

ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO

**DOCUMENTO DE SOPORTE PARA LAS DIRECTRICES PARA
LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO**

SECRETARÍA DISTRITAL DE HÁBITAT
SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y POLÍTICA
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL SUELO

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN DE BOGOTÁ D.C.
SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO LOCAL
SUBDIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO LOCAL DE NOROCCIDENTE

DICIEMBRE DE 2022

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

4

1 CONTEXTO GENERAL

6

1.1	Localización y datos generales	6
1.1.1	Población	6
1.1.2	Empleo	8
1.1.3	Economía	8
1.1.4	Vivienda	9
1.1.5	Determinantes de superior jerarquía	10
1.2	Condicionantes POT	11
1.2.1	Conclusiones normativas del POT para el ámbito objeto de estudio	15

2 CARACTERIZACIÓN

17

2.1.	La escala de Ciudad Región.....	17
2.2.	La escala distrital	20
2.3.	La escala local AE - CEC	23
2.4.	Componente ambiental	29
2.4.1.	Elementos ambientales de la EEP en la AE-CEC	29
2.4.6.	Conclusiones del componente ambiental	42
2.5.	Componente de Gestión del Riesgo y cambio climático	43
2.5.3.	Conclusiones del componente de Gestión del riesgo y cambio climático	46
2.6.	Componente patrimonial.....	47
2.6.2.	Conclusiones del componente patrimonial	47
2.7.	Componente funcional	48
2.7.5.	Conclusiones del componente funcional	89
2.8.	Componente socioeconómico	93
2.8.7.	Conclusiones del componente socioeconómico	105
2.9.	Componente financiero	106
2.9.5.	Conclusiones del componente financiero	115
2.10.	COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN PARA LA GOBERNANZA.....	116

3. Esquema básico

125

3.1.	Modelaciones Urbanísticas Preliminares.....	125
3.1.1.	Estructura urbana y ámbitos de oportunidad	125
3.1.1.1.	Ámbito de Renovación Urbana para La Revitalización	127
3.1.1.2.	Ámbito de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible	136
3.2.	Modelaciones financieras preliminares	148

4. AJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DE LA AE CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO 156

- 4.1. Caracterización y priorización de las áreas incluidas en el polígono de la AE CEC 157
 - 4.1.1. Caracterización Inicial 157
 - 4.1.1.1. Subsectores Seleccionados 159
 - 4.1.2. Potencial de desarrollo inmobiliarios asociados a grandes superficies y a la confluencia de actividades de soporte en la ciudad 161
 - 4.1.3. Consolidación del MOT desde la presencia de proyectos estructurantes (infraestructura de Movilidad ALO Norte- ALO Centro) 163
 - 4.1.4. Delimitación Propuesta 166

5. DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO 168

- 5.1. Reverdecer 170
- 5.2. Cuidado 176
- 5.3. Movilidad Sostenible 179
- 5.4. Servicios Públicos y Ciudad Inteligente 186
- 5.5. Reactivación 192
- 5.6. Gobernanza y Financiación 200

INTRODUCCIÓN

El Decreto Distrital 555 de 2021 – POT de Bogotá delimitó las Actuaciones Estratégicas (AE) como ámbitos para desarrollar intervenciones urbanas integrales con instrumentos de planeación que concretan el Modelo de Ocupación Territorial (MOT). En estos ámbitos confluyen grandes apuestas públicas que brindan condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo urbano mediante la orientación y concurrencia de recursos y acciones públicas, privadas y comunitarias para alcanzar los objetivos que se definen para cada territorio y así convertirlos en piezas ejemplares de ciudad.

La AE Ciudadela Educativa y del Cuidado, ubicada entre los humedales de Tibabuyes y La Conejera en la Localidad de Suba, responde a una estrategia de intervención asociada al desarrollo orientado al transporte. La lógica parte de que proyectos como el metro y su relación con el suelo de la reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente ALO, son activos que detonarán un proceso de cualificación del hábitat en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba. Específicamente, se apuesta por construir un referente de la educación y el cuidado en Latinoamérica para detonar esta transformación, siendo un proyecto que se complementa con la cualificación del espacio público, las redes de soportes urbanos y la integración de piezas de este territorio. Al final, la apuesta consiste en dar un uso y aprovechamiento a los predios de la Reserva Vial ALO Norte y del Área de Oportunidad para la generación de espacio público y equipamientos, para construir un perfil de calle completa cuyas franjas funcionales integren todos los tipos, en concordancia con los dos proyectos estructurantes del POT:

1. **La Segunda línea del Metro de Bogotá** (Corredor verde de alta capacidad Red metro) Centro–Engativá–Suba. *Estrategia que aporta a descarbonizar la movilidad.*
2. **AE Ciudadela Educativa y del Cuidado.** *Estrategia que aporta a consolidar el Modelo de Ocupación Territorial (MOT).*

El objetivo general de esta AE es configurar un ámbito de revitalización urbana y movilidad sostenible que aporte, con criterios de proximidad y multifuncionalidad, a las necesidades y déficits de espacio público, equipamientos y viviendas, a través de concretar una intervención urbana integral y de oportunidad, con la ejecución del Corredor Verde de la segunda línea del Metro de Bogotá, la ejecución de la ALO y sus acciones complementarias, y la articulación de las Reservas Distritales de Humedal.. Este objetivo general, a su vez, se concreta en los siguientes objetivos específicos que orientan la definición de mínimos de ciudad para garantizar que el proyecto se desarrolle siguiendo su vocación pública:

- a. Promover el **reverdecimiento** a través de la **conexión ambiental** y de infraestructura para la movilidad **peatonal** de los humedales Tibabuyes y La Conejera.
- b. Consolidar la ciudadela del **cuidado** a partir de la provisión de **equipamientos híbridos** y/o multifuncionales con servicios y actividades complementarias para la ciudad-región.
- c. Fomentar la **movilidad sostenible** del sector a través de la articulación de los diferentes modos de transporte de la ciudad con el desarrollo de programas de Corredor Verde y Calles Completas.
- d. Fortalecer el desarrollo del sector como **piezas de ciudad inteligente**, a través de la modernización de redes de servicios públicos y soportes urbanos al servicio de la ciudadanía.
- e. Incentivar la **reactivación económica** y el desarrollo de actividades comerciales y de servicios empresariales, atrayendo actividades productivas en torno a los proyectos de transporte y equipamientos que generen plazas de trabajo.
- f. Definir **esquemas de gestión, financiación y de gobernanza** específicos para garantizar la ejecución de los proyectos de la CEC.

- g. Propiciar procesos de participación ciudadana incidente, para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas.
- h. Promover estrategias de gestión de suelo y producción de proyectos inmobiliarios, vivienda VIP y VIS, y usos complementarios.

El presente documento soporta las directrices emitidas por la SDP durante la Fase I del procedimiento establecido en el artículo 483 del POT, y se divide en tres (3) secciones: En la sección 1 se presenta el contexto general de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado con su localización y datos generales, identificando retos y oportunidades del ámbito de estudio. En la sección 2 se profundiza la caracterización integral del territorio por componentes (ambiental, gestión del riesgo y cambio climático, de patrimonio, funcional, socioeconómico, financiero y de gestión del suelo, y gobernanza para la participación). Estas dos secciones sirven de base para la construcción de un diagnóstico del territorio que sirve para definir las directrices que orientará el desarrollo de la pieza.

En la sección 3 se construye un esquema básico que refleja la naturaleza del proyecto. Es una aproximación que resulta de la comprensión integral del territorio a partir de la identificación de la estructura urbana y áreas de oportunidad, definiendo unos ámbitos de actuación y el desarrollo de modelaciones urbanísticas y financieras. Estos ejercicios sirven para analizar las condiciones del territorio para el desarrollo de proyectos y soportar la definición de directrices que, desde la persecución de objetivos públicos, orientarán las fases de formulación e implementación de la AE como instrumento para garantizar la construcción de una mejor ciudad. Adicionalmente, considerando las dinámicas inmobiliarias, características sociales, de morfología territorial y de oportunidad para la gestión del proyecto de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado, en articulación con otros instrumentos para la implementación de proyectos urbanísticos, se realiza una propuesta para que, durante la formulación, se revise la pertinencia de incluir dos polígonos adicionales como parte del proyecto:

- El Portal de Transmilenio de Suba y las grandes superficies de su entorno como parte de un Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible.
- El ámbito de la ALO Norte ubicado entre el costado sur del humedal Tibabuyes y la Calle 82 (en dónde se encuentra con el proyecto de la ALO Centro).

Estas piezas deberán ser revisadas como polígonos en los que se pueden implementar proyectos puntuales que recaigan en el esquema de gestión y financiación propuesto para la ALO, pero ambas piezas son oportunidades que podrán aportar a la consolidación de la Ciudadela Educativa y del Cuidado como ejes de transformación urbana.

1 CONTEXTO GENERAL

1.1 Localización y datos generales

La AE Ciudadela Educativa y del Cuidado (AE-CEC) está ubicada al noroccidente del Distrito capital, entre los humedales Tibabuyes y La Conejera y se extiende por las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba. También limita con la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá Thomas Van der Hammen (RFPTVDH), área de gran relevancia regional. En términos geográficos está en un Valle definido por el anillo configurado por los humedales al norte y sur, los Cerros de Suba al oriente y el Río Bogotá al occidente. La AE-CEC hace parte de un "ecotono" al que puede dar continuidad con sus zonas verdes en la reserva vial ALO Norte y los canales Cafam y la Avenida Transversal de Suba.

Ficha 1. Localización AE Ciudadela Educativa y del Cuidado



Fuente: Equipo AE-CEC
SDHT (2022)



CONVENCIONES

- Comedor Residencial: Cerros Orientales Río Bogotá
 - Sistema Hídrico Humedales
 - Comedor Residencial Suba-La Conejera
 - Red de Parques Río Bogotá
 - Parques ALO
 - Línea de Metro Bogotá
 - Vías Arteriales con incidencia directa con la ALO
1. Parque Público Fontaine del Río
 2. Plaza Imperial Centro Comercial
 3. Portal Suba - TransMilenio
 4. Centro Comercial Centro Suba
 5. Centro Comercial Suba y CC Suba
 6. Parque La Calles Centro Comercial
 7. Centro Comercial Paseo San Rafael

1.1.1 Población

Suba es la localidad más poblada de Bogotá con 1.252.675 habitantes, según cifras de las proyecciones poblacionales del CNPV (DANE, 2018) y las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba albergan 55,75 % de ese total (698.405 habitantes), cifra comparable con el total de la población de una ciudad como Cúcuta. En 2021, Suba (localidad) tuvo una densidad bruta urbana de 215,3 habitantes por hectárea, más alta que la ciudad (203,1 hab./ha.), y jalonada por las UPL de la AE-CEC con densidades muy superiores a la ciudad y la localidad. El 85% del área amanzanada del polígono de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado presenta densidades de población superiores a 685,9 Hab./ha.

Ficha 2. Población urbana por UPL, sexo y densidad poblacional bruta

	POBLACIÓN 2021		DENSIDAD (HAB/HA)
LOCALIDAD SUBA	1.252.675	100%	215,27
UPL SUBA	161.993	12,93%	249

UPL RINCÓN DE SUBA	270.179	21,57%	380
UPZ TIBABUYES	266.233	21,25%	379

Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en los DTS del Decreto 555 de 2021 POT (SDP, 2021)

La estructura de la población de estas UPL tiene una representación diferente según el grupo etario frente a la localidad: A medida que aumenta la edad, la representación disminuye. Entre los grupos de edades de 0 a 14 años hay una representación del 69% del total de Suba, del 66% entre 15 y 34 años; del 58% entre los 35 y 59 años; del 51% entre 60 y 69 años; y solo del 42% en los mayores.

Ficha 3. Comparativa estructura Población a 2021 - UPL AE_CEC y Localidad

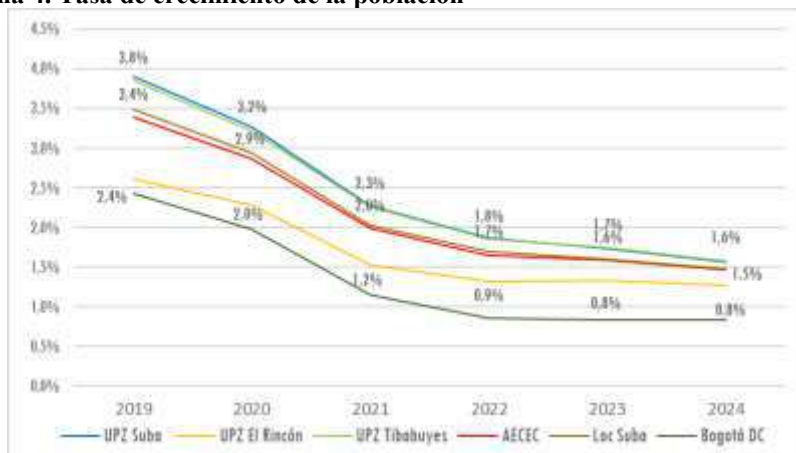
RANGO ETARIO	UPL AE_CEC			% POB.EN UPL AE_CEC CON SUBA	SUBA		
	Hombre (47,8%)	Mujer (52,2%)	Total		Hombre (47,1%)	Mujer (52,9%)	Total
0-4	26.185	24.621	50.806	70%	37.625	35.211	72.836
5-9	25.733	25.109	50.842	69%	37.549	36.363	73.912
10-14	25.522	24.649	50.171	68%	37.371	35.902	73.273
15-19	27.815	27.963	55.778	67%	41.458	41.467	82.925
20-24	35.689	36.389	72.078	67%	52.839	54.402	107.241
25-29	40.233	39.216	79.449	66%	59.847	60.154	120.001
30-34	34.329	34.361	68.690	64%	53.026	55.133	108.159
35-39	28.941	30.671	59.612	61%	46.740	51.260	98.000
40-44	24.985	28.878	53.863	59%	42.174	49.291	91.465
45-49	21.818	26.286	48.104	59%	36.855	44.777	81.632
50-54	19.876	25.083	44.959	57%	34.618	43.939	78.557
55-59	18.030	22.954	40.984	55%	32.691	42.337	75.028
60-64	13.893	18.323	32.216	52%	26.334	35.528	61.862
65-69	9.361	12.990	22.351	49%	18.833	27.056	45.889
70-74	5.900	8.825	14.725	46%	12.938	19.346	32.284
75-79	3.465	5.587	9.052	43%	8.214	12.936	21.150
80-84	1.782	3.135	4.917	40%	4.637	7.615	12.252
85-89	852	1.741	2.593	38%	2.480	4.309	6.789
90-94	458	808	1.266	36%	1.292	2.207	3.499
95-99	109	289	398	30%	339	970	1.309
100+	74	162	236	35%	199	476	675
Total	365.050	398.040	763.090	61%	588.059	660.679	1.248.738

Fuente: Equipo SDHT (2022) con datos de la SDP basados en proyecciones poblacionales del CNPV (DANE, 2018).

En la localidad hay una proporción mayor de niños, jóvenes, adolescentes y adultos hasta los 34 años frente a la población de la AE. Por otro lado, en la localidad hay una proporción menor de población adulta mayor frente a la que se identifica en la AE. Esto muestra que el área de influencia de la Actuación Estratégica tiene una composición mayor de población niños(as) y adolescentes (0 a 19 años) que con respecto a la localidad 69% y la representación va disminuyendo a medida que las edades avanzan. La población de adultos mayores es menos representativa en este sector con un 47% (población mayor a 60 años).

El crecimiento de la localidad tiene una tendencia decreciente similar en el territorio de la AE, siendo tasas más altas a las de Bogotá.

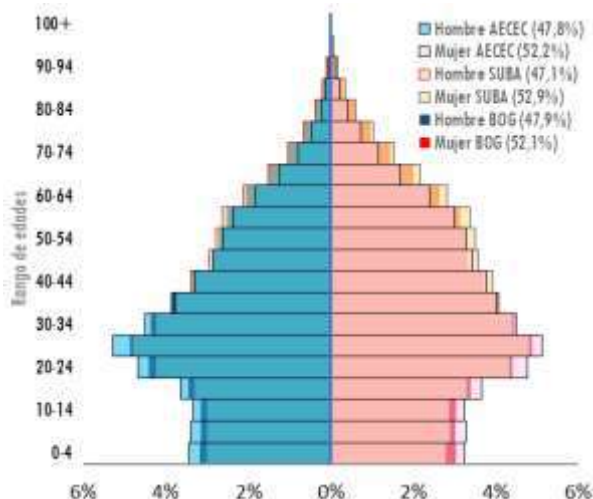
Ficha 4. Tasa de crecimiento de la población



Fuente: Equipo SDHT (2022) con datos de la SDP basados en proyecciones poblacionales del CNPV (DANE, 2018).

La localidad tiene una pirámide regresiva (base más pequeña que los escalones siguientes), lo que obedece a que la natalidad ha descendido en los últimos años. Esta situación presionará la demanda de servicios de educación y cuidado. Además, se evidencia un fenómeno de migración que ensancha la pirámide especialmente en los rangos de Población Económicamente Activa (PEA) (20 a 34 años), lo que aumenta la demanda de oportunidades de trabajo.

Ficha 5. Pirámide poblacional



Fuente: Equipo SDHT (2022) con datos de la SDP basados en proyecciones poblacionales del CNPV (DANE, 2018).

1.1.2 Empleo

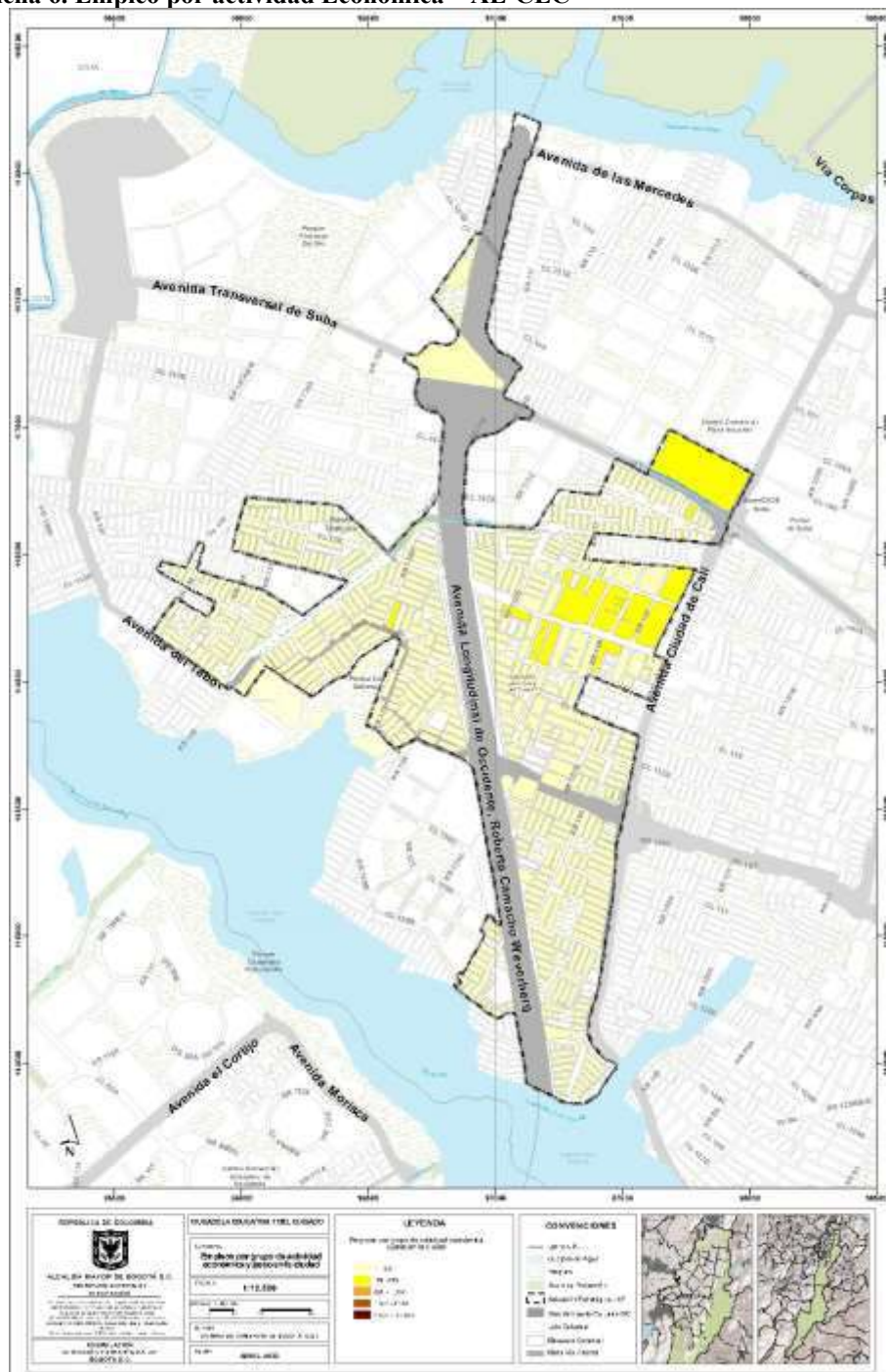
Suba (localidad) cuenta con la mayor PEA de la ciudad (686.916 personas), y en el área de influencia de la AE-CEC está el 61,5%. En Bogotá, la Tasa Global de Participación (TGP) alcanzó un 61,0%, Suba fue la tercera localidad con TGP más alta (63,1%) y en las UPL de la AE-CEC la TGP fue de 64,1%.

1.1.3 Economía

Suba es la localidad con mayor número de empresas registradas en Bogotá (12,4%). La mayor parte con matrícula activa tienen como actividad principal el comercio (28,3%), seguido por servicios profesionales (15,6%), industria (9,4%), construcción (8,3%), alojamiento y alimentación (7,2%). Las UPL de AE-CEC tienen una concentración importante: Tibabuyes del 10,5%, Rincón de Suba del 17,3% y Suba el 10,5%. (Registro Mercantil Cámara de Comercio de Bogotá, 2017). De acuerdo con el POT, y siguiendo esto, la AE-CEC se enmarca en las siguientes estrategias y proyectos:

1. **ESECI-1. Fortalecimiento de las áreas de aglomeración diversificada de Bogotá**, con estrategias de conectividad y tecnologías digitales.
2. **ESECI-2. Fortalecimiento de las áreas de aglomeración especializada** que constituyen nodos económicos fundamentales de sus entornos territoriales y le dan su carácter y vocación productiva
3. **ESECI-7. Promoción de actividades económicas en las áreas de actividad estructurante alrededor de las Áreas de Integración Modal (AIM)**, con énfasis en aquellas UPL deficitarias en empleos, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género.

Ficha 6. Empleo por actividad Económica – AE-CEC



Fuente: SDP (2021)

Aun cuando la PEA para el ámbito de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado es alta, la mayoría de los empleos por grupo de actividad económica y peso en la ciudad se concentra en el rango de hasta 100 empleos, el más bajo, mientras que en menor medida en las áreas de grandes superficies comerciales (Almacenes Éxito) y corredores comerciales como la Calle 139 presentan un rango de 101 a 500 empleos.

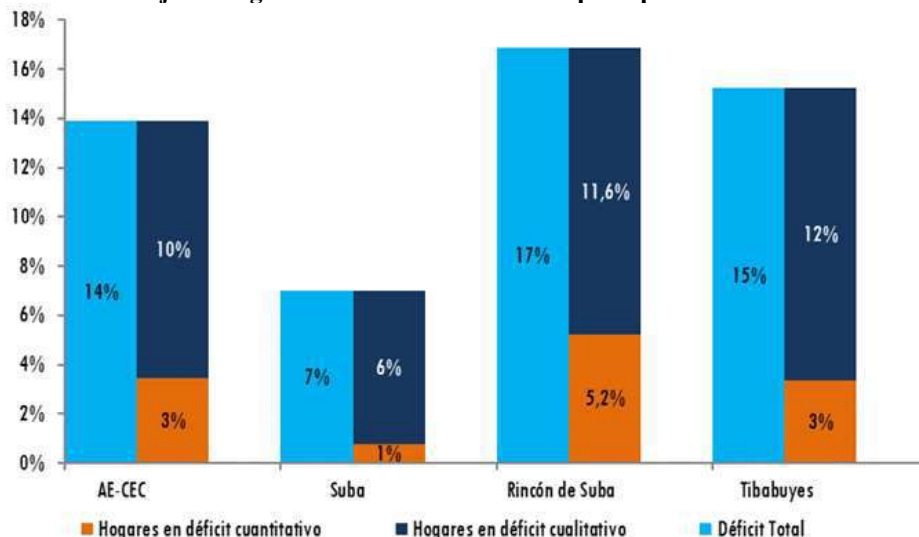
En este orden de ideas, en el área de influencia de la AE_CEC la tasa de ocupación representó el 59,5%. Según los resultados de la Encuesta Multipropósito 2017, en Suba la tasa de desempleo (TD) alcanzó el 6,6%, por debajo de la tasa de desempleo de la ciudad que alcanzó un 7,9%. Por su parte, en el área de influencia de la AE_CEC la TD representó el 7,2 %, donde la UPL Suba presenta la TD más alta con 9,2%.

1.1.4 Vivienda

El destino económico predominante para la AE es el residencial, con marcados perfiles comerciales sobre las vías principales de la malla vial arterial e intermedia (Av. Suba, calle 139, Av. El Tabor). Esto indica un alto porcentaje de viviendas, que concuerda con las altas densidades poblacionales. El déficit habitacional cualitativo es mayor que el cuantitativo, lo que implica que las necesidades de mejoramiento y adecuación habitacional de las viviendas

son mayores que las de vivienda nueva. La proporción del déficit total para la AE-CEC es mayor al promedio de la ciudad, más bajo en la UPL Suba, pero más alto en las Rincón de Suba y Tibabuyes.

Ficha 7. Porcentaje de hogares con déficit de vivienda por tipo



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con datos del CNPV (DANE, 2018).

1.1.5 Determinantes de superior jerarquía

El ámbito de la AE-CEC está sujeto a las siguientes determinantes:

- *Las relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales la prevención de amenazas y riesgos naturales:* La AE CEC linda con las Reservas Distritales de Humedal Tibabuyes y La Conejera, pero no las interviene:

- 1. Reserva Distrital de Humedal La Conejera.** Plan de Manejo Ambiental (PMA) adoptado por Resolución No. 0069 de 2015 por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) que caracteriza sus aspectos ecológicos, las problemáticas propias y las condiciones de zonificación para su manejo.

La AE colinda con la **zona de amortiguamiento** del humedal La Conejera, que corresponde a una franja no inferior a 30 metros de ancho, paralela a las líneas de mareas máximas a cada lado de los depósitos de agua.

Ficha 8. Régimen de uso para el Humedal La Conejera

ZONAS DE MANEJO	USOS PRINCIPALES	USOS COMPATIBLES	USOS CONDICIONADOS	USOS PROHIBIDOS
ZONA DE AMORTIGUAMIENTO	Conservación de la flora y recursos conexos.	Recreación contemplativa, rehabilitación ecológica, e investigación controlada.	Infraestructura básica para el establecimiento de los usos compatibles	Agropecuarios, industriales, urbanísticos, minería, institucionales y actividades como tala, quema, caza y pesca.

Fuente: PMA Humedal de La Conejera (Resolución SDA No. 0069 de 2015)

- 2. Reserva Distrital de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes.** PMA adoptado por Resolución No. 3887 de 2010 por la SDA que caracteriza sus aspectos ecológicos, las problemáticas propias y las condiciones de zonificación para su manejo.

La AE colinda con la **zona de recuperación ecológica** por lo que se debe considerar el régimen de usos:

Ficha 9. Régimen de uso para el Humedal Juan Amarillo

ZONAS DE MANEJO	USOS PRINCIPALES	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
ZONA DE RECUPERACIÓN ECOLÓGICA	Obras de bajo impacto ambiental para la recuperación ecológica. Monitoreo Ambiental.	Uso Forestal Protector, Recreación pasiva, Ecoturismo, Educación ambiental, Aula ambiental, senderos y otra infraestructura ligada al manejo del humedal.	Introducción o trasplante de especies invasoras, urbanizaciones, lugares de asentamiento humano permanentes o temporales, industrias, utilización del agua para labores de riego, quemas, disposición inadecuada de residuos sólidos, pastoreo vacuno y equino, actividades agrícolas, recreación activa, rellenos, vertimientos, drenajes artificiales.

Fuente: PMA Humedal Juan Amarillo (Resolución SDA No. 3887 de 2010)

Áreas de Especial importancia ecosistémica:

3. **Canal Avenida transversal de Suba - Canal Cafam.** *Resolución 1030 de 2010 modificada por la Resolución 1048 de 2019.* La EAAB define el sistema hídrico como el conjunto de cuerpos de aguas naturales o artificiales que hacen parte del drenaje de la ciudad. Este sistema es fundamental para la prestación de servicios de regulación de agua y abastecimiento. Los cuerpos de agua naturales canalizados hacen parte del sistema hídrico debido a que permiten regular la circulación de las escorrentías y drenajes. Su intervención alteraría los patrones y dinámicas de drenaje de Bogotá. Se resalta la importancia de los canales Suba y Cafam para la regulación hídrica y drenaje de las escorrentías que se generen en el ámbito de la CEC. En el evento en que se deban intervenir los cuerpos de agua canalizados, deberán articularse con la SDA y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR).

- 1.1.1. Regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico y arquitectónico

La AE-CEC no cuenta con Bienes de interés Cultural del Grupo Urbano, del Grupo Arquitectónico, del Grupo de Ingeniería, situados en el espacio público, áreas privadas afectas al uso público o áreas privadas, ni Caminos Históricos, pertenecientes al patrimonio cultural material.

Las Reservas Distritales de Humedal, la RFPTVDH y el bosque nativo Las Mercedes, son áreas para la preservación ecológica cuya función ambiental y paisajística es de gran relevancia regional, y que hacen parte del patrimonio natural y son reconocidos como activos culturales y ambientales, ancestrales y cosmogónicos. Su conservación, protección y manejo está dada en función de los PMA correspondientes (Artículo 80. Definición de la Estructura Integradora de Patrimonios – EIP del POT.)

1.2 Condicionantes POT

La propuesta para el uso y aprovechamiento de los predios de la Reserva Vial ALO Norte, eje central de la AE-CEC, entre las Reservas Distritales de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera, está dada en función de dos proyectos estructurantes del POT, como se mencionó en la introducción: i. Corredor verde de alta capacidad Red metro, línea metro 2 Centro–Engativá–Suba. Estrategia que aporta a descarbonizar la movilidad. ii. AE

Ciudadela Educativa y del Cuidado. Estrategia que aporta a consolidar el Modelo de Ocupación Territorial (MOT).

Estos dos proyectos, se complementan con otros desde las diferentes estructuras territoriales, entre los que se destacan:

- a. **Renaturalizar y/o reverdecir el parque Tibabuyes.** Proyecto que aporta a la conectividad ecosistémica, reverdecimiento y atención de la emergencia climática.
- b. **Cicloinfraestructura para conectar la calle 80 con el Humedal La Conejera a través de la Reserva Vial ALO Norte.** Proyecto que aporta a la micromovilidad sostenible y se articula con la Ciclo Alameda Medio Milenio.
- c. **Calles completas.** Estrategia que aporta a la configuración de la Reserva Vial ALO Norte desde sus franjas funcionales.
- d. **Conexión Parque La Gaitana con su contexto y Parque Lineal la Conejera.** Proyectos que aportan a la cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y para el encuentro con las demás estructuras territoriales.
- e. **Manzanas del Cuidado.** Proyecto que permite generar los soportes de servicios sociales ancla para configurar un Ámbito Integral del Cuidado.
- f. **Revitalización de corredores de movilidad.** Proyecto que plantea la intervención urbanística en los ámbitos de proximidad para la cualificación del hábitat.
- g. **Conexión ALO Norte – Avenida Ciudad de Cali – ALO centro calle 80.**

En materia normativa de usos, la AE-CEC está dividida en tres Áreas de Actividad:

- a. **Grandes Servicios Metropolitanos.** Áreas geográficas que permiten la integración metropolitana, regional e internacional a partir de la prestación de servicios o vinculación de funciones estratégicas y actividades económicas de alcance regional y global y las soluciones habitacionales que las acompañen. Los elementos de esta área, de acuerdo con su definición, estarán compuestos, entre otros, por:
 - (...) 7. **Ecosistema de Educación Superior - Grandes Campus Universitarios.**
 8. **Clúster de servicios médicos y hospitalarios.**
 9. Parques y equipamientos de escala metropolitana para eventos culturales, deportivos y ferias

En Tibabuyes el AA de Grandes Servicios Metropolitanos corresponde a equipamientos educativos como (a) El Colegio IED Gerardo Molina; (b) El Instituto Educativo Compartir Suba; (c) el Colegio Pedagógico Dulce María; (d) el Colegio IED República Dominicana y el Colegio IED La Gaitana y; (e) el futuro Patio Taller de la Segunda Línea del Metro de Bogotá. En Rincón de Suba corresponde a equipamientos educativos como los colegios Eucarístico Mercedario, Gerardo Paredes Sede A, IED Ramón de Zubiria, IED Gonzalo Arango, Colegio Virginia Gutiérrez de Pineda, y en Suba a a. el Colegio Anglo Escocés Campestre; b. El Instituto Educación y Vida; c. Fundación FANA (niños en vulnerabilidad); d. El Colegio Nuevo San Luis Gonzaga S.A.S.; e. El Colegio San José de Inglaterra; f. El Colegio Veintiún Ángeles; h. El Colegio Madre Pilar Izquierdo; i. El Colegio Jonathan Swift; El Colegio Agustiniiano de Suba e Iglesia y otros como el Hospital de Suba II Nivel.

- b. **Estructurante.** Áreas geográficas que promueven la competitividad generando oportunidades de empleo y densificación residencial, aprovechando las ventajas de la ciudad y las infraestructuras de soporte y habitabilidad. Los elementos de esta área, según su definición, estarán compuestos, entre otros, por:
 1. **Proyectos Integrales de Vivienda.** (...)
 3. Economías de aglomeración con énfasis de especialización – Corazones productivos de escala urbana-compuestas por...; f. **Clusterización de actividades relacionadas con la movilidad férrea, alrededor de los patio-talleres del metro y a lo largo de los corredores de Regiotram** (...)
 5. **Actuaciones Estratégicas y Áreas de Integración Multimodal.** (...)

En las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba, el AA estructurante corresponde a tejidos residenciales y económicos con potencial para convertirse en áreas receptoras de actividades

económicas a escala zonal para la generación de empleos. Estas áreas son mayoritariamente pertenecientes a la AE_CEC, con énfasis en el corredor de la Avenida Suba, los sectores de Turgina y El Salitre y Almacenes Éxito.

Ficha 10. Proyectos estructurantes para la AE-CEC definidos en el POT



en el Decreto 555 de 2021 POT

2.5 km de Línea de Metro en el ámbito de la AE_CEC.

10.5 km de Calles Completas al interi
del ámbito de la AE_CEC.

**3.8 km de corredor verde y ciclorruta
el ámbito de la Reserva Vial ALO Nort**

8.800 metros lineales de corredores verdes.

CONVENCIONES

Estrutura Ecológica Principal

Subprograma de protocolo a los elementos de importancia ambiental

Enfermagem de Emergência – Área de atuação: Saúde – Emergência

 Recomendamos y/o consumimos el parque TIERRITAS

Estructura Sociocultural, Creativa y de Innovación (SCI)

Indicadores de satisfacción del cliente

☐ Graduação Interativa p. a
Resposta p. a Computador.

Estructura Funcional y del Cuidado (EFC)

Subprograma nel libro y de contenidos de alta y media impacto

Scienze Naturali (Aree): Scienze della Terra (30 crediti)
Scienze della Vita (30 crediti) Scienze Fisiche (30 crediti)

Indicaciones con la correspondiente verificación de garantía

Integremente de ingratia a la restructuración como alternativa de transición a la vida y salud.

☐ Dendritic spine loss is associated with: increased
neuroinflammation

Teilprogramm der Cellulose-Technologie

A Associação de Defesa dos Direitos Humanos (ADH) do Vale do Rio
do São Francisco, com o apoio do Conselho de Defesa
dos Direitos Humanos (CDDH) do Conselho Nacional de
Defesa dos Direitos Humanos (CNDH).

B Associação de Defesa dos Direitos Humanos (ADH) do Vale do Rio
do São Francisco, com o apoio do Conselho de Defesa
dos Direitos Humanos (CDDH) do Conselho Nacional de
Defesa dos Direitos Humanos (CNDH).

C Associação de Defesa dos Direitos Humanos (ADH) do Vale do Rio
do São Francisco, com o apoio do Conselho de Defesa
dos Direitos Humanos (CDDH) do Conselho Nacional de
Defesa dos Direitos Humanos (CNDH).

Indicadores de certificación, convertibilidad ambiental y
trazabilidad del sistema de registro público geográfico y de
sistemas con los datos atribuciones territoriales.

Independencia de provincia de áreas de influencia directa para

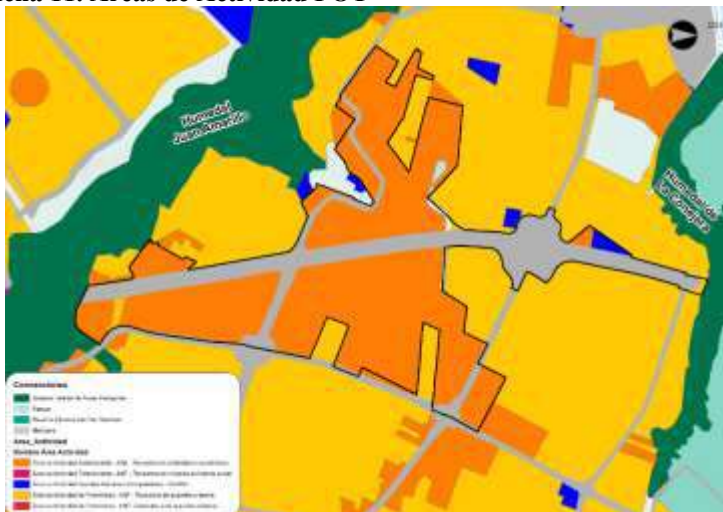
 Impresiones en 3D gratuitas para el sector del estado en 3D. Reducción.

- c. **Proximidad.** Áreas geográficas que generan condiciones para impulsar el desarrollo económico, social y cultural en el ámbito local, que junto con la formación del talento humano asegure vitalidad a nivel de Unidad de Planeación Local y territorios rurales próximos de la localidad de Suba. En estas áreas se materializa la ciudad accesible de menos de 20 minutos, en términos de las actividades asociadas a la vivienda, aglomeraciones productivas en proceso de consolidación y corredores comerciales al servicio de las economías locales. Los elementos de esta área, según su definición, estarán compuestos por:

1. Calles comerciales y corredores verdes de proximidad (Tejido económico local - corredores en vías secundarias).
2. Plazas fundacionales.
3. Tejido económico incipiente y en consolidación local y rural.

En Tibabuyes y Rincón de Suba, el AA de proximidad corresponde a tejidos residenciales planificados en altura y no planificados de la ciudad, éstos últimos en áreas de Mejoramiento Integral y Consolidación respectivamente, por lo que requieren más y mejores soportes urbanos e infraestructura que permitan generar dinámicas de proximidad asociadas a la vivienda. En Suba corresponde a tejidos residenciales planificados en alta, media y baja densidad, en áreas de Consolidación, que requieren soportes urbanos y mejoramiento de la infraestructura a diferentes escalas que permitan generar dinámicas de proximidad asociadas a la vivienda.

Ficha 11. Áreas de Actividad POT



Fuente: Equipo AE CEC. SDHT (2022)
Se contrastó la AE con el POT (SDP, 2021), identificando que se encuentra dentro del **Área de Actividad Estructurante- receptora de actividades económicas** con excepción de un predio que hace parte del **Área de Actividad Grandes Servicios Metropolitanos** (dotacional educativo ubicado al norte sobre la Reserva Vial ALO Norte).

