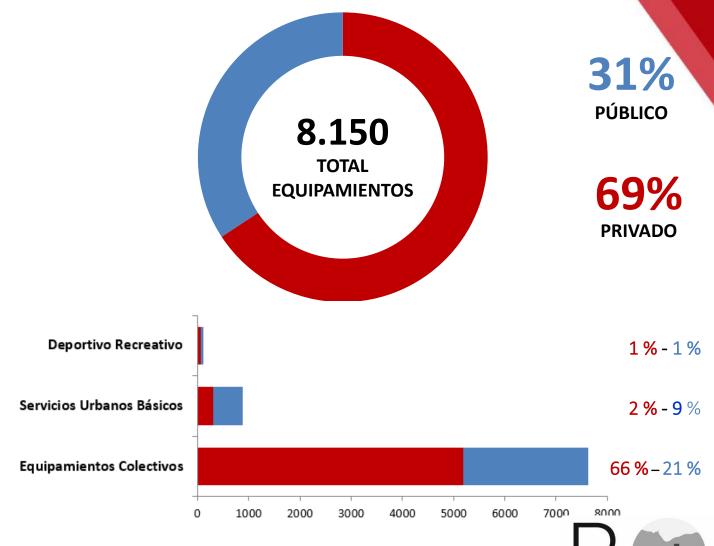


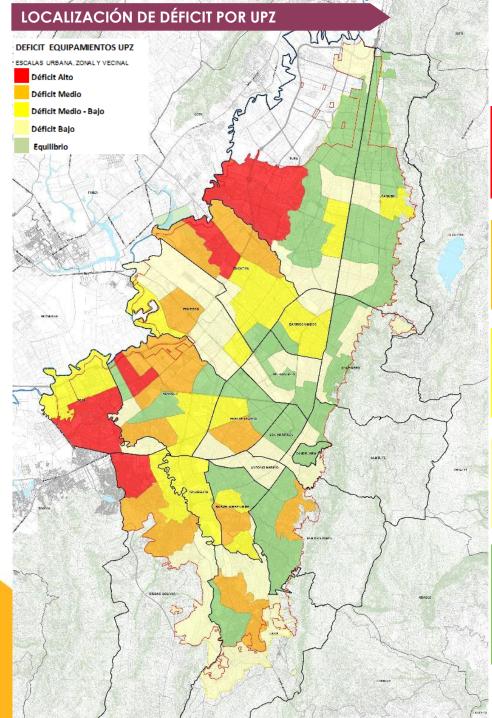


INVENTARIO POR CARÁCTER



PORCENTAJE DE EQUIPAMIENTOS POR PROPIEDAD





DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS POR UPZ

DÉFICIT

UPZ

ALTO (mayor a -38 Has.) (8 UPZ)

- El Rincón
- Bosa Occidental
- Bosa Central
- Suba

- Ismael Perdomo
- Patio Bonito
- Garcés Navas
- Tibabuyes

MEDIO

(entre -20 y -38 Has.) (16 UPZ)

- Castilla
- Lucero
- Gran Yomasa
- Jerusalén

- Engativá
- Timiza
- Fontibón
- Calandaima

MEDIO BAJO

(entre -10 y -20 Has.) (20 UPZ)

- Los Alcázares
- Américas
- San Francisco
- Arborizadora
- Boyaca Real
- San Rafael
- El Porvenir
- TIntal Sur

BAJO

(entre 0 y -10 Has.) (38 UPZ)

- Restrepo
- Santa Isabel
- Modelia
- Fontibón San P.
- La Esmeralda
- Santa Bárbara
- Danubio
- P. Granjas de Techo

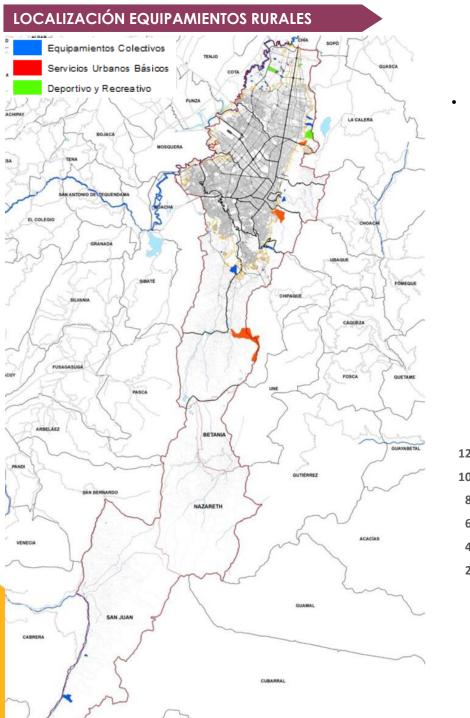
EQUILIBRIO

(UPZs que no han llegado a su máximo aprovechamiento aunque no presentan superávit) (32 UPZ)

- Usaquén
- La Academia
- La Uribe
- Casa Blanca
- Los Libertadore
- Los Cedros
- Paseo de Los
- Libertadores
- Kennedy Central
- Bavaria



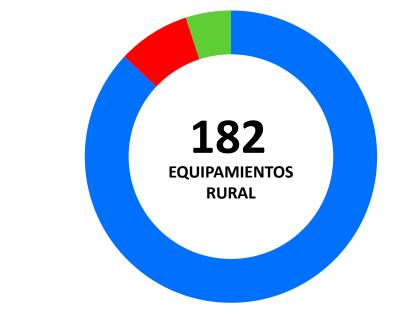
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



EQUIPAMIENTOS RURALES

PLATAFORMA EQUIPAMIENTOS

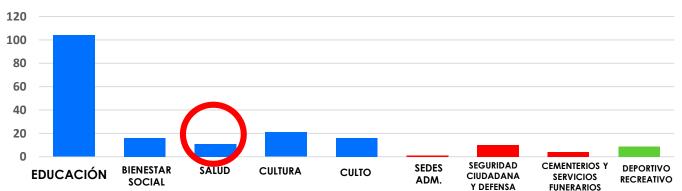
Los planes maestros propusieron el desarrollo de 30 PROYECTOS EN SUELO RURAL



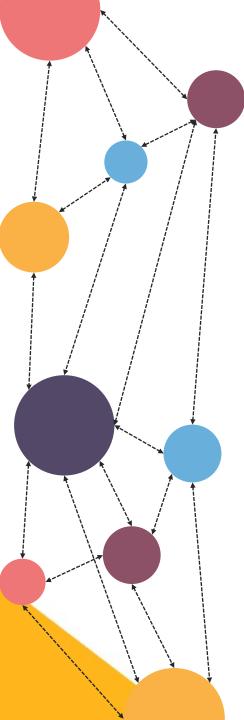
87%
EQUIPAMIENTOS
COLECTIVOS

8%
SERVICIOS
URBANOS BÁSICOS

5%
DEPORTIVO
RECREATIVO









 NO SE DEFINIÓ la ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LOCALIZACION Y DISTRIBUCIÓN de dotacionales.

 SE DEBEN INCLUIR LOS EQUIPAMIENTOS PRIVADOS, REGIONALES Y NACIONALES en la apuesta de organización del Sistema.

 NO SE HAN APLICADO LOS MECANISMOS ADECUADOS, ni se ha definido una estrategia interinstitucional coordinada PARA LA CONSECUCIÓN DE SUELO DOTACIONAL.

Es necesario SIMPLIFICAR LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO (PRM, PI) para la efectiva construcción de equipamientos.