Tipo	Ha	%
Estructurante Receptora Actividades Económicas	211,74	87,53
Grandes Servicios Metropolitanos	1,65	0,68
Proximidad Receptora Soportes Urbanos	28,51	11,79
Total	241,90	100,00

La condición general de Área de Actividad Estructurante receptora de actividades económicas garantiza que al interior del ámbito de la AE se puedan proponer todos los usos, incluido el de vivienda, solo dejando por fuera de la Actuación el uso Industrial Pesado. Como zona receptora de actividades económicas garantizará la mezcla de uso, la localización de actividades económicas y la oferta de empleo

Ficha 12. Áreas de Actividad (AA) UPL Tibabuyes, EL Rincón y Suba

UPL Tibabuyes

ÁREA ACTIVIDAD	ÁREA M²	ÁREA Ha	ÁREA UPL (Ha)	%
PROXIMIDAD - RECEPTORA DE SOPORTES URBANOS	3.578.421,64	357,84	721,33	49,61
ESTRUCTURANTE - RECEPTORA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS	1.125.030,24	112,50		15,60
GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS – AAGSM	302.530,03	30,25		4,19
TOTAL	5.005.981,92	500,59		69,40

UPL Rincón de Suba

ÁREA ACTIVIDAD	ÁREA M²	ÁREA Ha	ÁREA UPL (Ha)	%
PROXIMIDAD - AAP - RECEPTORA DE SOPORTES URBANOS	4.588.318,81	458,83	710,08	64,62
PROXIMIDAD - AAP - GENERADORA DE SOPORTES URBANOS	608,62	0,06		0,01
ESTRUCTURANTE - AAE - RECEPTORA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS	1.783.198,63	178,31		25,11
GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS – AAGSM	34.001.606231	3,40		0,48
TOTAL	6.406.127,68	640,61		90,22

UPL Suba

ÁREA ACTIVIDAD	ÁREA M²	ÁREA Ha	ÁREA UPL (Ha)	%
PROXIMIDAD - AAP - RECEPTORA DE SOPORTES URBANOS	5.062.349,86	506,23	652,51	77,58%
ESTRUCTURANTE - AAE - RECEPTORA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS	659.526,64	65,95		10,11%
GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS – AAGSM	225.036,43	22,50		3,45%
TOTAL	5.946.912,94	594,6912942		91,14

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

En las tres UPL las áreas de actividad corresponden a 1.735,90 has. De éstas, 1.322,91 has que equivalen a 73,66% son áreas receptoras de soportes urbanos.

Este indicador por AA verifica el alto déficit de equipamientos.

De acuerdo con el Mapa CU-5.1 *Tratamientos urbanísticos* del POT, la AE-CEC es un ámbito para la renovación urbana colindante con otros tratamientos (consolidación y mejoramiento integral). Este Tratamiento, en concordancia con los objetivos planteados, tiene el siguiente alcance:

- Orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de ciudad, con el fin de potenciar su ocupación, o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental, promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública existente, e impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades, promoviendo su uso eficiente y sostenible.
- Este tratamiento se concreta en el presente Plan mediante la modalidad de revitalización, la cual promueve una mayor edificabilidad y la generación de nuevos elementos arquitectónicos y naturales de los bienes de propiedad privada, en sectores de ciudad en consideración a las condiciones de soporte urbanístico en términos de vías, servicios públicos y espacio público y a las condiciones de estratégicas de localización respecto del modelo de ocupación del territorio.
- La modalidad de revitalización busca promover la permanencia de los moradores y unidades productivas en los sectores objeto de renovación urbana, previendo mecanismos e incentivos para integrarlos a los proyectos y que mantengan o mejoren sus condiciones originales de vivienda o espacios productivos en el nuevo proyecto.
- En esta modalidad se permite el desarrollo de uno o varios predios mediante la obtención de las respectivas licencias urbanísticas o través de Plan Parcial.

Ficha 13. Tratamientos Urbanísticos POT



Se debe precisar que de acuerdo con el parágrafo 3 del artículo 163 del Decreto 555 de 2021 POT, “Las zonas de reserva vial de la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO se consideran proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible en los cuales se pueden desarrollar infraestructura del espacio público para la movilidad y las redes de transporte urbano complementados con la dotación de soportes urbanos, de espacio público e infraestructura para servicios sociales y del cuidado, y en general, para el desarrollo de otros motivos de utilidad pública o interés social en los términos del artículo 58 de la Ley 388 de 1997.”

Fuente: equipo AE_CEC SDHT

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el shape de Tratamiento Urbanístico del POT, identificando la correspondencia entre el Tratamiento de Renovación Urbana y la delimitación de la AE. Algunos sectores puntuales corresponden a consolidación urbanística por haber adelantado licencias de urbanismo y cumplir con las obligaciones correspondientes. Estos predios mantendrán la norma que dio origen a la urbanización y las construcciones existentes. También, se presenta un sector al costado occidental que corresponde al Tratamiento de Desarrollo, en este caso, un predio urbanizable no urbanizado que deberá cumplir con las cesiones y normas urbanísticas correspondientes a este tratamiento.

Tipo	Ha	%
CONSOLIDACIÓN	28,76	11,72
DESARROLLO	0,33	0,13
MEJORAMIENTO INTEGRAL	0,02	0,01
RENOVACIÓN	213,62	87,07
SUELO PROTEGIDO	2,62	1,07
Total	245,33	100

Los predios al interior de la Reserva Vial ALO Norte responderán a las directrices de formulación, así como a los lineamientos para Corredores Verdes que se definan en el marco de la formulación, tomando como directriz las disposiciones del Tratamiento de Renovación Urbana.

1.2.1 Conclusiones normativas del POT para el ámbito objeto de estudio

En concordancia con el artículo 163 del POT, el artículo 382 “*Desarrollo de proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible en zonas de reserva.*”, dispone que, para el desarrollo de infraestructura del espacio público para la movilidad y las redes de transporte urbano complementados con la dotación de soportes urbanos, de espacio público e infraestructura para servicios sociales y del cuidado, se debe dar cumplimiento a lo señalado en el Sistema de Movilidad del Componente urbano de POT.

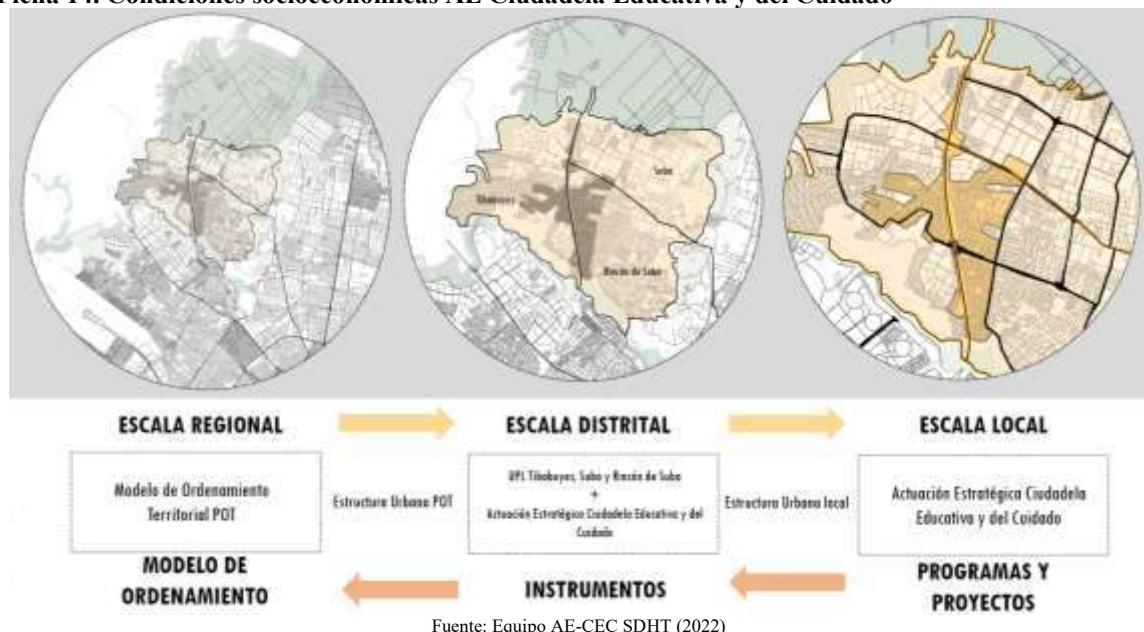
Por lo anterior y para la Reserva Vial ALO Norte, toda propuesta debe acoger las disposiciones del artículo 166 *“Potenciales constructivos para el desarrollo de servicios conexos y usos del suelo para desarrollar en las Infraestructuras y en los proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible, y los sistemas de servicios públicos.”*, que determina, entre otros aspectos, la normativa, configuración y potenciales constructivos que podrán ser utilizados en proyectos públicos y con esquemas público -privados que pueden incluir el uso del instrumento de derecho real de superficie:

1. El proyecto Ciudadela Educativa y del Cuidado se enmarca dentro de la categoría “Usos”, donde las áreas delimitadas tendrán una edificabilidad resultante, sin que las edificaciones superen la altura máxima definida para la zona.
2. Las obligaciones urbanísticas serán las definidas en el tratamiento de renovación urbana, donde la edificabilidad básica es un índice de construcción de 1,3 y donde las normas volumétricas serán las establecidas en el Anexo 05 *“Manual de normas comunes a los tratamientos urbanísticos”*.
3. De manera articulada con lo dispuesto anteriormente, las áreas libres y el nuevo espacio público se contabilizarán dentro de las cesiones obligatorias de espacio público en sitio. Las obligaciones que superen las áreas libres y nuevo espacio público generadas deberán ser cumplidas mediante pago compensatorio según las normas del tratamiento de renovación urbana.
1. Como la AE _CEC es un proyecto estructurante de más de 15.000 m², deberá cumplir con un mínimo de 5% para áreas libre de acceso y circulación ciudadana y un 15% de nuevo espacio público. Como mínimo el 35% de estas áreas de espacio público deben ser en superficie blanda arborizada. Podrán contabilizarse dentro de los porcentajes controles ambientales proyectados, las áreas libres de las zonas preexistentes sin ocupar, siempre y cuando no correspondan a cesiones adoptadas con anterioridad o hayan sido aportadas previamente al sistema de espacio público. Lo anterior, con el compromiso de recualificarlas y/o mantenerlas para que presten un adecuado servicio a la ciudadanía. En ningún caso, las condiciones de cantidad y calidad podrán disminuir respecto de las condiciones existentes.
2. La conformación de manzanas en la AE _CEC podrá ser máximo de 13.000 m² (1.3 ha), y la generación de espacio público para la movilidad y las áreas para el sistema de servicios sociales deberá ser conforma o lo establecido en el tratamiento de renovación urbana.
3. Los predios de las AIM podrán desarrollarse de manera individual en el marco de la norma de áreas de actividad y con las edificabilidades básicas aplicables a la zona y el tratamiento donde se localicen.
4. En los predios remanentes de las obras de infraestructura pública, que se desarrollen sin englobarse con un predio privado, y que por su dimensión no puedan cumplir las normas de volumetría, se podrán hacer edificaciones, instalaciones o construcciones temporales hasta de dos pisos sin cumplir con normas de volumetría ni aislamientos.

2 CARACTERIZACIÓN

De acuerdo con la condición territorial de Ecotono de la AE-CEC, la caracterización del área se aborda en tres escalas (regional, distrital y local) para aterrizar en la identificación de la estructura urbana local que será soporte de una intervención urbana integral que se armoniza desde las estructuras y sistemas del MOT del POT (Decreto Distrital 555 de 2021). En cada escala se realiza la identificación de elementos por componentes, evidenciando aquellos elementos que deben considerarse para la Definición de lo público.

Ficha 14. Condiciones socioeconómicas AE Ciudadela Educativa y del Cuidado



2.1. La escala de Ciudad Región

2.1.1. Estructura Ecológica Principal (EEP)

La condición de valle determina la condición ambiental del territorio, especialmente, los humedales son

[...] ecosistemas intermedios entre el medio acuático y el terrestre, [...] están sujetas a condiciones climáticas especiales porque en ellos se producen los nutrientes necesarios para la reproducción de aves, insectos, ranas, lagartijas, entre otros, además de ser el albergue transitorio de las aves que recorren países y continentes.

Otra de las funciones importantes de los humedales es el actuar como una esponja que retiene el agua sobrante en épocas de lluvias, reservándolas para las temporadas secas, regulando los efectos perjudiciales de las crecientes de los ríos y de las inundaciones.

Además de los humedales, en la localidad existen otras áreas de preservación ecológica, como son los cerros de la Conejera y de Suba, cuya función ambiental es de gran relevancia por su gran valor paisajístico [...] La vegetación presente en esta área varía entre bosques naturales y plantaciones de especies foráneas, que sirven de protección al suelo y a los animales que viven allí, por esto son considerados como parte del área de reserva forestal, restringiendo otros tipos de uso. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2009).

Este Ecotono se relaciona con el conector ecosistémico de la Reserva Forestal Thomas Van der Hammen siendo parte de una estructura ambiental de relevancia regional.

2.1.2. Estructura Funcional y del Cuidado (EFC)

2.1.2.1. Sistema de Movilidad

El Ecotono de la AE-CEC se enmarca en un anillo vial entre la Avenida Medellín calle 80 al sur, la Vía a Cota (Conejera calle 174) y la Avenida San José calle 170 al norte, la Autopista Norte al oriente y la Vía Regional Principal Cota–Siberia–Funza (Devisab) al occidente. Este circuito se fortalece con la ampliación de la Avenida Boyacá al norte que conectará con la Avenida Guaymaral y la Autopista Norte como alternativa para la movilidad regional y distrital. Este anillo permite reconocer los siguientes cruces y nodos viales que articulan la AE-CEC a nivel regional:

1. **Nodo Siberia.** Cruce entre la calle 80 y Devisab, donde convergen complejos de logística, industria y comercio, por su localización estratégica sobre vías que permiten el tráfico pesado y el transporte de carga a vías regionales para su distribución. Este nodo genera una alta oferta de empleos para la población de Cota, Funza y Bogotá, D.C.
2. **Nodo Lisboa – carrera 120 – calle 80.** Salida intraurbana y alterna desde el Ecotono de Suba hacia Siberia y los municipios circunvecinos de Sabana Occidente.
3. **Nodo ALO Centro - Calle 80.** Cruce donde se localiza el Portal de Transmilenio de la 80 que concentra el transporte intermunicipal hacia el occidente de ciudad-región.
En el marco del Decreto 555 de 2021 POT, este nodo hace parte del Anillo Logístico de Occidente que se consolidará con el circuito de infraestructura para el transporte de carga conformado por la ALO Centro, la calle 63 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 80 y la Calle 13 ampliada y consolidada como corredor de alta capacidad de transporte, conectándose con Devisab.
4. **Nodo Cota – Conejera.** Cruce entre Devisab y la Vía a Cota-Conejera que continua por la Calle 170 hasta la Autopista Norte y la Carrera Séptima. En este nodo y sobre las dos vías se localizan grandes centros privados de educación media y deportiva. Por la Vía a Cota se configuran otros dos “nodos de distribución” que permiten la conectividad y movilidad desde y hacia el Ecotono de Suba:
 - a. A la altura de la carrera 111, por la vía Corpas, que desde la Avenida Las Mercedes calle 153 y la Avenida Ciudad de Cali conduce hacia la Fundación Universitaria Juan N. Copas y otras instituciones.
 - b. A la altura de la carrera 92, por la vía que conecta con la Avenida Suba bordeando el Cerro La Conejera, es un corredor en el que se encuentran grandes centros privados de educación media. Es de anotar la importancia del proyecto del POT Circuito 1 Suba: Avenida Transversal de Suba por Carrera 91-Carrera 92 hasta Avenida San José (incluye intersecciones).

Ficha 15. La Escala Regional



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)



La condición de ecotono y los elementos del contexto ambiental con relevancia a escala regional evidencian el papel de la AE-CEC para la conectividad ecosistémica.

El anillo vial regional evidencia las necesarias intervenciones y el papel de la AE en la articulación de los ámbitos de las UPL a las dinámicas de movilidad regional y local.

2.1.3. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

El Nodo Siberia es un área de aglomeración especializada económica regional próxima al Ecotono de Suba. Tiene una vocación orientada a la logística, industria y comercio para la distribución en centros urbanos que genera una alta oferta de empleos para la población de Cota, Funza y Bogotá D.C. Este elemento marca la relación de proximidad en términos económicos que se teje entre Suba y el entorno metropolitano.

2.2. La escala distrital

2.2.1. Estructura Ecológica Principal (EEP)

El Ecotono de Suba se potencia con:

- El proyecto del Parque de Borde del Río Bogotá y la presencia de canales o cuerpos de agua natural en la Avenida Transversal Suba y Cafam,
- Áreas de Especial Importancia Ecosistémica que aportan a la regulación del ciclo hidrológico de la Reserva Distrital de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes, donde se depositan los flujos naturales de agua superficial que recogen permitiendo de esta manera la conservación y protección del ecosistema.

Además, el POT reconoce el sector de Lisboa, dada su condición de desarrollo urbano no planificado colindante al río Bogotá sobre el *Área de Protección y Conservación Aferente y/o Zona de Manejo y Preservación Ambiental* que es un elemento de contención del crecimiento urbano que busca una mejor conectividad entre la ciudad construida y los elementos de la EEP y el espacio público.

2.2.2. Estructura Funcional y del Cuidado (EFC)

2.2.2.1. Sistema de Movilidad

La condición territorial de Ecotono, sumado a la ausencia de una planeación en el proceso histórico de desarrollo urbano en las UPL Tibabuyes y Rincón de Suba, ha derivado en una limitada conectividad vial con la ciudad y los municipios vecinos. Para superarlo, se adelantaron grandes obras como la Av. Ciudad de Cali, la Troncal Transmilenio de Suba y la ampliación de las avenidas El Tabor y El Rincón (aún en construcción). La ampliación de la Avenida El Tabor y de la Avenida El Rincón generan un circuito vial con la Avenida Suba configurando una alternativa de movilidad en clave de proximidad. Estas intervenciones buscan revertir los rezagos históricos de movilidad y transporte por el proceso de urbanización informal que presiona la Estructura Ecológica Regional.

Otra obra de infraestructura para mitigar los conflictos de movilidad en Suba es la Segunda Línea del Metro de Bogotá (SLMB) Centro – Engativá – Suba, corredor de alta capacidad para garantizar la prestación efectiva del servicio de transporte público en la ciudad, con menor huella de carbono y eficiencia energética por reducir las emisiones de GEI. En la Reserva Vial ALO Norte, la SLMB delimitará dos Áreas de Integración Multimodal (AIM) aplicando criterios orientados al transporte sostenible (DOTS), con instrumentos para la captura de plusvalías, y diseños que permitan la accesibilidad universal, una mezcla de usos

y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.

Otras vías que articulan la estructura urbana distrital y local para la movilidad (algunas son Corredores Verdes o Calles Completas en el POT) son: la Avenida Las Mercedes (AC 153), el circuito Avenida Transversal de Suba por Carrera 98B-Carrera 99- Avenida de las Mercedes, la Transversal 127 y un eje de alto flujo comercial para la movilidad local en la calle 139 que conecta con las Avenidas Ciudad de Cali y Suba.

2.2.2.2.Sistema de Espacio Público

Los parques Fontanar del Río y La Gaitana son estructurantes en el Ecotono de Suba. A estos se suman una serie de parques de proximidad de diferentes tamaños que, en la mayoría de los casos, están dispersos y desarticulados, y en pocos casos corresponden a cesiones en serie o zonas verdes para el reverdecimiento o arborización con potencial para conformar corredores verdes que complementen la Estructura Ecológica Principal.

2.2.3. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

Dentro del Ecotono de Suba hay tres Corazones Productivos de Escala Urbana con economías de aglomeración consolidadas, diversificadas y especializadas. Estos corazones productivos generan oportunidades de empleo local y brindan infraestructuras de soporte para atender necesidades de la población residente y flotante. El primero tiene origen en el centro Fundacional y se extiende sobre la Avenida Suba entre las carreras 90 y 96 (sector de Las Flores). El segundo se localiza en el sector El Rincón cuyos ejes principales de comercio se encuentran entre las carreras 91 a 93 y las calles 128ª y la Avenida El Tabor. El tercero está en el barrio La Gaitana, dentro del polígono de la AE-CEC, entre la Reserva Vial ALO Norte, la calle 139 y la Transversal 127, generando una herradura comercial y de equipamientos junto al parque La Gaitana.

A esta vocación productiva, se suman los corredores comerciales y de proximidad que aportan al tejido económico local en vías de la Malla Vial Intermedia como la calle 139, y de la Malla Vial Local al interior de algunos barrios. Al igual que para los Corazones productivos, su vocación de pequeña y mediana industria y comercio local genera una alta oferta de empleos que beneficia a la población de los barrios Suba.

Ficha 16. La escala distrital



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)



A escala local, se evidencian estrategias para contrarrestar la limitada conectividad del Ecotono con su contexto. El desarrollo, ampliación y mejoramiento de diferentes ejes viales, van a responder como una potencial malla de soporte local que va a articularse con el anillo regional identificado anteriormente, respondiendo así a las dinámicas tanto de la estructura funcional y del cuidado en términos de movilidad en diversas escalas, como a las aglomeraciones y dinámicas en la estructura socioeconómica, creativa y de innovación que se presentan en el contexto local. Esto, sumado a vías internas que, consideradas como calles verdes o calles completas locales, van a potencializar la movilidad al interior de los barrios.

2.3. La escala local AE - CEC

El territorio delimitado para la AE-CEC es un ámbito de interés para la ciudad por que concentra proyectos, problemas y oportunidades. Al norte de la Avenida Suba evidencia una mejor planeación urbana que al sur donde existe un área no planificada con excepción de las urbanizaciones Ciudadela Cafam y Nueva Tibabuyes con el siguiente panorama:

Ficha 17. Que hay en el territorio



Fuente: Equipo AE- CEC. SDHT (2022)

- 245,10 Ha de las cuales 211 son suelo privado.
- 49,24 Ha en la Reserva Vial ALO Norte, de las cuales 39,99 Ha son suelo público (Cesiones no entregadas 1,89 Ha).
- Desconexión ambiental entre los elementos de la EEP y el espacio público.
- Bajos indicadores de espacio público efectivo por habitante.
- Concentración de soportes urbanos al norte de la calle 142, sobre todo de equipamientos.

El corredor de la Reserva Vial ALO Norte en Perfil vial A-0 de 100 Mt, entre los humedales Tibabuyes y La Conejera, es un ámbito urbano que actualmente fragmenta la zona. A lo largo de su extensión (3.891 metros lineales), el perfil vial se enmarca en diferentes tejidos residenciales y económicos, lo que permite caracterizarla en los siguientes tramos de norte a sur:

- Reserva Distrital de Humedal La Conejera–Av. Las Mercedes calle 153–Av. Suba calle 145:** Tramo localizado en el sector Compartir, enmarcado por conjuntos cerrados de 3 pisos con vocación residencial y franjas de control ambiental urbanístico contra la reserva vial en sus dos costados. Por su colindancia con el Humedal La Conejera y las franjas de arborización próximas a las urbanizaciones, tiene una alta calidad ambiental y paisajística donde se utiliza la reserva para actividades deportivas. En la intersección de la Reserva Vial ALO Norte y la Avenida Suba, el perfil varía en dimensión desde 100 hasta 290 metros lineales. La Avenida

Calle 153 no tiene conexión a través de la reserva vial. La Avenida Suba conecta al otro lado de la reserva vial con áreas residenciales por la diagonal 146 y la calle 144, lo que dificulta la movilidad por la falta de continuidad vial y la confluencia de varias vías en este punto.

2. **Av. Suba calle 145 – Canal Cafam – Calle 139:** Tramo localizado entre los sectores Sabana de Tibabuyes al occidente y Ciudadela Cafam al oriente, y Puerta del Sol en ambos costados. Entre la Av. Suba y el Canal Cafam, la reserva está enmarcada por conjuntos cerrados de 5 y 6 pisos con vocación residencial con calzada vehicular en ambos costados con pequeñas franjas de control ambiental en el costado occidental y otras grandes, arborizadas, al interior de cerramientos. El perfil tiene entre 95 y 100 metros lineales aproximadamente.

Entre el Canal Cafam y la Calle 139, la reserva está entre barrios del sector Puerta del Sol, con manzanas de 1.500 m² aprox., subdivididas en lotes de 36 m² aproximadamente con construcciones de 2 pisos originalmente, que los propietarios han ampliado a 3 y 4 con vocación predominantemente residencial, con franjas de control ambiental urbanístico y parques arborizados al interior de los barrios y contra la reserva vial, lo que redunda en alta calidad ambiental y de espacio público.

Ficha 18. Humedal La Conejera – Av. Calle 153 – Av. Suba calle 145



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT y Google Earth (2022)



Ficha 19. Av. Suba calle 145 – Canal Cafam – Calle 139.



ANCHO VARIABLE DE APROXIMADAMENTE ENTRE 95 Y 100 METROS

Fuente: Equipo
AE-CEC SDHT y
Google Earth
(2022)



3. **Calle 139 – Avenida El Tabor calle 132.** Tramo localizado en el sector Villa María, enmarcado por manzanas de 1.400 m² a 2.000 m² aprox., subdivididas en su mayoría por lotes de 72 m² con edificaciones de autoconstrucción entre 2 y 4 pisos con vocación residencial y comercios locales en primer piso sobre la Reserva Vial ALO Norte y la Av. El Tabor. Las cesiones de control ambiental colindantes son vías locales de entre 7 y 8 metros sin andén. El perfil tiene entre 95 y 100 metros lineales. Los barrios cuentan con algunas cesiones para parque de menos de 3.000 m². La Av. El Tabor posee reserva vial para su ampliación, lo que afectará el arbolado urbano existente en su intersección con la Reserva Vial ALO Norte.

Ficha 20. Calle 139 – Avenida El Tabor calle 132



Fuente: equipo AE_CEC SDHT y Google Earth (2022)



4. **Avenida El Tabor calle 132 – Reserva Distrital de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes.** Tramo localizado entre los sectores Nueva Tibabuyes al occidente y Aures II al oriente. Entre la Av. El Tabor (calle 132) y la calle 129, la reserva está enmarcada por la urbanización Nueva Tibabuyes al costado occidental, conjuntos cerrados de 6 pisos con vocación residencial, comercio en primer piso sobre la carrera 123 y la calle 129. Presenta grandes áreas de parque y franjas de control ambiental urbanístico en los cerramientos sobre la Reserva vial ALO Norte. Al mismo costado, entre la calle 129 y el Humedal Tibabuyes, la reserva está entre edificaciones de autoconstrucción de 2 y 3 pisos predominantemente residenciales, con comercios para talleres y ocupaciones de la reserva para parqueaderos.

Ficha 21. Avenida El Tabor calle 132 –de Humedal Tibabuyes.



Fuente: equipo
AE_CEC SDHT y
Google Earth
(2022)



Al costado oriental, la reserva está entre asentamientos no planificados y edificaciones de autoconstrucción de 2, 3 y hasta 4 pisos con usos mixtos de vivienda y comercio de escala local con talleres para carros entre las calles 128C y 130C. Este tramo no presenta franjas de control ambiental urbanístico hacia la reserva, por el contrario, hay ocupaciones de parqueaderos y algunas viviendas. A la altura de la calle 126D hay un edificio de 20 pisos. En el último tramo, entre la calle 129D y el Humedal La Conejera, está el barrio Lech Walesa (Corinto) que es un asentamiento no planificado, con mejores condiciones urbanísticas y de habitabilidad en manzanas entre 1.000 y 2.000 m² subdivididas en lotes de 72 m² mayoritariamente y con edificaciones de autoconstrucción de entre 2 y 4 pisos con vocación residencial. En este tramo la Reserva colinda con calzada vehicular en tierra o sin construir a ambos costados y, en un tramo menor, con franja de control ambiental urbanístico en el costado occidental. El perfil tiene entre 95 y 100 metros lineales.

2.3.1. Edificaciones y parqueaderos existentes

Ficha 22. Edificaciones y parqueaderos existentes



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT. (2022)



A lo largo de la Reserva Vial ALO Norte se evidencian áreas de parqueos, construcciones y rezagos de urbanizaciones que fueron demolidas para la configuración de la Avenida

Longitudinal de Occidente (ALO). Destaca la presencia del Jardín Arco Iris de atención a la primera infancia de la Secretaría Distrital de Integración Social, una construcción con contenedores al costado occidental.

2.4. Componente ambiental

La Estructura Ecológica Principal¹ (EEP) ordena el territorio y garantiza los equilibrios ecosistémicos para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental-regional. Está constituida por el conjunto de elementos bióticos y abióticos que sustentan los procesos ecológicos esenciales del territorio y cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables que brindan capacidad de soporte para el desarrollo socioeconómico de las poblaciones. La EEP se configura a partir de la integración de las áreas de origen natural y antrópico que mantienen una oferta ambiental significativa para sus habitantes y de otras formas de vida. La AE-CEC se inscribe en la búsqueda por consolidar la EEP mediante la concreción de estrategias de conectividad y complementariedad entre el sistema hídrico, los Parques de Borde, los Parques Distritales de Montaña, las Áreas Protegidas y los demás elementos de la EEP del Distrito y la Región.

2.4.1. Elementos ambientales de la EEP en la AE-CEC

En el marco del POT, en colindancia, proximidad y al interior de la AE-CEC se están estos elementos:

Ficha 23. Componentes ambientales

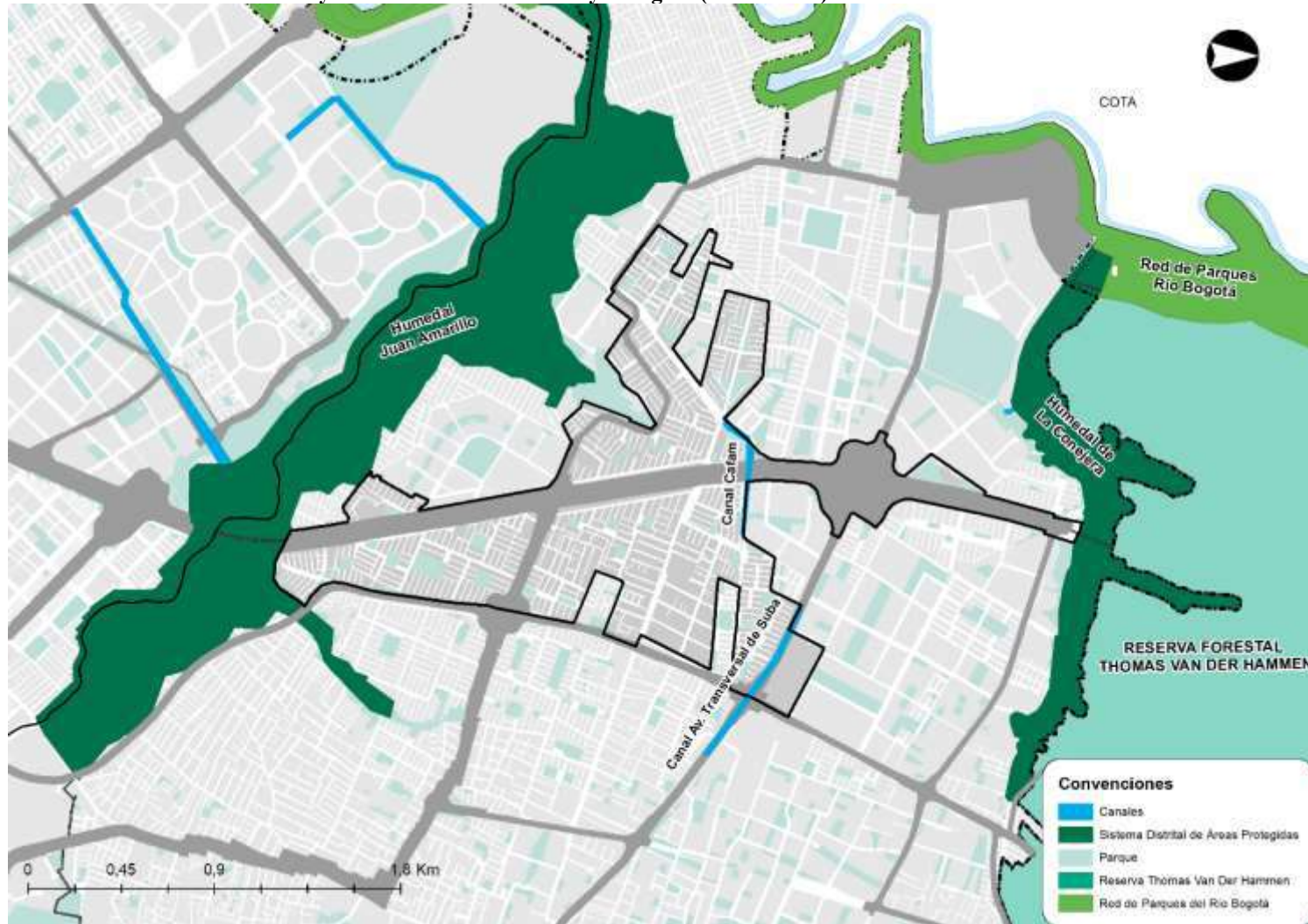
COMPONENTE	CATEGORÍA	ELEMENTO	INSTRUMENTO
ZONAS DE CONSERVACIÓN	Áreas de conservación in situ	Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá Thomas Van der Hammen	Plan de Manejo Ambiental
	Áreas protegidas del orden Distrital	Reservas Distritales de Humedal	Plan de Manejo Ambiental
ÁREAS DE ESPECIAL IMPORTANCIA ECOSISTÉMICA	Sistema hídrico	Cuerpos hídricos naturales	Resolución 1030 de 2010
		Cuerpos hídricos artificiales	NA
ÁREAS COMPLEMENTARIAS PARA LA CONSERVACIÓN	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal y Parques de Borde	Parques de Borde	NA

Fuente: equipo AE-CEC SDHT (2022)

La SDP ha identificado áreas para recuperar, rehabilitar o restaurar en el ámbito de la AE-CEC que se muestran en el siguiente plano como suelos de protección, áreas impermeables y semipermeables de canales artificiales y de los elementos del espacio público.

¹ El presente texto se elabora con base en los Estudios de prefactibilidad de la Línea 2 del Metro de Bogotá, Producto 5 – Identificación de problemáticas ambientales y sociales, mayo de 2021 - Entregable 9 – Identificación de condiciones ambientales, sociales y prediales. https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Entregable-9_compressed.pdf

Ficha 24. Elementos de la EEP y su relación con la ciudad y la región (Patrimonio)



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Entre los elementos a conservar de la EEP al norte y sur de la AE-CEC están las reservas distritales de los humedales La Conejera y Tibabuyes, que colindan, pero no hacen parte de la AE.

Entre las áreas de especial importancia ecosistémica se encuentran los canales Avenida Transversal de Suba y el Canal Cafam.

En el ámbito de la AE-CEC no se identificaron Parques de Borde, lo cuales hacen parte de las áreas para la conservación.

2.4.1.1. Zonas de Conservación

Son áreas estratégicas que aportan a la protección, planeación y manejo de los recursos naturales renovables y al cumplimiento de los objetivos generales de conservación del país y del Distrito, declaradas por las autoridades nacionales, regionales o Distritales y que no hacen parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas:

1. Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá Thomas van der Hammen.

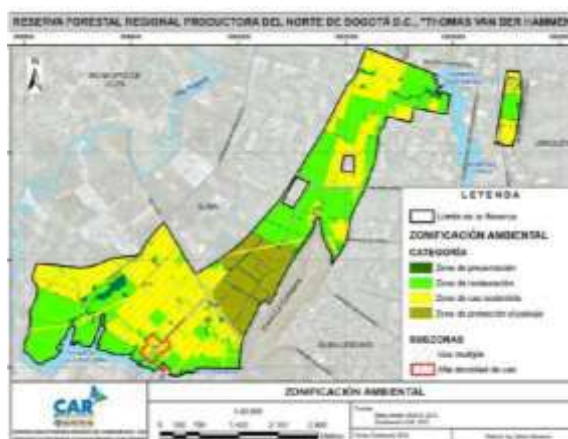
Es un área de conservación *in situ* declarada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) mediante el Acuerdo 011 de 2011. Colinda con la AE-CEC, pero no existe una superposición entre ambos elementos, por lo que no se generarán impactos directos. No obstante, es necesario analizar posibles impactos indirectos en el marco de la implementación de la AE, como el ahuyentamiento de la fauna por efectos del ruido ambiental.

Ficha 25. Reserva Thomas van der Hammen.



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT y CAR (2022)

Se localiza en el centro del País, sobre el flanco occidental de la Cordillera Oriental, parte sur del Altiplano Cundiboyacense, entre los 2.550 y 2.560 msnm, en la sabana al noroccidente de Bogotá en terrenos rurales de las localidades de Suba y Usaquén con un área total de 1.395,16 hectáreas.



2. Reservas Distritales de Humedal

Son áreas definidas geográficamente por sus condiciones biofísicas y culturales que aportan a la conservación de la biodiversidad (hábitat, especies y poblaciones) y sus servicios ecosistémicos, a nivel regional o local. Por lo tanto, requieren medidas de manejo que permitan asegurar la continuidad de sus procesos, mantener la diversidad biológica y

garantizar la oferta de bienes y servicios ambientales esenciales para el bienestar humano, así como la permanencia del medio natural o de sus componentes fundamentales para el mantenimiento de la diversidad cultural del Distrito Capital y de la valoración social de la naturaleza. Estas áreas son una unidad ecológica de manejo compuesta por la franja acuática, litoral y terrestre:

- A. **Reserva Distrital de Humedal La Conejera:** Área protegida del orden distrital con Plan de Manejo Ambiental (PMA) adoptado por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) mediante Resolución No. 0069 de 2015². Esta Resolución caracteriza sus aspectos ecológicos, las problemáticas propias y las condiciones de zonificación para su manejo.

Ficha 26. Reserva Distrital de Humedal La Conejera



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT y SDA (2022)

Se localiza entre los 4° 45' latitud norte y 74° 6' longitud oeste en la Sabana a una altura de 2542 msnm. Domina las terrazas bajas de la altiplanicie que se extienden hacia el norte y noroccidente de la Sabana hasta llegar a las vegas del Río Bogotá. Al oriente limita con la vía Suba-Clínica Corpas, al occidente con el Río Bogotá, al norte con la Hacienda Las Mercedes, el Seminario Luis Amigó y la finca Berice; y al sur con la Hacienda Fontanar del Río y con diferentes barrios.

La delimitación de la AE-CEC colinda con el humedal La Conejera en un tramo de 106,50 metros, con un área donde se evidencia la disposición de escombros de construcción, así como un cerramiento con una reja de aproximadamente 2,20 metros de altura. Esta reja se encuentra en el perímetro del Humedal.



La AE-CEC limita con la zona de amortiguamiento del humedal La Conejera, que corresponde a una franja no inferior a 30 metros de ancho, paralela a las líneas de mareas máximas a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos, sean permanentes o no y alrededor de los lagos o depósitos de agua. Su PMA debe considerarse en el estudio ambiental y en las actividades del proyecto con sus usos permitidos, prohibidos y condicionados, a saber:

Ficha 27. Régimen de uso para el Humedal La Conejera

ZONAS DE MANEJO	USOS PRINCIPALES	USOS COMPATIBLES	USOS CONDICIONADOS	USOS PROHIBIDOS
ZONA DE AMORTIGUAMIENTO	Conservación de la flora y recursos conexos.	Recreación contemplativa, rehabilitación ecológica, e investigación controlada.	Infraestructura básica para el establecimiento de los usos compatibles	Agropecuarios, industriales, urbanísticos, minería, institucionales y actividades como tala, quema, caza y pesca.

Fuente: PMA Humedal La Conejera (Resolución SDA No. 0069 de 2015)

² (<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=60757&dt=S>
<http://humedalesdebogota.ambientebogota.gov.co/inicio/humedal-la-conejera-2/>).

B. Reserva Distrital de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes
Es un área protegida del orden distrital con PMA adoptado por la SDA mediante Resolución No. 3887 de 2010³. Esta Resolución caracteriza sus aspectos ecológicos, las problemáticas propias y las condiciones de zonificación para su manejo.

Ficha 28. Reserva Distrital de Humedal Juan Amarillo



Fuente: Equipo AE_CEC SDHT y SDA (2022)

Se localiza al noroccidente de Bogotá entre la transversal 91 por el oriente y la carrera 140, aproximadamente, por el occidente. La delimitación de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado colinda con el humedal Juan Amarillo o Tibabuyes en un tramo de 449,60 metros. Se evidencia la protección del Humedal mediante un cerramiento con una reja transparente de aproximadamente 2,20 metros de altura. Esta reja se encuentra en el perímetro del Humedal.



2.4.1.2. Áreas de Especial Importancia Ecosistémica (AEIE)

El POT define las AEIE como áreas que contribuyen a la regulación del ciclo hidrológico con la conservación de depósitos y flujos naturales de agua superficial y subterránea. Incluye las categorías de páramo y el sistema hídrico como el Complejo de Páramos Cruz Verde - Sumapaz y los cuerpos hídricos naturales y artificiales. Su función se fundamenta en la contribución a la conservación, el mantenimiento de la diversidad biológica, asegurar la continuidad de procesos ecológicos y garantizar la oferta de bienes y servicios ambientales. En tal sentido, el Artículo 2.2.2.2.1.3, numeral 1, literal 1.4 del Decreto 1077 de 2015 y la Ley 99 de 1993, dentro de los principios generales de la política ambiental, disponen que las AEIE son objeto de especial protección ambiental y, complementario a ello, en el artículo 111 de la Ley 99, se declaró de interés público aquellas áreas de importancia estratégica para la conservación de recursos hídricos que surten de agua los acueductos municipales y distritales.

³ Alcaldía Mayor de Bogotá. (2022) Recurso en línea. Disponibles en: [<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=39884>] Secretaría Distrital de Ambiente (2022) Recurso en línea. Disponibles en: [<http://humedalesdebogota.ambientebogota.gov.co/inicio/humedal-juan-amarillo/>]

Los cuerpos hídricos naturales próximos a la delimitación de la AE son los humedales La Conejera y Tibabuyes y sus afluentes. A continuación, están sus regímenes de uso:

Ficha 29. Régimen de uso para Cuerpos hídricos naturales - Área de protección o conservación afente

USOS PRINCIPALES	USOS COMPATIBLES	USOS CONDICIONADOS	USOS PROHIBIDOS
Conservación. Restauración: Restauración de ecosistemas, Recuperación de ecosistemas, Rehabilitación de ecosistemas	Conocimiento: Educación ambiental, investigación y monitoreo.	Restauración: Medidas estructurales de reducción del riesgo y obras para el mantenimiento, adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas – caudales. Sostenible: Actividad de contemplación, observación y conservación, actividades recreativas, ecoturismo, agricultura urbana y periurbana y aprovechamiento de frutos secundarios del bosque y actividades relacionadas con la prestación de servicios públicos.	Todas las actividades que no se encuentran en los usos principales, compatibles o Condicionados.

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial -POT. (SDP, 2021)

En el polígono de la AE-CEC hay dos cuerpos de agua naturales canalizados: Avenida Transversal de Suba y Cafam, con Resolución 1030 de 2010 modificada por la Resolución 1048 de 2019. La empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) define el sistema hídrico como el conjunto de cuerpos de aguas naturales o artificiales que hacen parte del drenaje de la ciudad. Este sistema es fundamental para la prestación de servicios de regulación de agua y abastecimiento. La intervención de los canales alteraría los patrones y dinámicas de drenaje de Bogotá, por lo que se resalta su importancia como infraestructura de soporte para la regulación hídrica y drenaje de escorrentías que se generen en el ámbito de la AE-CEC. En el evento en que se deban intervenir los cuerpos de agua canalizados, dichas intervenciones deberán articularse con la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR).

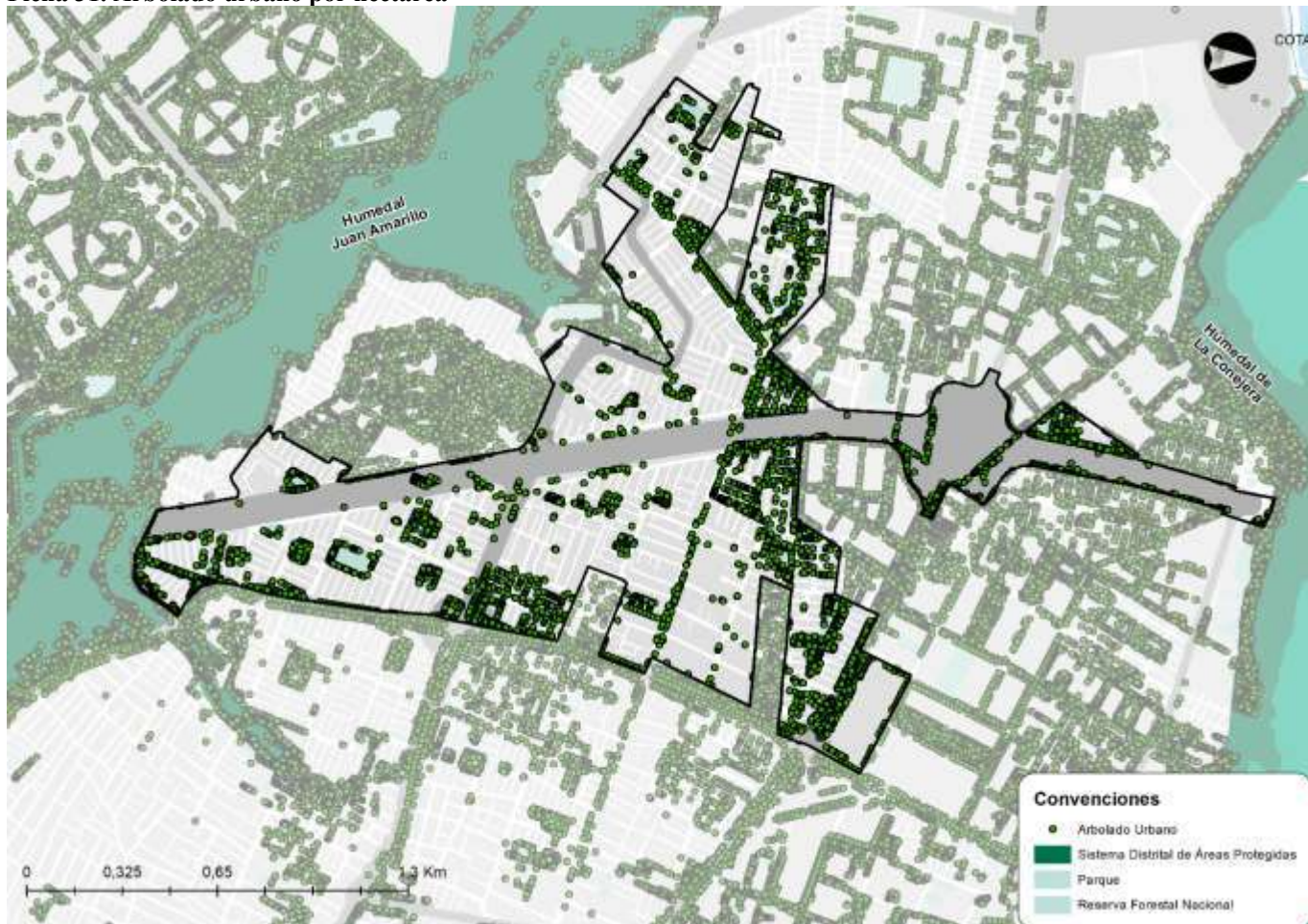
2.4.1.3. Áreas Complementarias de Conservación

Considerando la condición de Ecotono de Suba y que el trazado de la Reserva Vial ALO Norte es “paralelo” al Río Bogotá es una oportunidad para la consolidación del paisaje y la restauración y conservación ecológica en conjunto con los humedales. Conforme con el artículo 7 del POT “*Elementos Regionales del Modelo de Ocupación del Territorio*”, la intervención sobre la ALO Norte como Corredor Verde debe entender los ecosistemas de borde como un componente integrador con la región. De conformidad con el artículo 3 “*Políticas de Largo Plazo del Ordenamiento territorial del Distrito Capital*”, numeral 1 “*Política Ambiental y de Protección de Recursos Naturales*”, el Corredor Verde de transporte público de alta capacidad además de soportar el sistema de la Red metro SLMB, debe responder a los siguientes lineamientos:

Se orienta a establecer las medidas para la protección del ambiente, la conservación y manejo de los recursos naturales en el Distrito Capital. Tiene como eje ordenador la Estructura Ecológica Principal y busca la protección de los paisajes bogotanos, para mejorar la calidad vida de sus habitantes, así como la calidad de los ecosistemas urbanos y rurales. Esta política se desarrolla por medio de estrategias orientadas a consolidar el sistema hídrico, fortalecer el objeto y función de los ecosistemas de los bordes rural – urbano, implementar estrategias de conectividad y complementariedad de los ecosistemas como articuladores con su entorno regional y la protección del Río Bogotá. (SDP, 2021)

2.4.2. Arbolado Urbano

Ficha 31. Arbolado urbano por hectárea



Fuente: Equipo AE-CEC (2022)

Al cruzar el polígono de la AE con la capa de arbolado urbano del POT, se identificaron 5.805 individuos arbóreos para una relación de 23,66 árboles por hectárea.

Conforme con datos del Observatorio regional ambiental y de desarrollo sostenible del Río Bogotá (ORARBO), el indicador de árboles por habitante en Bogotá a 2018 es de 0,16 , mientras que en la AE-CEC es de 0,067.

La OMS plantea que en las ciudades debería existir una relación de tres (3) árboles por habitante para un medio ambiente sano.

2.4.3. Licencia ambiental Reserva Vial ALO Norte

En el trazado del proyecto vial ALO se localizan ecosistemas de gran valor ambiental y ecológico como los humedales de la Conejera, Juan Amarillo, y Capellanía, la Quebrada La Salitrosa y el Bosque de Maleza de Suba (Bosque Las Mercedes), considerados como reservas naturales que deben ser conservadas. Su manejo debe orientarse hacia la protección, conservación y mejoramiento de estos ecosistemas por ser áreas especialmente protegidas imponiendo restricciones para el cruce de la vía y la obligación de exigir medidas de manejo para contrarrestar la posible afectación ambiental.

La CAR otorgó licencia ambiental única al Distrito Capital –IDU para la construcción y operación del proyecto ALO mediante la Resolución No. 1400 de 1999 (agosto 25 – Anexo 1). Así mismo, mediante la Resolución 1194 de 1999 (diciembre 24 – Anexo 2) se resolvieron unos recursos de apelación contra la Resolución 1400 de 1999 interpuestos por el IDU, la Defensoría del Pueblo, la Fundación Humedal la Conejera, y la Corporación CORPOTIBABUYES.

La licencia ambiental, fundamentada en los artículos 50 y 62 de la Ley 99 de 1993 y en los artículos 1, 2 y 3 del decreto 2041 de 2014, es la autorización que otorga la autoridad ambiental a una persona para la ejecución de un proyecto, obra o actividad que puede producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables al paisaje. Establecen los requisitos, obligaciones y condiciones que el beneficiario debe cumplir para prevenir, mitigar, corregir, compensar y manejar los efectos ambientales del proyecto obra o actividad. Es un acto administrativo condicionado al cumplimiento de sus exigencias. Para la ALO, las obligaciones impuestas por la CAR y modificadas por el Ministerio del Medioambiente son:

Ficha 32. Compromisos Licencia Ambiental ALO Norte

OBLIGACIÓN	LOCALIZACIÓN
1	El ministerio consideró viable el trazado propuesto por el Distrito como vía de conexión regional y elemento de ordenamiento territorial el cual, junto con sus zonas verdes, áreas protegidas y el sistema general de preservación ambiental del Río Bogotá, contribuirá a la conformación del Borde Norte y noroccidental del Distrito Capital, tal como lo planteó el IDU
2	Para garantizar el manejo y control ambiental entre el cruce con el Río Bogotá en el sur hasta la intersección de la calle 170 se ratificó el corredor ecológico tal como lo exigió la CAR.
3	Confirmó el cerramiento de las zonas perimetrales incluyendo las áreas de ronda hidráulica de los humedales Juan Amarillo, la Conejera y Cofradía en aquellos sectores que serán directamente impactados por el proyecto.
4	Con respecto al Humedal Juan Amarillo el ministerio consideró aceptable la construcción de un puente convencional, como el propuesto por el IDU, pero con barreras deflectoras con curvatura hacia adentro concebidas con material liviano y anti ruido, que permitan la absorción y deflexión de la presión sonora. Dichas barreras deberán construirse, iniciando 50 metros antes y terminando 50 metros después del puente; en cuanto a la altura mínima entre el nivel del cuerpo de agua y el puente (gálibo) exigido por la CAR, se definió en 10 metros, altura que deberá permitir las funciones naturales de la fauna y flora asentadas en el ecosistema.
5	En cuanto al Humedal la Conejera aprobó un puente convencional similar al planteado para el Humedal Juan Amarillo, con estructura anti ruido constituida por barreras de absorción y deflexión de ruido con curvatura hacia adentro, iniciando 50 metros antes y terminado 50 metros después del puente; El ministerio solicitó y ratificó el cerramiento de las rondas hidráulicas del humedal en aquellos sectores que serán directamente impactados por el proyecto, teniendo en cuenta que lo que se persigue con esta medida es impedir el acceso a agentes que puedan generar deterioro o perturbación sobre estas áreas, especialmente durante la etapa de construcción del proyecto.
6	En cuanto a la adopción de medidas de compensación ambiental antes del inicio de la vía, se consideraron viables, teniendo en cuenta entre otros, que las medidas impuestas tienen como fin cumplir con la protección de los ecosistemas, ya que especialmente durante la etapa de construcción del proyecto, se tendrá un desplazamiento de la fauna en general, localizada en los diferentes sistemas, además se debe garantizar la efectiva adecuación del hábitat y la recuperación de los ecosistemas, para así asegurar las condiciones de supervivencia de las especies de fauna y flora y generar condiciones favorables para su desplazamiento

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con base en las resoluciones 1400 de 1999 y 1194 de 1999

Los aspectos más relevantes están relacionados con el cruce de la vía sobre las áreas de protección y conservación ambiental, como los humedales Juan Amarillo y La Conejera con los que colinda la AE, más no los interviene. Estos humedales cuentan con PMA aprobados generando determinantes ambientales que deberán ser atendidos en el proceso de formulación de la AE.

2.4.4. Ecourbanismo y Gestión Ambiental

Se realizó consulta a la Subdirección de Ecourbanismo y Gestión Ambiental Empresarial (SEGAE) de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) como autoridad ambiental del distrito para solicitar concepto de determinantes ambientales, sustentadas en la normativa ambiental vigente y los Decretos 190 de 2004, Decreto 1076 de 2015 y Decreto 1077 de 2015. La SDA respondió con la normativa ambiental vigente y relacionados con:

1. La identificación de los elementos que por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos deban ser conservados y las medidas específicas de protección para evitar su alteración o destrucción con la ejecución de la actuación u operación urbana.
2. El análisis de las características geológicas, geotécnicas, topográficas y ambientales del territorio.
3. La delimitación de las áreas de reserva y protección ambiental, las zonas de amenaza y riesgo y las condiciones específicas para su manejo definidas por el plan de ordenamiento territorial y la autoridad ambiental.
4. Las condiciones para el manejo y disposición de vertimientos.

Se consultó la base cartográfica de la cobertura del sistema de áreas protegidas, cartografía oficial del POT del Decreto 190 de 2004, con: 1. Áreas Protegidas; 2. Ronda Hidráulica; 3. ZMPA; 4. Canal; 5. Drenaje; 6. Río; 7. Perímetro urbano. El resultado es que el proyecto se encuentra en el área de la antigua reserva vial de la ALO, entre el Parque Ecológico de Humedal Juan Amarillo y el Parque Ecológico Distrital de Humedal Conejera, por lo que las determinantes ambientales están orientadas a asegurar las condiciones de Sostenibilidad ambiental y de protección de la EEP a través de los siguientes lineamientos:

4.1 ELEMENTOS QUE POR SUS VALORES NATURALES, AMBIENTALES O PAISAJÍSTICOS DEBAN SER CONSERVADOS Y LAS MEDIDAS ESPECÍFICAS DE PROTECCIÓN PARA EVITAR SU ALTERACIÓN O DESTRUCCIÓN CON LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN U OPERACIÓN URBANA

El Proyecto posee dentro de su área de influencia directa elementos naturales que por sus valores naturales, ambientales y paisajísticos deben ser conservados, citados a continuación:

-Corredor ecológico de ronda del Canal Cafam.

Además, el proyecto colinda con el Parque Ecológico Humedal Juan Amarillo y Conejera.

A continuación, se dan algunas determinantes que se pueden implementar en las diferentes etapas del proyecto. Los estudios específicos deben determinar problemáticas ambientales del sector y los lineamientos para su manejo:

Ficha 33. Determinantes ambientales SDA

TEMA	DETERMINANTE	NORMA
INFORMACIÓN GENERAL	Se debe adjuntar un resumen ejecutivo de la propuesta urbanística. Ubicación general, Límites, Área bruta, Cuadro a áreas si aplica, Plano de estructura ecológica principal y conectividad, Plano de propuesta general urbanística y usos, Diagnóstico ambiental del área de influencia directa e indirecta.	Decreto 1077 de 2015
CUERPOS DE AGUA SUPERFICIAL	Corredor Ecológico de Ronda Canal Cafam, se debe incorporar las áreas del canal y sus medidas de mitigación. Se debe revisar la propiedad del suelo y su incorporación como carga general y local, y su recuperación en el ámbito de la AE.	Decreto 2811 de 1974

	Además, para la colindancia con el Parque Ecológico Humedal Juan Amarillo y Conejera. Se solicita una franja amortiguadora arborizada de mínimo 15 metros, contigua a los humedales, que puede ser pública o privada, articulando las cesiones de los urbanismos existentes. Con el fin de articular y fortalecer los humedales y mitigar los posibles impactos.	
ACUÍFEROS	Se deben identificar, georreferenciar y cruzar con la propuesta urbanística, los pozos de agua subterránea y se deben proponer las medidas de manejo en el futuro desarrollo. El área objeto no se encuentra dentro de las áreas urbanas de importancia en la recarga de acuíferos.	Decreto 2811 de 1974
CESIONES	SUDS: Además del cumplimiento de las obligaciones de en cuanto a SUDS del componente hidrosférico descritos más adelante. Deben considerarse los elementos ambientales existentes y los proyectados, para establecer conectividad mediante franjas de control ambiental, alamedas, parques u otros componentes que se articulen con los elementos ambientales al interior del área de influencia directa e indirecta. De acuerdo a las condiciones de implantación de las cesiones públicas se deben proponer los porcentajes máximos de endurecimiento de estas, discriminadas por cada tipo en caso que se requieran porcentajes diferentes para franjas control ambiental, parques, entre otras.	Decreto Nacional 2372 del 2010. Artículo 31.
VÍAS	Vías: Dejar las zonas de cesión colindante con las franjas de control ambiental o áreas de control ambiental. Lo anterior debido a que uno de los factores de deterioro ambiental de mayor impacto en este desarrollo son los altos niveles de presión sonora que produce el tráfico vehicular de las vías arterias. Estas zonas deben tener como mínimo el 70% de zonas verdes y arboladas, sus diseños paisajísticos deben adicionalmente cumplir con criterios de transparencia y estar dispuestos de tal manera que contribuyan a minimizar los impactos por ruido y material particulado. Separadores viales: Todos los separadores deben ser completamente verdes y debidamente arborizados con diseños aprobados por JB y SDA. Franjas de Control Ambiental: en cumplimiento del Decreto Distrital 542 de 2015 se debe implementar la Guía Técnica para el manejo de las Franjas de Control Ambiental. Andenes: en cumplimiento del Decreto 561 de 2015. Por medio del cual se actualiza la Cartilla de Andenes, la propuesta paisajística con el diseño final de las zonas de cesión para parques, corredores ecológicos, franjas de control ambiental, alamedas, SUDS, plazoletas y zonas verdes en general, deberá ser presentada para revisión y aprobación de manera conjunta por parte del Jardín Botánico José Celestino Mutis y la Secretaría Distrital de Ambiente. SUDS: Además del cumplimiento de las obligaciones de en cuanto a SUDS del componente hidrosférico descritos más adelante.	Decreto 561 de 2015. Decreto 542 de 2015. Decreto 531 de 2010 Resolución 6563 de 2011. Resolución 4090 de 2007.
ARBOLADO URBANO	Se deberá incorporar al proyecto el arbolado que se encuentre en buenas condiciones físicas y sanitarias y contemplar una sustitución gradual de individuos vegetales que generen amenaza o riesgo a la ciudadanía. También se deberán identificar árboles patrimoniales, de interés histórico o cultural, especies vedadas o en vías de extinción, especies raras (por su cantidad en la ciudad), individuos semilleros o con características fenotípicas que deban reproducirse en los programas de arborización, con el fin de ser protegidos e incorporados en sus diseños, según lo establecido en el Acuerdo 327 de 2008. Mediante la presentación de un inventario exploratorio cartografiado únicamente de las especies que cumplan estas condiciones. El inventario uno a uno para los permisos de tratamiento silvicultural se solicita en la etapa de licencias. Si bien en la etapa de proyecto no se aprueba el arbolado para el futuro Proyecto, en esta etapa se pueden establecer como metas de sostenibilidad los siguientes lineamientos para el arbolado: - Altura mínima de siembra. Por ejemplo, mínimo 3 metros con el fin de tener arboles más consolidados que ofrecen mayor aporte paisajístico, ambiental y disminuye requerimientos de mantenimiento. - Un porcentaje mínimo de árboles nativos, melíferos y ornitócoros. Mínimo del 40 % del arbolado total. Estas especies favorecerán la fauna local. - Además, para este proyecto institucional se propone la instalación de tecnologías de captación de contaminantes del aire, como arboles artificiales, con el fin que estas áreas, y especialmente la localidad, se haga un aporte al manejo de la contaminación.	Acuerdo 327 de 2008. Resoluciones SDA 6971 del 2011 y 814 de 2020 Resolución 6563 del 2011.
ESPACIO PÚBLICO DE USO PRIVADO	Zonas de parqueaderos: Los parqueaderos descubiertos deben realizarse con superficies permeables. Las Zonas Públicas de Uso Privado Exterior deben permanecer por lo menos unos 50% como zona verde, con criterios de arborización urbana establecidos en el Manual de Silvicultura Urbana para Bogotá. SUDS: Además del cumplimiento de las obligaciones de en cuanto a SUDS del componente hidrosférico descritos más adelante.	Decreto 566 de 2014
CRITERIOS DE ECOEFICIENCIA		Decreto 566 de 2014
ESTRATEGIA S COMPONENT E HIDROSFÉRICO	Eficiencia en el consumo de agua del paisajismo: Eliminar o minimizar el uso de agua potable para el riego del paisajismo. Implementar las siguientes medidas para reducir el consumo de agua: Sembrar especies de bajo consumo, Usar agua lluvia u otras fuentes de agua no potable para el riego. Gestión y aprovechamiento del agua lluvia e Implementación de SUDS: se debe dar cumplimiento a Resolución 330 de 2017 norma RAS. Art 153. Y la Norma Técnica del EAAB NS 166. En especial para esta área de la ciudad se deben plantear estrategias de aprovechamiento de aguas lluvias y grises. Los diseños y cálculos preliminares deben ser previstos en los diseños de redes presentados a la EAAB y en los diseños paisajísticos en cumplimiento del Decreto 579 del 2015 y la Norma Técnica del EAAB NS 166 y presentados a la SDA para su verificación.	Decreto 1285 del 2015. Resolución 549 del 2015. Decreto 1077 de 2015. Decreto 579 del 2015. Acuerdo 574 del 2014. Resolución 330 de 2017 norma RAS. Art 153 Norma Técnica de la EAAB NS 166.
ESTRATEGIA S COMPONENT E ATMOSFÉRICO	Confort acústico: El responsable de cualquier de las etapas del proyecto durante la obtención de la licencia de construcción, ya sea para edificaciones de uso residencial y dotacionales, garantizar que los diseños acústicos, arquitectónicos y urbanísticos necesarios y demás medidas complementarias de mitigación y control de ruido, con el fin de garantizar que los niveles de ruido al interior de la edificación cumplan con lo determinado por la Resolución 6918 de 2010, 625 de 2006 y 8321 de 1983, En el caso en que la localidad donde se desarrolle el proyecto cuente con el respectivo mapa de ruido ambiental realizado por la Secretaría Distrital de Ambiente y si a la fecha, éste se encuentra actualizado, el constructor podrá considerar para el análisis dichos estudios, con el fin de realizar o complementar los diseños respectivos.	Resoluciones 6918 de 2010, 625 de 2006 y 8321 de 1983,

	Realizar planteamientos urbanísticos que respondan a la problemática de ruido e implementar estrategias para garantizar al interior del proyecto el confort acústico de los habitantes. Por ejemplo: Establecimiento de equipamientos, localización de zonas de cesión como aislamientos, aislamientos en zonas privadas, franjas arborizadas, y comercio en las zonas cercanas a vías; disposición de taludes vegetalizados donde se aproveche el material de excavación o escombros.	
AHORRO Y USO EFICIENTE DEL AGUA Y ENERGÍA	Se debe cumplir con los porcentajes obligatorios de ahorro en agua y energía según clima y tipo de edificaciones e implementar las medidas pasivas o activas en los diseños de las edificaciones que se requieran para su cumplimiento.	Decreto 1285 del 2015. Resolución 549 del 2015. Decreto 1077 de 2015.
MATERIALES Y RESIDUOS	Llantas recicladas y RCD: Se debe dar cumplimiento en cuanto a la normatividad, se espera para este proyecto de renovación urbana propuestas de aprovechamiento de material de demolición. Isla de calor urbano: Usar materiales de cubierta y pavimento con un índice de reflexión solar alto, y usar tejados y pavimentos blancos o de otro color claro. Generar sombras con árboles por lo menos en el 20 % de superficies duras. Esta estrategia ayuda a disminuir el efecto de isla de calor urbano. Se deben proponer las estrategias de manejo de residuos a escala de la AE. Para la etapa de diseños: Se debe implementar cuarto de almacenamiento de residuos aprovechables secos, residuos orgánicos aprovechables y residuos no aprovechables al interior del predio. Toda edificación deberá contar con espacios independientes para lograr la separación adecuada para entrega de los residuos aprovechables secos (cartón, metal, plástico, metal y vidrio principalmente), residuos orgánicos aprovechables (residuos de alimentos, desechos agrícolas, residuos de corte de césped o poda de árboles, en general biomasa residual) y residuos no aprovechables (a ser dispuestos en el relleno sanitario), de tal manera que se pueda diferenciar el material conforme con los lineamientos de separación en la fuente que para el efecto expida o se implemente en el Distrito Capital. Los cuartos o espacios definidos para tal fin deberán contar con una entrada independiente para población usuaria y operaria, con acceso directo a la vía para facilitar la recolección del prestador del servicio público de aseo o gestor de residuos para el caso de un solo cuarto principal o con acceso directo para la evacuación de residuos o materiales en los casos en los que se cuenten con cuartos o espacios secundarios que alimentan un cuarto principal. El cuarto de almacenamiento de residuos aprovechables secos, residuos orgánicos aprovechables y residuos no aprovechables al interior del predio, debe cumplir con las siguientes especificaciones mínimas: 1. Tener ventilación natural y/o mecánica, punto de agua potable para lavado con su respectivo sifón. 2. Las paredes deben ser en material lavable y que evite la acumulación de gérmenes, iluminación natural o artificial, sistema de prevención y control de incendios. 3. Estar ubicado a una distancia mayor a 10 metros del tanque de almacenamiento de agua potable. 4. En vivienda multifamiliar se debe garantizar que por cada 40 unidades de vivienda exista un cuarto de almacenamiento con espacios separados o demarcados para residuos aprovechables secos, residuos orgánicos aprovechables y residuos no aprovechables, cada uno con un área mínima de 1,5 m². 5. En usos de comercio, servicios y dotacionales se deberá garantizar que, por cada 80M² del área neta del uso exista un cuarto de almacenamiento con espacios separados o demarcados para residuos aprovechables secos, residuos orgánicos aprovechables y residuos no aprovechables, cada uno con un área mínima de 1,5 m². 6. Los usos de comercio y servicios y dotacionales deben disponer de espacios físicos visibles a toda la población usuaria y de fácil acceso para depositar los residuos separados de acuerdo con su naturaleza. De cualquier forma, toda infraestructura de separación en la fuente debe aplicarse y articularse con el sistema de recolección selectiva, gestión ambiental que defina la Secretaría Distrital del Hábitat o el generador de los residuos a través de un gestor autorizado. 7. En usos de comercio y servicios y dotacionales, adicional a las especificaciones para residuos aprovechables secos, residuos orgánicos aprovechables y residuos no aprovechables deberá contemplar el diseño y construcción de cuarto de almacenamiento de residuos peligrosos en los términos contemplados por la normatividad vigente en la materia. "Se deben implementar los puntos posconsumo o puntos verdes deben contar con los siguientes espacios, que dependerán del número de programas pos consumos en los que se participe (como mínimo tres (3) programas posconsumo reglamentados o voluntarios) 1. En uso residencial debe contar con un punto posconsumo o punto verde cuya área mínima del punto es de 3 m² localizado en un espacio de fácil acceso y evacuación del residuo o material. 2. Para áreas netas del uso de comercio y servicios y dotacionales desde 600 m² y menores 2500 m², se debe asignar un punto de post consumo en primer nivel cercano a entrada peatonal de mínimo 3 m². 3. Para áreas netas del uso de comercio y servicios y dotacionales de 2500 m² y menores a 5000 m² se debe asignar un punto de posconsumo en primer nivel cercano a entrada peatonal de mínimo 4 m² 4. Para áreas netas del uso de comercio y servicios y dotacionales de 5000 m² y menores a 10000 m² se debe asignar un punto de posconsumo en primer nivel cercano a entrada peatonal de mínimo 5 m² 5. Para áreas netas del uso de comercio y servicios y dotacionales iguales o mayores a 10,000 m² se debe asignar un punto de posconsumo en primer nivel por cada dos entradas peatonales, cada punto tendrá mínimo 5 m². 6. El almacenamiento de productos posconsumo y/o peligrosos en la industria debe cumplir con el Decreto 1076 de 2015 donde deben presentar ante la autoridad ambiental el Plan de gestión de devolución de productos posconsumo." "Etapas de diseño, construcción y operación. Toda edificación de vivienda multifamiliar, deberá destinar un área para la ubicación y operación de un cuarto para el almacenamiento temporal de residuos de gran tamaño o volumen (sofas, comedores, sillas y muebles en general). Estos espacios ubicados en zonas comunales privadas deberán contar con las siguientes características mínimas: 1. Tener ventilación natural y/o mecánica, punto de agua potable para lavado con su respectivo sifón. 2. Las paredes deben ser en material lavable y que evite la acumulación de gérmenes, iluminación natural o artificial, sistema de prevención y control de incendios. 3. Fácil acceso para el ingreso y traslado de los residuos. 4. En vivienda multifamiliar se debe garantizar que por cada 40 unidades de vivienda exista un cuarto de almacenamiento temporal con un área mínima de 3 m².	Decreto 442 de 2015. Resolución 1115 de 2012. Resolución 2184 de 2019 "por medio de la cual se modifica la Resolución 668 de 2016 sobre el uso racional de bolsas plásticas y se adoptan otras disposiciones" Decreto 1077 de 2015 frente a sistemas de almacenamiento colectivo - Artículo 2.3.2.2.2.19 Decreto 1076 de 2015, frente a RESPEL Resolución 1417 de 2018 - Empaques y envases Resolución 371 de 2009 - Fármacos y medicamentos vencidos Resolución 1511 de 2010 - Bombillas Resolución 1512 de 2010 - Computadores Resolución 1297 de 2010 - Pilas Resolución 1675 de 2013 - Plaguicidas Resolución 1326 de 2017 - Llantas usadas Acuerdo 634 de 2015 - Aceite Vegetal Usado Resolución 316 de 2018 Conpes 3934 - Política de crecimiento verde Estrategia Nacional de Economía Circular

	Toda edificación de vivienda multifamiliar, comercio, servicios y dotacionales, deberá destinar un espacio o conjunto de espacios en zonas comunales privadas o zonas de cesión urbanísticas para realizar el tratamiento mínimo del 20% de los residuos orgánicos aprovechables que se estima se generen al día (residuos de alimentos, desechos agrícolas, residuos de corte de césped o poda de árboles, en general biomasa residual), para lo cual, podrá utilizar la tecnología o técnica más apropiada (compostaje, biodigestión, ver mi compostaje, entre otras), en todo caso la tecnología o técnica seleccionada deberá garantizar como mínimo el control de olores, vectores y la generación de residuos líquidos. Los subproductos valorizados (compost, biogás, fertilizantes, entre otros) deberán ser incorporados en cadenas de autoconsumo o en los programas que para tal fin se adelanten a nivel distrital. " Toda edificación de vivienda multifamiliar, comercio, servicios y dotacionales que destinen zonas verdes públicas y/o privadas, deberán remplazar en un 30% del total del material orgánico requerido para el horizonte A del suelo, por biosólido tipo A o B y/o enmiendas orgánicas. Estos materiales deben cumplir las disposiciones normativas vigentes para ser aplicados en zonas verdes o suelo" Todo proyecto de vivienda, comercio, servicios, industria y dotacionales, deberá incorporar en caso de contemplarse mobiliario privado (sillas, banquetas, mesas, juegos infantiles, entre otros), como mínimo el 25% de materiales provenientes de procesos de aprovechamiento, valorización o transformación de residuos. " Toda edificación de vivienda multifamiliar, comercio, servicios, industria y dotacionales, deberá incorporar en los senderos o pasos peatonales (si se contemplan), como mínimo el 25% de materiales provenientes de procesos de aprovechamiento, valorización o transformación de residuos. " Toda edificación de vivienda multifamiliar, comercio, servicios, industria y dotacionales, deberá incorporar en los elementos no estructurales (cielos rasos, paneles, ventanas, puertas, instalaciones hidráulicas, sanitarias, acabados arquitectónicos y decorativos, entre otros), como mínimo el 25% de materiales provenientes de procesos de aprovechamiento, valorización o transformación de residuos. En todo caso estos materiales deberán cumplir con las especificaciones técnicas aplicables. " Toda edificación de vivienda multifamiliar, comercio, servicios, industria y dotacionales, deberá incorporar en el método constructivo, como mínimo en el 5% del área, sistemas de construcción modular o módulos, que permitan mayor flexibilidad en el mantenimiento o en la renovación de áreas. En todo caso estos módulos deberán cumplir con las especificaciones de construcción de acuerdo a la normatividad vigente"	
BIOESFERICO	Implementación de techos verdes y jardines verticales La Secretaría recomienda el establecimiento de estos sistemas constructivos en las edificaciones de carácter privado propuestas al interior del proyecto. Por lo cual el proyecto debe plantear sus metas de implementación de techos verdes o jardines verticales, por usos.	Acuerdo Distrital 418 de 2009
ESTRATEGIAS COMPONENTE SOCIOECONOMICO Y CULTURAL	Promover el uso de las bicicletas: "En vivienda multifamiliar se debe garantizar que por cada unidad de vivienda exista un parqueadero para bicicleta o patineta eléctrica, estos parqueaderos deberán usar como mínimo el 15% de los materiales provenientes de procesos de aprovechamiento, valorización o transformación de residuos. En usos de comercio, servicios, industria y dotacionales se deberá garantizar que, por cada 20M2 del área neta del uso, exista un parqueadero para bicicleta o patineta eléctrica, estos parqueaderos deberán usar como mínimo el 15% de los materiales provenientes de procesos de aprovechamiento, valorización o transformación de residuos. Para el uso residencial, no se exigirán más de 4 cupos por unidad de vivienda. Al interior de las unidades de vivienda se podrán localizar máximo 1 estacionamiento de bicicletas por cada 20 m2 de unidad de vivienda."	
MANEJO DE IMPACTOS AMBIENTALES	- Compatibilidad de usos. La propuesta debe especificar los usos proyectados de manera que se pueda establecer la compatibilidad de los usos propuestos con los usos del área de influencia directa e indirecta del proyecto Si el predio presenta pasivos ambientales o ha sido contaminado (por ejemplo, minería, botadero de basura, escombrera, estaciones de servicio, derrames de hidrocarburos, estructuras contaminadas enterradas, etc.), se deberá incluir un programa de remediación con el fin de no contaminar a los futuros residentes del proyecto. Identificar el tipo de establecimientos comerciales, industriales y de servicios del sector que quedarán limitando con el proyecto, especificando las actividades e impacto que puedan generar o recibir por parte del desarrollo planteado, con el fin de establecer el tipo de aislamientos y medidas de mitigación necesarias para las compatibilidades entre los usos. - Desmantelamiento: en caso de estaciones de servicio en el área objeto de la solicitud se debe dar cumplimiento al Capítulo V de la Resolución 1170 de 1997, por medio de la cual se dictan normas sobre estaciones de servicio e instalaciones afines y se deroga la Resolución 245 del 15 abril de 1997, adjuntando la información que se requiere en la citada Resolución a la Subdirección de Recurso Hídrico y del Suelo de la Secretaría Distrital de Ambiente. En todo caso para el desmonte y posterior localización de nuevos usos se debe cumplir con el procedimiento de la Resolución 1170 de 1997, además si los predios presentan contaminación se deberá incluir un programa de remediación.	Decreto 4741 del 2005 Resolución 1170 de 1997
MATRIZ RESUMEN	Elaborar matriz resumen, que contenga la siguiente información: tema, lineamiento general AE (POT), impacto, lineamiento específico para el sector de la AE (según la escala se determina una meta con magnitud), normatividad aplicable	

Fuente: Radicado SDHT No. 1-2021-46023 del 08NOV/2021.

[...] 4.4. LAS CONDICIONES PARA EL MANEJO Y DISPOSICIÓN DE VERTIMIENTOS. CONDICIONES PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS NATURALES: DISPONIBILIDAD, CANTIDAD Y CALIDAD DEL RECURSO HÍDRICO, USO DEL SUELO, VERTIMIENTOS LÍQUIDOS, RESIDUOS SÓLIDOS, CALIDAD DEL AIRE Y MANEJO DE LOS RECURSOS FLORA Y FAUNA SILVESTRE.

El manejo sostenible de los recursos naturales se realizará con base en la normatividad vigente, se recomienda para esto tener en cuenta las medidas de manejo presentes en la Guía de Manejo Ambiental para el Sector de la Construcción (Resolución 1138 de 2013). Todos los permisos que sean requeridos deberán ser solicitados ante la Dirección de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, quien realizará el control al cumplimiento de las normas ambientales durante la ejecución del proyecto.

5. INCENTIVOS AMBIENTALES.

Los constructores podrán acceder a los siguientes incentivos:

a. Decreto 3172 de 2003 y su resolución 136 de 2004 (reglamentarios del artículo 158 – 2 del Estatuto Tributario): Descuento en renta líquida

- b. Resolución 978 de 2007: Descuento en IVA
- c. Resolución 5999 del 2010: Programa de Reconocimiento Ambiental Distrital
- d. Línea de crédito ambiental del Centro Nacional de Producción más Limpia.
- e. Resolución 3654 de 2014: “Por la cual se establece el programa de reconocimiento - BOGOTÁ CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE-”, y se deroga la resolución 5926 de 2011.
- f. Decreto 2143 del 2015: Por el cual se adiciona el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía, 1073 de 2015, en lo relacionado con la definición de los lineamientos para la aplicación de los incentivos establecidos en el Capítulo 111 de la Ley 1715 de 2014.
- g. Decreto 613 de 2015: “Por el cual se adopta un esquema de incentivos para construcciones nuevas que adopten medidas de ecourbanismo y construcción sostenible aplicables a viviendas de interés social (VIS) e interés prioritario (VIP) y se dictan otras disposiciones”.
- h. Resolución 1874 del 2019. Por medio del cual se reglamenta la implementación de la Resolución 549 del 2015.
- i. Decreto 829 de 2020. Por medio del cual se habilita beneficios de IVA, aranceles y renta.