COMPONENTES ESPACIO PÚBLICO

POT-DEC.190-2004

ESTRUCTURA GENERAL



ESPACIOS PEATONALES

ESTRUCTURANTES

- 1. Plazas y Plazoletas.
- 2. Red de Andenes.
- 3. Vías Peatonales.
- Zonas de Control Ambiental.
- 5. Separadores.
- Retrocesos.
- 7. Franjas de terreno entre edificaciones y vías.
- 8. Paseos y Alamedas.
- 9. Puentes y túneles peatonales.
- 10. Cruces con la red vehicular.
- 11. Vías férreas.
- 12. Ciclorutas.

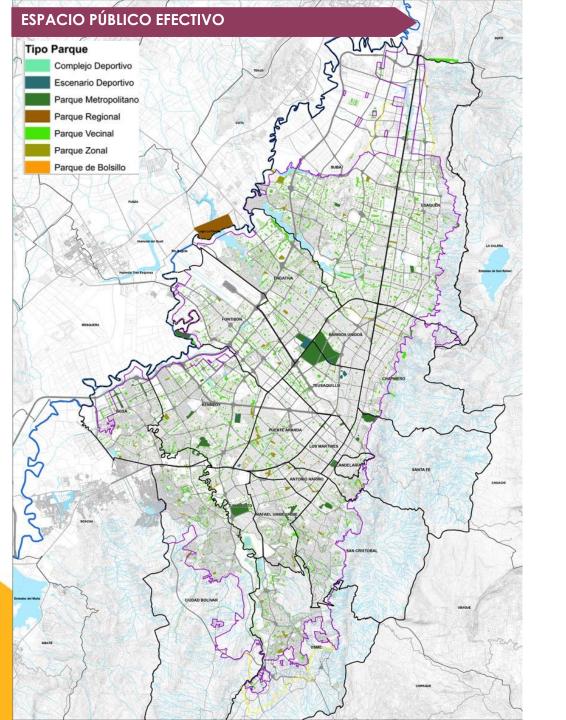
COMPLEMENTARIOS

- 1. Mobiliario urbano.
- Cobertura vegetal urbana, bosques, jardines, arbolados, prados.
- Monumentos conmemorativos y objetos artísticos.
- Bienes de propiedad privada: cerramientos, antejardines, pórticos, fachadas, cubiertas.

PARQUES DISTRITALES

- I. Escala Regional (dentro o fuera
 - del perímetro)
- 2. Escala Metropolitana (+10 ha)
- 3. Escala Zonal (1 a 10 ha)
- 4. Escala Vecinal (1.000m2 a 1ha)
- 5. Parques de Bolsillo (<1.000 m2)





INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO PARQUES DISTRITALES



3%



88,4 Ha





1.907,09 Ha

ÁREA PROMEDIO 3.000 M2

9%



323,09Ha

18%



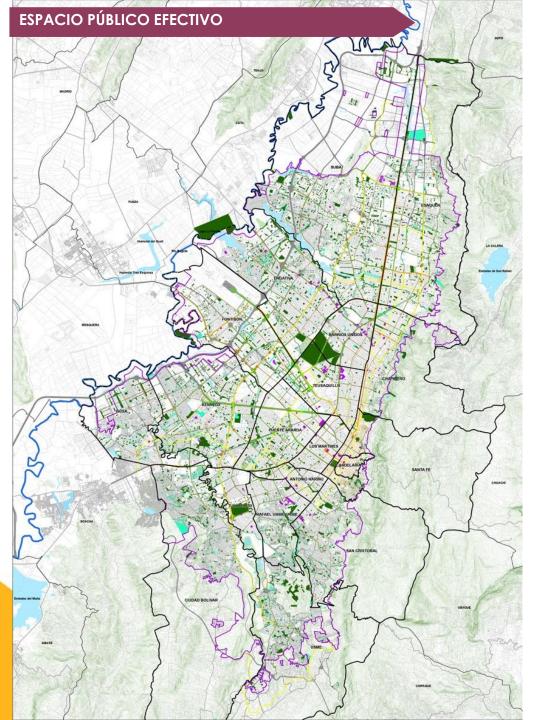
552,9Ha







Fuente: IDRD - 2019



INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO

PLAZAS

PLAZAS Y PLAZOLETAS

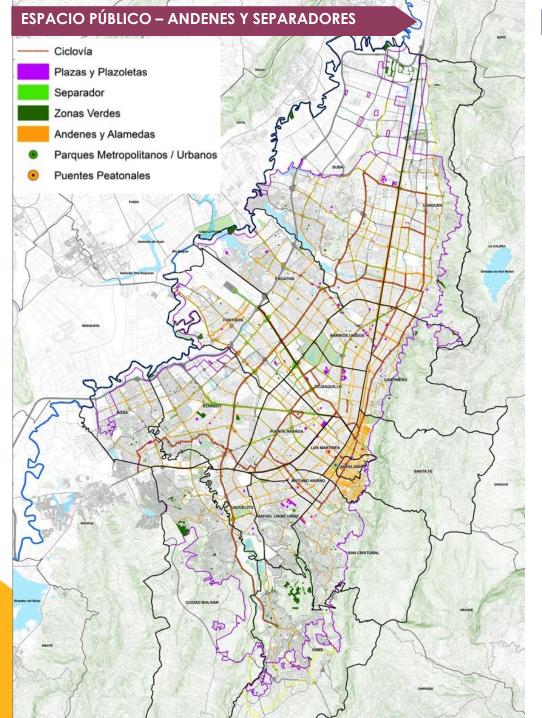


43,43% 13,12Ha

0,28Ha

PLAZUELAS





INDICADORES ESPACIO PÚBLICO

ANDENES, SEPARADORES, ALAMEDAS, CICLORUTAS Y PUENTES PEATONALES



2.799,25Ha



782,25Ha



16,57на



476Km

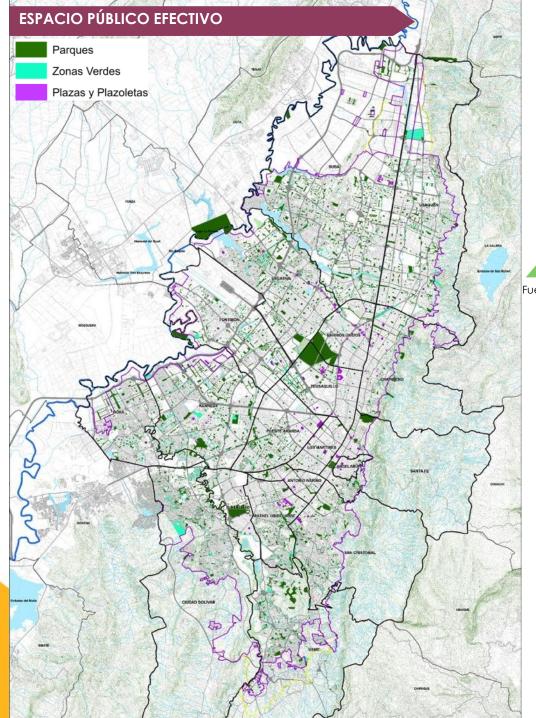


80Km

ALAMEDA



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



INDICADOR DE ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO



3,8m2
PARQUE POR HABITANTE

Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2019 - DADEP 12,09%



1,48%

PLAZAS Y PLAZOLETAS 51,92 Ha

86,43%

PARQUES 3.029,68 Ha

P

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación presentación revisión general POT - diagnóstico 2017 http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion-diagnostico pot 2017.pdf









EXISTEN ELEMENTOS SIN INVENTARIAR, por ejemplo, plazas, plazoletas, alamedas, vías peatonales. Es necesaria la actualización del inventario de espacio público.