2.4.5. Condiciones ambientales Segunda Línea del Metro de Bogotá (SLMB)

En los Estudios de prefactibilidad de SLMB, *Producto 5 – Identificación de problemáticas ambientales y sociales, mayo de 2021 - Entregable 9 – Identificación de condiciones ambientales, sociales y prediales*, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) señala que realizaron consulta a la ANLA y SDA para determinar si el proyecto requería el trámite de una licencia ambiental. Los conceptos en los radicados ANLA 2017055100-2-000 del 19 de julio de 2017 y SDA 2017EE207058 del 18 de octubre de 2018 permitieron concluir lo siguiente:

2.296 De acuerdo con las consultas realizadas a las entidades ambientales como ANLA y SDA para la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB-T1 **no se requiere del trámite de licencia ambiental**, por lo tanto, el Consultor considera que este mismo concepto aplica para el proyecto de la Segunda Línea del Metro de Bogotá. (EMB, 2021)

La EMB realizó consulta para la SLMB respecto a “(...) *concepto de confirmación [Radicados ANLA 2021027596-1-000 del 18FEB/2021 y SDA 2021ER31557 del 18FEB/2021 con alcance 2021ER47948 del 15MAR/2021] sobre la no necesidad de licenciamiento ambiental para la SLMB, de conformidad con lo establecido en los Decretos 2014 de 2014 y 1076 de 2015.*”, [el destacado es del estudio], cuyos conceptos en los radicados: ANLA 2021038896-2-000 del 04MAR/2021 y SDA 2021EE60895 del 06ABR/2021, permitieron concluir lo siguiente:

2.299 De acuerdo con la consulta realizada a la ANLA para el proyecto de la Segunda Línea del Metro no se requiere del trámite de licencia ambiental. 2.304 De acuerdo con la consulta realizada a la SDA para el proyecto de la Segunda Línea del Metro no se requiere del trámite de licencia ambiental, sin embargo, se requiere de trámite de permisos menores como ocupación de cauce, aprovechamiento forestal, manejo de residuos peligrosos, generación del PIN, entre otros. (EMB, 2021)

2.4.6. Conclusiones del componente ambiental

La AE-CEC es una oportunidad para la conectividad ambiental como espacio público estructurante al interior del Ecotono de Suba dada las condiciones de la reserva de la ALO Norte en el POT Decreto Distrital 555 de 2021. La conectividad está dada en función de los usos permitidos en las zonas de manejo de las Reservas Distritales de Humedal colindantes con la AE y por el sistema de parques estructurantes y de proximidad. Es importante señalar que no existe sobreposición de la AE-CEC con los elementos de Conservación y Protección ambiental colindantes por lo que no se generarán impactos directos sobre las áreas protegidas.

Sin embargo, es imperativo que una vez adoptada la AE CEC, y en las etapas del proyecto que corresponda (licenciamientos, construcción de obras carga general y local), se analicen posibles impactos ambientales indirectos, como el ahuyentamiento de la fauna por ruido ambiental, emisiones atmosféricas por fuentes fijas y ruido, que pueden llegar a afectar el funcionamiento de los componentes de la EEP y del ecosistema en general.

2.5. Componente de Gestión del Riesgo y cambio climático

Las Áreas en condición de amenaza corresponden a zonas de la Reserva Vial ALO Norte donde se presenta amenaza por encharcamiento (SDP, 2021). Además, aun sin sobreposición, se identifica que la delimitación de la AE-CEC se encuentra “próxima” a zonas con amenaza de inundación por desbordamiento en el Humedal Tibabuyes, amenaza amortiguada por el Área de Protección o Conservación Aferente del humedal. También hay zonas más alejadas en amenaza por rompimiento de Jarillón en el río Bogotá.

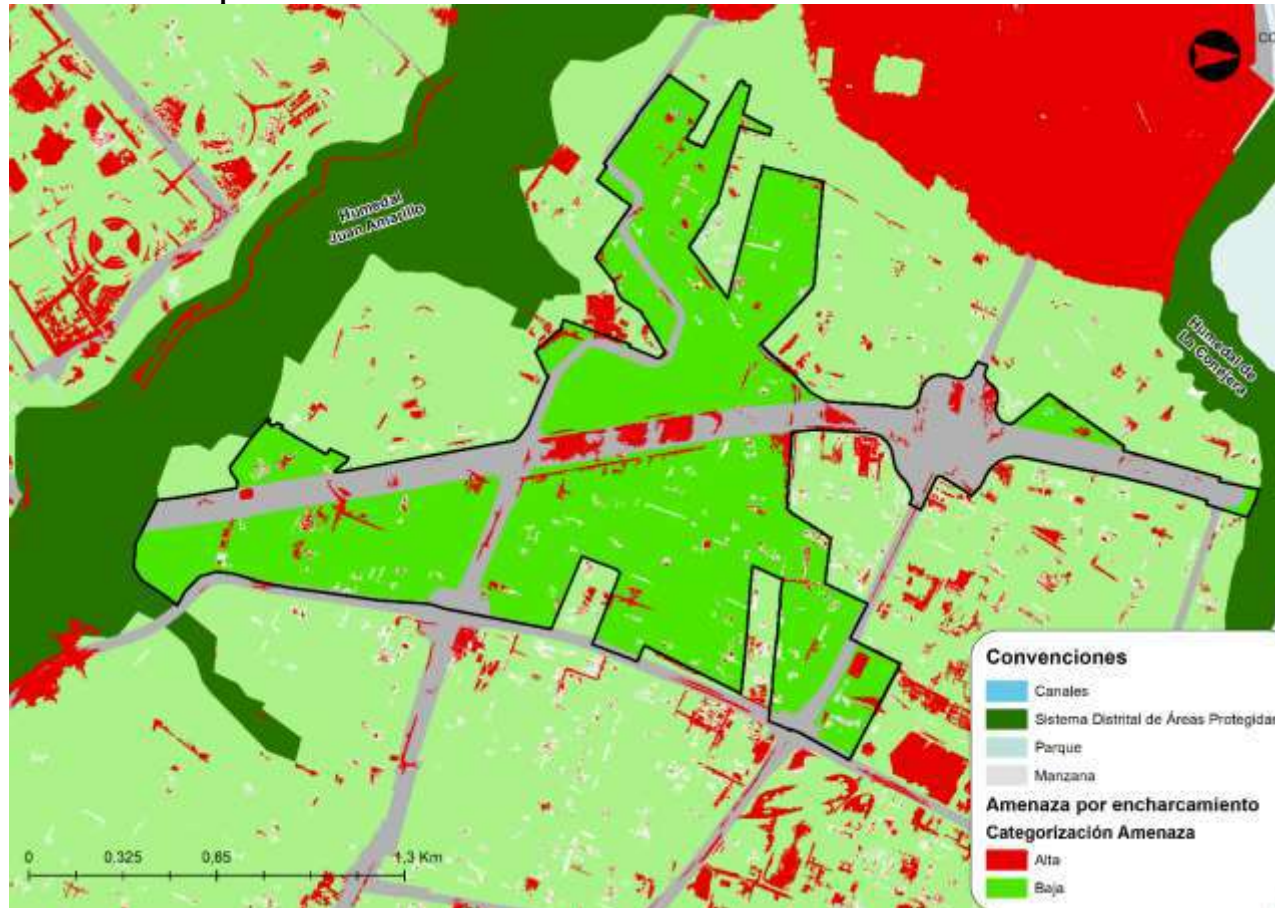
2.5.1. Adaptación al cambio climático

Las zonas de encharcamiento categorizadas como amenaza alta corresponden en gran medida con el área de la Reserva vial ALO Norte, en la cual no hay una infraestructura de captación que permita conducir las aguas lluvias hacia las redes pluviales que tienen entrega en los humedales. En tal sentido, en las fases de formulación e implementación de la AE_CEC se debe conceptuar sobre el diseño y ejecución de estos sistemas como parte del drenaje pluvial sostenible y en los términos del artículo 185 del Decreto 555 de 2021 POT y la normatividad vigente. Lo anterior, en la medida en que se mitiga la amenaza por encharcamiento y se contribuye a dar soporte territorial para la recuperación y la regulación del ciclo hidrológico, el aumento de la conectividad con la EEP y el incremento de la oferta de espacio público natural.

2.5.2. Identificación de amenazas y riesgos

De acuerdo con la condición de Ecotono ambiental se revisan los siguientes indicadores:

Ficha 34. Amenaza por encharcamiento



Fuente: Equipo AE-CEC (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el shape de amenaza por encharcamiento del POT, identificando los siguientes porcentajes según las categorías que se encuentran al interior del ámbito de la Actuación:

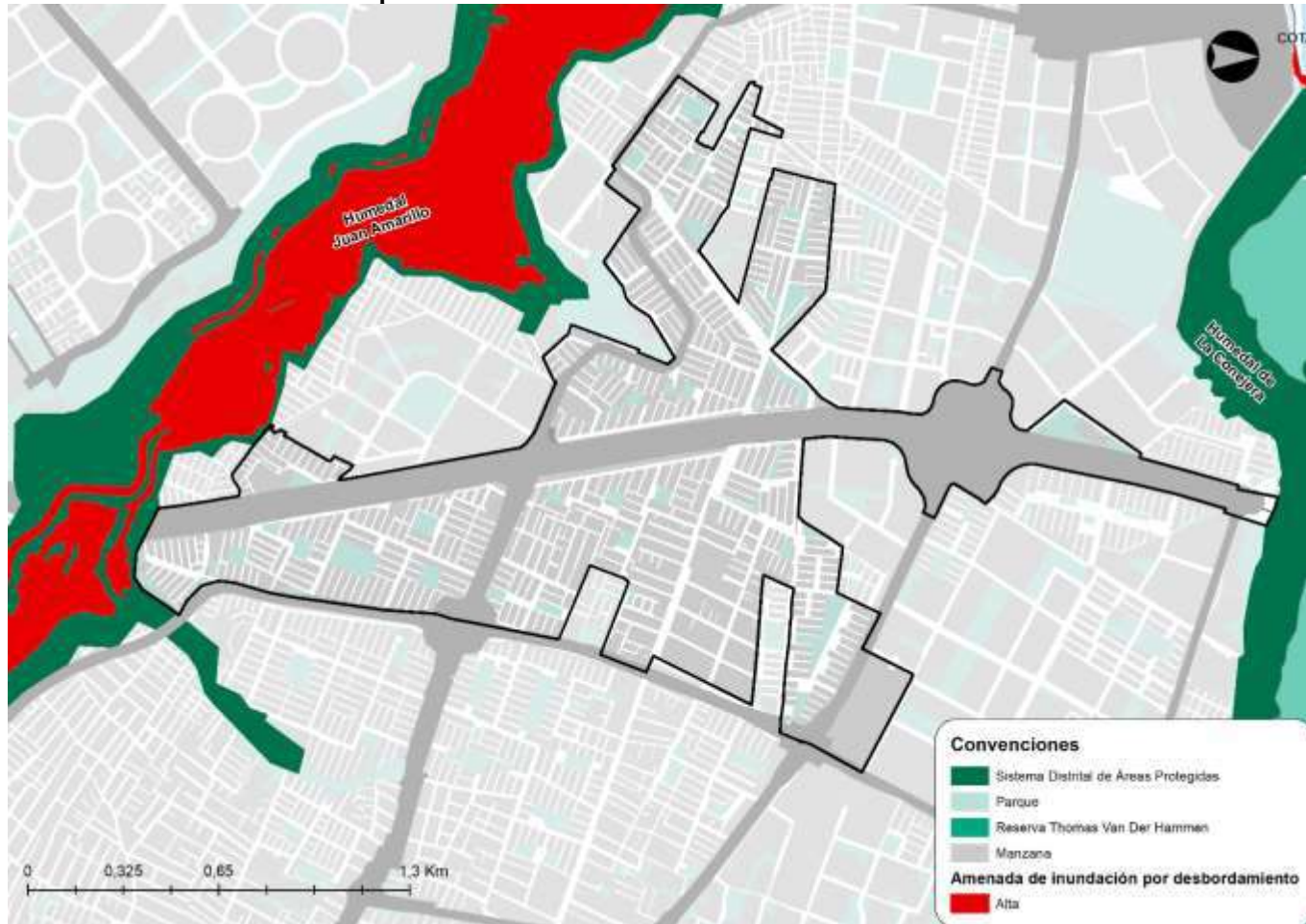
Categoría	%
Baja	92
Media	3
Alta	5

Categoría	M ²
Baja	2.243.353,645033
Media	81.825,082046
Alta	123.403,706171
Total	2.448.582,43

Las zonas categorizadas como amenaza alta corresponden en gran medida con el área de la reserva vial de la ALO, en la cual no hay una infraestructura de captación que permita conducir las aguas lluvias hacia las redes pluviales que tienen entrega en los humedales. Esta situación se presenta en la medida en que la velocidad de infiltración del agua hacia el subsuelo es baja y por ello se generan los encharcamientos.

En las áreas consolidadas de la Actuación los encharcamientos se dan principalmente por altos picos de lluvia.

Ficha 35. Amenaza de inundación por desbordamiento.

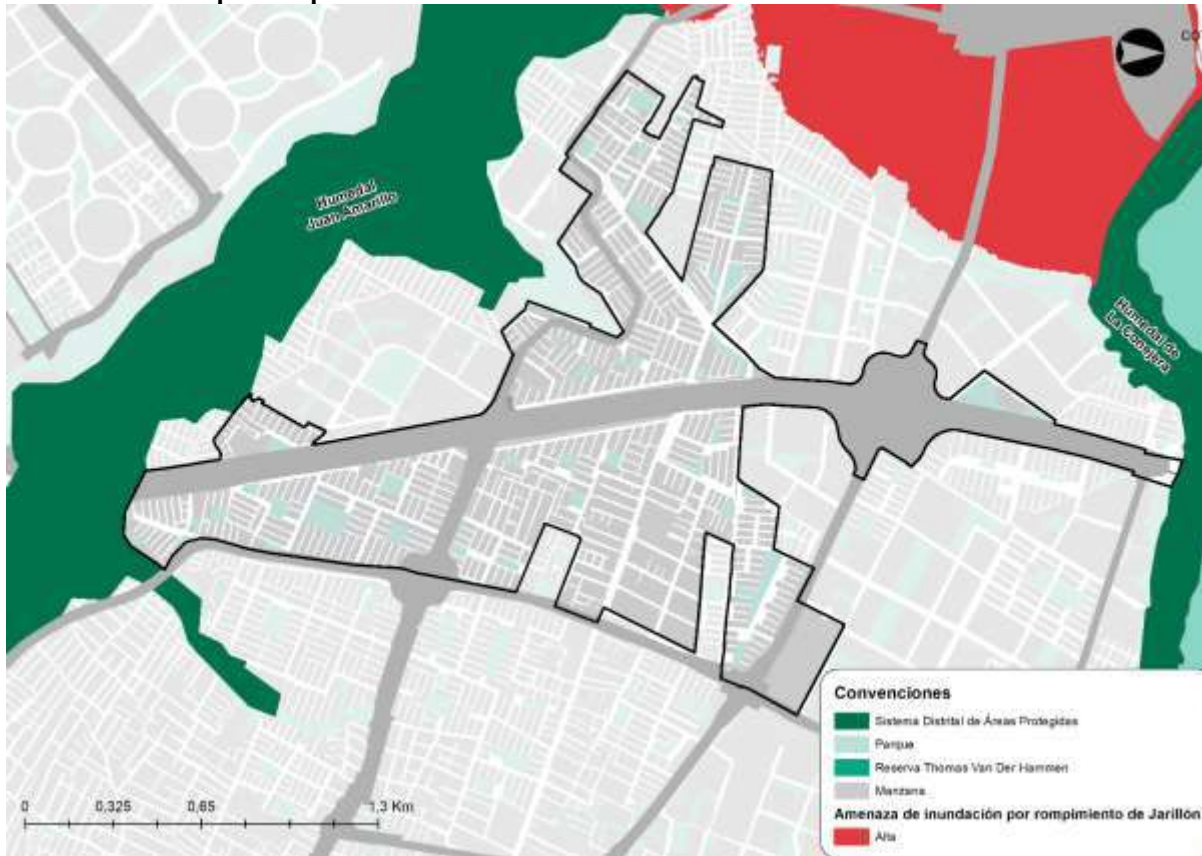


Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

En el ámbito de la Actuación Estratégica no hay amenaza de inundación por desbordamiento.

La amenaza de inundación por desbordamiento es amortiguada al interior del perímetro de delimitación del humedal Juan Amarillo.

Ficha 36. Amenaza por rompimiento de Jarillón.



Fuente: equipo AE-CEC

En el ámbito de la Actuación Estratégica no hay amenaza de inundación por rompimiento del Jarillón.

2.5.3. Conclusiones del componente de Gestión del riesgo y cambio climático

Se deben Implementar SUDS como parte de un sistema de drenaje pluvial sostenible, que permita revertir la amenaza por encharcamiento de la Reserva Vial ALO Norte y las áreas afectadas en el ámbito de Revitalización. Los SUDS complementan la renovación y ampliación de diámetro por aumento de caudal y mantiene la infraestructura de captación libre de basura y/o residuos.

2.6. Componente patrimonial

En la AE- CEC no hay identificados elementos de la Estructura Integradora de Patrimonios (EIP) en el Decreto 555 de 2021 POT. Como se mencionó en la sección de determinantes, no hay Bienes de interés Cultural de los Grupos Urbano, Arquitectónico, de Ingeniería, ni Bienes muebles de Interés Cultural situados en el espacio público, áreas privadas afectas al uso público o áreas privadas y Caminos Históricos, del patrimonio cultural material. Sin embargo, la AE-CEC colinda con las Reservas Distritales de Humedal La Conejera y Tibabuyes que hacen parte del patrimonio natural al ser parte sustancial de la Estructura Ecológica Principal y son reconocidos como activos culturales y ambientales, ancestrales y cosmogónicos. Su conservación, protección y manejo está dada en sus PMA. (SDP, 2021)

2.6.1. Condiciones patrimoniales SLMB

En los Estudios de pre-factibilidad de la SLMB, *Producto 5 – Identificación de problemáticas ambientales y sociales, mayo de 2021 - Entregable 9 – Identificación de condiciones ambientales, sociales y prediales*, la EMB realizó consulta respecto a lo señalado mediante radicado ICANH 1740 del 04MAR/2021 con respuesta a través del oficio ICANH 130 – 2286 del 29MAR/2021, establecen que no se debe adelantar un Programa de Arqueología Preventiva en esta área.

2.6.2. Conclusiones del componente patrimonial

Dentro de la apuesta contemporánea para la gestión del patrimonio natural y cultural, que reconoce lo patrimonial inmerso en una red de relaciones interconectada e interdependiente por lo que es percibido como un todo integrado en su contexto general, la EIP del POT es “un paisaje vivo [...] que conserva una función social activa en la sociedad contemporánea, estrechamente vinculada al modo de vida tradicional, y en el cual prosigue el proceso evolutivo. Al mismo tiempo, presenta pruebas materiales manifiestas de su evolución en el transcurso del tiempo.”⁴ Esta subcategoría de paisaje cultural, que ha evolucionado orgánicamente, ya que “es fruto de una exigencia originalmente social, económica, administrativa y/o religiosa y ha alcanzado su forma actual por asociación y, como respuesta a su entorno natural. Estos paisajes reflejan este proceso evolutivo en su forma y su composición.”⁵, plantea un enfoque inicial para comprender el Ecotono de Suba, pensando en función de su proceso de conformación, ya que sus partes constitutivas son “...una manifestación de ese proceso subyacente concebido a partir del movimiento, del flujo y del cambio.”⁶.

⁴ Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Comité Intergubernamental de Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural Centro del Patrimonio Mundial Unesco. Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial WHC. 08/01 enero 2008.

⁵ Ibídem.

⁶ CAPRA, Fritjof. El Tao de la Física. Traducido del inglés por Alma Alicia Martell Moreno. Editorial Sirio, Málaga – España, 1995.

2.7. Componente funcional

La Estructura Funcional y del Cuidado está conformada por los sistemas de Movilidad, de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, del Cuidado y de Servicios Sociales, y el de Servicios Públicos. En este orden son presentados en esta subsección.

2.7.1. Sistema de Movilidad y Transporte

Los ejes de la estructura urbana de movilidad más relevantes para la AE-CEC, en sentido oriente occidente, son: 1. La Calle 153-Avenida Las Mercedes que está en el programa de calles completas del POT; 2. La Calle 145-Avenida Suba, que es un eje de equipamientos y nodos comerciales a escala urbana; 3. Las Calles 139 y 132-Avenida El Tabor (calle completa), aún en construcción, para revitalizar la salida a la Av. Boyacá. Estas vías permiten la integración de la AE-CEC con la ciudad. Por último, en sentido norte-sur está la Reserva Vial ALO Norte que se aborda en el siguiente capítulo. En el ámbito de la AE_CEC se identifican las siguientes vías de la malla vial arterial e intermedia existentes y proyectadas del POT:

Ficha 37. Malla Vial Arterial

ID	NOMBRE	TIPO	TRAMO	ANCHO	FASE	ESTADO	OBS	PLAZO	PROYECTO	Leng	Área
420	ALO, Roberto Camacho Weverberg	A-0	Avenida Las Mercedes a Avenida transversal de Suba	100	19	19	Reserva			1395,03	59617,49
424	ALO, Roberto Camacho Weverberg	A-0	De Avenida Suba a Avenida El Tabor	100	19	19	Reserva			2411,22	109939,04
564	Avenida Transversal de Suba	A-2	De Avenida Ciudad de Cali a ALO	42	1	20				1484,05	29412,81
607	Enlace Vehicular avenida Ciudad de Cali por Transversal de Suba	A-2	Intersección Avenida Ciudad de Cali por Transversal de Suba	NA	1	20				1419,20	42609,28
626	Enlace Vehicular ALO y Transversal de suba	A-0	Intersección Avenida Longitudinal de Occidente y Transversal de suba	NA	19	19	Reserva			1949,68	150725,16
798	Enlace Vehicular Avenidas ALO y de Las Mercedes	A-0	Intersección Avenidas Longitudinal de Occidente y de Las Mercedes	NA	19	19	Reserva			542,097	15736,39
957	Avenida El Tabor	A-3	De Avenida Ciudad de Cali a ALO	60	21	21	Reserva	Mediano	Proyecto nuevo calles completas	745,57	18963,22
1161	ALO, Roberto Camacho Weverberg	A-0	De Avenida El Tabor a Avenida Morisca	100	19	19				2580,89	119786,41
1252	Avenida Ciudad de Cali	A-2	De Avenida Morisca a Avenida El Tabor		1	1				6192,80	124004,12
1253	Intersección Avenidas Ciudad de Cali y El Tabor	A-2	Intersección Avenida Ciudad de Cali con Avenida El Tabor		21	21	Reserva	Corto	Completar perfil calles y cualificar de paramento a paramento	1433,38	40841,20
1254	Avenida Ciudad de Cali	A-2	De Avenida El Tabor a Avenida Suba		1	1				1941,49	38970,23
1255	Avenida Ciudad de Cali AK 114	A-2	De Avenida La s Mercede a Avenida Transversal de Suba		20	20				1450,12	25205,88
1304	Enlace Vehicular Avenidas ALO y El Tabor	A-0	Intersección Avenidas ALO y El Tabor	NA	0	21	Reserva	Mediano	Proyecto nuevo calles completas	903,80	36580,63
1306	Avenida El Tabor	A-3	De ALO a Avenida La Gaitana	60	21	21	Reserva	Mediano	Proyecto nuevo / calles completas	5427,77	93089,35
TOTAL										29877,13	905481,22

Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en la capa de malla vial arterial del POT (SDP, 2021)

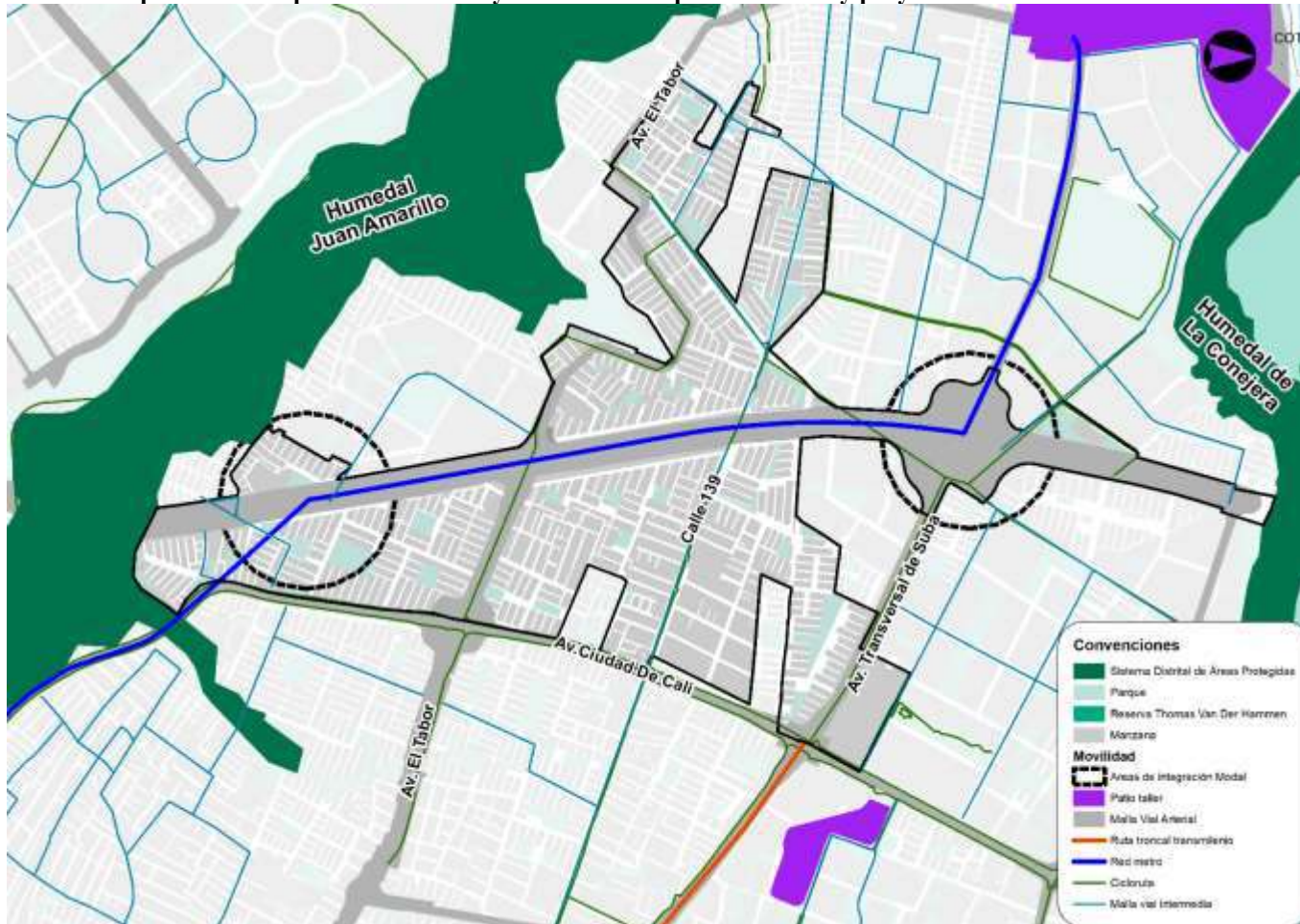
Ficha 38. Malla Vial Intermedia

NOMBRE	TIPO_VIA	TRAMO	ANCHO	FASE	PLAZO	SHAPE_Leng
TV 127	V-2		50	1		683,53
CL 132B	V-7		15	1		159,79
KR 140	V-5		18	1		29,89
KR 140	V-7		15	1		331,12
KR 118A	V-9		6	1		349,75
AK 118			0	1		100,07
TV 127	V-2		50	1		123,51
DG 146	V-5		18	1		637,15
CL 127	V-7		13	1		202,05
CL 153			0	1		774,05
CL 139	V-4	Circuito Engativá-Suba	23	0	Corto	2492,15
TV 127	V-2	Circuito Engativá-Suba	50	0	Corto	627,54
CL 129				1		157,55
CL 129D	V-5		18	1		553,92
AV. LONGITUDINAL DE OCCIDENTE	V-0		0	1		68,63
TV 127	V-2	Circuito Engativá-Suba	50	0	Corto	532,41

TV 127	V-2	Circuito Engativá-Suba	50	0	Corto	3,57
TOTAL						7826,69

Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en la capa de malla vial intermedia del POT (SDP, 2021)

Ficha 39. Espacio Público para la movilidad y redes de Transporte existente y proyectado



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

Al cruzar los polígonos de la AE y de Malla Vial Integral del POT, se identificó los kilómetros existentes en sus tres tipologías:

Nombre Malla Vial	Longitud Km	%
Arterial	7,48	10
Intermedia	11,08	14
Local	48,13	63
Peatonal	7,48	10
Sin Definir	1,18	2
Total	76,91	100

Los datos de la Malla Vial Arterial no incluyen la Reserva Vial ALO Norte como eje de movilidad de este perfil.

En la actualidad, el eje estructurante de la actuación estratégica representado por la reserva vial de la ALO Norte, es una zona verde lineal cuyas características se asemejan a las de un potrero o terreno baldío que fracciona los territorios de los costados oriental y occidental.

El subprograma Calles Completas buscan consolidar una red a partir de la intervención integral de las franjas funcionales de paramento a paramento en el ámbito de proximidad de la AE-CEC. La estrategia de cualificar y consolidar el espacio público para la movilidad, que se enmarca en el Programa para descarbonizar la movilidad del POT.

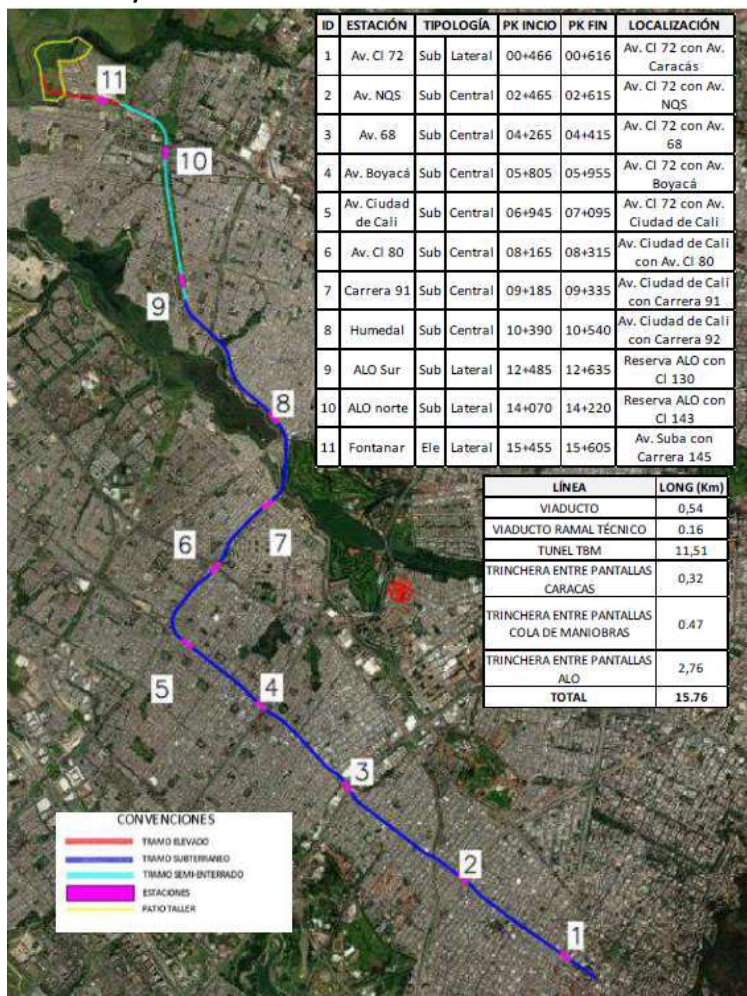
2.7.1.1. Corredor de Alta Capacidad SLMB Centro – Engativá – Suba

Entre los humedales Tibabuyes y La Conejera, La Reserva Vial ALO Norte fue definida por el POT como un corredor verde de proximidad a partir de la línea de alta capacidad de la SLMB en tipología subterránea. El Proyecto, enmarcado en el Programa para descarbonizar la movilidad del POT, inicia en la Avenida Caracas tomando la Calle 72 hacia el noroccidente hasta la Av. Ciudad de Cali donde gira al norte, y a la altura de la Calle 127 se interna en la Reserva vial de la ALO norte. El proyecto aporta a reducir los desequilibrios y desigualdades en perspectiva de configurar un territorio más solidario y cuidador. Dentro de las apuestas del proyecto está Reducir las emisiones de GEI por menor huella de carbono y eficiencia energética, generar entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad, consolidar la malla vial arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad, la integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad, y prestar un servicio de transporte público urbano y regional.

En los estudios a nivel de prefactibilidad de la Línea 2 del Metro de Bogotá que adelanta la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN, para el corredor en el tramo de la Reserva Vial ALO Norte, se describe las tipologías que podría tener:

- a. 1.14 La SLMB presenta una infraestructura mixta mediante la incorporación de dos (2) tipologías de metro: subterráneo y elevado, con una longitud de 15.8 km aproximadamente. Esta línea, comprende además una cola de maniobras en su extremo oriental, 11 estaciones y un patio taller, discurriendo por los corredores de la Calle 72, Avenida Ciudad de Cali, reserva vial ALO y la extensión de la Avenida Transversal de Suba.
- b. 1.20 Sobre la reserva vial de la ALO se localiza la estación No. 9 ubicada entre las abscisas K12+485 al K12+635 a la altura de la calle 130. La estación No. 10) se localiza entre las abscisas K14+070 al K14+220 a la altura de la calle 134 A, en este punto la línea discurre al occidente por la Calle 145 o Transversal de Suba pasando de tipología semienterrada a tipología elevada, a partir de la abscisa K15+060.
- c. 1.21 La estación No. 11 se localiza entre las abscisas K15+455 al K15+605, esta estación está proyectada con tipo mezzanine con una cota riel aproximada de 9 m sobre el terreno existente (...).
- d. 1.22 Desde la estación 11, la línea discurre elevada hasta llegar a inmediaciones del polígono denominado “Fontanar del Río” destinado para la instalación del patio-taller (...) (EMB, 2021)

Ficha 40. Alternativa de mejor desempeño Calle 72 – Av. Cali – ALO / Subterránea / Línea nueva.



Fuente: Unión Temporal Egis-Steer Metro de Bogotá, (2021)- Producto 5 – Identificación de problemáticas ambientales y sociales, Entregable 9.

Actualmente, la FDN adelanta los estudios de factibilidad para realizar la estructuración integral del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes: legal, de riesgos, técnico y financiero.

En tal sentido, en este estudio se precisarán, el trazado y tipología, así como, la ubicación de las estaciones 9 y 10 que se proyectan sobre Reserva Vial ALO Norte, las afectaciones y/o determinantes que se generen a nivel del suelo y la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal (AIM) asociadas a las estaciones 9 y 10.

2.7.1.2. Corredores para la micromovilidad

- La Cicloalameda Medio Milenio Norte, en sentido occidente-orienté, inicia en el Parque Fontanar próximo al Río Bogotá, bordea la Reserva Distrital de Humedal La Conejera en su costado occidental, para conectar por la Av. San José con la red proyectada.
- La cicloinfraestructura para el Corredor Verde de la Reserva Vial ALO Norte, en sentido norte-sur, inicia en la Cicloalameda proyectada Medio Milenio Norte y continúa por la reserva vial hasta la calle 129C donde conecta con dos líneas proyectadas: con la Reserva Distrital de Humedal Tibabuyes y con la Av. Ciudad de Cali. Esta cicloinfraestructura hace parte de una red proyectada para la micromovilidad en el ámbito de proximidad de la AE-CEC que se desarrolla en las siguientes vías:

Ficha 41. Red de Cicloinfraestructura existente y proyectada (micromovilidad).

FASE	TRAZADO	NOMBRE	TIPO MALLA	LONGITUD ML
------	---------	--------	------------	-------------

Problemáticas asociadas:
La red de ciclo-infraestructura de bici-carriles se divide en tramos viales con las siguientes condiciones: 1) Calzadas existentes acondicionadas con

Proyectada	CL 153 entre KR 92 y KR 115	AVENIDA LAS MERCEDES		2.108,86
Proyectada	KR 118 entre CL 139 y CL 153			1.756,94
Proyectada	CL 145 entre KR 104 y Parque Fontanar			1.897,87
Existente	CL 151B	BICICARRIL	INTERMEDIA	113,89
Existente	KR 128	BICICARRIL	INTERMEDIA	1.151,71
Existente	CL 142	BICICARRIL	INTERMEDIA	340,66
Existente	DG 139ABIS	BICICARRIL	INTERMEDIA	245,20
Existente	Alameda Tv 127	CICLORRUTA	INTERMEDIA	760,00
Proyectada	CL 132 entre KR 104 y TV 127	AVENIDA EL TABOR	ARTERIAL	2.023,80
Existente	CL 139 entre DG 139 ABIS y Av. Ciudad de Cali	BICICARRIL	INTERMEDIA	1.134,81
Existente	DG 132ª - CL 134ª	CICLORRUTA	LOCAL	471,70
Existente	CL 134	CICLORRUTA	LOCAL	176,27
TOTAL LONGITUD (sin contabilizar Cicloalameda Medio Milenio Norte y ALO)				12.181,71

señalización y bordillos traslapables para el tránsito exclusivo de bicicletas y 2) Perfiles viales construidos como la Av. Tabor incluye la ciclorruta. En el tramo por construir no hay continuidad, 3) En general, hay discontinuidad de los tramos con tránsito exclusivo para las bicicletas.

Fuente: equipo SDHT con base en los shape MOV_Cicloinfraestructura del POT

La red de micromovilidad aporta a mejorar el ambiente urbano, reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador, reducir las emisiones de GEI a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética, generar entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad, y consolidar la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad.

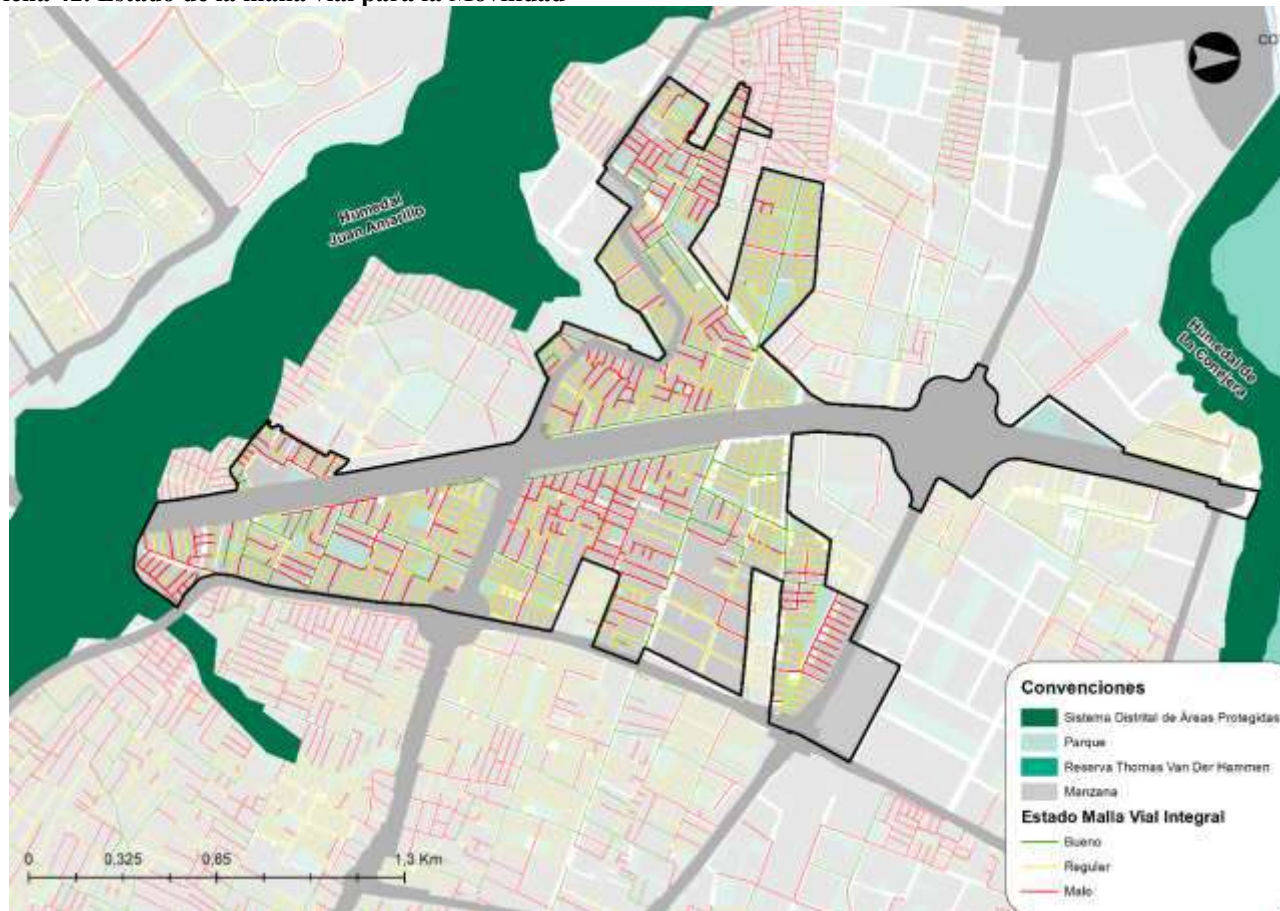
2.7.1.3. Análisis de infraestructura y servicios de transporte

De acuerdo con el POT, la infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros asociada a la AE-CEC, se proyecta con la implementación del corredor verde de alta capacidad de la SLMB subterránea. En torno a las estaciones 9 y 10 se configuran Áreas de Integración Multimodal (AIM) para la integración de los diferentes modos y sistemas de transporte. El sistema metro plantea su infraestructura de soporte en torno a la operación del patio-taller en el sector de Fontanar y a sus centros de control y regulación asociados a sus infraestructuras con zonas de ascenso y descenso de pasajeros, salidas de emergencia, ductos de ventilación e iluminación, intercambiadores modales, paraderos, entre otros.

Actualmente, el principal sistema de transporte público en el ámbito de la AE-CEC es el SITP, panorama que cambiará con la SLMB que armonizará los sistemas de transporte, lo que plantea proveer espacios para paraderos con información de rutas para ambos sistemas, la integración de puntos de recarga de la tarjeta “tu llave” que facilite al usuario el acceso a los sistemas de transporte, estacionamientos públicos fuera de vía que facilitan los viajes multimodales, mediante conexiones con el sistema de transporte público y otros modos sostenibles, infraestructura de recarga y soporte de vehículos eléctricos, y el fortalecimiento de la micromovilidad.

2.7.1.4. Estado de la malla Vial

Ficha 42. Estado de la malla vial para la Movilidad



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el Geoportal de la SDM identificando los siguientes rangos:

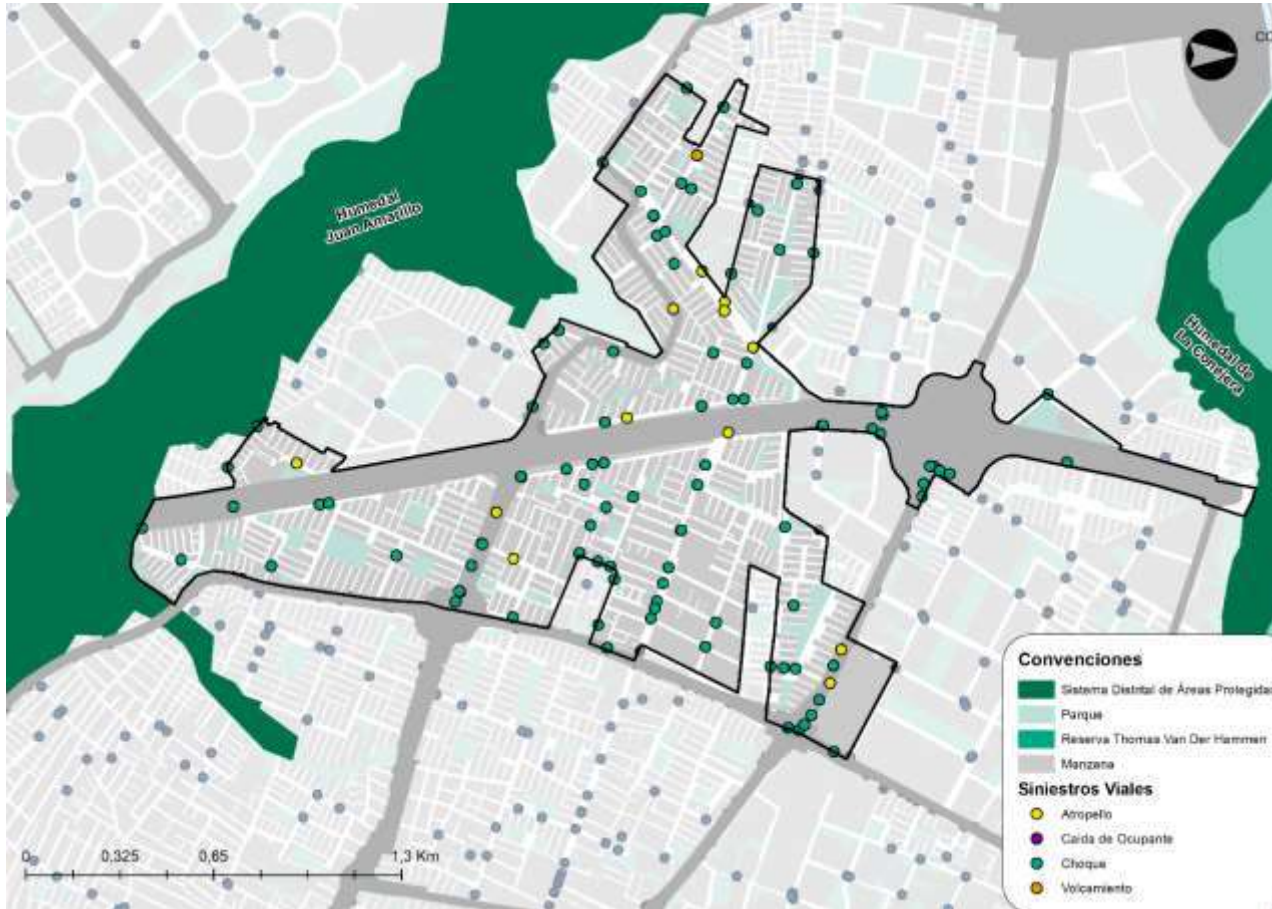
Estado	Km	%
Bueno	15,12	20
Regular	32,14	44
Malo	26,54	36
Total	73,80	100

En términos generales las condiciones actuales de la malla vial local en el ámbito de la actuación estratégica requieren de acciones de mejoramiento, esto es el 80% que corresponde a 36% de la malla vial local que se encuentra en mal estado y 44% que se encuentra en regular estado.

Si esta malla vial local no se recupera, los niveles de servicio en la movilidad irán decreciendo.

2.7.1.5. Siniestros viales

Ficha 43. Siniestros viales



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el Geo portal de la SDM identificando el siguiente rango:

Tipo	#	%
Atropello	13	10
Caída Ocupante	1	1
Choque	119	89
Volcamiento	1	1
Total	134	100

Los choques son los siniestros más frecuentes con un 89%, seguido por atropellos (10%) y caída ocupante y volcamiento (1% cada una).

La mayor tasa de accidentalidad entre vehículos automotores se concentra en los cruces viales, aspecto que deberá revisarse en el estudio de tráfico de la zona con alternativas de señalización y pacificación de la movilidad.

En la intersección de la reserva vial de la ALO Norte con avenida Suba, se concentran los choques porque las vías existentes están sin terminar o con perfiles incompletos.

2.7.1.6. Definiciones Perfil Reserva Vial ALO Norte

a. Resultados macro modelación y micro modelación (SDM)

Se solicitó por parte de la SDP a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) “*Consulta condiciones mínimas de formulación del proyecto en el marco de la Solicitud de las Directrices para definición de lo público de la Actuación Estratégica de la Ciudadela Educativa y del Cuidado en el marco del POT (Decreto Distrital 555 de 2021)*”, mediante Radicados 202261201278542 – 202261201279002 de 2022, con respuesta mediante Radicado 202222405370721 del 13 de junio de 2022 (Anexo 02) que plantea una metodología de análisis y recomendaciones.

Se analizó la red vial del sector para garantizar la conectividad vial para todos los usuarios de la vía y perfiles viales sugeridos que técnicamente soportan los volúmenes vehiculares por hora sobre la red. Se hizo un análisis de la macro-modelación a la movilidad en la zona de influencia para la AE-CEC considerando los vectores poblacionales, usos del suelo, viajes generados y atraídos en la red, demanda vehicular generada y atraída conforme a la relación de áreas de m² de suelo y construidas según usos que se pretenden desarrollar en la AE (indicativo) y por la zona de análisis de transporte (ZAT). La Metodología empleada para el análisis de la macro-modelación permitió medir los impactos por cambios con la demanda o la puesta en operación de nuevos esquemas de transporte. Para la zona de influencia de la Reserva de la ALO en la AE CEC, en el mediano plazo (2035), se revisó la Capacidad vial del perfil vial (A-3), en el escenario con y sin la demanda de la CEC y alternativas de conexión Norte-Sur-Norte con ALO Centro. En cuanto a la oferta de infraestructura, se incluye al análisis los proyectos priorizados de Transporte Público y Privado del POT Decreto 555/21. En la zona de influencia se destacan los proyectos de las avenidas el Tabor (Calle 132), Transversal de Suba (Calle 145), Calle 139, el Rincón (Av. Carrera 91), Ciudad de Cali, y Morisca (Av. Calle 90).

Estimaron la demanda potencial por modo de la CEC por metros cuadrados proyectados, haciendo una estimación espejo con ZAT de la zona de influencia. A continuación, se muestra el detalle de las ZAT que abarca el proyecto y la estimación de demanda por modo, donde (O) indica los viajes generados y (D) indica los viajes atraídos.

Ficha 44. Viajes generados y atraídos

ZAT	O_Autos	D_Autos	O_Motos	D_Motos	O_Taxis	D_Taxis	O_TP	D_TP
36	41.07	38.47	24.37	28.13	1.51	0.00	232.02	127.87
38	123.49	51.03	73.28	37.32	4.54	0.00	697.66	169.63
110	51.14	16.11	30.34	11.78	1.88	0.00	288.88	53.55
111	84.11	81.24	49.91	59.42	3.09	0.00	475.14	270.06
112	0.00	18.47	0.00	13.51	0.00	0.00	0.00	61.39
113	59.37	19.79	35.23	14.48	2.18	0.00	335.40	65.79
Total	359.17	225.11	213.13	164.64	13.20	0.00	2029.11	748.28

Fuente: SDM (2022)

Como resultado se evidencia que la reserva de la ALO a la Altura de la Ciudadela Educativa y del Cuidado, se vuelve un eje colector principalmente de viajes del Occidente de Suba, más no son viajes de largo trayecto (2.000 veh/mixtos/h/sentido). Se encontró que la reserva de la ALO en la CEC tendría una ocupación del 50% con el perfil propuesto de 2 carriles por sentido, para el horizonte año 2.035, por lo que se considera suficiente.

Para el mediano plazo, la Transversal 91, Av. Rincón y Av. Ciudad de Cali, serán ejes fundamentales de conexión con la ALO Centro. La Transversal 91 es una vía principal con flujos de larga distancia de la Av. Boyacá y Av. Ciudad de Cali con la ALO Centro (4.500 veh-mixtos/hora). Se sugiere mantener tres carriles por sentido para la Transversal 91, en aras de soportar los viajes que se generan sobre esta vía.

b. Diseño de prefactibilidad perfil vial ALO Norte – Av. Ciudad de Cali – ALO Centro calle 80 (IDU)

Por medio del Radicado 20222261081181 el IDU, para el Perfil A-3 en par vial para carga general de la AE-CEC, así como el Perfil A-2 para la conexión entre la ALO Norte con la Avenida Ciudad de Cali y la ALO Centro calle 80, el IDU señala lo siguiente:

Trazado General: El trazado propuesto para la conexión del corredor ALO Norte, parte de la calle 80 por la Av. ALO hasta la Av. Moriscas (Calle 90) utilizando diseños del contrato 1475 de 2017, luego toma la Av. Morisca hasta la Carrera 91 y la Carrera 91 hasta la Av. Ciudad de Cali en un perfil A3 proyectado. Luego continúa por la Av. ciudad de Cali hasta la calle 129, en donde se cuenta con el diseño del contrato 1352-2017. Finalmente empalmamos con el corredor ALO a través de las calles 127 y 129.

ALO entre Calle 127 y Calle 153 (Ciudadela educativa y del cuidado): La propuesta urbanística de la Ciudadela Educativa y del cuidado, propone la implantación de un perfil vial sobre la Avenida Longitudinal de Occidente ALO, en el marco de calles completas, y, acorde a lo indicado en el cuadro del artículo 155 del decreto 555 de 2021 se propone considerar las franjas funcionales para una vía tipo A-0, la que en esencia debe contener una zona de circulación peatonal, una franja de cicloinfraestructura, unas calzadas de dos carriles, una franja bidireccional de cicloinfraestructura sobre la franja de transporte masivo, o sea del túnel de la SLMB con un ancho de 14,00 metros y dos franjas laterales unidireccionales anexas a los andenes laterales, todas ellas en una distribución que permita el aprovechamiento de 60 metros aproximadamente dentro del área de oportunidad para la generación de espacio público y equipamientos señalada por el POT, para el desarrollo urbanístico de la ciudadela.

Las dimensiones de las franjas funcionales están sujetas a los análisis de prefactibilidad que desarrolle la entidad, en la cual se revisarán otras alternativas, manteniendo los anchos mínimos de referencia establecidos en el POT y las definiciones que se den en el marco de la coordinación interinstitucional. Las alternativas propuestas se definirán en el tramo de la ALO, sobre los 100 metros de ancho que tiene la reserva vial, sin embargo, es necesario analizar el uso que las vías paralelas existentes van a tener en el marco del desarrollo de la Actuación Estratégica. Junto con SDM y SDP, se deberán definir las franjas funcionales mínimas y su disposición en el perfil de acuerdo a los rangos de referencia establecidos en el POT, ejercicio que será evaluado a partir de alternativas viales a nivel de prefactibilidad.

Ficha 45. Trazado y configuración vial. ALO Norte.



Fuente: IDU (2022)

a1. Definición de criterios técnicos

Con base en lo anterior, el IDU relaciona por tramos los avances técnicos correspondientes:

ALO desde Av. Calle 80 hasta Av. Moriscas:

Este tramo cuenta con diseños de detalle obtenidos mediante el contrato 1475-2017, planteando una sección vial compuesta por calzadas de servicio no pagas, calzadas pagas para tráfico mixto, sistema de transporte BRT y espacio público de 16 m incluyendo Franjas peatonales, paisajísticas y ciclorruta, como se muestra en la siguiente sección típica:

Ficha 46. Sección vial con proyecto en zona de estación.



IDU - Contrato 1475-2017 (2022)

Sin embargo, para este tramo dentro del perfil de proyecto de conexión ALO Norte, se tiene planteado utilizar los diseños del contrato 1475-2017 construyendo las calzadas paralelas únicamente, pero previendo una posible ampliación a 3 carriles por sentido. Para lo cual es necesario adelantar la respectiva actualización a los diseños, adicionalmente sobre este tramo se encuentran el Portal Calle 80 de Transmilenio y el Patio Zonal del SITP ubicado a la altura de la Calle 90 (Av. Moriscas) sobre la reserva vial de la Avenida Longitudinal de Occidente.

Avenida Moriscas desde ALO hasta la Carrera 91:

Este tramo de la Av. Moriscas actualmente cuenta con un ancho disponible de 65m aproximadamente, compuesto en cada costado por espacio público de 4.5m, calzadas de servicio de 7.5m, separadores laterales de 10m y calzadas mixtas de 7.5m.

Ficha 47. Sección vial actual y configuración vial proyectada Av. Moriscas



Fuente: IDU (2022)

En este tramo se propone plantear un perfil vial A-2, interviniendo la parte central del corredor sin afectar las calzadas paralelas, con una sección vial compuesta por 1 calzada de 3 carriles en cada sentido de circulación, con franjas peatonales de 3m, franjas de paisajismo de 2m y ciclo ruta en 1 costado del corredor de 3m.

En este caso es importante verificar la necesidad de afectación de las calzadas existentes, minimizando el impacto en la afectación de la arborización existente, esto a la luz de los análisis de prefactibilidad.

Carrera 91 entre Avenida Moriscas y Avenida Ciudad de Cali:

A la altura de la Carrera 91 la Avenida Moriscas se reduce en su sección vial, lo que complejiza el trazado, teniendo en cuenta la existencia de la plaza mercado del Quirigua y el colegio José Asunción Silva, razón por la cual se plantea la implantación de un par vial con el fin de desafectar estos 2 equipamientos:

Ficha 48. Par vial Av Moriscas-Cra 91 y configuración vial proyectada Cra. 91



Fuente: IDU (2022)

Sobre la Carrera 91, se encuentra el humedal Juan Amarillo, que restringe el espacio disponible, lo que obliga a reducir al mínimo las franjas de la sección vial propuesta con franjas peatonales de 2m, franjas paisajísticas de 1.5m y separador central de 1m, planteando una sección vial de 30m de ancho; propuesta preliminar sujeta a verificación y validación a partir de los estudios y análisis a nivel de prefactibilidad.

Hacia el norte de la Av. Ciudad de Cali, se propone construir la Carrera 91 en perfil A-3 hasta conectar con el proyecto de la Avenida el Rincón en construcción por el contrato 1550-2018.

Ficha 49. Configuración vial proyectada Carrera 91 entre Cali y Av. el Rincón



Fuente: IDU (2022)

Avenida Ciudad de Cali entre Carrera 91 y Calle 129:

En este tramo se propone utilizar los diseños del contrato 1352-2017, el cual prevé la construcción de una troncal BRT. La sección vial está compuesta por 2 calzadas de 3 carriles cada una, con espacio público de 10m incluyendo ciclorruta en cada costado y 1 o 2 carriles de BRT por sentido. En este tramo se tienen 2 estaciones de BRT proyectadas, la estación de la Carrera 91 y la estación de la Carrera 95a.

Ficha 50. Configuración vial proyectada Av. Ciudad de Cali



Fuente: IDU (2022) con base en Contrato 1352-2017

Conexión Cali-Avenida Longitudinal de Occidente ALO:

Para conectar estos dos corredores se plantea utilizar las calles 127 y 129, dependiendo del estudio de tránsito estas pueden ir en par vial cada una en un sentido de circulación o en doble sentido.

En la calle 127, se plantea una calzada de 6.5 m de ancho, franjas de paisajismo de 2m y franjas peatonales de 2m. No se plantea ciclo ruta debido a que recientemente se han construido

desarrollos urbanísticos importantes alrededor de esta vía lo que obliga a minimizar las afectaciones prediales por sus altos costos.

Ficha 51. Conexiones ALO con Av. Calle 127 y Av. Calle 129



Fuente: IDU (2022)

En la calle 129, se plantea una calzada de 6.5 m de ancho, franjas de paisajismo de 2m, franjas peatonales de 2m y ciclorruta de 3m, para su implantación se prevén afectaciones prediales sobre el costado sur del corredor. Se prevé también la adecuación de una Oreja-Manzana para solucionar el giro izquierdo en la intersección con la Av. Ciudad de Cali, esta definición dependerá del estudio de tránsito y puede llegar a requerir afectaciones prediales.

Intersección Avenida Tabor:

Esta intersección fue diseñada por el contrato 1475-2017. Actualmente esta intersección no existe, esta avenida tiene continuidad a través de la reserva vial de la ALO, pero no tiene conectividad local y no hay estudios en curso para esta avenida. La intersección tipo Diamante planteada, eleva la Avenida Tabor y genera los cuatro movimientos de los giros derechos, esta intersección no plantea la posibilidad de realizar movimientos izquierdos con el diseño del 1475, sin embargo, dentro del proyecto de Ciudadela Educativa y del Cuidado sería posible implantar retornos para solucionar dichos movimientos.

Ficha 52. Intersección TABOR con Av. ALO



Fuente: IDU (2022) con base en el diseño del contrato 1475-2017

Como se ve en la imagen anterior, el diseño del 1475-2017 resuelve el paso elevado, pero no plantea una solución de conectividad de la Av. Tabor. Como alternativa se propone utilizar los insumos del contrato 1475-2017 actualizando los diseños adaptados a la nueva configuración geométrica de la Av. ALO la cual requiere un galibo mayor al proyectado por el diseño del 1475-2017 debido al aumento en la separación de las calzadas de la Av. ALO. Además, se requiere generar una conectividad vial adecuada, como se muestra en la figura 12. Esta solución es preliminar y deberá ser validada con un estudio de tránsito el cual definirá la necesidad o no del paso elevado, así como su conectividad con la malla vial.

Ficha 53. Intersección Av. Tabor. Propuesta de ajustes a los diseños del 1475-2017



Fuente: IDU (2022)

Intersección Avenida Transversal de Suba:

Esta intersección también fue diseñada por el contrato 1475-2017, sin embargo su configuración tiene diferencias significativas con el perfil vial planteado para el proyecto de la Ciudadela educativa y del cuidado, siendo la diferencia en la separación entre las calzadas de la ALO la más importante, haciendo que la luz requerida de los puentes sea mayor, a la vez que el galibo diseñado está proyectado para salvar una luz menor por lo que aun pidiendo mantener la ubicación de los apoyos, el galibo sería insuficiente.

Ficha 54. Intersección Av. Suba diseño 1475-2017 y con el proyecto de la AE CEC



Fuente: IDU (2022)

Se recomienda proyectar una intersección tipo trébol a nivel o a desnivel dependiendo el resultado del estudio de tránsito y a las definiciones que deriven de los lineamientos para la formulación de la Actuación Estratégica.

Intersección Avenida Las Mercedes (AC 153): Actualmente en la Avenida las Mercedes (AC 153) a la altura de la Avenida Longitudinal de Occidente ALO, no existe un corredor vial establecido ni proyectado. Se plantea un retorno a la altura de la Avenida las Mercedes (AC 153) previendo una futura conexión con esta avenida. Esta propuesta preliminar de implantación es a nivel de perfil de proyecto, basada en información secundaria, y puede variar y presentar diversos ajustes en la medida que avancen las etapas de pre-inversión (prefactibilidad y factibilidad) y diseños definitivos y se cuente con información primaria. Por lo anterior debe ser tomada como una propuesta o planteamiento conceptual. (IDU, 2022)

2.7.2. Sistema de Espacio Público Peatonal y para El Encuentro

En el ámbito de la AE-CEC está el Parque Tibabuyes de la Red Estructurante distrital, con vocación Deportiva tipo 3. Tiene 8.216,4 m² para Renaturalizar. (SDP, 2021) Los siguientes Parques de la Red Estructurante no están en el ámbito de AE, pero son relevantes por su escala y colindancia:

1. **Parque La Gaitana.** Polígono con vocación Deportivo Tipo 3 con 56.079,38 m² para Cualificar.
2. **Parque Juan Amarillo.** Polígono en Reserva Distrital de Humedal de vocación Contemplativo Tipo 3 con 174.520,87 m², para la Restauración, recuperación y renaturalización del Sistema Hídrico de humedales del distrito, en los términos de su PMA.

En el ámbito de la AE-CEC hay 54 Parques y Plazoletas de la Red de Proximidad distrital. La Plaza La Gaitana (con ID 92040003 en la cartografía del POT) es un polígono localizado en la TV 125BIS #DG 135A BIS, Tipo 0 y con un área de 583,34 m².

Ficha 55. Parques de proximidad AE-CEC

CODIGO_ID	NOMBRE	TIPO	ACCIÓN POT	ÁREA M2
11-552	URBANIZACIÓN PUERTA DEL SOL	4	Cualificar	1.078,35
11-566	LA FONTANA	4	Cualificar	3.077,55
11-244	URBANIZACIÓN TIBABUYES UNIVERSAL	4	Cualificar	2.899,19
11-085	URBANIZACIÓN TIBABUYES	4	Cualificar	2.150,27
11-092	URBANIZACIÓN TIBABUYES UNIVERSAL	4	Cualificar	2.532,2
11-243	URBANIZACIÓN TIBABUYES UNIVERSAL	4	Cualificar	1.193,40
11-105	URBANIZACIÓN LOS NOGALES DE TIBABUYES	4	Cualificar	5.897,83
11-247	URBANIZACIÓN LOS NOGALES DE TIBABUYES II SECTOR, ETAPA 1	4	Cualificar	1.046,72
11-153	URBANIZACIÓN LOS NOGALES DE SUBA	4	Cualificar	3.408,85
11-252	AURES II	4	Cualificar	3.922,28
11-311	GAITANA PLAZA LA GAITANA	28	Cualificar	486,41 583,34
11-312	VILLA MARÍA I SECTOR	28	Cualificar	466,86
11-104	NUEVO CORINTO (ANTES LECH WALESA)	4	Cualificar	10.412,13
11-165	VILLA MARÍA I SECTOR	28	Cualificar	244,12
11-239	NUEVO CORINTO (ANTES LECH WALESA)	4	Cualificar	3.052,01
11-1051	TIBABUYES UNIVERSAL	28	Cualificar	455,87
11-012	TOSCANA	4	Cualificar	5.566,54
11-014	URBANIZACIÓN LOS COMUNEROS	4	Cualificar	2.746,91
11-049	URBANIZACIÓN LOS ALCAPARROS DE SUBA	4	Cualificar	4.839,33
11-011	PUERTA DEL SOL	4	Cualificar	5.436,33
11-1049	CAMINO VERDE (ANTES EL CEREZO)	28	Cualificar	575,07
11-018	URBANIZACIÓN LOMBARDIA (I ETAPA)	4	Cualificar	3.489,30
11-541	DESARROLLO ATENAS	28	Cualificar	243,38
11-076	URBANIZACIÓN AURES II	4	Cualificar	13.400,99
11-025	AURES II	4	Cualificar	4.741,58
11-082	VILLA MARÍA II SECTOR	4	Cualificar	2.738,53
11-086	VILLA MARÍA II SECTOR	4	Cualificar	2.880,89
11-077	VILLA MARÍA II SECTOR	4	Cualificar	2.707,93
11-200	URBANIZACION EL REFUGIO DE SUBA	4	Cualificar	4.682,34
11-081	VILLA MARÍA II SECTOR	4	Cualificar	2.107,82
11-048	URBANIZACIÓN LOS ALCAPARROS DE SUBA	4	Cualificar	2.886,39
11-093	PUERTA DEL SOL	4	Cualificar	5.575,65
11-291	AURES II	4	Cualificar	5.343,43
11-292	URBANIZACIÓN LA TOSCANA	4	Cualificar	1.335,22
11-359	AURES II	4	Cualificar	2.346,92
11-166	VILLA MARÍA I SECTOR	4	Cualificar	2.946,92
11-648	LAGO DE SUBA	4	Cualificar	1.839,49
11-593	AURES II	4	Cualificar	2.834,53
11-1303	URBANIZACIÓN Nuevo Corinto	4	Cualificar	1.426,23
11-1304	URBANIZACIÓN NUEVO CORINTO	4	Cualificar	1.582,81
11-051	URBANIZACIÓN LOMBARDIA (III ETAPA SECTOR B)	4	Cualificar	2.068,83
11-052	URBANIZACIÓN LOMBARDIA (II ETAPA)	4	Cualificar	13.216,13
11-622	URBANIZACION MADEROS DE SUBA	4	Cualificar	1.226,93
11-248	URBANIZACIÓN LA TOSCANA	28	Cualificar	867,904
11-1026	NUEVA TBABUYES III ETAPA	28	Cualificar	775,35
11-251	AURES II	4	Cualificar	2.232,49
11-032	URBANIZACION REFUGIO DE SUBA	4	Cualificar	1.764,02

Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

Problemáticas asociadas:

Estos 54 parques identificados en el ámbito de la Actuación Estratégica requieren acciones de cualificación, integración y conectividad con las demás estructuras territoriales, para propiciar experiencias cualitativas, seguras, vitales en el espacio público.

11-589	VILLA MARÍA I SECTOR	28	Cualificar	722,83
11-768	URBANIZACION COMPARTIR	4	Cualificar	13.300,05
11-1195	URB CAMINO VERDE	4	Cualificar	21.057,75
11-249	VILLA MARÍA I SECTOR	4	Cualificar	3.246,23
11-154	URBANIZACIÓN LOS NOGALES DE TIBABUYES II SECTOR, ETAPA 1	4	Cualificar	1.116,23
11-106	LOS NOGALES DE TIBABUYES II SECTOR, ETAPA 1	4	Cualificar	1.831,66
11-554	TIBABUYES UNIVERSAL	28	Cualificar	990,02
TOTAL ÁREA				91.691,01

Ficha 56. Parques y Plazoletas de la Red Estructurante y de proximidad.



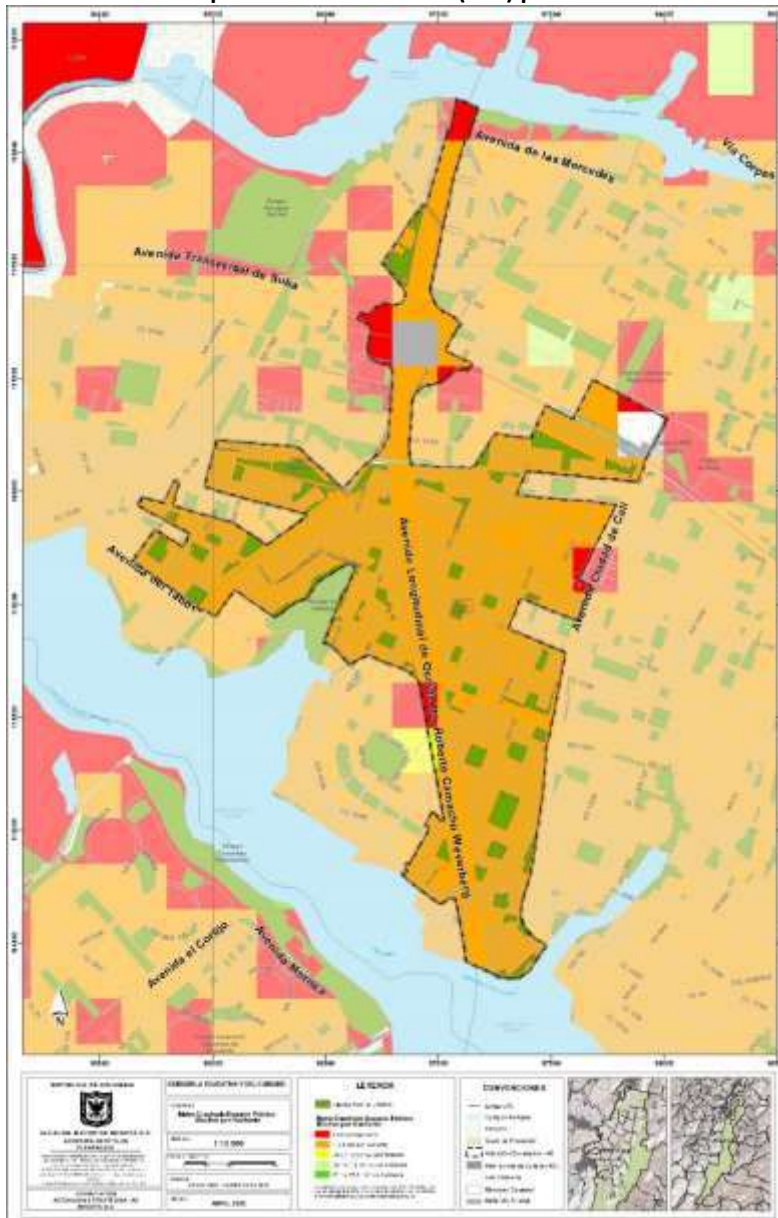
Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

En el ámbito de la AE CEC los parques suman un área de 91.691,01 m², aunque se encuentran discontinuos y requieren acciones que permitan cualificarlos y articularlos.

Adicional a estos parques, se requiere identificar zonas verdes que requieren acciones de consolidación y renaturalización y así articularlos a los parques existentes.

2.7.2.1. Déficit de Espacio Público

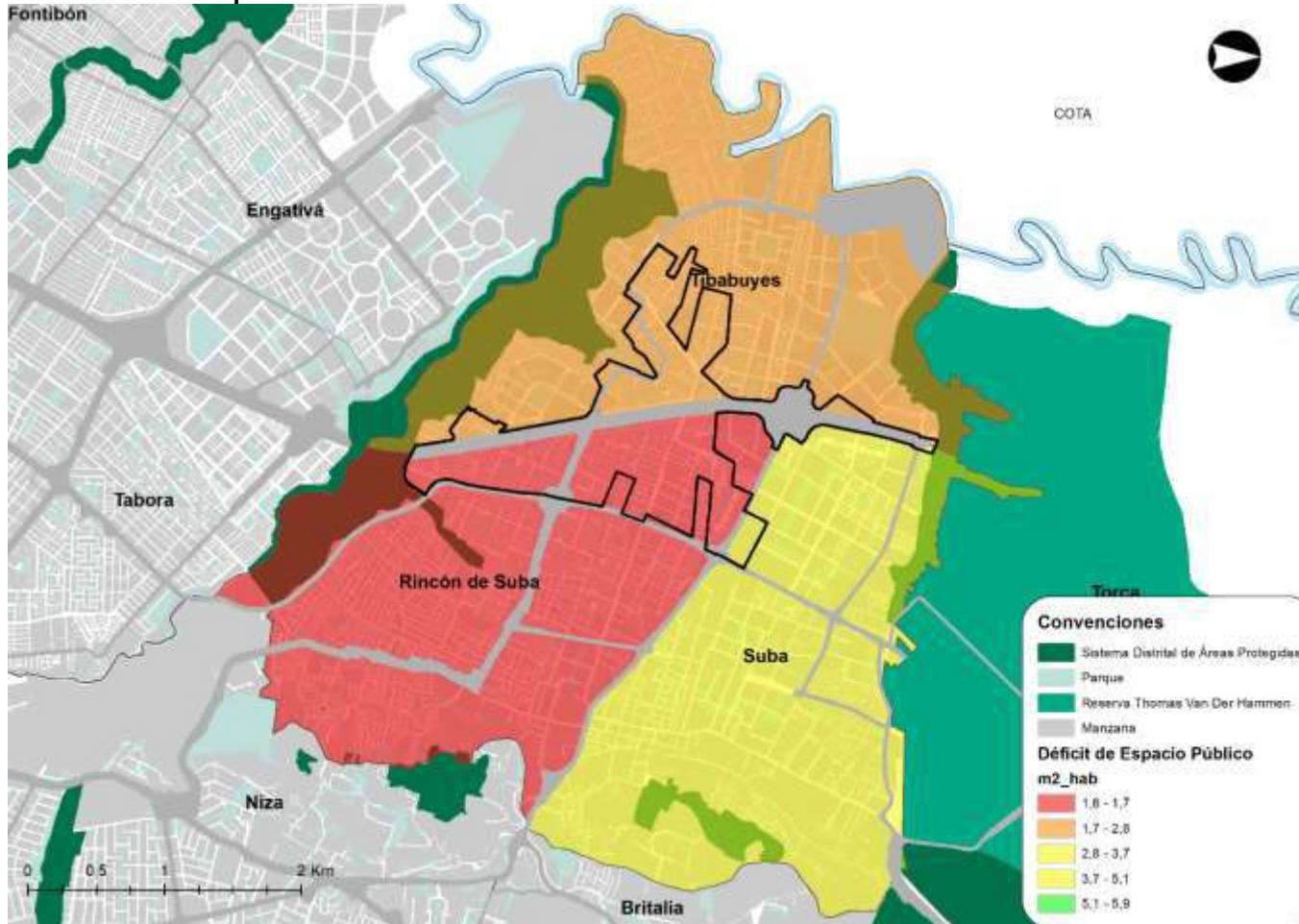
Ficha 57. M2 Espacio Público Efectivo (EPE) por Habitante AE-CEC



Fuente: SDP (2022)

La Dirección del Taller del Espacio Público (DTEP) de la Secretaría Distrital de Planeación calculó el indicador de EPE por habitante actual en el ámbito de planeación de la AE-CEC en 2,09 m²/hab. El reporte técnico de indicadores de espacio público del Observatorio del DADEP en 2020 ubica a Suba (localidad) en el puesto 11 de 19 en términos de EPE por habitante con 4,17 m²/hab, inferior al promedio de la ciudad (4,62 m²/hab). Estas cifras mejoran en términos de Espacio Público Verde por los elementos de la EEP como las Reservas Distritales de Humedal La Conejera y Tibabuyes. La UPL Rincón de Suba tiene 4,28 m²/hab., Tibabuyes 12,11 y Suba 6,06 m²/hab. Tibabuyes y Rincón de Suba tienen un déficit crítico (menor a 3m²/hab.), y Suba (UPL) un déficit moderado (entre 3 y 6 m²/hab).

Ficha 58. Déficit de Espacio Público



Fuente: Equipo AE-CEC.
SDHT (2022)

De acuerdo con el indicador de M2 Espacio Público Efectivo (EPE) por Habitante para la AE_CEC, se realizó el cruce del polígono de la AE con los shapfiles de UPL y Espacio Público Efectivo del POT, identificando los siguientes déficits según UPL:

UPL	Déficit	M ² EP/Hab
Tibabuyes	Medio Bajo	2,40
El Rincón	Alto	3,10
Suba	Medio	1,70

2.7.3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales

En el ámbito de la AE-CEC no hay equipamientos estructurantes. Sin embargo, por escala y colindancia, el Escenario Deportivo Coliseo La Gaitana es central. Con 47.466,4 m², es considerado un área de nodo de equipamientos, perfil primario, déficit alto, con un Parque Estructurante Tipo 3 para Cualificar. Los equipamientos asociados al Coliseo, que suman 69.626,17m², son:

Ficha 59. Equipamientos asociados al Parque La Gaitana

OBJECT_ID	CHIP	UPZ	NOMBRE_1	DIRECCION	ESCALA	TIPO	CARÁCTER	OBSERVACIÓN
844012626	AAA0141TSXS	71	PARROQUIA SAN ANSELMO	TV 126 134 88	3	53	Privado	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD.
844012626	AAA0141TSXS	71	FUERTE AMBIENTAL DE CARABINEROS - FUERTE NORTE LA GAITANA	TV 126 134 88	3	114	Público	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD.
844012626	AAA0141TSXS	71	COMISARIA DE FAMILIA SUBA 2 A	TV 126 133 32	3	21	Público	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones diferencia con equipamiento compartido, 1 Predio sin desenglobar, información ISDI07/2013.
844012626	AAA0141TSXS	71	ESCENARIO DEPORTIVO COLISEO LA GAITANA	TV 126 134 88	3	87	Público	Revisado 2013, Corrige tamaño polígono, Plan director Parque zonal 34 La Gaitana, 1 predio sin desenglobar UAECD.
844012626	AAA0141TSXS	71	LA GAITANA SEDE A	TV 126 134 88	3	1	Público	Revisado 2015, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD, información SED07/2013
844012626	AAA0141TSXS	71	SENA LA GAITANA - CENTRO DE ATENCION A SANTA FE DE BOGOTA	TV 126 134 88	1	89	Público	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción usos construcción, 1 Predio sin desenglobar, información ISDI07/2013.
844012626	AAA0141TSXS	71	FUNDACIÓN BATUTA CENTRO ORQUESTAL LA GAITANA	TV 126 133 32	3	37	Privado	Revisado 2015. Adiciona Nuevo Equipamiento- ISCRD-05/2015.
844012626	AAA0141TSXS	71	SALAÓN COMUNAL LA GAITANA	TV 126 134 88	4	47	Privado	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD.
844012626	AAA0141TSXS	71	JARDÍN INFANTIL C.V. NUEVOS TIMANQUITOS	KR 125B ENTRE CL 134 Y CL 132B	24	421	534 - Público	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar, Información SDIS07/2013.
844012626	AAA0141TSXS	71	CENTRO DE ATENCIÓN MÉDICA INMEDIATA LA GAITANA	TV 126 134 88	3	55	Público	Revisado 2014, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD.
844012626	AAA0141TSXS	71	CADE LA GAITANA	TV 126 134 88	2	134	Público	Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones diferencia con equipamiento compartido, 1 Predio sin desenglobar.
844012626	AAA0141TSXS	71	REPÚBLICA DOMINICANA SEDE A - NUEVA GAITANA	CL 131A No. 125-43	3	1	Público	Revisado 2015, Adiciona nuevo polígono, Área construcción cobertura construcciones, 1 Predio sin desenglobar UAECD, Información SED07/2013

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

En la AE-CEC hay 75 equipamientos (incluyendo Rapi Cade ETB) de proximidad del sistema distrital:

Ficha 60. Parques de proximidad AE Ciudadela Educativa y del Cuidado

OBJECT_ID	CHIP	UPZ	NOMBRE_1	DIRECCION	ESCALA	TIPO	CARÁCTER	OBSERVAC_2
844007164	AAA0130AWJH	28	PARROQUIA SANTA GERTRUDIZ	KR 104 B 129 16	4	53	Privado	5
844005996		28	BIBLIOTECA COMUNITARIA COMUNEROS NORTE	CL 140 111 A 35	4	31	Privado	3
844006090	AAA0130ULHK	28	COLEGIO NUEVA CIENCIA	CL 137 A 112 A 3	4	1	Privado	1 Revisado 2014.
844006098	AAA0129KLEP	28	COLEGIO HOGAR DE NAZARETH	CL 142A 114C 11	4	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 20 Predios sin englobe, Modifica polígono adiciona 13 predios uso dotacional igual propietario.
844006108		28	GIMNASIO PSICOPEDAGÓGICO SUBA	KR 105C 133A 22	4	1	Privado	1
844008005	AAA0129HEAW	28	GIMNASIO ACADEMICO REGIONAL	KR 108 A 139 26	3	1	Privado	1
844008370	AAA0129XBLW	28	DESPACHO PARROQUIAL SANTA GERTRUDIS	CL 129 104 B 4	4	50	Privado	5
844008452	AAA0130UXRJ	28	COLEGIO NUEVA CIENCIA	KR 112 137 A 3	3	1	Privado	1
844008794	AAA0129ZYNN	28	LICEO SIGLO XXI	KR 107 131 B 3	3	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 5 Predios sin englobe
844007685	AAA0130ZNPP	28	ESCUELA MATERNAL CUNITAS Y PINCELADAS	CL 134 104 39	4	24	Privado	2
844007691	AAA0130WSSK	28	GIMNASIO FRANCISCANO DE SUBA	KR 110 B 136 A 57	3	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 2 Predios sin englobe.