Los componentes del sistema de espacio público están DESARTICULADOS.



NO EXISTEN INDICADORES DE CALIDAD, que permitan evaluar la accesibilidad y conectividad del espacio público. Condiciones físicas del Espacio Publico deterioradas generando inaccesibilidad e inseguridad.



Sobre la GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO de los tratamientos urbanísticos se concluye:

- Solo están reglamentadas las cargas urbanísticas para tratamiento de desarrollo.
- Las cesiones urbanísticas en tratamiento de renovación urbana son resultantes de la modelación financiera de las propuestas urbanas específicas, solo desde la perspectiva inmobiliaria.
- De los 41 asentamientos legalizados al 2016, el 7% son zonas verdes y comunales.
- Para los tratamientos de consolidación y conservación no se han reglamentado las obligaciones.



NO EXISTE UN SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA EL SUELO RURAL. No hay un inventario actualizado, ni criterios de diseño o indicadores específicos diferenciados para la ruralidad.



RED DE RESIDUOS SÓLIDOS Planta residuos hospitalarios Bodega reciclaje Planta tratamiento residuos sólidos Centro acopio residuos sólidos Sitios disposición final residuos de construcción Nombre Empresa Aseo Técnico de la Sabana S.A. E.S.P. -ATESA Ciudad Limpia E.S.P. Limpieza Metropolitana S.A. E.S.P. ELLENO SANITARIO ANALL AND

SANEAMIENTO BÁSICO

SISTEMA RESIDUOS SOLIDOS

Toneladas de Residuos Sólidos Dispuestos en el Relleno Sanitario Doña Juana



Áreas de servicio Exclusivo para el servicio público de aseo



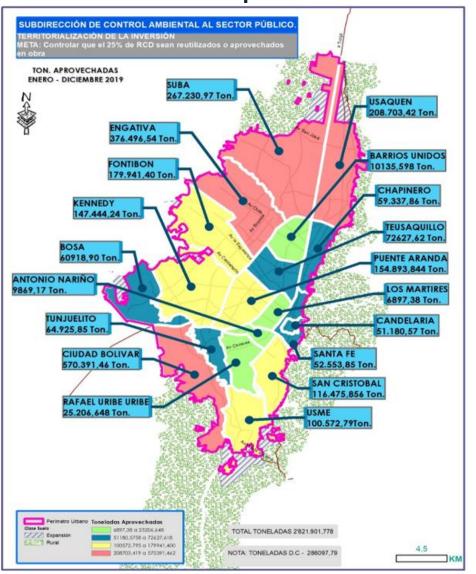


SISTEMA PARA EL MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS

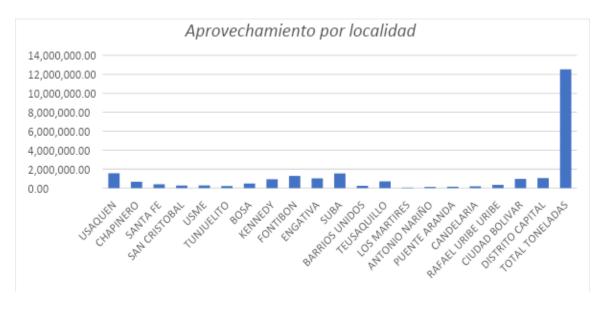
RESIUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN - RCD



Toneladas de RCD aprovechadas 2019

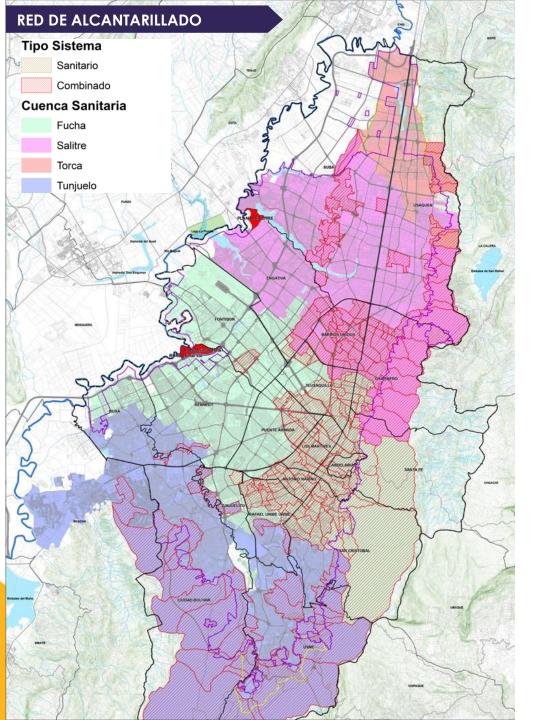


Toneladas de RCD con adecuada disposición final



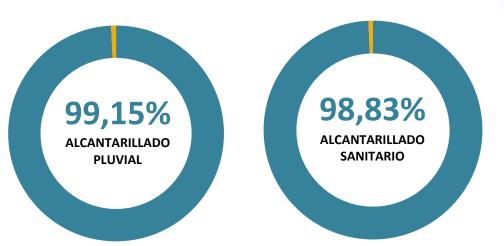
12.529.365,71 Toneladas de RCD dispuestas adecuadamente durante 2019



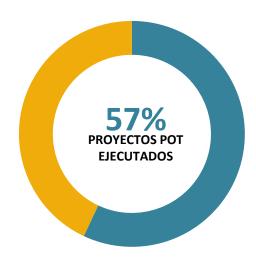


SANEAMIENTO BÁSICO ALCANTARILLADO SANITARIO Y PLUVIAL

COBERTURA SUMINISTRO DE SANEAMIENTO BÁSICO

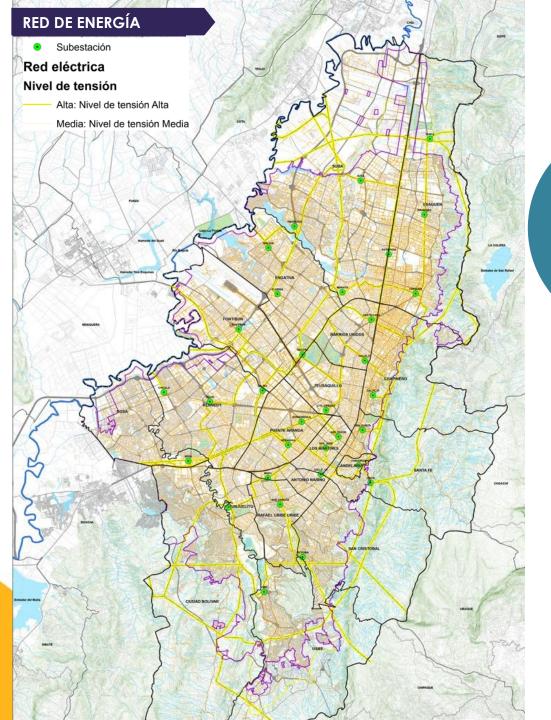


LONGITUD DE REDES 10.000 km



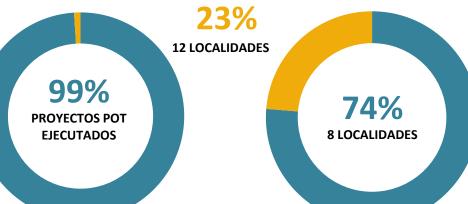


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



SISTEMA DE ENERGÍA





- 1. Suba (17%)
- Kennedy (12%)
- B. Usaquén (11%)
- 4. Engativá (10%)
- 5. Bosa (7%)
- 6. Ciudad Bolívar (6%)
- 7. Chapinero (6%)
- 8. Fontibón (5%)
- Se ha mantenido la cobertura del servicio de energía eléctrica ALCANZANDO UN 100% DE COBERTURA EN EL ÁREA URBANA.
- La subterrenización de redes alcanzó un nivel 90% y en la subterranización de malla vial arterial alcanzó el 80,9%.
- Se logró la MODERNIZACIÓN DE LUMINARIAS de alumbrado publico pasando DE MERCURIO A SODIO EN 99%.



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

RED GAS CLASE Reguladora de Presión Red gas natural Diámetro

SISTEMA DE GAS NATURAL

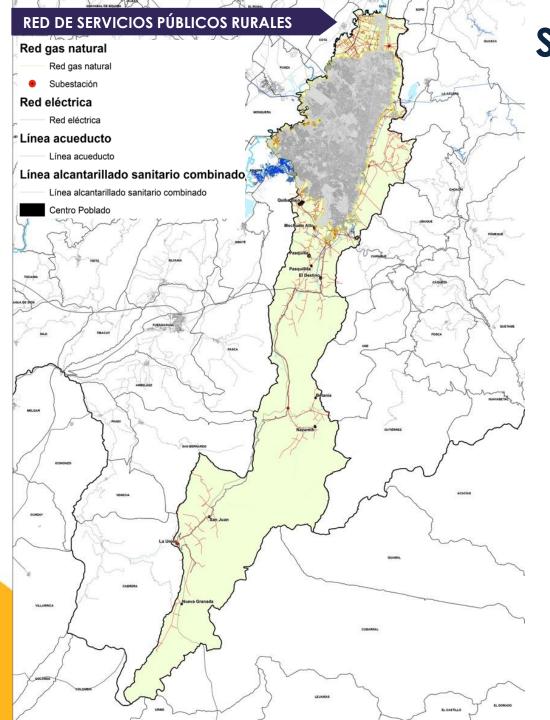
Cobertura Residencial: 99,32%

ESTRATO	META (Largo Plazo)		REAL a 2019		
ESTRATO	Clientes	Cobertura	Clientes	Cobertura	
1	107.231	96%	163.021	99,0%	
2	515.262	86%	711.472	99,6%	
3	604.783	92%	718.442	99,4%	
4	162.774	90%	270.668	99,5%	
5	58.486	90%	88.744	99,5%	
6	37.520	75%	64.589	99,1%	
TOTAL	1.486.056		2.016.936		

 Se generaron estrategias conjuntas con el Distrito para el desarrollo coordinado de las obras de otros sistemas generales del POT como oportunidad para adelantar paralelamente los PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE REDES Y ACTIVOS DE GAS NATURAL PREVISTOS EN LA EXPANSIÓN O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA.

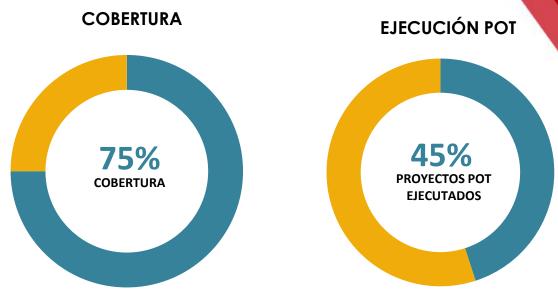


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



SERVICIOS PÚBLICOS RURALES





- PIEZAS RURALES ZONA NORTE, CERROS ORIENTALES, RÍO TUNJUELO, RÍO BLANCO Y RÍO SUMAPAZ.
- Ejecución de proyectos de corto plazo se construyeron o mejoraron 42 ACUEDUCTOS VEREDALES de los cuales en Zona Norte (1), Río Tunjuelo (17), Río Blanco (7), Río Sumapaz (5) y Cerros Orientales (12) mediante convenios suscritos con la Unidad Ejecutora Local de la Empresa de Acueducto de Bogotá – UEL y la Subdirección de Servicios Públicos de la SDHT.



COMPILACIÓN APORTES GREMIOS

APORTES EN EL CTPD TALLERES DE PARTICIPACIÓN 03

PROPUESTAS GREMIOS

CTPD 2019



La Asociación Colombiana de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas - ACOPI

El POT establece 3 tipos de áreas para industrias, ninguna la protege ante los proyectos de renovación urbana, planes parciales o proyectos de la red de transporte público masivo que reconfiguran la organización y uso del suelo. Lo que podría significar un traslado de estas empresas, siendo inviable financieramente; además, hay empresas que operan en usos de suelo con carácter mixto, donde la modificación de este afectaría su funcionamiento, dándole predominio a otros sectores, un ejemplo es que las zonas centrales donde se desarrollan actividades de manufactura como Puente Aranda, Montevideo y otras, están destinadas a convertirse en aglomeraciones de vivienda.

Se prohíben 82 actividades manufactureras en zonas residenciales al ser incompatibles; es cierto que la actividad productiva debe cumplir criterios ambientales, sanitarios y sociales, es importante que se mida el impacto de esta medida, pues estas actividades económicas en total 32.742 empresas (no solamente en zonas residenciales) podrían verse afectadas. Los planes de mitigación se proponen ser cumplidos de acuerdo a los tamaños de las empresa pero en el POT esta definición parte del área neta de uso y no tiene en cuenta # de trabajadores o activos, ingresos y sector, lo que impide que estas medidas sean tomadas de manera diferencial y progresiva para ser cumplidas.

CTPD 2019



La propuesta de ACOPI consiste en evitar el desplazamiento de la industria manufacturera fuera de la ciudad, promoviendo y beneficiando las decisiones del sector público a este grupo social para lograr la concertación en los sectores de la ciudad y crear una política industrial que promueva la producción nacional y el empleo.

ACOPI resalta que el modelo económico que debe adoptar Bogotá, sobre el cual se organiza tanto la producción de la riqueza como los sectores económicos, debe ser uno de los aspectos de mayor debate y consenso para la definición del ordenamiento territorial. Como se encuentra formulado el POT, la estrategia dirigida a la competitividad y a la productividad, es desacertada, pues no responde a los problemas económicos, solo brinda apoyo a las actividades económicas de la Estrategia de Especialización Inteligente sin dar garantías para atraer y mantener la inversión.

La Estrategia de Especialización Inteligente que se enfoca en las actividades de la economía naranja, educación superior, servicios hospitalarios especializados, la industria farmacéutica y cosmética, el turismo y los servicios logísticos de carga, actividades que si bien es importante que se desarrollen, profundizan el enfoque de una ciudad para los servicios y no para la producción, lo que cercena las ventajas que brinda la manufactura, como la generación de empleo estable, calificado, bien remunerado, la aplicación intensiva de ciencia y tecnología, y la generaciónde alto valor agregado en los productos finales.

CTPD 2019



La competitividad y la productividad son planteadas de forma equivocada pues la primera no resolvería los problemas económicos en razón a que busca imponer como objetivo el impulso a las actividades económicas de la Estrategia de Especialización Inteligente. Además, la Alcaldía también plantea que uno de los objetivos de la Política de competitividad debe ser atraer y mantener la inversion que claramente no será para el sector productivo.

El concepto de productividad se extrae como una simple consecuencia de la competitividad sin tener en cuenta los numerosos aspectos del costo de producción que se replican en Bogotá, como la alta carga tributaria, los costos de la energía, logísticos, laborales no salariales, la competencia desleal, el contrabando legal e ilegal, entre muchos otros. Así mismo, el documento POT reduce la productividad solo al factor de tiempo de llegada del trabajador a su puesto de trabajo, lo que deja bastantes interrogantes alrededor de los cuestionados beneficios para Transmilenio.