844008191	AAA0129XODE	28	COMUNIDAD CRISTIANA EL REBAÑO	CL 129 B 105 86	4	53	Privado	5
844011390	AAA0160ZTPA	28	CASA CULTURAL COMUNAL VILLA MARIA II SECTOR	KR 111 135 25	4	47	Privado	3 Captura Construcción
844011396	AAA0160MZXR	28	CONSEJO COMUNAL LOS ALCAPARROS DE SUBA	AC 132 105 B	4	47	Privado	3 Captura Construcción
844010160	AAA0129HSHK	28	LICEO LEON DE GREIFF	KR 107 140 A 79	3	1	Privado	1
844010254	AAA0130APEP	28	ESTADIO DE FUTBOL FABIO MORENO ESCOBAR		3	87	Público	6
844009954	AAA0129FYHK	28	COL CIAL VILLA MARIA	KR 111 A 139 98	3	1	Privado	1
844009975	AAA0129WYBR	28	CENTRO EDUCATIVO LOS ANDES	KR 104 F 129 F 10	3	1	Privado	1
844008861	AAA0130ALKC	28	LICEO INFANTIL CRISTIANO RENACER	KR 105 C 130 C 8	4	24	Privado	2
844010580	AAA0130TTEA	28	COLEGIO MAYOR LEON JIMENEZ	CL 133 111 3	3	1	Privado	1
844009282	AAA0129ZSKC	28	COLEGIO SANTIAGO MAYOR	KR 108 131 B 69	3	1	Privado	1
844009661	AAA0184BSEA	28	IGLESIA DE JESUCRISTO DE LOS SANTOS DE LOS ULTIMOS DIAS - CAPILLA VILLA MARIA	KR 109 B 140 A 53	3	53	Privado	5
844011357	AAA0129HHMS	28	LICEO PSICOPEDAGOGICO DELFOS	KR 107 139 72	3	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 5 Predios sin englobe
844008629	AAA0130AFBS	28	LICEO PEDAGOGICO HERMANITAS	KR 105 B 130 D 44	4	24	Privado	2
844006794	AAA0131BNWW	28	SALON COMUNAL TIBABUYES	CL 133 107 B 49	4	47	Privado	3
844006795	AAA0130ZKAW	28	LIC PEDAGOGICO LOS SAUCES	CL 134 104 4	3	1	Privado	1 Revisado 2014.
844006848	AAA0129WCTO	28	INSTITUTO COPESAL	CL 131 C 104 23	3	1	Privado	1
844006854	AAA0129HHUZ	28	JARDIN INFANTIL PIERRE LAROUSSE	KR 107 140 32	4	24	Privado	2
844009772	AAA0129WCWF	28	COLEGIO GIMNASIO ROMANO MIXTO	CL 131 C 104 17	3	1	Privado	1
844008956	AAA0130ZBCX	28	PARROQUIA MADRE DE LA DIVINA GRACIA DIOCESIS DE ENGATIVA	AK 104 137 B 77	3	53	Privado	5
844008970	AAA0130WJAW	28	COLEGIO SAN LUIS SIGLO XXI	AK 118 135 A 24	3	1	Privado	1
844008212	AAA0194CEZM	28	MISION CRISTIANA INTERNACIONAL TIEMPOS DE REFUGIO	AK 104 139 35	4	53	Privado	5
844008214	AAA0129XWXS	28	DEPARTAMENTO SOCIAL E INFANTIL	KR 105 B 129 D 89	4	24	Privado	2
844010859	AAA0130XHSC	28	JARDIN INFANTIL ASOCIACION PROBIENESTAR INFANTIL	KR 109 137 45	3	24	Privado	2
844009082	AAA0129FPPP	28	Biblioteca Comunitaria Comuneros - CASA VECINAL COMUNEROS NORTE	CL 140 B 111 A 35	3 / 4	31 / 8	Privado	3 Revisado 2015. Adiciona Nuevo Equipamiento - ISCRD- 05/2015.
844010937	AAA0129WFZE	28	COLEGIO DISTRITAL NUEVA COLOMBIA - SEDE B AURES II	KR 105 A 131 10	4	1	Público	1 Revisado 2015. Predio propiedad privada
844010938	AAA0134UJAW	28	LICEO INFANTIL EL TRENCITO DE MICKEY Y MINNIE	KR 109 C 142 A 50	4	24	Privado	2
844011607	AAA0129HJLW	28	GIMNASIO ARTISTICO SUBA	AK 104 140 5	3	1	Privado	1
844011845	AAA0134TYDE	28	CENTRO EDUCATIVO LOMBARDIA	KR 109 143 19	4	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 3 Predios sin englobe.
844011864	AAA0130UENN	28	COL NUEVA CIENCIA	AK 118 136 30	3	1	Privado	1 Revisado 2014. Adiciona polígono nuevo a partir código PTE 04562. Localización reportada SED no coincide, ISED-07/2013
844011725	AAA0130ASZM	28	INSTITUTO EDUCATIVO LA CAMPIÑA	KR 110 A 131 B 12	3	1	Privado	1
844011333	AAA0130XASY	28	LICEO CULTURAL LAS AMERICAS	KR 110 B 136 A 14	3	1	Privado	1
844012647	AAA0129FUWW	28	ALBERTO LLERAS CAMARGO SEDE A ALBERTO LLERAS C	KR 111 A 139 88	3	1	Público	1
844012668	AAA0130UFPA	28	TIBABUYES UNIVERSAL SEDE B - VICENTE FERRER	AK 118 136 A 14	3	1	Público	1 Revisado 2014., Modifica polígono DPMC. CHIP+1, 4 predios sin englobe, ISED-07/2013
844007456	AAA0134ZNAF	28	RAPICADE TIBABUYES (ETB)	AC 145 114 F 25	2	135	Público	
844007500	AAA0132OIPA	71	IGLESIA CRISTIANA FILADELFIA	AK 118 138 A 11	4	53	Privado	5
844006105	AAA0135DBEP	71	LICEO LA NUEVA ESTANCIA DE SUBA	KR 132 132 63	4	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 9 Predios sin englobe. Adiciona 8 predios dispersos.
844006112	AAA0132MOMS	71	LICEO SANTA ISABEL	CL 136 125 B 10	4	1	Privado	1 Revisado 2014. Corrige ID consecutivo 06592 por 06593; CHIP+1, 2 Predios sin englobe. Se adiciona nuevo polígono.
844006186	AAA0132JTPP	71	JARDIN INFANTIL C.V. TIMANQUITOS	CL 133 BIS 126 37	4	24	Público	2 Revisado 2013
844008140	AAA0134LBEA	71	LICEO INFANTIL INTEGRAL CRECIENDO CON AMOR	KR 129 137 B 7	4	24	Privado	2
844007282	AAA0141ZAWW	71	SALÓN COMUNAL ATENAS - Biblioteca Comunitaria Fundación Amiguitos de la Ronda	CL 128 119 F 5	3	31	Privado	3 Revisado 2015. Adiciona Nuevo Equipamiento -- ISCRD- 05/2015.
844008190	AAA0135CPOE	71	COLEGIO LA TOSCANA	KR 131 132 F 55	4	1	Privado	1
844011386	AAA0186PUNN	71	SALON COMUNAL VILLA MARIA I SECTOR	KR 124 C 134 A 96	4	47	Privado	3 Captura Construcción
844011398	AAA0134NDPP	71	SALON COMUNAL TIBABUYES UNIVERSAL	CL 139 127 8	4	47	Privado	3 Captura Construcción
844011420	AAA0194OTSY	71	COLEGIO DE EDUCACION TECNICA Y ACADEMICA CELESTIN FREINET - SEDE B	KR 124 132 12	4	1	Privado	1

844006671	AAA0135ZFDE	71	PARROQUIA MADRE DEL REDENTOR DE SUBA		4	53	Privado	5 Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Comparte lote con otro equipamiento, área construcción usos construcción, IDRD reporta Parque, Zona de cesión comunal
844009982	AAA0132OBMR	71	LICEO MALLERLAND	AK 118 136 25	3	1	Privado	1 Revisado 2014. CHIP+1, 2 Predios sin englobe.
844008865	AAA0134MAPP	71	JARDIN INFANTIL MIS PRIMERAS HUELLITAS	KR 127 C 138 33	4	24	Privado	2
844010598	AAA0132OFPA	71	COLEGIO HOWARD GARDNER	AK 118 137 A 3	3	1	Privado	1 Revisado 2014.
844006704	AAA0135ZFDE	71	INSTITUCION EDUCATIVA COMPARTIR DE SUBA - SECCION BACHILLERATO	KR 128 146 52	3	1	Privado	1 Revisado 2014, Divide polígono, área construcción usos construcción, Zona cesión comunal, todo el polígono acorde con lote patrimonio inmobiliario de DADEP. Se cruza con polígono parque certificado
844011167	AAA0161XLCX	71	CENTRO CRECER GAITANA	KR 125B 131A 10	3	11	Público	2 Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, CHIP+1, área construcción usos construcción, Propiedad Horizontal, 2 Unidades Prediales, Información SDIS-07/2013.
844011168	AAA0132HXOE	71	LIC DEMOCRATICO GABRIEL GARCIA MARQUEZ	TV 126 132 B 95	4	1	Privado	1 Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Información SED-07/2013.
844011169	AAA0155LJMR	71	INST LATINOAMERICANA DE SISTEMAS Y EDUCACION LASIT	TV 126 B 132 D 46	4	1	Privado	1 Revisado 2013, Adiciona nuevo polígono, Información SED-07/2013.
844006849	AAA0134MWTO	71	HOUSTON SCHOL	TV 127 B 137 A 26	4	8	Privado	2
844009010	AAA0129FFLW	71	CAI LA GAITANA	CL 139 126 C 2	3	99	Público	8 Captura Construcción
844010907	AAA0134LWCN	71	COLISEO TIBABUYES	CL 139 127 C 48	3	87	Público	6
844011504	AAA0132ODMR	71	LICEO MIGUEL ANGEL ASTURIAS	AK 118 137 3	3	1	Privado	1
844011620	AAA0134JDPP	71	COLEGIO MODERNO	CL 128 C 119 C 7	3	1	Privado	1
844011644	AAA0132JXXR	71	FUNDACION POR UN MAÑANA MEJOR	TV 126 134 25	4	5	Privado	2
844011948	AAA0135ZFDE	71	JARDÍN INFANTIL COMPARTIR	KR 128 146 52	4	24	Privado	2 Revisado 2014, Adiciona nuevo equipamiento y polígono a partir de código PTE 00487 y cobertura lote patrimonio inmobiliario DADEP. No lo reporta el sector, área construcción usos construcción. no lo reporta.
844011988	AAA0240TJSK	71	DULCE MARIA	AK 118 137 A 25	4	1	Privado	1 Revisado 2014. Adiciona equipamiento y polígono nuevo. Uso dotacional privado. No lo reporta el sector ISSED- 05/2014. Verificar con DPMC.
844011337	AAA0132NYKC	71	IGLESIA CRISTIANA EVANGÉLICA MISIONERA	AK 118 135 13	4	53	Privado	5
844012628	AAA0135DALW	71	LA TOSCANA LISBOA SEDE A - LA TOSCANA	CL 132 D BIS 132 5	3	1	Público	1
844012641	AAA0134LWDE	71	TIBABUYES UNIVERSAL SEDE A - TIBABUYES UNIV.	KR 128 A 139 13	3	1	Público	1
844012644	AAA0132OJZE	71	LA GAITANA SEDE B - VILLA MARIA	KR 124 132B 02 MJ	3	1	Público	1 Revisado 2013, Mejora

Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

2.7.3.1. Déficit de equipamientos

Suelo por sectores y escalas

En primera instancia, se realizó consulta a la Dirección de Planes Maestros y Complementarios (DPMC) de SDP, a través de correo electrónico del 6 de julio de 2021 para establecer el déficit en m2 sectorial de equipamientos de las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba. La DPMC respondió en correo electrónico el 14 de julio de 2021 con la matriz de los déficits al año 2017 (Anexo 03), aclarando que “(...) los déficits en las tablas corresponden a valores negativos en cada uno de los sectores y escalas. Para el caso de cultura, se tuvo en cuenta los salones comunales que son equipamientos culturales, pero que la Secretaría de Cultura no los relaciona dentro de su inventario.” Los datos más relevantes se presentan en las siguientes fichas.

Ficha 61. Déficit sectorial de equipamientos UPL Tibabuyes a 2017

# UPZ	71
Nombre UPZ	TIBABUYES
Área bruta UPZ Ha	725,80
Población (# Hab.)	252.257

Fuente: Dirección de Planes maestros y Complementarios –

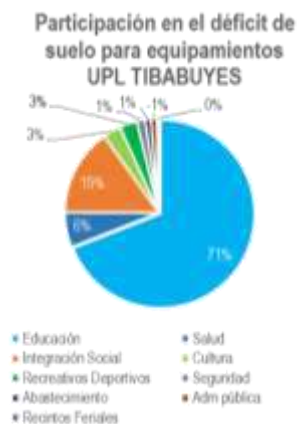
densidad (Hab. por Ha)		347,56			
SECTOR		DEFICIT EQUIPAMIENTOS VECINALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS ZONALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS URBANOS m²	TOTAL DEFICIT SUELO 2017 VECI ZONA Y URBA m²
Educación	M2	-363.945	-96.013	-	-459.957
	#	-38	1	-	-37
Salud	M2	-26.482	-11.815	-1.770	-40.067
	#	-25	-2	-0	-27
Integración Social	M2	-90.114	-8.396	-1.770	-100.279
	#	-154	0	-0	-154
Cultura	M2	-3.829	-13.273	-3.539	-20.641
	#	-18	-3	-0	-21
Recreativos Deportivos	M2	-42.473	40.065	-17.697	-20.105
	#	-70	-17	-0	-87
Seguridad	M2	-	-7.070	-2.301	-9.371
	#	-	-5	-0	-6
Abastecimiento	M2	-	-5.309	-1.416	-6.725
	#	-	-3	1	-2
Administración pública	M2	-	5.141	1.813	6.954
	#	-	3	1	4
Recintos Feriales	M2	-	-	-2.124	-2.124
	#	-	-	-0	-0
TOTAL	Suelo	-526.842	-96.670	-28.803	-652.315
	#	-304	-24	-1	-329

Ficha 62. Déficit sectorial de equipamientos UPL Rincón de Suba a 2017

# UPZ		28			
Nombre UPZ		EL RINCÓN			
Área bruta UPZ Ha		709,52			
Población (# Hab.)		351.846			
densidad (Hab. por Ha)		495,89			
SECTOR		DEFICIT EQUIPAMIENTOS VECINALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS ZONALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS URBANOS m²	TOTAL DEFICIT SUELO 2017 VECI ZONA Y URBA m²
Educación	M2	-510.886	-120.647	16.667	-614.866
	#	-57	40	1	-16
Salud	M2	-36.676	-13.020	-2.469	-52.165
	#	-35	-3	-0	-38
Integración Social	M2	-126.377	-25.977	-2.469	-154.824
	#	-208	0	-0	-208
Cultura	M2	935	-17.873	-4.938	-21.877
	#	-1	-1	-0	-2
Recreativos Deportivos	M2	-59.261	-2.338	-24.692	-86.292
	#	-97	-25	-0	-123
Seguridad	M2	-	-18.265	-3.210	-21.475
	#	-	-9	-0	-9
Abastecimiento	M2	-	-7.408	-1.975	-9.383
	#	-	-4	1	-3
Adm pública	M2	-	-1.482	3.373	1.891
	#	-	-	1	1
Recintos Feriales	M2	-	-	-2.963	-2.963
	#	-	3	-0	3
TOTAL	Suelo	-732.265	-207.011	-22.677	-961.953
	#	-399	2	-1	-397

SDP (2022) con base en SDP (2017)

Problemáticas asociadas:



Déficit de suelo: -623,511,69 m².
Déficit equipamientos: -328 unidades.

Problemáticas asociadas:



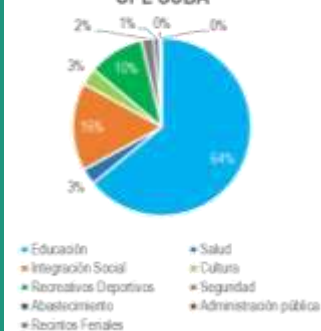
Déficit de suelo: -939,275,59 m²
Déficit equipamientos: -396 unidades.

Ficha 63. Déficit sectorial de equipamientos UPL Suba a 2017

# UPZ		27			
Nombre UPZ		SUBA			
Área bruta UPZ Ha		652,38			
Población (# hab.)		151.082			
densidad (hab. por Ha)		231,59			
SECTOR		DEFICIT EQUIPAMIENTOS VECINALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS ZONALES m²	DEFICIT EQUIPAMIENTOS URBANOS m²	TOTAL DEFICIT SUELO 2017 VECI ZONA Y URBA m²
Educación	M2	-199.622	-71.715	-	-271.336
	#	-22	24	1	3
Salud	M2	-15.899	-5.335	8.633	-12.601
	#	-16	0	2	-14
Integración Social	M2	-54.285	-12.719	-1.060	-68.064
	#	-77	4	3	-70
Cultura	M2	-3.981	-7.028	-2.120	-13.129
	#	-7	0	-0	-7
Recreativos Deportivos	M2	-25.438	-6.837	-10.599	-42.874
	#	-42	-11	-0	-53
Seguridad	M2	-	-7.949	-1.378	-9.327
	#	-	-2	1	-1
Abastecimiento	M2	-	-3.180	-848	-4.028
	#	-	-2	2	0
Adm pública	M2	-	-257	-848	-1.105
	#	-	3	2	5
Recintos FERIALES	M2	-	-	-1.272	-1.272
	#	-	-	-0	-0
TOTAL	Suelo	-299.224	-115.019	-9.492	-423.735
	#	-164	18	9	-137

Problemáticas asociadas:

Participación en el déficit de suelo para equipamientos UPL SUBA



Déficit de suelo: -414,243,58 m²
Déficit equipamientos: -146 unidades.

El déficit más alto está en Rincón de Suba y Tibabuyes con -939.275,59 m² y -623.511,69 m² respectivamente. Suba (UPL) tiene un déficit de -414.243,58 m². En total son -1.977.030,86 m² (197,70 Hectáreas) de suelo para atender el déficit, comparable con las 183 Hectáreas de suelo de la Localidad La Candelaria.

Índices de Proximidad y Diversidad

Tomando como referencia la Reserva Vial ALO Norte, se puede identificar los equipamientos que se encuentran en proximidad a 500 y 1.000 metros:

Ficha 64. Régimen de uso para el Humedal La Conejera

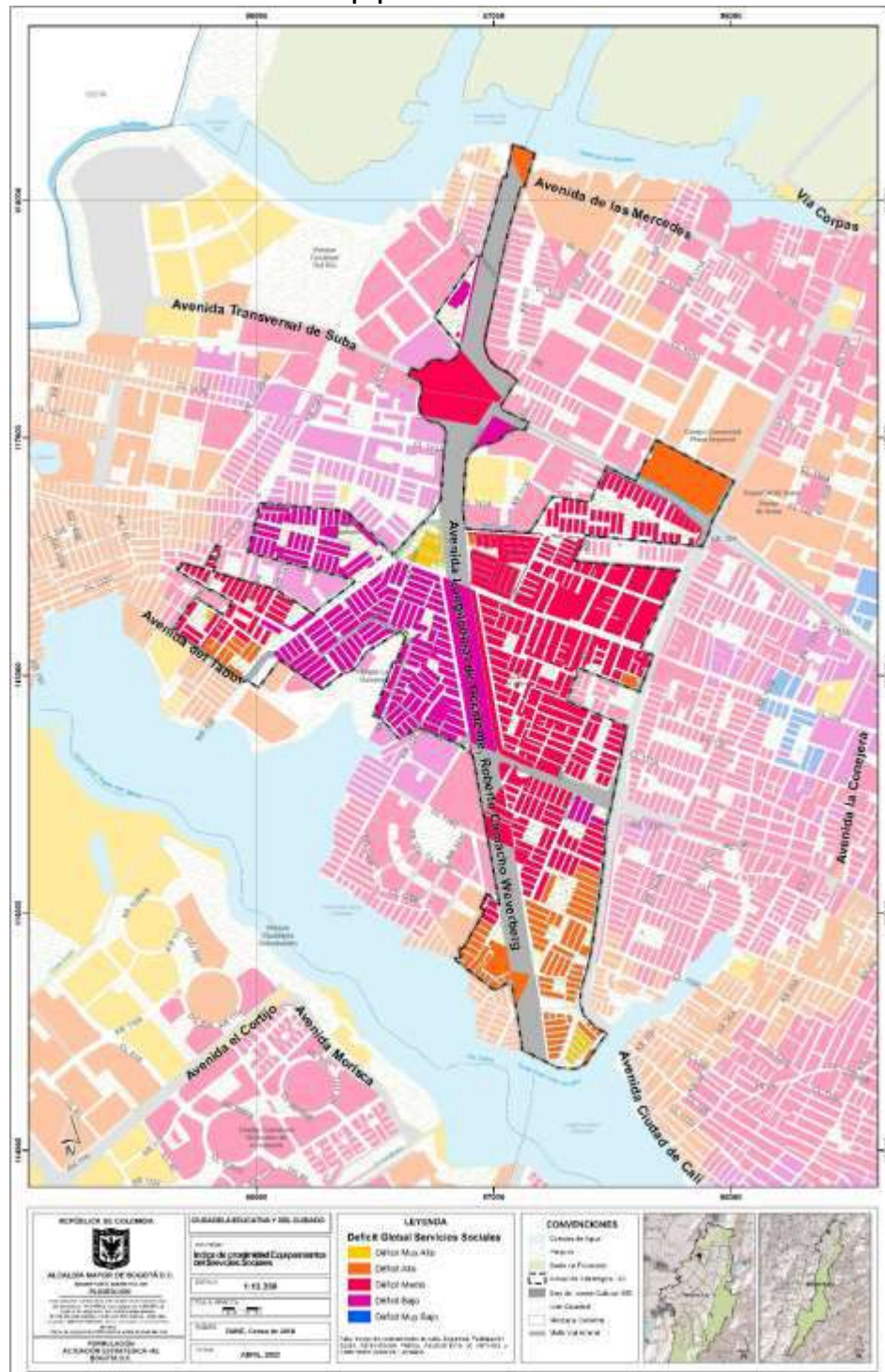
Buffer	Tipo Parque	#	M²	Buffer	Tipo Parque	#	M²
500 Mt.	Estructurante	1	47.466	1.000 Mt.	Estructurante	1	47.466
	Proximidad	84	102.621		Proximidad	177	792.637
	Total	85	150.087		Total	178	275.581

Fuente: Equipo AE- CEC SDHT. (2022)

Se identifica un equipamiento estructurante del sistema distrital en ambos Buffers: Escenario Deportivo Coliseo La Gaitana. Frente a los equipamientos de proximidad, hay un incremento en el Buffer de 1.000 metros de 93 equipamientos que representa el 111%.

Ficha 65. Índice de Proximidad Equipamientos Servicios Sociales AE-CEC

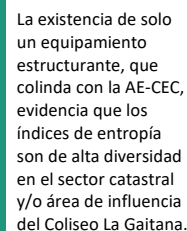
Fuente: SDP (2022)



En términos de deficiencia caminable a servicios sociales, que requieran acciones articuladas para la prestación de servicios (públicos y privados), se puede evidenciar que el déficit global presenta niveles bajos y medios en zonas de corazones productivos (La Gaitana) y corredores comerciales (calle 139), los niveles de déficit alto y muy alto se presentan en zonas residenciales alejadas de las áreas comerciales mencionadas, próximas al Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes y en la Urbanización Puerta del Sol colindante con la Reserva Vial ALO Norte y el Canal Cafam.

En cuanto a la oferta de equipamientos disponibles y comparado al estándar óptimo por habitante para el Distrito de 3,17 m² construidos/hab. (DTS Componente Urbano del POT, 2021), la UPL Tibabuyes presenta un indicador de 0,50 m²/hab., Rincón de Suba de 1,05 m²/hab., y Suba 1,25 m²/hab. Es un déficit marcado.

Fuente: SDP (2022)



Son consistentes con este criterio, igualmente, los niveles bajos o sin diversidad en la mayoría de la AE_CEC, ya que predominan los equipamientos de proximidad.

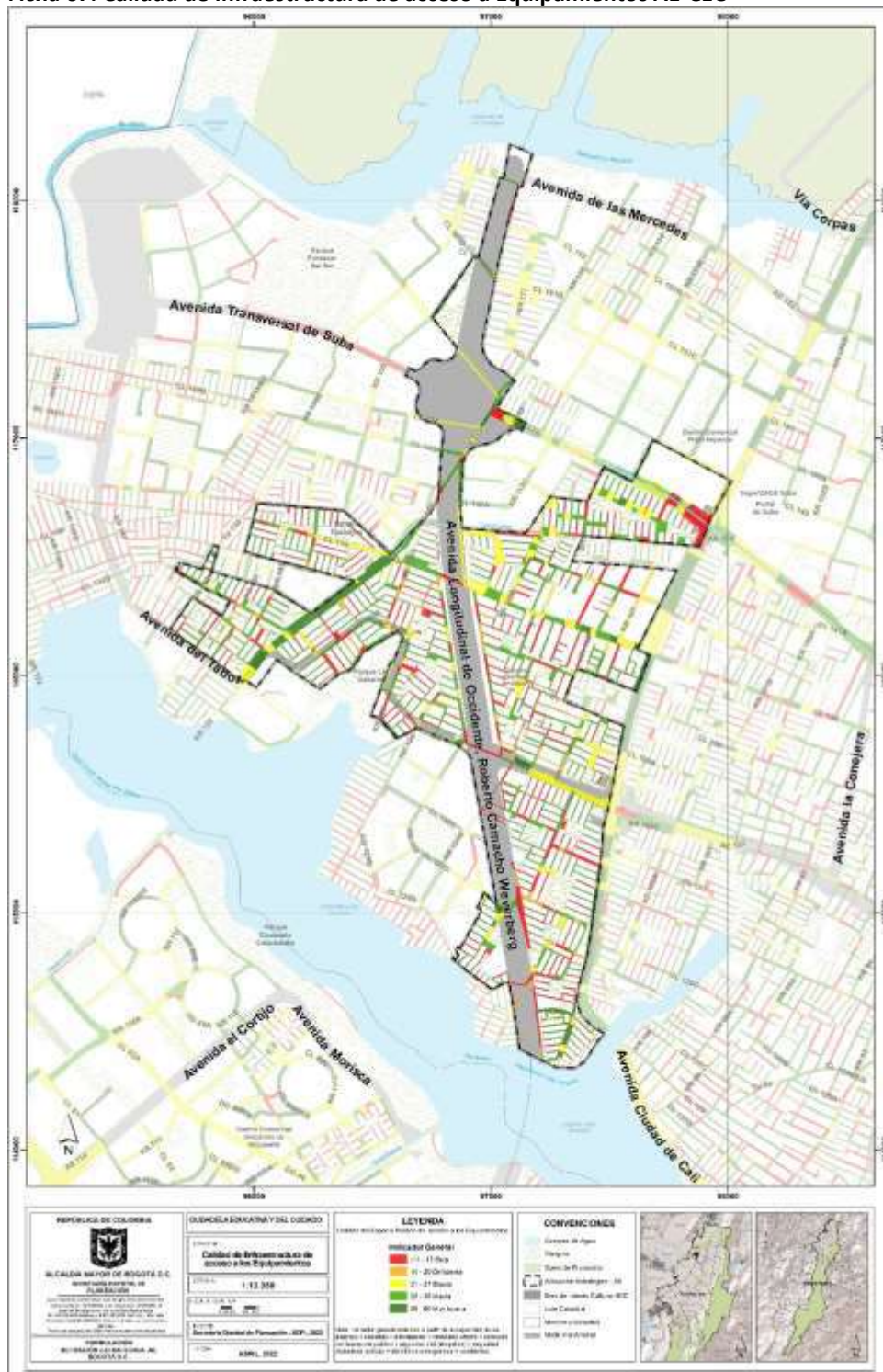
Se debe revisar las áreas que presentan alta diversidad ya que en verificación de terreno corresponden a sectores catastrales predominantemente residenciales.

Es necesario fortalecer la presencia de equipamientos estructurantes que alberguen servicios sociales y del cuidado, que se articulen y potencien los existentes en escala de proximidad.

El estándar proyectado a 2035 para reducir el déficit en estas UPL es, para Tibabuyes, de 0,50 a 1,17 m²/hab., Rincón de Suba de 1,05 a 1,58 m²/hab., y Suba de 1,25 a 1,73 m²/hab. Esto se logrará con proyectos de equipamiento, nodos y manzanas del cuidado, actuaciones del sistema de movilidad y con decisiones complementarias como facilitar la localización, mezcla de usos, y generación de mayores edificabilidades. Para esto se debe regular la

implementación de servicios a cargo del SIDICU y la implementación del Observatorio del Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales. Las actuaciones en el sistema de movilidad se dan en función a la Calidad de Infraestructura de acceso a Equipamientos.

Ficha 67. Calidad de Infraestructura de acceso a Equipamientos AE-CEC



Fuente: SDP (2022)

En concordancia con el estado de la malla vial anteriormente presentado, la calidad del espacio público de acceso a los equipamientos, en términos de capacidad, es buena y muy buena a lo largo de los corredores comerciales de la Transversal 127 y la Calle 139.

En términos generales, las condiciones actuales de la infraestructura de acceso a los equipamientos requieren de acciones de cualificación, reconfiguración y/o mejoramiento de los perfiles viales (corredores verdes y/o calles completas), lo que incluye los temas asociados a la seguridad.

Si esta malla vial local no se recupera, los niveles de servicio en la movilidad irán decreciendo.

2.7.4. Sistema de Servicios Públicos

Este sistema está conformado por un conjunto de infraestructuras y redes jerarquizadas e interdependientes con el fin de dar soporte a la prestación efectiva de servicios públicos domiciliarios y Tecnologías de la Información y las comunicaciones. Para caracterizar los diferentes subsistemas e identificar las posibles problemáticas se realizaron las siguientes consultas:

1. A la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) mediante comunicación por correo electrónico el 26 de agosto de 2021 para solicitar información de la base técnica de las redes existentes de acueducto y alcantarillado, las proyectadas y su estado de ejecución para el ámbito de la AE-CEC. El director técnico de Apoyo de la Gerencia Corporativa de servicio al Cliente de la EAAB, emitió memorando interno a las áreas operativas para consolidar la información solicitada, a saber:
 - a. Dirección Red Troncal de Alcantarillado No. 25510-2021-1235 del 14SEP/2021.
 - b. Dirección Red Matriz de Acueducto No. 254101-2021-2189 del 14SEP/2021.
 - c. Dirección Servicio Acueducto y Alcantarillado Zona 1 No. 3131003-2021-0373 del 09SEP/2021.
 - d. Dirección Gestión Ambiental del Sistema Hídrico No. 2430001-2021-1160 del 10SEP/2021.
 - e. Dirección Bienes Raíces No. 252001-2021-1144 del 07SEP/2021.

La EAAB respondió con comunicación con radicado SDHT No. 1-2021-41262 del 06 de octubre de 2021 (Anexo 04).

2. Sistema de Información Geográfica Unificado Empresarial (SIGUE) y Planoteca de la EAAB.

2.7.4.1. Sistema de Acueducto

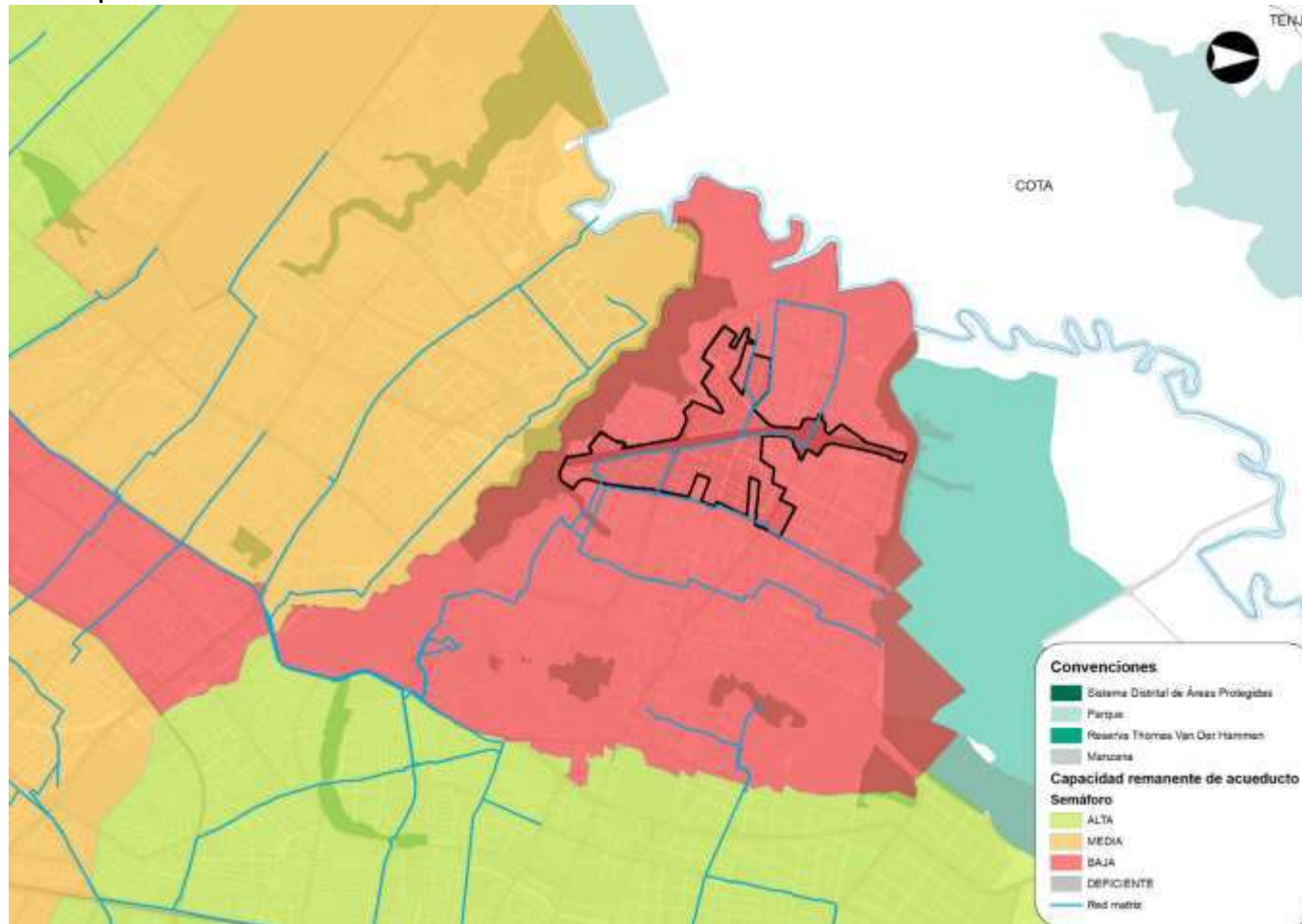
El sistema de acueducto es el conjunto de redes e infraestructuras necesarias para la prestación del servicio. Está constituido por la infraestructura de abastecimiento, almacenamiento, tratamiento, potabilización y distribución del agua mediante redes matrices, secundarias y locales en la zona. El ámbito y el área de influencia de la AE CEC tiene estas redes matrices de acueducto con diámetros superiores a 12”:

Ficha 68. Redes Matrices AE Ciudadela Educativa y del Cuidado.

RED	DIÁMETRO	LOCALIZACIÓN SEGÚN PLANCHAS DE LA EAAB
Línea El Rincón RMA C-068	30"- 24"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la Avenida Ciudad de Cali costado oriental.
Prolongación Línea Avenida el Rincón No. Obra 20667	30"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la calle 128 F y se interconecta con la línea El Rincón en la carrera 96 A y cruza la Avenida Ciudad de Cali de oriente a occidente por la calle 129.
Línea Avenida Cundinamarca Suba RMA C-133	20"- 16"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la calle 132 y se interconecta con la línea El Rincón en la Avenida Ciudad de Cali.
Línea Avenida Tibabuyes RMA C-181	24"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la Avenida Ciudad de Cali y se interconecta con la línea El Rincón en la calle 132.
Prolongación Línea Avenida Ciudad de Cali No. Obra 20334	16"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la Avenida Ciudad de Cali costado occidental y se interconecta con la línea Tibabuyes en la calle 145.
Línea Sector Gavilanes No. Obra 19921	12"- 16"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la calle 145 y se interconecta con la línea prolongación Línea Avenida Ciudad de Cali.
Línea Sector La Gaitana	16"	Red matriz de acueducto existente. Esta red se encuentra ubicada sobre el corredor vial de la calle 139 y se interconecta con la línea sector Gavilanes en la calle 139 por carrera 118. Esta red no cuenta con planos récord.

Fuente: EAAB. (2021)
Oficio 3050001
S-2021-302879

Ficha 69. Capacidad Remanente Acueducto



Fuente: Equipo AE-CEC.
SDHT (2022)

Se cruzó el polígono de la AE con la capa de "Red matriz" del POT.

Caudal macro: 938,12.
Caudal adicional disponible: 78,1.

La capacidad remanente del servicio de acueducto para nuevos proyectos es baja, a pesar de contar con redes matrices de importantes diámetros. Esto se debe a la alta densidad de población.

En la formulación de la AE, se requiere solicitar factibilidad de servicio ante la EAAB para definir los requerimientos de las redes de acueducto.

2.7.4.2. Sistema de Alcantarillado Sanitario

Es el conjunto de infraestructuras y redes necesarias para recoger y transportar las aguas residuales hacia las plantas de tratamiento correspondientes. Se encuentra constituido por redes locales, secundarias, matrices y troncales de alcantarillado sanitario, los interceptores de aguas residuales y las plantas de tratamiento de aguas residuales. La AE-CEC está en la cuenca Salitre, en las Subcuencas: a. Interceptor Las Mercedes; b. Interceptor Tibabuyes Oriental y, c. Tibabuyes e Interceptor Río Bogotá IRB. El manejo se da en sentido a las subcuencas señaladas, que a través de diferentes colectores e interceptores conducen las aguas sanitarias a la PTAR Salitre. Las redes identificadas de la infraestructura de alcantarillado sanitario son las siguientes:

Ficha 70. Redes Troncales Alcantarillado Sanitario AE Ciudadela Educativa y del Cuidado.

RED	DIÁMETRO	LOCALIZACIÓN SEGÚN PLANCHAS DE LA EAAB
Interceptor Las Mercedes	1.0 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la calle 148 - Av. Ciudad de Cali - calle 139 - carrera 126A.
IRB Torca-Salitre	2.75 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la transversal 127 y carrera 129 entre calle 148 y calle 131.
Interceptor Suba Compartir	1.30 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la carrera 1138A entre calle 132 y calle 137.
Interceptor Suba	1.60 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la carrera 102 con calle 126.
Interceptor Cafam	0.90 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la transversal 127 y carrera 129 entre calle 142A y calle 131C.