ACOPI exige que en el POT se especifiquen las indemnizaciones correspondientes a las empresas que deban trasladarse por modificaciones en el uso del suelo, cubriendo los costos de adquisición del lugar nuevo de traslado y adaptación de la planta; lucro cesante, costo de indemnizaciones a los trabajadores que no quieran moverse, entre otros. Igualmente, que se dividan a los afectados en: Propietario del inmueble, empresa productora y empresa productora y propietaria del inmueble. Sólo de esta manera se garantiza la continuidad de la industria manufacturera.

CTPD 2019



Comerciantes

Plantean que su propósito es realizar observaciones y recomendaciones desde el sector empresarial al POT, haciendo énfasis en la importancia de favorecer la consolidación y fortaleclmiento de actividades existentes en la ciudad y no solo actividades de alto valor como está planteado en la política de Competitividad del plan.

Es mportante que el POT esté dirigido no solo a cumplir requisitos urbanísticos y ambientales, sino que se oriente en resolver los conflictos de convivencia entre los usos del suelo que se puedan generar. Se requiere que los equipamientos de salud y educación estén localizados en toda la ciudad y así mejorar la calidad de vida de las y los ciudadanos; además, que se garantice la capacidad de la estructura vial y de servicios públicos para promover la renovación urbana, dejando claro su opción por un modelo de ciudad compacto.

Debido a lo anterior, es fundamental que Bogotá logre disminuir los tiempos de desplazamiento, acercando los empleos a las viviendas, desarrollando el componente económico y permitiendo que se localicen las actividades relacionadas con la vocación productiva de la ciudad.

TALLERES DE PARTICIPACIÓN



Industrias creativas, culturales, de contenido, música y TIC

- Usos del suelo restrictivos en horarios y actividad, sub-registro y compatibilidad de categorías vs normas de código de policía.
- Nuevas actividades económicas aún no reconocidas en el POT (circulación de arte y música en vivo, expresiones artísticas y culturales). Equipamientos culturales. Ciudad 24 horas. Economía de la noche.
- Escasez de suelo para que empresas de TIC se instalen en el territorio. Parques tecnológicos.
- Publicidad exterior visual está relacionada con contaminación visual y sin innovaciones tecnológicas reguladas. Restricciones y demoras en permisos para la producción audiovisual.

Sistema de Moda

- Conflictos por compatibilidad de usos de alto impacto con comercio y vivienda.
- Insuficiencia de parqueaderos públicos.
- Insuficiencia de servicios públicos (acueducto y alcantarillado, energía).
- Malla vial en mal estado y falta de vías para el transporte de carga.
- Ausencia de áreas de cargue y descargue de mercancías.
- Afectaciones ambientales por manejo de desechos y ruido.
- Transporte público deficiente (servicio de taxi).
- Inseguridad (joyería).

TALLERES DE PARTICIPACIÓN



Agropecuario y Agroindustrial, Químico y Salud

- Restricción del uso del suelo para el desarrollo de equipamientos de salud.
- Insuficiencia de redes de servicios públicos (Saneamiento básico y energía).
- Transporte público deficiente en horarios nocturnos e insuficiente oferta de accesibilidad a empleados del sector financiero
- Insuficiencia de parqueaderos públicos.
- Ausencia de áreas de cargue y descargue de mercancías.
- Malla vial en mal estado y falta de vías para el transporte de carga.
- Ausencia de incentivos para la construcción de infraestructuras logísticas.

Turismo, Servicios Empresariales y Energía

- Restricción de usos del suelo en inmuebles de patrimonio.
- Incompatibilidad de usos (educativos, bares, restaurantes, hoteles).
- Ausencia de áreas para el parqueo de buses turísticos (La Candelaria).
- Inseguridad no permite el desarrollo de actividades nocturnas (Turismo).
- Falta de continuidad de los instrumentos como el plan maestro de turismo.
- Transporte público deficiente e insuficiencia de parqueaderos públicos.
- Restricción de suelo para el desarrollo de infraestructuras de energía.

PROPUESTA CCB

- Utilizar un lenguaje menos técnico y más cercano a la comunidad.
- Incorporar lineamientos o contenidos mínimos, así como fijar plazos para la reglamentación de los siguientes instrumentos y mecanismos con el fin de generar seguridad jurídica en las inversiones de los empresarios de la ciudad: los planes zonales, los manuales de calles completas, de paisaje urbano, de mobiliario, de parques y plazas, de diseño geométrico de vías urbanas, de espacio público en sectores patrimoniales, el plan de movilidad, plan especial de manejo y protección de Bienes de Interés Cultural Distritales, plan maestro integral de servicios públicos y TIC, plan de ordenamiento zonal.
- Incorporar dentro de la reglamentación normas claras y procedimientos que contribuyan a la localización y gestión de la actividad productiva, así como también, a la reducción de los costos de transacción y tiempos, garantizando la seguridad jurídica de las inversiones en la ciudad.
- Incorporar indicadores para el seguimiento a la ejecución del POT, asociados a cambios sustanciales derivados de acciones urbanísticas, así como también, indicadores asociados a la estrategia de especialización inteligente.
- Incluir proyectos para actividades económicas que puedan ser medibles, de acuerdo con las tipologías de tejido económico identificadas y planteadas en el POT, así como también, incluir indicadores relacionados con desempeño económico como la generación de empleo, clusterización, productividad, entre otros.

Infraestructura para la movilidad sostenible:

- Establecer tiempos concretos para los manuales técnicos de calles completas y de diseño de las vías.
- Revisar el predominio de tecnologías tipo BRT en lo corredores de alta capacidad. 🛭 Incluir planes de mantenimiento vial.





Infraestructura para la movilidad sostenible:

- Coordinar los instrumentos de planeación con la región.
- Incluir los accesos intermunicipales como corredores de movilidad y vías expresas.
- Implementar nuevas tecnologías en el manejo del tráfico.
- Integrar la de la red de ferrocarril del occidente con la red de transporte público de la ciudad de Bogotá D.C.
- Generar infraestructura de soporte para el Aeropuerto El Dorado.
- Mejorar los sistemas de transferencia entre las líneas de Transmilenio.
- Generar alternativas para desincentivar el uso del vehículo particular.
- Promover APP para la estructuración de proyectos de infraestructura social y movilidad.

Transporte de carga y logística:

- Establecer metas claras para los manuales y planes citados en la propuesta, como el Manual de Calles, el Plan sectorial para el Manejo de Mercancías y el Plan de Movilidad.
- Definir nodos que permitan el intercambio de mercancías entre diferentes tipos de vehículos y que faciliten la distribución de última milla, tales como bahías y zonas de carga, zonas exclusivas para descargue, plataformas de crossdocking temporales ubicadas en sitios de bajo uso y parqueaderos para vehículos medianos
- Los nodos deben formar una red estructural que puede girar en torno al corredor férreo.
- Incorporar lineamientos para la elaboración del Plan Sectorial de Manejo de Mercancías, con criterios mínimos: la generación de información, la actualización del plan, la articulación de los modos de transporte, la gobernanza, horarios de cargue y descargue, mejora de infraestructura, implementación de herramientas tecnológicas y la promoción y masificación de la movilidad con cero emisiones, especialmente con energía eléctrica.



PROPUESTA CCB

入

Estrategia normativa:

- Estrategia normativa más clara respecto competencias de entidades en procesos pendientes de reglamentación y de procedimientos para la aplicación de la metodología de asignación de norma urbana para que los funcionarios y ciudadanos tengan la certeza de normas y procedimiento dentro de estos principios enunciados.
- Prohibir la localización de Servicios de Alto Impacto contiguos a Áreas de Actividad Residencial y ajustar los estándares de ruido en dichos polígonos, de acuerdo con la normatividad nacional.

Renovación y desarrollo urbano:

• Contar con la formulación de los decretos de los Tratamientos en temas como la edificabilidad básica y máxima; las obligaciones urbanísticas para las modalidades de reactivación y los procedimientos, estudios técnicos, requisitos y condiciones para la adopción de planes parciales en modalidad de redesarrollo.

Medio ambiente:

- Contemplarse los riesgos de vincular la estructura ecológica principal con el espacio público y generarse una estrategia de sostenibilidad para la ciudad en términos de este vínculo.
- La política de ecoeficiencia debe generar alternativas para la sostenibilidad ambiental en términos del ciclo de vida de las edificaciones y sus materiales, especialmente en la generación de escombros.

Ruralidad:

• Fortalecer la gestión social con las comunidades rurales pues hay apuestas en el POT que requieren de mayor participación ciudadana como el ecoturismo rural y la demarcación sobre suelo de protección y aprovechamiento.

PROPUESTA CCB



- Analizar los impactos de los proyectos inmobiliarios en el borde de la ciudad, frente a la ruralidad con la presión sobre la frontera y la mayor demanda de servicios públicos.
- Especificar los tiempos para la reglamentación de las UPR, pues de este instrumento dependen las normas para el manejo y conservación de las áreas de protección, así como también las normas sobre el uso y manejo de las áreas destinadas a la producción agrícola, ganadera, forestal, agroindustrial y ecoturística.

Ciudad Inteligente:

• Amplíar más las herramientas y estrategias para una ciudad inteligente. No hay una definición clara, aunque se contemplan varios elementos. Esto implica, en primer lugar, incluir el alumbrado público como un subsistema de servicios públicos y adoptar en la reglamentación del Plan Maestro Integral de Servicios Públicos un sistema de información georreferenciada para tener un inventario centralizado del mobiliario urbano, redes de servicios e infraestructura sobre la que se despliega tecnología.

PROPUESTA CAMACOL



Sistema vial:

- Construir Transmilenio por Av. Boyacá y 68.
- Intervención troncal Av. Caracas-Autopista.
- Ampliación red de ciclorrutas.
- Desincentivar uso de automotores en la ciudad.
- Fortalecer y consolidar esquemas de financiamiento de infraestructura creativos.
- Unificar la base de datos distrital frente al sistema vial, que la información de red vial arterial esté a nivel de tramo, línea y polígono.
- Unificación de formato de las entidades distritales que sirvan para medir más eficientemente.
- Construir vías arteriales que cuentan con financiación
- Construir y adecuar las vías de conectividad regional (calle 13, Aut. Norte, Calle 80, Av. Boyacá, Av. Ferrocarril de Occ, Av. José Celestino Mutis, Aut sur y Av. Ferrocarril, Aut. Al Llano, Av. ALO, Av. San José, Av. Circunvalar).
- Construir o adecuar las vías arteriales urbanas perimetrales y longitudinales que contribuyen a disminuir el flujo vehicular en la ciudad.

PROPUESTA CAMACOL



Espacio público

- No descuidar problemas de inseguridad, desaseo o falta de iluminación dentro del mantenimiento del espacio público.
- Priorizar los parques contenidos en el POT 2004 que tienen algún grado de avance en su construcción.
- Definir las zonas en las cuales se invertirán los recursos que se encuentran en el Fondo Compensatorio de Cesiones.
- Minimizar los trámites relacionados con la entrega y el recibo de las cesiones obligatorias gratuitas y definir una estrategia de articulación entre las entidades competentes.
- Unificar los criterios para la adopción de planes parciales y minimizar los tiempos de respuesta.
- La alternativa de pagar en dinero el espacio público no garantiza que esos recursos se concreten efectivamente en nuevo espacio público para los ciudadanos.

Servicios públicos

- El desarrollo del este componente debe articularse con el POT.
- Mejorar la gestión, seguimiento y control de las metas en SP.

PROPUESTA ANDI



- En materia de logística y movilidad de carga, el POT debe contemplar los lineamientos de la ley 1682 de 2013 "Ley de Infraestructura", el Decreto 3049 de 2013 y 476 de 2014.
- Tener en cuenta las iniciativas del Plan Maestro de Transporte Intermodal, Misión logística y el "Pacto por la eficiencia logística en Colombia", para actualizar el plan de movilidad de carga en el POT.
- Construir en el POT un capítulo de logística urbana de carga que además respete y promueva los planes nacionales de red logística.
- Alinear el POT con el de las áreas metropolitanas.
- Promover la intermodalidad, tren, y la conectividad vial con el Río Magdalena.
- Construir zonas y plataformas logísticas que consideren el transporte multimodal y que contemple el uso de parqueaderos de vehículos de carga.
- Para el abastecimiento de la ciudad, es necesario realizar un esquema de áreas de operaciones de cargue y descargue.
- Fortalecimiento de la infraestructura vial de los corredores logísticos estratégicos y de las vías alternas en la entrada y salida de la ciudad última milla.
- Establecer corredores logísticos internos y fortalecer su nivel de servicio

PROPUESTA COMPENSAR



- Fortalecer tema de renovación urbana para mejorar condiciones de vida de sectores subutilizados.
- Frente al tema de piezas urbanas y centralidades, si bien fueron eliminadas en el decreto compilatorio, siguen siendo parte de la reglamentación de algunas UPZ.
- Organizar actividades urbanas alrededor de las centralidades, privilegiar la localización de dotacionales de escalas urbana y metropolitana mediante planes de renovación, que contribuirían a racionalizar los viajes y mejorar la
- Facilitar la localización de cajas de compensaciones en estratos medios y bajos, donde no resulta atractivo a urbanizadores destinar una manzana a usos dotacionales que tienen altas cargas (dado el índice de partida de 0.6) y todo lo que lo supere está sujeto al pago de las mismas.
- Reglamentar norma que premie o privilegie los proyectos que plantean dotacionales, en lugar de castigarlos como sucede en la actualidad.
- Según el déficit de equipamientos de las localidades se revisen los determinantes de planes parciales y en la formulación, hacer el requerimiento de dotacionales para planes parciales, no como cesión o carga, sino como producto inmobiliario.

PROPUESTA FIDUCIARIAS



- Actualizar el índice de ocupación de estacionamientos por uso, toda vez que se ha incrementado en un número considerable el parque automotor de la ciudad. Se sugiere que la exigencia de parqueaderos se determine de acuerdo a su uso.
- Incluir en la formulación estrategias, planes y proyectos tendientes a fortalecer y crear ciudad region.
- Se sugiere que en la escala regional, se considere el tema de servicios públicos y su articulación con los municipios vecinos, aunque esto último no sea vinculante.
- Se sugiere la inclusión del plan de manejo arqueológico también para proyectos de construcción, redes de transporte de hidrocarburos, minería, embalses, infraestructura vial, en los proyectos que requieran licencia ambiental, registros o autorizaciones equivalentes ante la autoridad ambiental, o que ocupando áreas mayors a una hectarea, requiera licencia de urbanización, parcelación o construcción.
- Es importante declarar un mayor número de áreas industriales ya que las actuales son insuficientes. Se propone que el POT estudie los impactos que pueda tener el mismo en la industrialización de la Sabana.

PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INTERMUNICIPAL A 2051, Y SUS PROYECTOS JALONADORES



Objetivo

Definir las condiciones de diseño urbano para lograr, en 2050, una Bogotá-Región ambientalmente sostenible, proveedora de empleos y vivienda digna para todos sus habitantes y con gran calidad de vida, sustentada en una movilidad multimodal plenamente integrada y eficiente.