Fuente: EAAB. (2021)
Oficio 3050001
S-2021-302879

2.7.4.3. Sistema de Drenaje Pluvial

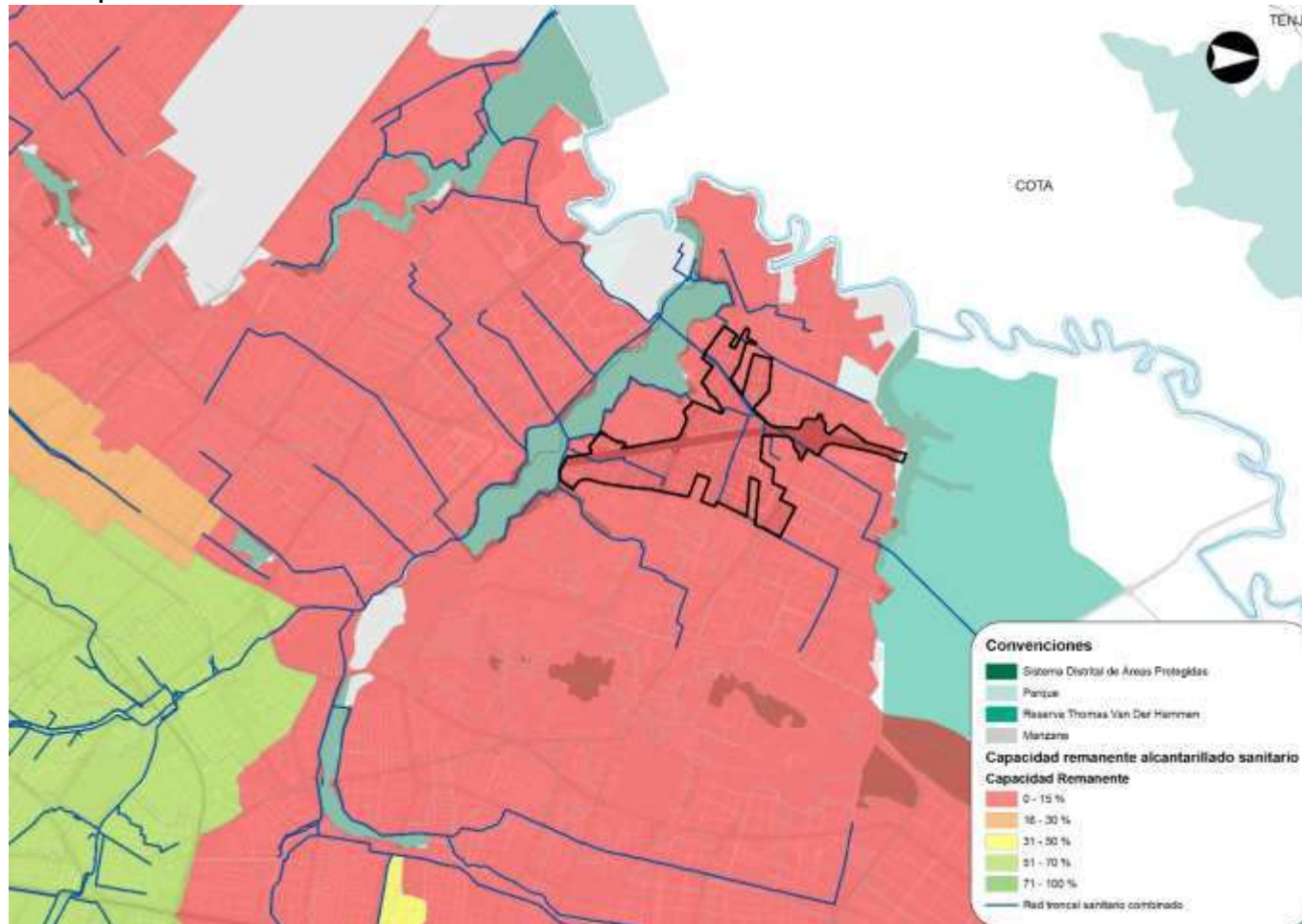
Es el conjunto de elementos naturales e infraestructuras encargadas del manejo y la conducción de las aguas lluvias hacia los cauces naturales con la calidad necesaria para la conservación del recurso hídrico. Se encuentra constituido por: a. El sistema de drenaje natural que se confirma por los elementos naturales del sistema hídrico y áreas permeables de la EEP y; b. Las infraestructuras y redes de drenaje y alcantarillado pluvial como los SUDS. La AE-CEC, de acuerdo a la ubicación, corresponde a la cuenca Salitre y a las Subcuencas: a. Juan Amarillo Derecho; b. Canal Cafam y Tibabuyes, c. La Conejera y; d. Río Bogotá. El manejo se da en sentido a las subcuencas señaladas:

Ficha 71. Redes Sistema de Drenaje Pluvial AE Ciudadela Educativa y del Cuidado

RED	DIÁMETRO	LOCALIZACIÓN SEGÚN PLANCHAS DE LA EAAB
Colector Compartir	1.50 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la carrera 115 entre calle 151 y calle 142.
Colector Compartir-Yolanta	1.80 m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la calle 141 con transversal 138.
Colector Pluvial Calle 139	1.60m - 1-70m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la calle 132 entre Av. Ciudad de Cali y carrera 125.
Colector Lombardía	1.30m - 3x2m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la calle 142 entre carrera 107 y carrera 113.
Colector Toscana	2x2.4m	Red troncal de alcantarillado sanitario existente. Esta red se encuentra ubicada en la transversal 127 entre calle 131C y calle 139.
Quebrada La Salitrosa	Tipo cauce	Cauce ubicado en la calle 151 con carrera 133.
Canal Av Transversal de Suba	Tipo canal	Este canal se encuentra en la Av. Suba entre Av. Ciudad de Cali y carrera 110A.
Canal Cafam	Tipo canal	Este canal se encuentra en la calle 142 entre carrera 113 y transversal 127-transversal 127 hasta calle 131C.
Canal Brazo Juan Amarillo	Tipo canal	Este canal se encuentra ubicado en la Av. Ciudad de Cali con carrera 101
Humedal La Conejera	Humedal	Este humedal se encuentra ubicado aproximadamente en la calle 155 con carrera 133
Humedal Juan Amarillo	Humedal	Este humedal se encuentra ubicado aproximadamente en la Av. Ciudad de Cali con carrera 101

Fuente: EAAB. (2022)
Oficio 3050001
S-2021-302879

Ficha 72. Capacidad Remanente Alcantarillado Sanitario



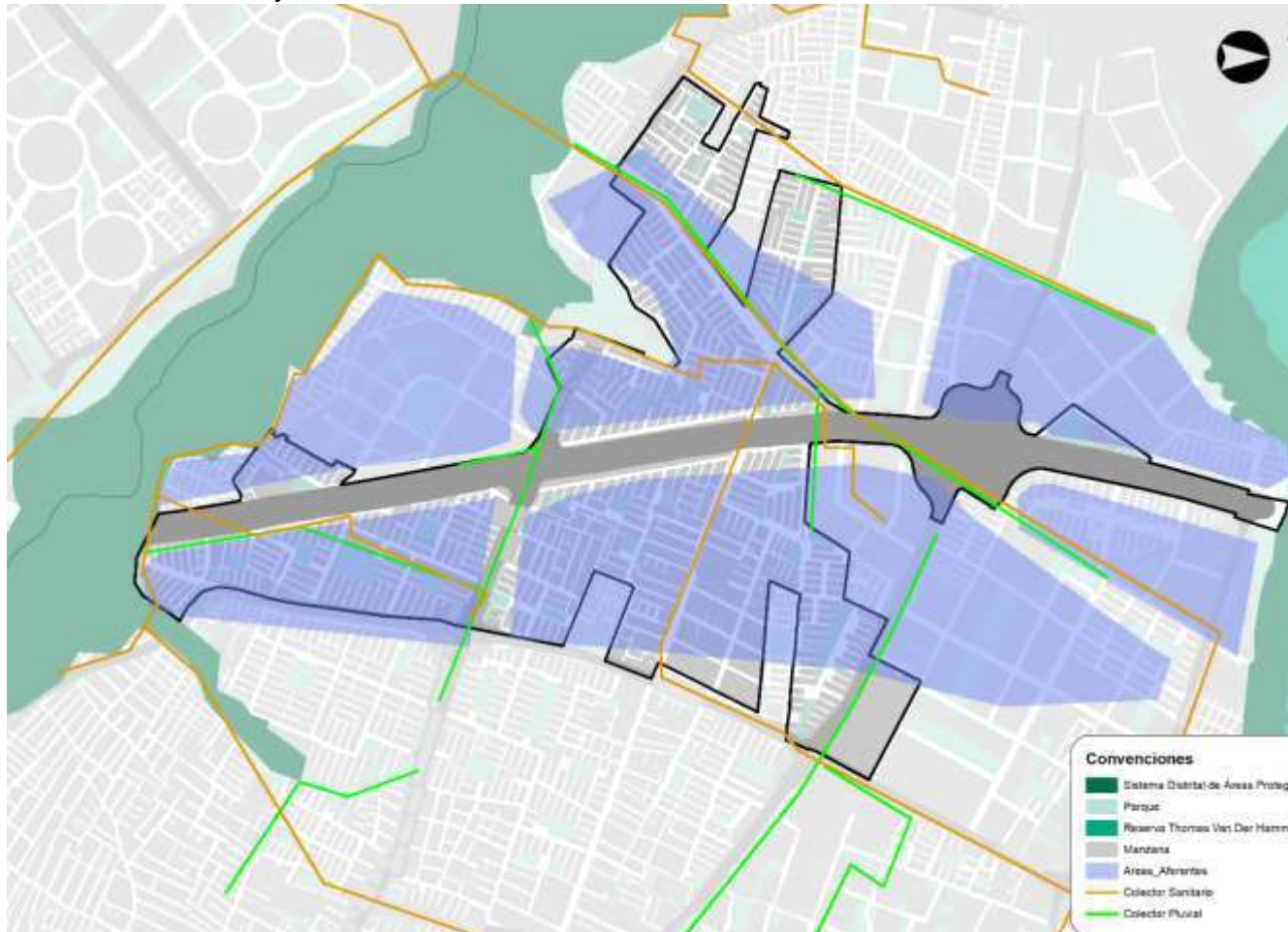
Fuente: Equipo AE-CEC.
(2022)

Se cruzó el polígono de la AE con la capa “Red troncal sanitario” del POT, identificando una capacidad remanente entre 0% a 15%.

La capacidad remanente del servicio de alcantarillado para nuevos proyectos es baja, a pesar de contar con redes importantes.

En la formulación de la AE, se requiere solicitar factibilidad de servicio ante la EAAB para definir si se requiere de obras adicionales para atender los nuevos proyectos para la movilidad sostenible y de revitalización.

Ficha 73. Redes de Drenaje Pluvial



Fuente: Equipo AE-CEC (2022) con base en Cartografía POT (2021)

Se encuentran redes troncales de alcantarillado pluvial y con importantes diámetros superiores a 1.50 metros.

En algunas zonas de la Actuación Estratégica se puede observar que no hay la suficiente infraestructura de sumideros generando problemas de encharcamiento para la comunidad.



2.7.4.4. Sistema de Energía Eléctrica y Alumbrado Público

Es el conjunto de infraestructuras para la generación, transmisión, transformación, distribución y consumo del servicio de energía eléctrica y alumbrado público, y para la recarga de vehículos y la flota del sistema de transporte público. Comprende a. El sistema de energía eléctrica; b. El sistema de fuentes no convencionales de energía renovable y; c. El sistema de servicio de alumbrado público.

Las redes identificadas de la infraestructura de energía eléctrica y de alumbrado público son:

- A. *Redes de Alta Tensión.* De acuerdo con ENEL Codensa, operador de redes eléctricas en la ciudad de Bogotá D.C., se considera de Alta las tensiones nominales del sistema iguales o superiores a 57.5 kV. Al costado sur de la Reserva Vial de la ALO Norte hay tres líneas para distribución de energía de 115 kV cada una, que viajan de manera aérea sobre el humedal Tibabuyes, y siguen su recorrido por 600 metros aproximadamente sobre la Reserva de la ALO y giran hacia el occidente alimentando la Subcentral Tibabuyes.
- B. *Redes de Media Tensión.* Son aquellas con una tensión nominal de entre 1 y 36 kV. La mayoría de las redes identificadas en el ámbito de la AE-CEC son aéreas.

Ficha 74. Tipología Redes de Media Tensión AE CEC

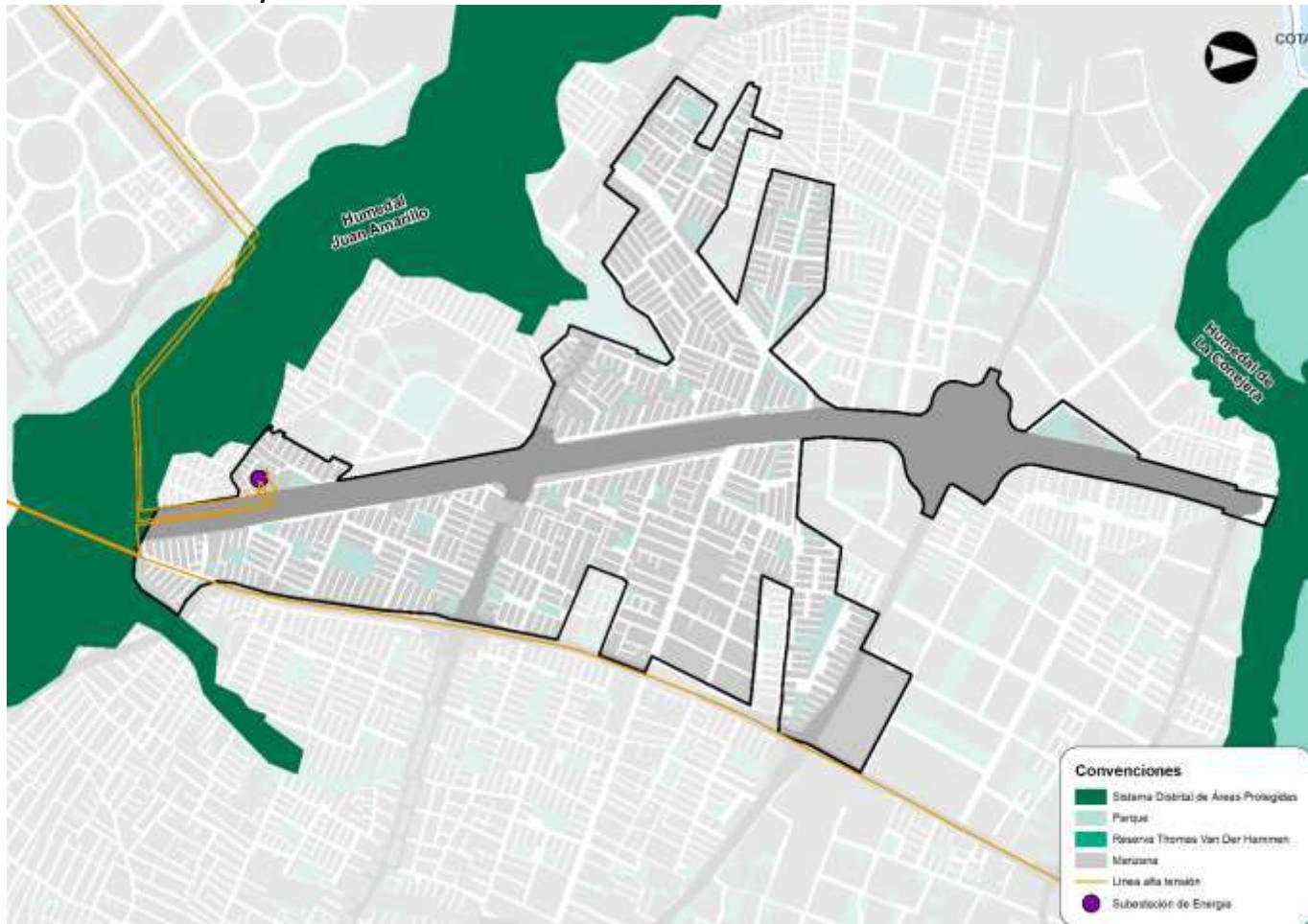


Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Estas redes aéreas generan contaminación visual en el espacio público, así como dificultades para su reparación y/o mantenimiento por su organización y entrecruzamiento entre el sistema y sobre vías o intersecciones, lo que no favorece la implementación de nuevos sistemas de transporte por sus nuevas dimensiones ya que pueden arrastrar los cables y generar cortes eléctricos.

- C. *Redes de Baja Tensión.* Son aquellas con voltajes nominales iguales o inferiores a 1 kV. La mayoría de las redes identificadas en el ámbito de la AE-CEC son aéreas.
- D. *Alumbrado Público.* Comprende el conjunto de luminarias, redes eléctricas, transformadores, postes de uso exclusivo para la prestación del servicio de alumbrado público, con el fin de dar visibilidad al espacio público. En el ámbito de la AE-CEC, la mayoría del espacio público cuenta con redes aéreas para el alumbrado público. Uno de los mayores problemas en el espacio público es la inseguridad por la ausencia de alumbrado público. Actualmente la Reserva Vial ALO Norte es una zona verde con perfil aproximado de 100 Mt sin un alumbrado público adecuado, convirtiéndose en foco de inseguridad para la comunidad que necesita cruzar de un costado a otro.

Ficha 75. Redes de Alta y Media Tensión



Fuente: Equipo AE_CEC SDHT (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con los siguientes shape del POT: "línea de alta tensión" y "Servidumbre de alta tensión" identificando que en un tramo de 600 metros en la reserva de la ALO Norte existen tres líneas aéreas de alta tensión.

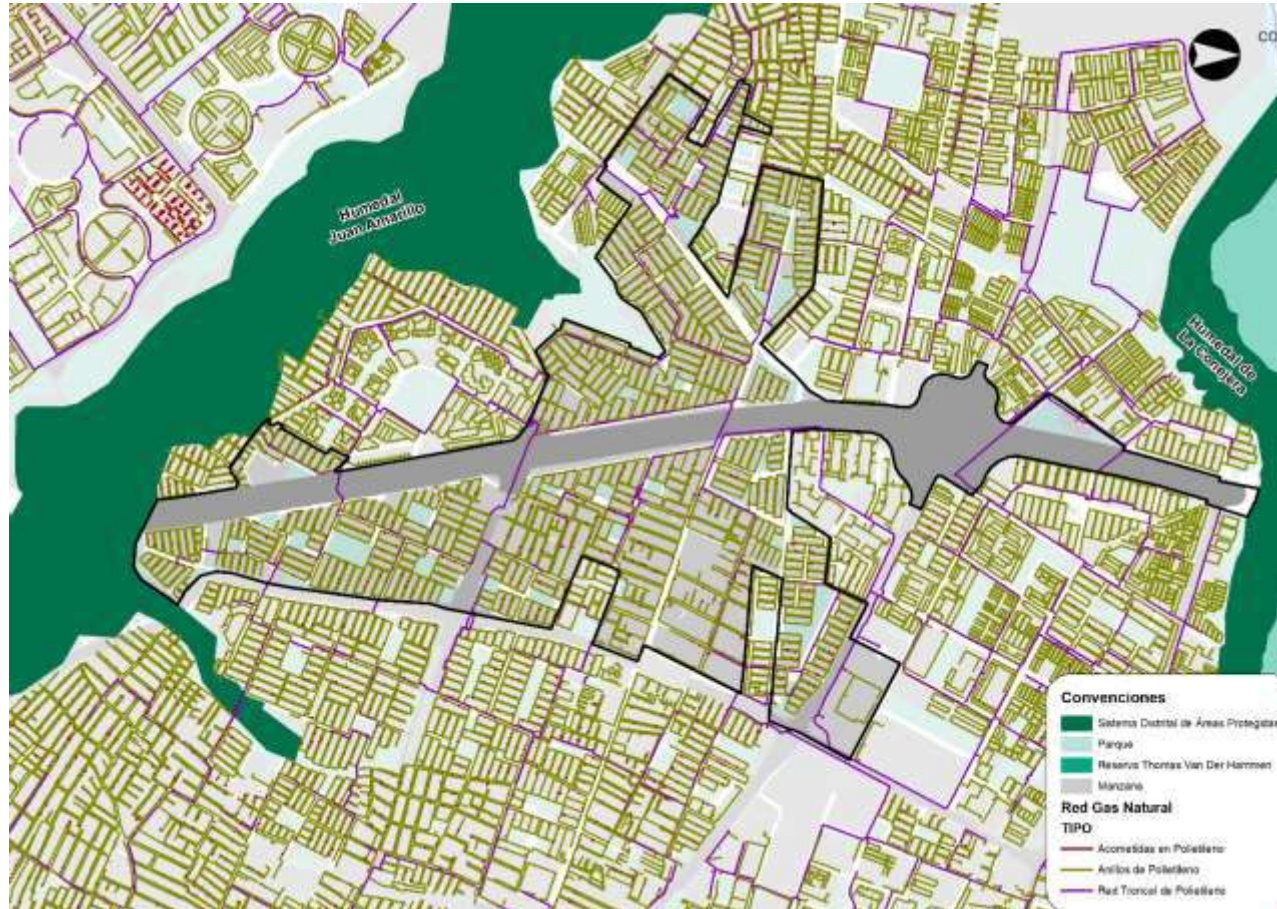
Carga 115 kV: 70% - 77%.
Carga 34 kV: 0%.

En tal sentido, se cuenta con una capacidad remanente del 30%.

La localización de la Red de Alta Tensión sobre la Reserva Vial ALO Norte implica generar aislamientos a lado y lado de las líneas exteriores, lo que no permite el aprovechamiento urbanístico del suelo y subsuelo para otros usos.

2.7.4.5. Sistema de Gas natural

Ficha 76. Red de Gas

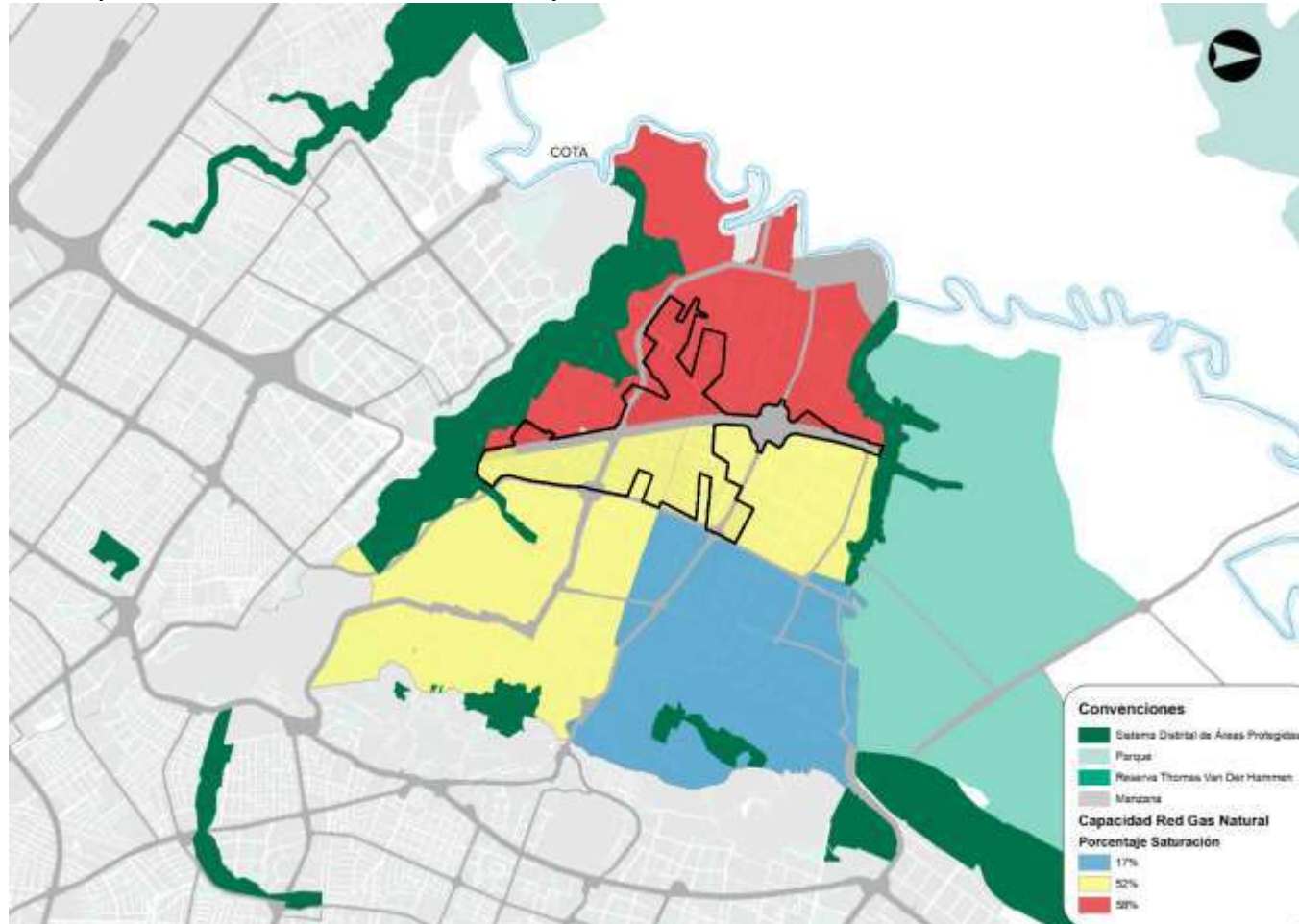


Fuente: Equipo AE_CEC SDHT. (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con POT (2021)

Es el conjunto de infraestructuras y redes para el transporte, regulación y distribución para la prestación efectiva del servicio de gas natural y el suministro de gas para vehículos. El prestador del servicio en Bogotá es Gas Natural Vanti, con una cobertura en la totalidad de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado, con redes en Polietileno de diámetros entre 3/4" y 2".

Ficha 77. Capacidad Remanente Redes de Gas Natural y Sistemas Alternativos de Gas



Fuente: Equipo AE_CEC SDHT (2022) con base en POT (2021)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el shape de "Capacidad malla gas" del POT.

En general, la red de gas, tanto a los costados occidental y oriental de la reserva vial de la ALO Norte tienen capacidad remanente.

La capacidad remanente está entre el 42% y el 48% para atender nuevos proyectos.

2.7.4.6. Sistema de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – TIC.

Son el conjunto de infraestructuras de redes alámbricas e inalámbricas y el mobiliario urbano necesario para la prestación efectiva del servicio de tecnologías de información y las comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1341 de 2009. Los servicios de televisión se integran al sistema, conforme lo establece la Ley 182 de 1995.

En la AE-CEC actualmente hay varios operadores de este servicio, como ETB, UNE y Movistar. La mayoría cuentan con redes en tipología aérea, generando cruces sobre intersecciones viales. Las redes expuestas pueden ser susceptibles a conexiones ilegales o piratería, además de obstaculizar la visibilidad desde el interior de las edificaciones hacia el espacio público por las ventanas, lo que puede conllevar a problemas de seguridad.

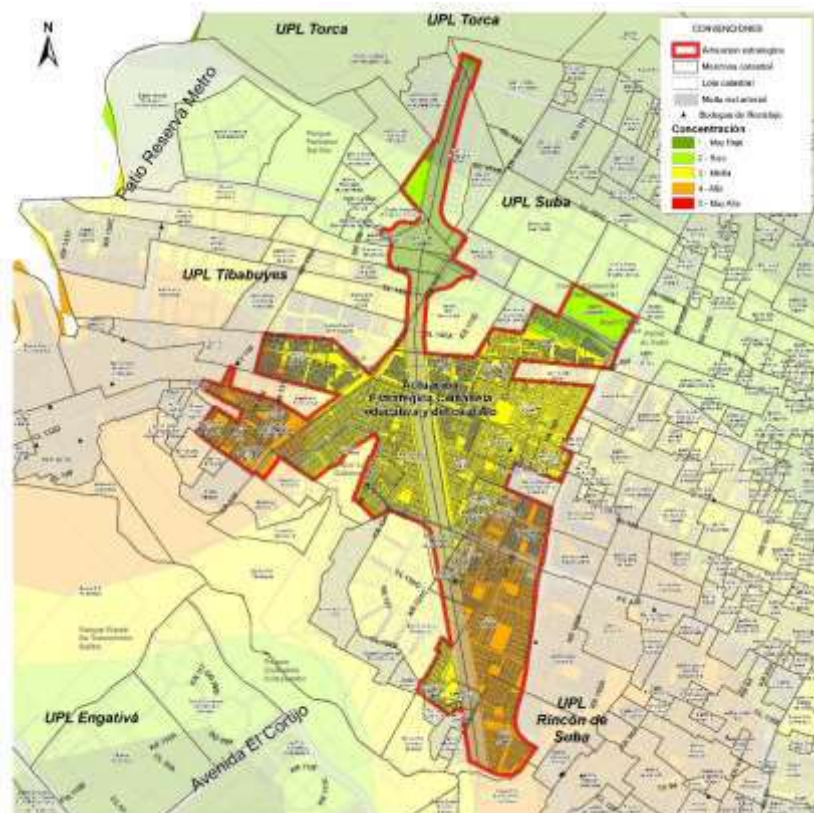
2.7.4.7. Sistema de gestión integral de residuos sólidos.

En esta sección analiza la situación actual del manejo de Residuos Sólidos en la AE, atendiendo la ubicación de puntos críticos y de la infraestructura asociada al aprovechamiento de residuos sólidos (bodegas de reciclaje, ECA, etc.). Esto permite evidenciar la necesidad de implantar equipamientos o estaciones de transferencia y acopio necesarios para realizar el respectivo tratamiento y aprovechamiento de los residuos antes de la disposición final e identificar medidas de manejo en referencia a la articulación con las entidades encargadas para la recuperación del espacio público.

De acuerdo con la información de UAESP, sobre la *Caracterización de las Estaciones de clasificación y aprovechamiento (ECA) de las Organizaciones de recicladores de oficio del registro único (RUOR) y de bodegas operativas vinculadas a la cadena de reciclaje de materiales aprovechables en el mercado no regulado de la ciudad de Bogotá* (2022), se evidencia que en la AE se localiza infraestructura para el aprovechamiento de residuos sólidos (Bodegas de reciclaje al interior del ámbito de la AE y ECAs en áreas contiguas a la AE). Igualmente, con base a los datos del geovisor de la SDA existe información sobre la generación de RCD (Residuos de Construcción y Demolición) y puntos críticos de arrojo clandestino de residuos.

Ficha 78. Concentración de bodegas de reciclaje en la AE

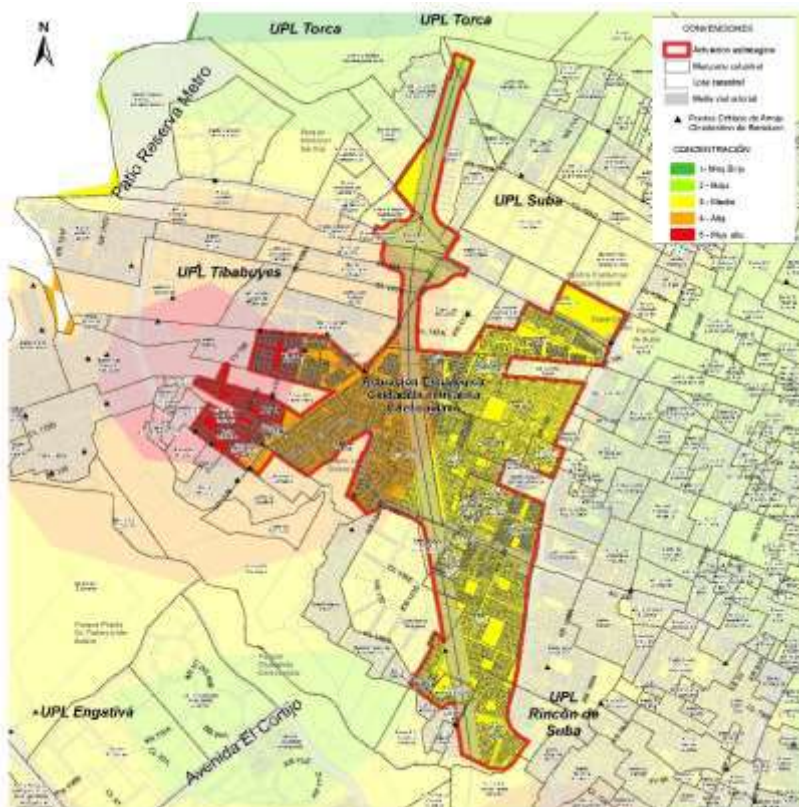
Fuente: SDP (2022) con base en UAESP (2022)



El POT contempla varias infraestructuras para la Gestión Integral de Residuos: estructurales, de primera, segunda, tercera y cuarta categoría de impacto. Aunque la cartografía del POT no señala la implementación de alguno de estos tipos de infraestructuras en el ámbito de la AE-CEC, es importante aclarar que, con el fin de aportar a las metas establecidas en el POT y teniendo en cuenta que esta AE busca articular la EEP con el espacio público para el encuentro de la ciudad, se podrían implementar infraestructuras de tercera y/o cuarta categoría en coordinación con la UAESP.

Ficha 79. Puntos críticos de arrojo en la AE-CEC

Fuente: SDP (2022) con base en UAESP (2022)



En el ámbito de la AE-CEC, el sistema de recolección de basuras estará a cargo de la empresa **ÁREA LIMPIA D.C. S.A.S. E.S.P.** La recolección y transporte se aplicará a todos los residuos sólidos no aprovechables bajo las frecuencias mínimas y horarios establecidos, y se efectuará desde los andenes, aceras y espacios habilitados. A pesar de que haya algunos contenedores superficiales para depositar la basura, hay un problema de cultura, que implica cambiar hábitos:

- Educar con sentido de urgencia en el reciclaje para generar menos basura.
- Evitar la recolección de basura puerta a puerta por contaminación en el andén, ya que en algunos casos se rompen las bolsas que contienen la basura o algunos recicladores las rompen generando focos de malos olores y obstrucción para el libre tránsito del peatón:

Actualmente, **ÁREA LIMPIA D.C. S.A.S. E.S.P.** se encuentra adelantando la construcción, instalación y puesta en operación de 15 puntos dobles de contenedores soterrados distribuidos en toda la UPL Suba (3 en operación, 2 en obra, 4 pendiente de obra y 6 en trámite). De los 6 que están en trámite, 4 están próximos al ámbito de la AE-CEC. Para la ejecución del proyecto, **se realizó una selección de ubicaciones basándose en el volumen de residuos generados en la zona**, presencia de contenedores en la zona y las condiciones espaciales idóneas para el correcto funcionamiento del equipo, teniendo en cuenta el espacio requerido por estos equipos en subsuelo superficie. Este novedoso sistema, resulta muy eficiente al tener una capacidad superior de los contenedores superficiales, con 3.200 L de capacidad por contenedor.

Ficha 80. Ubicación de contenedores de Área Limpia

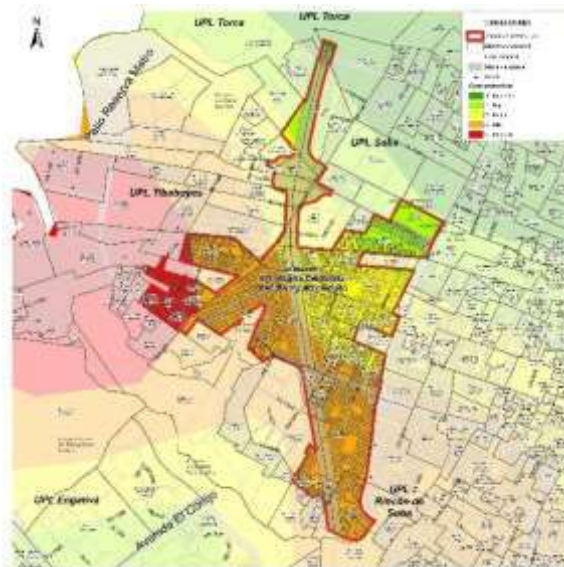


Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en Área Limpia (2022). Disponible en: [https://arealimpia.com.co/contenedor-soterrado/]

En los puntos implementados y en operación se observa una mejora en el servicio y en el entorno, al ser un mobiliario más estético que los contenedores tradicionales. Estos serán instalados únicamente en andenes, que, por su diseño y funcionamiento, no interfiere en el espacio público ni en la movilidad de los peatones.



Ficha 81. Proximidad a ECA en la AE-CEC



Fuente: SDP (2022) con base en UAESP (2022)

Ficha 82. Fuentes generadoras de material RCD en la AE-CEC

Fuente: SDP (2022) con base en UAESP (2022)



2.7.5. Conclusiones del componente funcional

Sistema de Movilidad y Transporte: La Reserva Vial ALO Norte es una oportunidad en suelo público para conectar la EEP, el tejido urbano, y las comunidades del sector en torno a equipamientos del Sistema del Cuidado y espacio público con zonas verdes. Las franjas funcionales a considerar de carga general en la Reserva Vial ALO Norte (Ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible), incluidas intersecciones viales, para la conexión entre la ALO Norte con la Avenida Ciudad de Cali y la ALO Centro-Calle 80 será definido por el IDU en el diseño geométrico a nivel de prefactibilidad con base en los estudios de macro y micro modelación de la SDM, lo que será una determinante de primer orden para la formulación de la AE-CEC.

De acuerdo con el concepto técnico de la SDM (ver Anexo 04) se recogen las siguientes conclusiones, entendiendo que en la macromodelación no se determina la solución operativa de las intersecciones de la ALO frente al planteamiento urbanístico para la AE-CEC, lo que se analiza es la capacidad de las vías de acuerdo con la demanda atraída y generada por el proyecto y crecimiento vehicular del sector conforme a los perfiles propuestos. En la etapa de factibilidad para la AE-CEC, se presentan las siguientes recomendaciones para la etapa de estudios y diseños:

Para el componente de infraestructura para usuarios no motorizados se recomienda:

1. Diseñar calles completas. El diseño de calles completas se enfoca a brindar prioridad a los usuarios más vulnerables.
2. Proyectar vías urbanas enfocadas a equilibrar las demandas de una mayor movilidad personal y un mayor acceso a la economía de la ciudad.
3. Priorizar modos sostenibles de transporte que transiten por espacios exclusivos, permitiendo que los sistemas de alta eficiencia, como el transporte público, liberen espacio para realizar otras actividades que facilitan la vida urbana.
4. Considerar la diversidad de los actores y procesos que les dan forma a las calles.⁷

Entre los lineamientos para la propuesta del perfil vial (A-3) de la ALO Norte y demás perfiles viales que se contemplen para la conectividad vial del proyecto en la etapa de estudios y diseños están:

- Garantizar cruces peatonales seguros a lo largo del corredor con una interdistancia no mayor a 400 metros, dichos cruces se deben ubicar considerando las líneas de deseo peatonal y las dinámicas del sector, para minimizar los cruces peatonales a riesgo.
- El ancho de las franjas de circulación peatonal (FCP) se debe ajustar a las condiciones del sector y la demanda peatonal establecida para el proyecto, de manera que se garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad para los peatones, especialmente las personas con movilidad reducida.
- Las franjas de circulación y zonas de espera para cruce peatonal deberán ser validadas en el estudio de tránsito según los análisis de capacidad y niveles de servicio. El ancho de la FCP no podrá ser inferior a los lineamientos de la normatividad vigente.
- El diseño de espacio público debe contemplar infraestructura accesible en andenes y en el separador central, refugios e isletas para garantizar el paso seguro de los peatones.
- Incluir soluciones de infraestructura en bocacalles para minimizar los conflictos entre usuarios, protegiendo a los más vulnerables.
- Incluir infraestructura para ciclistas a los dos costados de la vía bidireccional, armonizado con las necesidades de conexión sobre los principales corredores de la malla vial de la ciudad.
- Garantizar anchos de infraestructura para ciclistas para la demanda que generarán.

Para el componente de infraestructura de usuarios motorizados se recomienda:

1. Incluir retornos operacionales vehicular sobre la ALO norte generando efecto corbatín, para brindar soluciones de accesibilidad y conectividad y no afectar las vías aledañas.
2. Que las vías que se propongan se usen para generar conectividad entre las dos calzadas del par vial de la ALO y no para atraer flujos vehiculares que sirvan de paso a zonas aledañas.