Como?

A partir de un diagnóstico compartido del territorio y de la definición consensuada de orientaciones estratégicas, la formulación del plan consiste en: explorar escenarios contrastados de desarrollo del territorio y la definición y priorización de los proyectos estratégicos que concurran a hacerlos realidad.

Proyecto piloto: plan estratégico de desarrollo intermunicipal de la sabana de bogotá, a 2051, y sus proyectos jalonadores piloto Chía, Cajicá y Zipaquirá

En 2051, Chía, Cajicá y Zipaquirá podrían consolidarse como el territorio del mejor vivir en la Sabana, que equilibra el uso del territorio para ser una subregión más autónoma y competitiva (menos dependiente de Bogotá).

Proyecto piloto: plan estratégico de desarrollo intermunicipal de la sabana de Bogotá, a 2051, y sus proyectos jalonadores piloto Chía, Cajicá y Zipaquirá

En 2051, Chía, Cajicá y Zipaquirá podrían consolidarse como el territorio del mejor vivir en la Sabana, que equilibra el uso del territorio para ser una subregión más autónoma y competitiva (menos dependiente de Bogotá).

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

1.1. El abastecimiento en agua potable

13 municipios incluídos Chía y Cajicá- dependen del agua de la EAAB que se traduce en una problemática desconexión entre:

- La planeación de la oferta del recurso hídrico a mediano y largo plazo (en manos de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá), y
- Las decisiones sobre la expansión y la densificación de la ocupación del suelo (en manos de los alcaldes y sus concejos municipales).

1.2. El saneamiento del río Bogotá

La mayoría de los 47 municipios que conforman la cuenca del río Bogotá (entre ellos Chía, Cajicá y Zipaquirá) no cuentan con sistemas eficientes de tratamiento de aguas residuales.

Solo el 34% del caudal de aguas residuales vertido en el Río Bogotá está siendo tratado, y con muy bajo nivel de tratamiento. La insuficiencia de tratamiento de aguas residuales en los municipios traduce una falta de correlación entre:

- las decisiones sobre la expansión y la densificación de la ocupación del suelo, y
- la planeación del saneamiento de aguas residuales a mediano y largo plazo.

Si bien esa situación tiende a mejorar con las obras emprendidas por Bogotá nunca serán suficientes si no hay restricciones más efectivas a la contaminación, no solo en Bogotá sino en el resto de los municipios.

Proyecto piloto: plan estratégico de desarrollo intermunicipal de la sabana de Bogotá, 2051, y sus proyectos jalonadores piloto Chía, Cajicá y Zipaquirá

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial-

1.3. La disposición y aprovechamiento de residuos sólidos

85 municipios disponen su basura en la Sabana de Bogotá, en los suelos más costosos del país.

- En los rellenos sanitarios Doña Juana y Mondoñedo se disponen al día 8.100 ton. El 87% en Doña Juana y el 13% en Mondoñedo.
- No existe un instrumento de planeación eficiente en Cundinamarca que apunte a minimizar el enterramiento y optimizar la valorización de residuos aprovechables.
- Cualquier solución distinta al enterramiento puede depender de Bogotá para su implementación, por su volumen de residuos generados.

1.4. La movilidad, el transporte y logística

Existe un déficit para la movilidad, el transporte y la logística, difícil de resolver en ausencia de una Autoridad Única Regional de Transporte y un instrumento de mayor jerarquía que el POT de cada municipio para la planeación.

- Es primordial aumentar la capacidad del aeropuerto El Dorado, el cual debe estar conectado e integrado con otros aeropuertos. Aunque su planificación es prerrogativa de la Nación, no es claro quién debe planear y financiar su ampliación.
- Las vías de acceso a Bogotá, sus conexiones regionales y nacionales y el aeropuerto El Dorado se encuentran saturados.
- Existen múltiples autoridades encargadas de coordinar el transporte y la logística que no están coordinadas entre sí.
- La integración modal y tarifaria de los distintos servicios de transporte público en el ámbito metropolitano está por definir

Proyecto piloto: plan estratégico de desarrollo intermunicipal de la sabana de Bogotá, a 2051, y sus proyectos jalonadores piloto Chía, Cajicá y Zipaquirá

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

1.5. La definición de usos de suelo para la equidad, la sostenibilidad y la competitividad

Sin instrumentos de planeación que aseguren una visión estratégica del ordenamiento del territorio en su conjunto y produciendo desequilibrios cada vez más críticos en la región:

- Concentración de la oferta de VIS en los municipios con menor capacidad de atención a la población de bajos ingresos,
- Segregación funcional entre los lugares de residencia y la localización de los empleos en el territorio,
- Uso de categoría de suelo "suburbano" para ocupaciones incompatibles con la definición del mismo,
- Reducción de los suelos agrícolas y amenaza de los equilibrios ecosistémicos,
- Desequilibrio en la relación de suelo residencial y de actividades económicas.

1.6. La especialización inteligente del territorio

Localización de los municipios en un territorio alejado de puertos marítimos y limitada infraestructura de transporte y movilidad debe apuntar a impulsar sectores que, además de generar valor agregado y empleo en el territorio, integren su población a los circuitos económicos nacionales e internacionales.

La estrategia de especialización inteligente (EEI) le apuesta a 5 áreas: Bogotá creativa, Bio-polo, Servicios empresariales, hub de conocimiento avanzado, ciudad Región sostenible e identifica como requisitos la investigación, desarrollo e innovación para aumentar la competitividad de la región. Promueve la interacción entre la comunidad académica y empresarial, fortaleciendo la comunicación a través de canales digitales. (Ocupación Económica y planificación territorial de Bogotá y la región vida ampliada de Cundinamarca). Hoy no existen ni las formas de gobernanza, ni los instrumentos de ordenamiento económico del territorio, ni una hoja de ruta de política nacional para promover la especialización inteligente en el territorio.





1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

1.7. LA SEGURIDAD Y CONVIVENCIA

- No hay un contexto de seguridad homogéneo en la región metropolitana de Bogotá.
- Pie de fuerza inferior al promedio definido por Naciones Unidas (300/100 mil habitantes): Bogotá tiene una tasa de 231 y todos los municipios, exceptuando a Bojacá, tienen tasas inferiores a 100.
- El mejoramiento de la seguridad requiere de unas capacidades (personas, equipos, doctrina, infraestructura y organización) que respondan a los retos vigentes. Sin embargo no existe una planeación regional de la capacidad militar: cuarteles y despliegue de unidades.
- Debe considerarse el desarrollo de una instancia regional de coordinación para el desarrollo de capacidades y la articulación de estrategias de seguridad con visión regional.

2. Una tendencia insostenible: el crecimiento desordenado de los municipios

3. Conceptos directores para un territorio Inteligente y Sostenible

- a. Calidad ambiental y resiliencia climática
- b. Desarrollo orientado por el transporte sostenible
- c. Programación urbana orientada al crecimiento económico y futuro del empleo
- d. Diseño urbano para la consolidación de identidades locales
- e. Urbanismo para un territorio cuidador y seguro
- f. Conectividad digital inteligente

Proyecto piloto: plan estratégico de desarrollo intermunicipal de la sabana de Bogotá, a 2051, y sus proyectos jalonadores piloto Chía, Cajicá y Zipaquirá

**

4. Construcción de un territorio inteligente y sostenible

- 4.1 Escenarios complementarios para el desarrollo del territorio
- 4.1.1 Escenario mínimo para la sostenibilidad y la calidad de vida de un territorio dormitorio y dependiente de Bogotá
- Proyectos estructurantes (indispensables)
 - -Entramado de infraestructura, servicios, equipamientos y espacio público
 - -Entramado de calidad ambiental y paisajístico
 - -Entramado de movilidad, transporte y conectividad digital c.
 - -Entramado de soporte turístico del Valle del Majuy
- Proyectos detonantes
 - -Las 3 centralidades históricas: Chía, Cajicá y Zipaquirá
 - -Alameda Central del Valle del Río Frío
 - -Campus articuladores de nuevas centralidades: U.Sabana -U.Militar
 - -Parque ecológico lineal Río Frío Canteras reimaginadas
- 4.1.2 Escenario óptimo que equilibra el uso del suelo para consolidar una subregión más autónoma y competitiva
- Proyectos detonantes
 - -Agroparque del Abra (eventualmente conectado a Central de acopio y abasto del Norte de la Sabana)
 - Ecoparque tecnológico de la Tingua
 - -Clúster de Salud
 - -Sabana-Tec: Hub de innovación para la cuarta revolución industrial Landmarks

MATRIZ APORTES A POT 2020

PROPUESTA CAMACOL

Análisis POT vigente

Análisis Mepot

	DECRETO 190 DE 2004	DECRETO MEPOT /2013		
Temas	Propuesta	Temas	Propuesta	
ODS - Objetivos de desarrollo sostenible	Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural		Es importante incluir un capítulo amplio y detallado para la gestión del riesgo y cambio climático. Sin embargo, ese debe incluir estudios de detalle que permitan dilucidar las necesidades reales	
Región	Pensar en las dinámicas reales de la región, priorizando vías estratégicas de conectividad regional establecidas desde el 2004	EEP- Estructura ecológica principal	del territorio. Por ello, los estudios de detalle de la MEPOT se encuentrai	
	Avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios		incompletos , dado que hay unas actualizaciones en 2019 er materia de riesgo que deben ser consideradas.	
EEP - Estructura ecológica principal Movilidad / Estructura	Establecer los mecanismos de financiación para cumplir política de RCD		Esta propuesta debe tener en cuenta que ya se cuentan con los estudios técnicos actualizados y la nueva reglamentación del POMCA, además se deben incluir las inversiones realizadas por la CAR y las obras se encuentran en ejecución y ya ejecutadas.	
	Generar estudios de riesgo detallados y armonizar la cartografía Mantener lo concerniente a producción y consumo sostenible en lo referente a parques industriales		Por este motivo los artículos relacionados están desconectados de la realidad , a pesar de identificar generalidades en temas de riesgo	
funcional y de servicios Revitalización	ecoeficientes y manejo del ciclo de materiales Identificación general de las operaciones estratégicas para la renovación urbana	Revitalización	Inclusión del concepto de revitalización urbana	
Revitalización / Modelo de ocupación /Estructura socio económica	Contribuir a mejorar la convivencia ciudadana y los usos residenciales, comerciales, productivos, administrativos y rurales en el Distrito Capital, así como promover una oferta de servicios, en función de las coberturas, los tipos de demanda y las economías de escala, en un contexto regional	/ ESLI ULLUI A SULIU	Inclusión de propietarios en esquemas de renovación urbana	



MATRIZ APORTES A POT 2020

PROPUESTA CAMACOL



básico y no generen plusvalía y se cobren por medio de

cargas en sitio.

Análisis POT revisión 2019 negada y archivada

PROYECTO DE ACUERDO 2019		F	PROYECTO DE ACUERDO 2019	PROYECTO DE ACUERDO 2019		
Ten	nas	Propuesta	Temas	Propuesta	Temas	Propuesta
Reg	gión	Mantener la propuesta tal y como esta expresada el tratamiento específico de Renovación Urbana sobre corredores de movilidad regional Mantener el articulado y complementarlo con los hechos regionales identificados en la	EEP- Estructura ecológica principal	Mantener el acato al fallo del consejo de estado en cuanto a cerros orientales, respetando su franja de adecuación y ajustando el perímetro urbano	funcional y de	Mantener el Tratamiento de renovación urbana en corredores de transporte masivo (tren y metro) Incluir Distrito Aeroportuario y sus proyectos viales estructurantes (Ejemplo: Calle 63, Calle 13, ALO Av. Ferrocarril) como AUI Mantener la estructura funcional y de soporte como se
Estru	ógica	Comisión de Integración Territorial Mantener armonizado el POT con el POMCA vigente y respetar la sentencia de río Bogotá, no solamente en el articulado sino también a nivel cartográfico.		Cumplimiento de la Sentencia respecto al Río Bogotá	Proyecciones de población / suelo / políticas públicas Revitalización	encuentra: normas flexibles. Redefinir las UPZ como de seguimiento del plan Reglamentar y habilitar suelo de expansión para construcción de viviendas teniendo presente los cambios demográficos, crecimiento poblacional, recomposición de hogares, déficit En troncales proyectadas, debe considerar el momento idóneo en el cual se debe dar inicio al pago de cargas por edificabilidad
					Revitalización / modelo de ocupación /estructura socio económica	Mantener los Incentivos para el pago de cargas VIS en sitio

MATRIZ APORTES A POT 2020





Análisis POT revisión 2019 negada y archivada

PROYECTO DE ACUERDO 2019				
Temas	Propuesta			
Reglamentaci ón pendiente	Reglamentación pendiente de la norma complementaria a expedir del futuro plan que se adopte: lo indispensable del articulado futuro es que indique tres elementos: plazo cierto, entidad competente y régimen de transición mientras se expiden las normas reglamentarias,.			
Jerarquizació n de instrumentos y simplificación normativa	Jerarquización de instrumentos y simplificación de normativa.			
Simplificación normativa	Institucionalidad y gobernabilidad en la ejecución del POT: Generación de instancias y mecanismos que permitan la adecuada coordinación de los programas y proyectos del Plan con el PE del PDD y el Presupuesto. Creación de instrumentos de control y seguimiento a los proyectos planteados: Comité para rendición de cuentas y priorizar proyectos. Definición de indicadores y líneas base que permita efectuar			
	un verdadero seguimiento y evaluación al OT.			

PROYECTO DE ACUERDO 2019		
Temas	Propuesta	
transición	Capitulo ide régimen de transición: cumplimiento al principio de seguridad jurídica - situaciones jurídicas consolidadas	
Pago de Cargas	Precisión en el cálculo de cargas en el tratamiento de desarrollo y flexibilidad en los mecanismos en el pago de estas cargas	
Estrategia normativa	Creación de sistema para la aplicación de norma urbanística a partir de variables incidentes: Forma urbana, Tratamientos, Áreas de Actividad para producir un código de norma urbana equitativa para sectores homogéneos.	
Acuerdo 20 de 1995 Código de Construcción.	Se deroga el contenido del Acuerdo 20 de 1995.	

PROYECTO DE ACUERDO 2019		
Temas	Propuesta	
Régimen de transición	Capitulo ide régimen de transición: cumplimiento al principio de seguridad jurídica - situaciones jurídicas consolidadas	
Pago de Cargas	Precisión en el cálculo de cargas en el tratamiento de desarrollo y flexibilidad en los mecanismos en el pago de estas cargas	
normativa	Creación de sistema para la aplicación de norma urbanística a partir de variables incidentes: Forma urbana, Tratamientos, Áreas de Actividad para producir un código de norma urbana equitativa para sectores homogéneos.	
Acuerdo 20 de 1995 Código de Construcción.	Se deroga el contenido del Acuerdo 20 de 1995.	

Gracias...