⁷ Guía Global Diseño de Calles – Global Designing Cities Initiative- NACTO

3. En casos de vías locales sin tránsito de vehículos de carga ni transporte público colectivo, se deberán generar carriles con ancho de 3.00 metros. En vías donde se presente o proyecte circulación de vehículos de carga o transporte público colectivo (buses), el ancho de los carriles deberá ser de 3.25 a 3.50 metros.
4. En caso de generar zonas de paraderos, deberán ser accesibles para personas con movilidad reducida.
5. Los estudios de diseño geométrico, urbanismo, señalización, semaforización, redes, etc. deberán articularse para garantizar y priorizar la movilidad segura de los diferentes actores viales.
6. El diseño de esquinas deberá ajustarse a los lineamientos establecidos por el distrito, considerando la priorización de actores vulnerables.
7. Es necesario identificar las vías que pueden ser pacificadas, donde se incluyan medidas de reducción de velocidad y se priorice el tránsito peatonal.
8. El urbanismo debe considerar la ubicación de actividades y usos propuestos, la ubicación de las vías locales, accesos peatonales y vehiculares (indicativo).
9. Se debe generar manzanas con dimensiones adecuadas para el tránsito peatonal, evitar la conformación de macro-manzanas mejora la permeabilidad, fomenta la caminata y el uso de medios no motorizados. Se recomienda dimensiones por debajo de 150 metros y proporciones laterales máximo de 1:3, es decir mayores a 50 metros. (SDM, 2021)

Sistema de Espacio Público

Adicional a los bajos indicadores de EPE se evidencia una marcada desconexión ambiental entre los elementos de la EEP y el espacio público existente en el ámbito de la AE-CEC. Es importante atender este rol potencial para la conectividad ambiental a través de la generación y renaturalización del espacio público, así como de la cualificación y consolidación de parques en el ámbito de la AE para el disfrute de la población. Es importante mencionar que, dada las altas densidades poblacionales del territorio, y los impactos marginales de las actuaciones públicas para mejorar los estándares de espacio público, cualquier desarrollo adicional de usos residenciales deberá encargarse de mitigar sus propias problemáticas sin deteriorar las áreas públicas existentes.

Sistema de Cuidado y Servicios Sociales

En términos de número de equipamientos, las UPL Rincón de Suba y Tibabuyes requerirían la construcción de 396 y 328 equipamientos respectivamente, y Suba requeriría 146. Estos equipamientos permitirían resolver el déficit de proximidad en un buffer de 800 metros entorno a la Reserva Vial ALO Norte con un área promedio construida de 2.269,86 m². Estas apuestas deben articularse con las necesidades estructurantes de la ciudad y aquellas cotidianas de la población de su entorno más inmediato, por lo que la AE debe considerarse un ámbito de oportunidad en ambas escalas dado su alcance como pieza de integración urbana.

Sistema de Servicios Públicos

Durante los procesos de formulación e implementación del proyecto se deben abordar, para los sistemas de acueducto, alcantarillado y pluvial las siguientes problemáticas asociadas:

- a. *Conexiones Erradas.* Aquellas que no siguen el proceso adecuado de empalme y conexión a una red principal por falta de buenas prácticas durante la construcción de la obra o por conexiones ilegales. Este tipo de conexión implica:
 - Bajas en la presión de la red, pérdidas de agua que conlleva a que el suministro no llegue de la manera adecuada y con buena fuerza a las casas de los consumidores.
 - Infiltración del agua residual al subsuelo generando contaminación.
 - Infiltración del agua pluvial al subsuelo lo que no permite que llegue finalmente al cuerpo de agua para la conservación ecosistémica.

Actualmente, la EAAB está llevando a cabo diferentes programas y contratos para la corrección de conexiones erradas en las tres UPL de la AE-CEC.

- b. *Materiales de construcción de las redes locales.* Algunas redes de acueducto en el área de la AE-CEC se encuentran en Asbesto Cemento (AC) con diámetros entre 8” y 12”. Este material ha sido clasificado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como perjudicial, lo que implica su renovación a Policloruro de Vinilo (PVC) en algunos tramos de las redes locales.

Por su parte, algunas redes de alcantarillado en el área de la AE-CEC se encuentran en Gres con diámetros entre 8” y 12”. Las tuberías en este material presentan problemas de fisuras y fracturas, y casos donde las raíces de las plantas las penetran. Esto genera filtración de aguas residuales al subsuelo y fallo en el correcto funcionamiento del sistema.

- c. *Capacidad remanente.* La capacidad remanente del servicio de acueducto para nuevos proyectos es baja en la AE-CEC, a pesar de tener redes matrices de importantes diámetros. En la fase de formulación se solicitará a la EAAB la Factibilidad de Servicio para determinar con exactitud la posibilidad de construcción y suministro del servicio público de acueducto para nuevos proyectos con las redes construidas, o si se requerirá de obras adicionales de renovación y aumento de diámetros en redes o repotenciación.

Gestión integral de residuos sólidos

La implementación de contenedores soterrados es una estrategia que permite mitigar el problema de recolección de basuras en el ámbito de la AE-CEC. El manejo de residuos sólidos requiere una línea de acción que permita atender las problemáticas existentes y mitigar las futuras desde el planteamiento de la AE. La localización de puntos críticos, bodegas de reciclaje, generadores de RCD, Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento ECA, principalmente en la periferia, se puede considerar la adquisición de predios para ubicar puntos limpios para recolección de RCD y Bodegas especializadas de reciclaje que pueda ser operadas por la UAESP en el marco de la cadena de aprovechamiento del sistema de gestión integral de residuos sólidos.

2.8. Componente socioeconómico

El POT en su Componente general, Capítulo Único “*Desafíos, políticas, principios rectores, estrategias y objetivos de largo plazo del plan de ordenamiento territorial*”, estableció un Modelo de Ocupación que busca promover la reactivación económica y el desarrollo productivo de manera sostenible y equilibrada con el medio ambiente, el cambio climático y el bienestar de todas las formas de vida que comparten el hábitat de la ciudad. Para garantizar dicho MOT, el POT estableció la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación – ESCI, que busca cohesionar y obtener el mayor aprovechamiento y optimización de manera sostenible de los territorios. El MOT es una estructura dinámica que se acompasa con la constante transformación y procura un territorio productivo, inclusivo, diverso y sostenible.

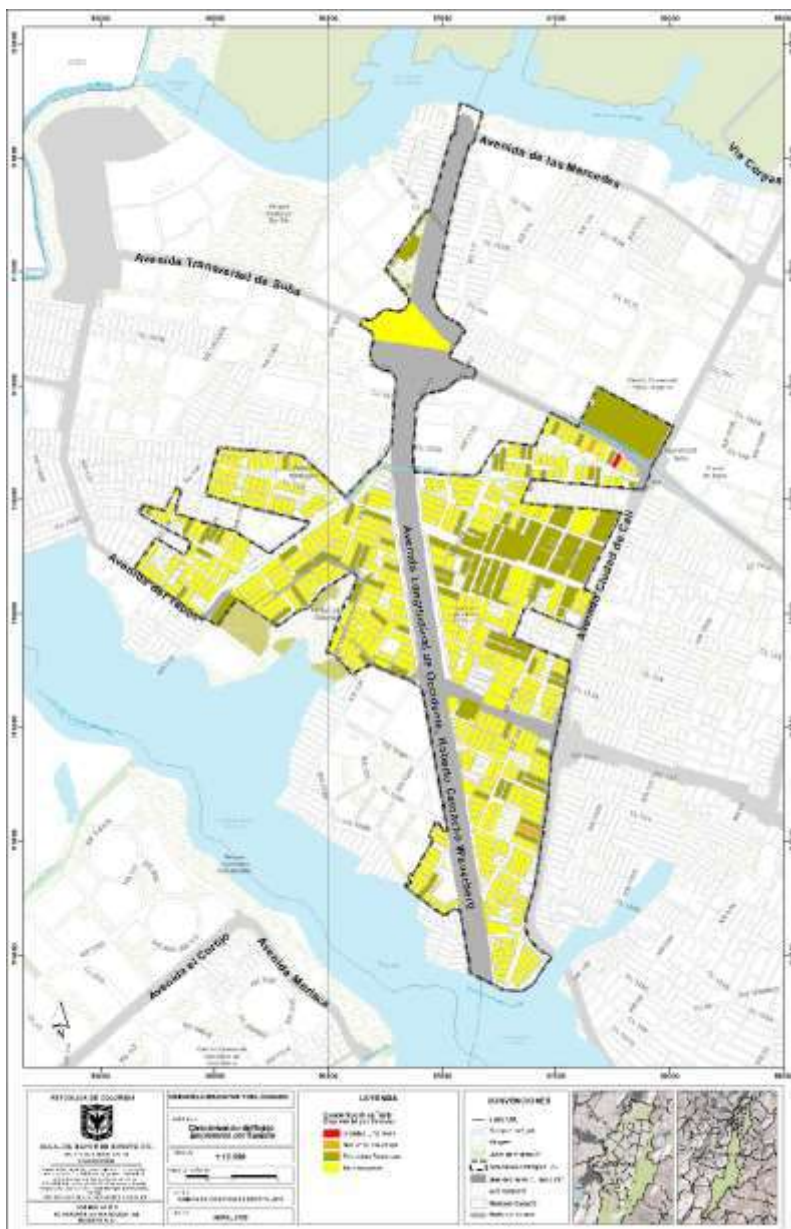
Las AE son garantes de la concreción del MOT y permiten aportar en la transformación de los territorios desde la dimensión socioeconómica, como Áreas de Actividad Estructurante que “*(...) promueven la competitividad generando oportunidades de empleo y densificación residencial, aprovechando las ventajas de la ciudad y las infraestructuras de soporte y habitabilidad.*” Este capítulo pretende mostrar las condiciones socioeconómicas de las principales actividades económicas, dinámicas sociales, densidades de población y las necesidades en materia de empleo. De otra parte, avanza en la identificación de necesidades de oferta de VIS y VIP y, a partir del análisis de la dinámica inmobiliaria, hace una descripción del tipo de proyectos que se pueden desarrollar.

2.8.1. Actividades económicas del territorio

Ficha 83. Caracterización del tejido empresarial por tamaño

Fuente: SDP (2021) con base en CCB (2021)

En el territorio de la AE-CEC, según la CCB y a 2021, predominan las microempresas, cuya planta de personal en cada caso no supera los 10 trabajadores, y que de acuerdo con la Ley 905 de 2004, sus activos totales (excluida la vivienda) tienen un valor inferior a quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes. Las pequeñas empresas, cuya planta de personal está entre los 11 y los 50 trabajadores y, cuyos activos totales tienen un valor entre quinientos uno (501) y menos de cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, se concentran en la UPL Rincón de Suba, en un conjunto de manzanas productivas en torno al corredor comercial tradicional de la Calle 139, entre la Avenida Ciudad de Cali y la ALO.



La Localidad de Suba se caracteriza por ser una de las localidades con mayor actividad empresarial con 88.922 empresas registradas (12,4 % de la ciudad), según el registro mercantil de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) al año 2017, y con una variación porcentual del 2,6% entre 2016 y 2017⁸, mayor a la observada a nivel de ciudad (2.2%). Conforme a la información del registro mercantil CCB 2017, se observa que la actividad empresarial se concentra así por las UPL (antes UPZ):

⁸ Información extraída del Documento Diagnóstico del POT para la Localidad de Suba, ver en: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/11_suba_-_diagnostico_pot_2020.pdf

Ficha 84. Número de empresas con matrícula activa por UPZ

UPZ	Empresas	% Participación	UPZ	Empresas	% Participación
Britalia	6.800	7,6%	La Floresta	6.189	7,0%
Casa Blanca	3.561	4,0%	Niza	9.581	10,8%
El Prado	14.004	15,7%	Rural	7	0,0%
Rincón	15.409	17,3%	San José de Bavaria	4.858	5,5%
Guaymaral	197	0,2%	Sin UPZ	260	0,3%
La Academia	164	0,2%	Suba	9.294	10,5%
La Alhambra	9.226	10,4%	Tibabuyes	9.372	10,5%

Fuente: equipo AE-CEC SDHT con base en CCB (2017)

Total Suba: 88.922 100%

La mayor cantidad de empresas activas tiene como actividad principal el Comercio, seguido de los Servicios Profesionales y la Industria como se observa a continuación:

2.8.2. Dinámicas sociales en función de actividades económicas

En este subcapítulo se revisan los indicadores de calidad de vida, a través del Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) y las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), y posteriormente se presentan algunos elementos relevantes en materia de educación y estratificación socioeconómica.

De acuerdo con la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017 (SDP, 2018), al preguntar a la población de la localidad su percepción sobre el nivel de vida, el 53% contestó que mejoró, el 39,8% contestó que igual y el 7,3% considera que empeoró. Una percepción levemente más negativa que el promedio para Bogotá. Bosa, Engativá y San Cristóbal fueron las localidades dónde la mayor parte de la población consideró que su nivel de vida había mejorado, mientras que, en Usaquén, Ciudad Bolívar y Fontibón, la mayor parte de la población consideró que su nivel de vida había empeorado.

Ficha 85. Percepción de Pobreza

LOCALIDAD	2017 CIFRAS EN PORCENTAJES.		
	MEJOR	IGUAL	PEOR
SUBA	53	39,8	7,3
BOGOTÁ	54,8	38,6	6,6

Fuente: Equipo AE-CEC con base en SDP, EMB - 2017.

El IPM evalúa las condiciones de los hogares en educación, niñez y la juventud, salud, trabajo, acceso a servicios públicos domiciliarios y vivienda; considerando que su privación afecta la vida de las personas. Estas cinco dimensiones involucran quince (15) indicadores. Son considerados pobres los hogares que tengan privación en por lo menos el 33% de los indicadores, es decir aquellos con $IPM \geq 0.33$. En Bogotá las localidades que más cantidad de personas en pobreza multidimensional tienen son: Usme (10,9%) y Ciudad Bolívar (8,9%). A su vez, las localidades que están menos afectadas por esta problemática son Teusaquillo (0,6%) y Chapinero (2,2%).

El 3,43% de la población de Suba se encuentra en pobreza multidimensional, una incidencia menor a la registrada para la ciudad (4,87%). **La dimensión de pobreza multidimensional en la que más se encuentran personas en Suba es en salud (49,9%)** y la dimensión de pobreza que menos registra personas es la vivienda (4,0%). En cuanto al porcentaje de personas en pobreza multidimensional Suba (localidad) ocupa el puesto 10 de 19. A nivel de UPL, Suba tiene una incidencia de población pobre menor al de la localidad y la ciudad 2,97%; sin embargo, las UPL Rincón de Suba y Tibabuyes tienen unas tasas mayores a los promedios con 5,28% y 5,25%.

Ficha 86. Población pobre - tasa de incidencia (H) del IPM

	INCIDENCIA SEGÚN IPM %
BOGOTÁ	4,87
LOCALIDAD SUBA	3,43
UPL SUBA	2,97
UPL RINCÓN DE SUBA	5,28
UPL TIBABUYES	5,25

Fuente: Equipo AE-CEC (2022) con base en SDP, (EMB – 2017)

El índice de NBI es el resultado de un método que permite identificar carencias críticas en la población y caracterizar la pobreza. Fue propuesto por la CEPAL en la década de los ochenta con el objetivo de captar la disponibilidad y el acceso a los servicios básicos a partir de cinco indicadores mediante los cuales se clasifica la población como pobre por NBI. Los indicadores que componen el NBI son: viviendas inadecuadas en cuanto a condiciones de habitabilidad, hacinamiento crítico, servicios inadecuados, dependencia económica, niños en edad escolar que no asisten a la escuela. Según este indicador, si un hogar presenta al menos una de las carencias definidas se considera como pobre y si presenta al menos dos de esas condiciones se considera en miseria por NBI.

En la Localidad Suba el 2,21% de la población se encuentra en pobreza y el 0,01% en miseria por NBI, una incidencia menor a la registrada para la ciudad con 2,57% y 0,11% respectivamente. Las tres UPL del área de influencia de la AE_CEC tienen niveles de pobreza mayores a los de la localidad; la UPL Suba tiene un 2,42% de población pobre, las UPL Rincón de Suba y Tibabuyes muestran tasas mayores con 3,45% y 2,50 % respectivamente. No se identifica población en condición de miseria para el área de estudio.

Ficha 87. Porcentaje de personas pobres y en miseria por NBI 2017

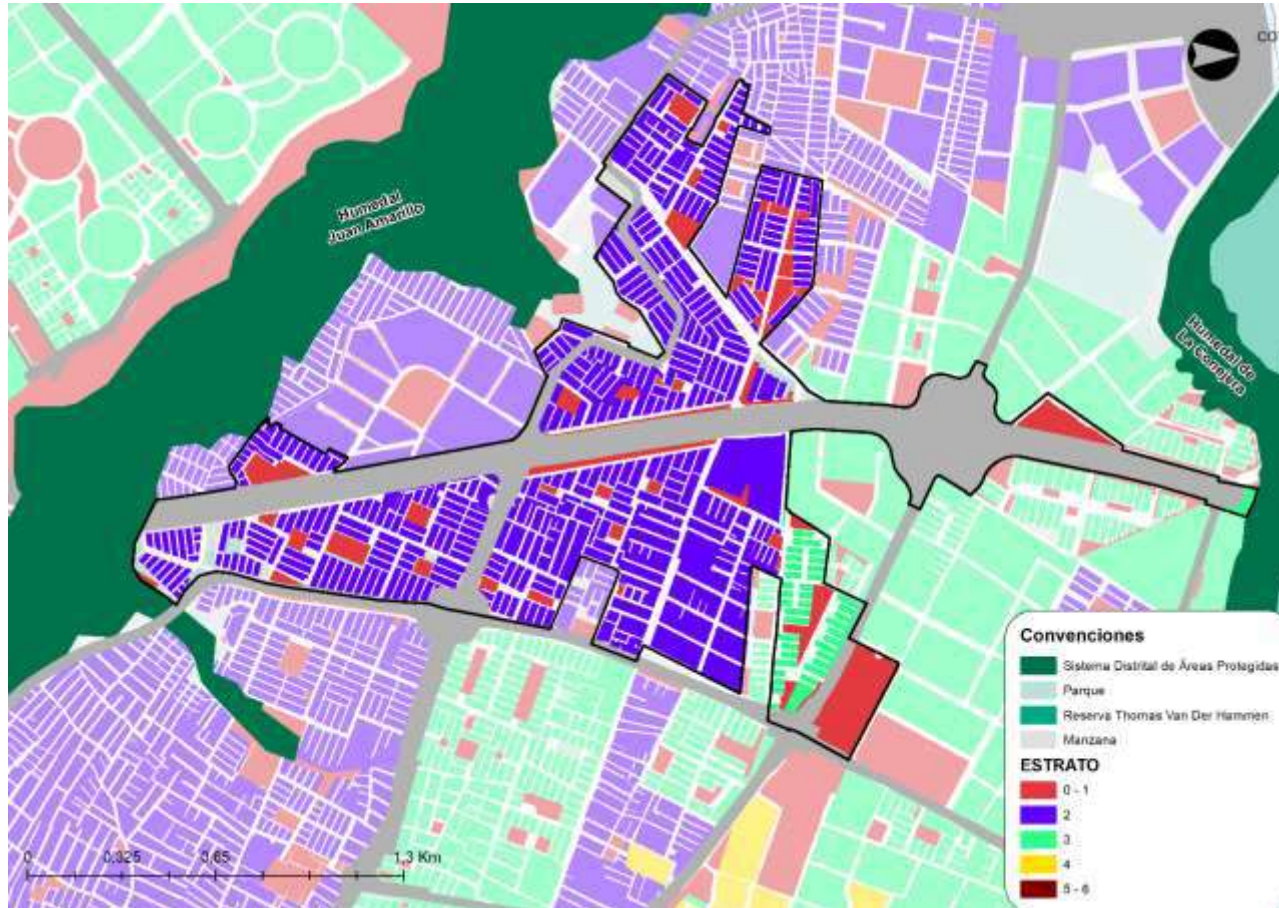
	0 NBI (%)	1 NBI (%)	2 NBI (%)
BOGOTÁ	97,32	2,57	0,11
LOCALIDAD SUBA	97,79	2,21	0,01
UPL SUBA	97,58	2,42	0,00
UPL RINCÓN DE SUBA	96,55	3,45	0,00
UPL TIBABUYES	97,50	2,50	0,00

Fuente: equipo AE_CEC con base en SDP, EMB – 2017

En la Localidad Suba se observa un aumento en la vinculación de personas en ambos niveles, aunque en mayor medida en el nivel 1 pues de un año a otro creció en 6.947 personas mientras que en el nivel 2 aumentó en 679 personas.

En cuanto a los servicios de educación a 2017 se presentan los siguientes niveles e indicadores: 1. En Pre escolar, la tasa de cobertura bruta fue de 73,9% en Bogotá, mientras en Suba fue del 74,3%, supera ocho localidades con coberturas inferiores al 74,0%; 2. Para Básica Primaria, la tasa bruta de cobertura para Bogotá se registró en 90,1%, mientras que la Localidad tiene una cobertura de 86,9%, baja cobertura después de seis localidades; 3. Para Básica Secundaria, la tasa de cobertura bruta para la ciudad se situó en 95,5%, mientras que en Suba este nivel muestra cobertura del 94,9%; 4. La cobertura en Media Vocacional para Bogotá se registró en 86,0%, mientras para Suba fue de 91,3%, esto es 5,3 puntos porcentuales por encima del registrado para la ciudad.

Ficha 88. Estratos Socioeconómicos a nivel manzana



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

Se realizó el cruce del polígono de la AE con datos de la SDP basados en proyecciones poblacionales del CNPV (DANE, 2018).

Estrato	# Manzanas	%
2	424	91
3	41	9
Total	465	100

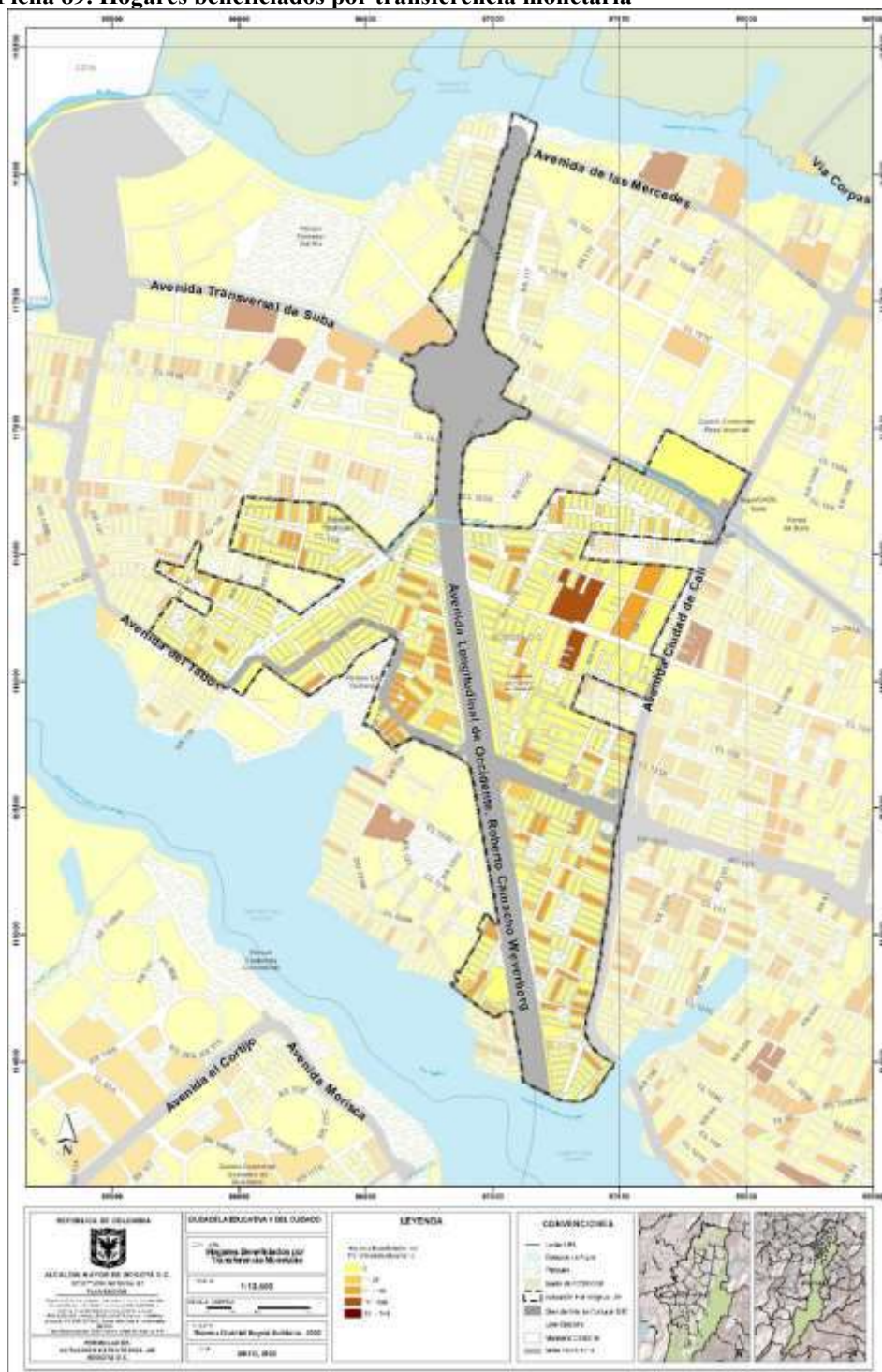
Para el área de influencia de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado se encuentra que el estrato socioeconómico predominante, a 2021, es el estrato 2 con el 91% de las manzanas que componen las tres UPZ del área de influencia. El siguiente estrato en representación es el estrato 3 con el 9%.

Con corte a enero 2022, se encontró que un total de 41.907 personas del área de influencia de la AE_CEC se encuentran vinculados a SISBEN IV, 17.078 hogares distribuidos en 39 barrios y concentrados principalmente en los barrios Villa María, La Gaitana y Aures II. Del total de personas, el 49.36% se encuentra en situación de vulnerabilidad, el 24.74% en situación de pobreza, el 16.41% no es pobre ni vulnerable y el 5.48% en situación de pobreza extrema. Entre las principales problemáticas identificadas en la población vinculada al SISBEN se encuentra que el 22.67% de los hogares tienen miembros cuyo acceso a empleo es informal.

En cuanto a los apoyos que se proporcionan para la población vulnerable, si bien los indicadores socioeconómicos más críticos se observan en la UPL Tibabuyes, el número de hogares beneficiados por transferencias monetarias se distribuye en las UPL Tibabuyes y Rincón de Suba.

Ficha 89. Hogares beneficiados por transferencia monetaria

Fuente: SDP con base en Sistema Distrital Bogotá Solidaria (2022)



El número de hogares beneficiados por transferencias monetarias se concentra en barrios como la Gaitana, Aures II, Villa María donde se encuentra buena parte de la población de la AE_CEC vinculada al SISBEN, y que dada su situación de vulnerabilidad demanda este tipo de apoyos.

Así mismo, se observa una cantidad importante de hogares beneficiados por este tipo de transferencias el barrio Las Flores, donde han recibido este beneficio entre 101 y 350 hogares, lo que se atribuye a hogares beneficiarios del Colegio Alberto Lleras Camargo.

2.8.3. Caracterización y zonificación de la densidad poblacional

La población estimada para Suba en 2021 representa el 15,6 % de los habitantes del Distrito Capital, y las tres UPL que contienen la AE_CEC representan el 9.5%. Estas tres UPL albergan el 55.8% de población de la localidad más poblada de la ciudad; no obstante, el área urbana de estas UPL sólo representa el 33% de la localidad, lo cual indica una alta concentración de población y densidad⁹.

Ficha 90. Densidad Poblacional

Fuente: SDP (2022) con base en DANE Censo Nacional de Población y Vivienda (2018)

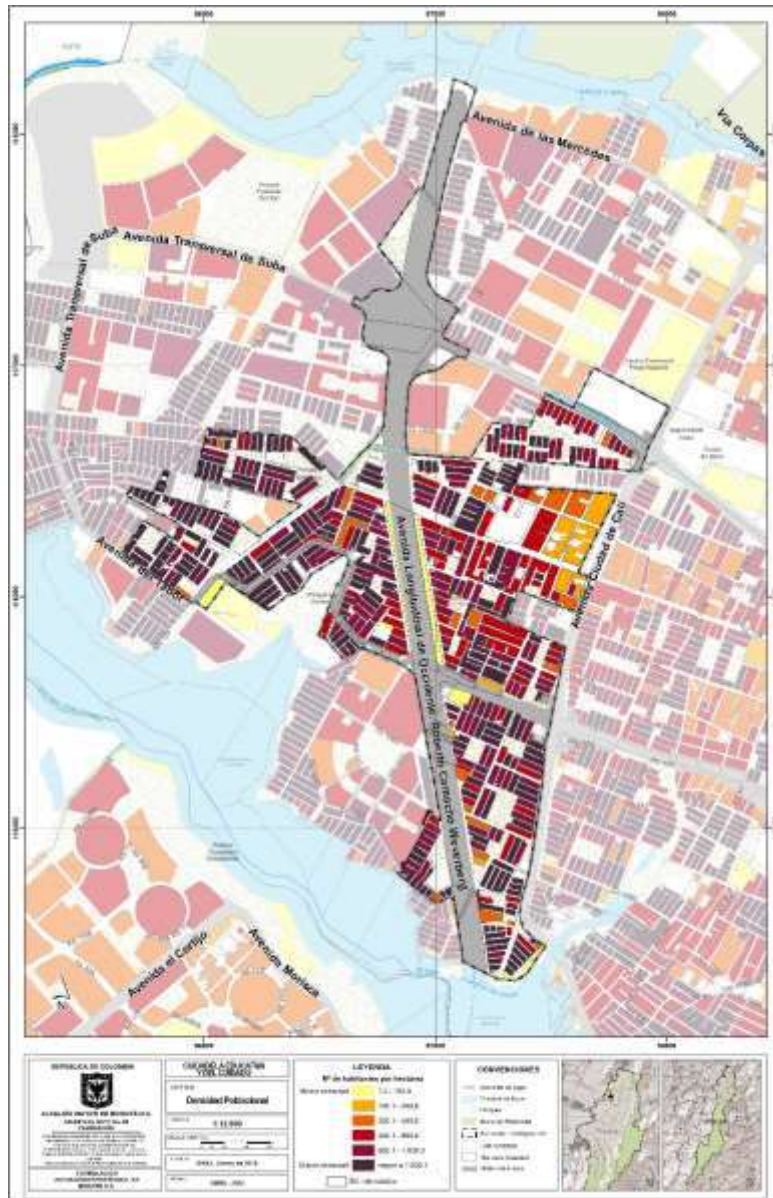
Las mayores densidades se presentan en las UPL Rincón de Suba (380 personas/ha) y Tibabuyes (379 personas/ha). En el mayor porcentaje del territorio del área de influencia de la AE CEC se observan densidades muy altas, de más de 800 personas por hectárea. La zona en que se presentan densidades entre las 500 y las 800 personas por hectárea corresponde a las manzanas productivas, alrededor de la Calle 139, en la UPL Rincón de Suba.

Se realizó el cruce del polígono de la AE con el Censo de Viviendas y personas del DANE 2018, identificando las siguientes cifras: *Sobre área de verificación*

Densidad Hab./Ha	# lotes	%
0 - 253,3	19	4
253,4- 685,8	66	13
685,9 - 956,5	171	33
956,6 – 1.205,2	192	37
1.205,3 – 1.704,6	78	15
Total	526	100

El 85% del área amanzanada del polígono de la AE_CEC presenta densidades de población superiores a 685,9 Hab./ha, lo que concuerda con la alta población del área urbana de las UPZ Tibabuyes, El Rincón y Suba que concentran la mayor población y densidad de la Localidad Suba. Se hace evidente una mayor densidad poblacional en los costados occidental y sur del ámbito de planificación, donde las densidades, en general, superan los 900 Hab./ha, llegando incluso a los 1.700 Hab./ha. Situación inversa ocurre en las manzanas al costado oriental de la AE donde las densidades se encuentran, en su mayoría, entre los 253 y 685 habitantes por hectárea por manzana.

⁹ Esta sección se basa en el documento de MONOGRAFÍA DE LOCALIDADES N° 11 SUBÁ - 2017. Diagnósticos de los principales aspectos territoriales, de infraestructura, demográficos y socioeconómicos. Secretaria Distrital de Planeación. Bogotá, 2018. Y en el documento de Identificación de problemáticas ambientales y sociales para la línea 2 del metro de Bogotá. Contrato FDN 033 de 2020 Financiera de Desarrollo Nacional – FDN.



2.8.4. Caracterización y zonificación de la densidad de viviendas

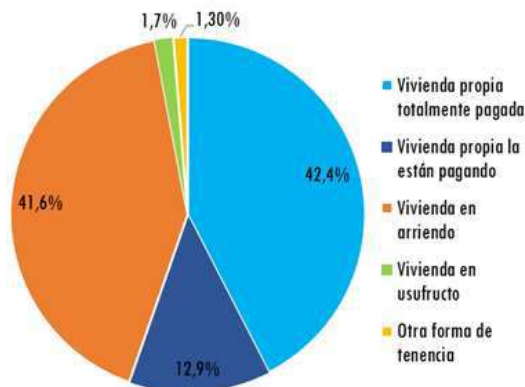
La información de vivienda disponible para la Localidad Suba permite identificar la proporción de los déficits cuantitativo y cualitativo. El indicador de déficit de vivienda hace referencia a hogares que habitan en viviendas particulares que presentan carencias habitacionales, tanto por déficit cuantitativo como cualitativo y, por lo tanto, requieren una nueva vivienda o el mejoramiento - ampliación de la unidad habitacional en la cual viven.

La proporción del déficit total para la AE_CEC es del 14%, mayor al promedio encontrado para la ciudad del 12.9%; a nivel de las UPL es: UPL Suba 7%, UPL Rincón de Suba 17% y UPL Tibabuyes 15%. El déficit cuantitativo de la AE_CEC es 3%, menor que el 3.9% observado en Bogotá; a nivel UPL es: UPL Suba 1%, UPL Rincón de Suba 5,2% y UPL Tibabuyes 3%. El déficit cualitativo de la AE_CEC es del 10%, superior al 9.1% de la ciudad, mientras que para la UPL Suba es 6%, para la UPL Rincón de Suba 11,6% y la UPL Tibabuyes 12%.

El déficit cualitativo es mayor que el cuantitativo a nivel de los diferentes territorios analizados, esto implica que las necesidades de mejoramiento y adecuación habitacional de viviendas son mayores que las necesidades de vivienda nueva. Frente a este panorama, surge la necesidad de analizar la tenencia de la vivienda, información a partir de la cual, se puede tener una idea de la demanda, que responde a la formación de nuevos hogares y a la necesidad de viviendas de reemplazo, así como deja entrever las condiciones que se deben generar para facilitar el acceso a la misma.

De los hogares que habitan la ciudad de Bogotá D.C, el 40,4% tienen una vivienda propia totalmente pagada, el 9,6% tienen una vivienda propia que están pagando, 44,7% tienen una vivienda bajo arriendo o subarriendo, el 3,0% tienen una vivienda en usufructo y finalmente el 2,3% tienen una vivienda en otra forma de tenencia (posesión sin título, ocupante de hecho, propiedad colectiva).

Ficha 91. Forma de tenencia de la vivienda



Fuente: equipo AE_CEC con base en SDP, EMB - 2017.

De acuerdo con los datos de la EMB 2017, la **Localidad de Suba** cuenta con 440.995 hogares de los cuales, el **42,4% (187.179)** viven en viviendas propias pagadas en su totalidad, **12,9% (56.921)** habitan una vivienda la cual está pagando, **41,6% (183.648)** habita una vivienda en arriendo o subarriendo, **1,7% (7.596)** hogares habitan en viviendas en usufructo y finalmente el **1,3% (5.610)** hogares habitan en viviendas bajo otra forma de tenencia.

2.8.5. Caracterización y zonificación de la densidad de empleo

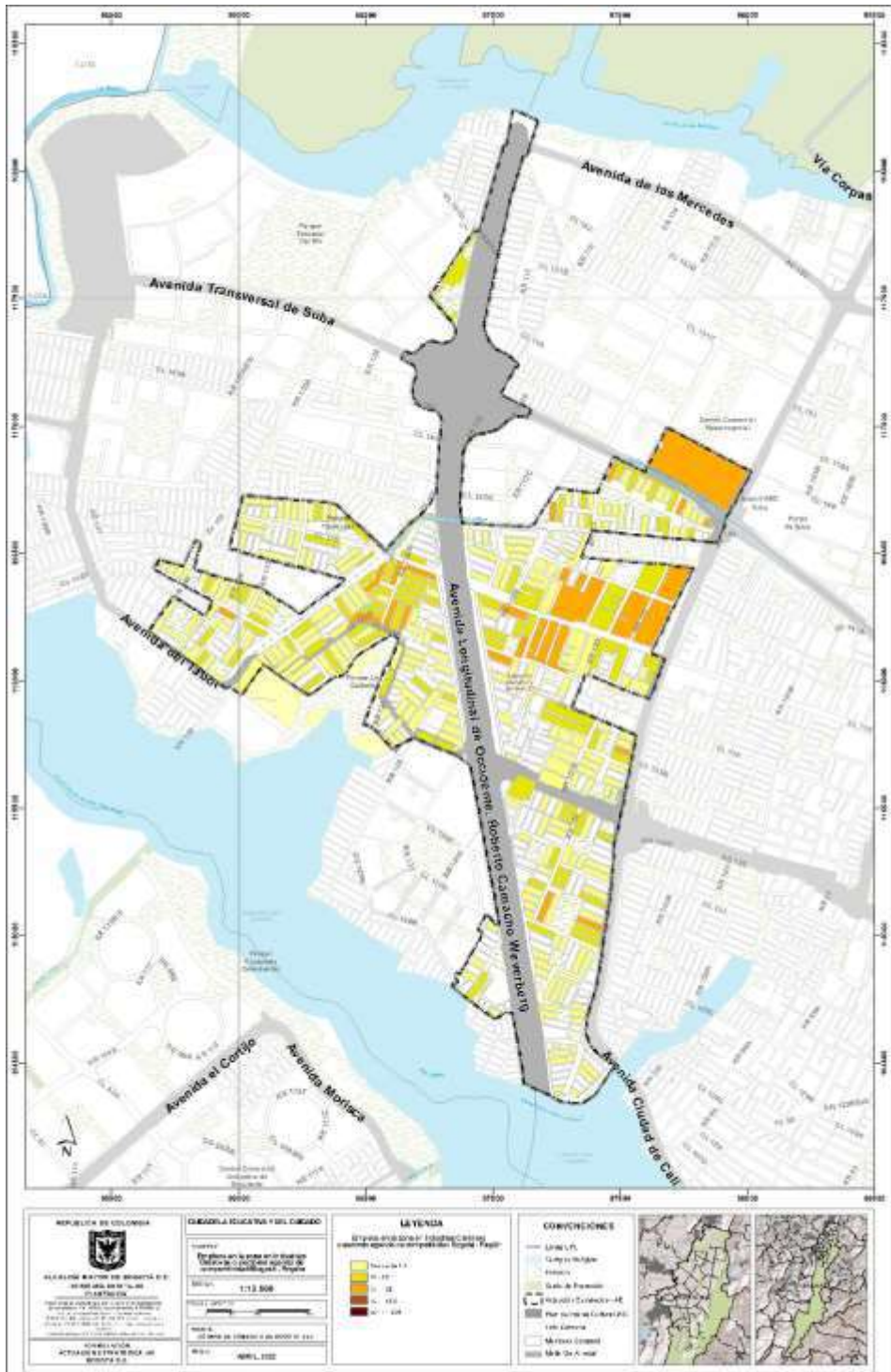
Las localidades con mayor Población Económicamente Activa - PEA son Suba (16,5%), Kennedy (14,9%) y Engativá (11,1%), que también presentan mayor población ocupada y desocupada en comparación con el total de la ciudad. Por su parte, en el área de influencia de la AE_CEC se encuentra el 61,5% de la PEA de la localidad. Esta situación es consistente con la información presentada en el capítulo 2, dónde se indica que la proporción de niños, jóvenes, adolescentes y adultos hasta los 34 años es alta frente a la población de la localidad y la ciudad.

Ficha 92. Empleos en la zona en industrias creativas o sectores agenda de competitividad Bogotá - Región

Fuente: SDP (2022) con base en CCB (2017)

Las Industrias Creativas o sectores de la agenda de competitividad Bogotá – Región, ubicadas en la AE_CEC con mayor capacidad para generar empleo (entre los 31 y 150 empleos), se concentran en el Éxito, y en los principales corredores comerciales y corazones productivos: Avenida Suba, Calle 139 en ambos costados, Avenida Ciudad de Cali, la ALO y La Gaitana (área delimitada entre la ALO, la calle 139 y la transversal 127).

Este tipo de ubicaciones son estratégicas para que las industrias y empresas sean más accesibles a los clientes y se puedan consolidar.



En cuanto a la generación de empleo, se observa que las industrias creativas o en sectores agenda de competitividad en Bogotá – Región (CCB, 2017), se concentran en las manzanas productivas de dos de las UPL en que se encuentra la AE CEC. En la UPL Rincón de Suba, en torno a la calle 139 y al oriente de la avenida Ciudad de Cali, zona en la que se desarrollan principalmente actividades que generan entre 31 y 150 empleos, y otras actividades entre 11

y 30 empleos. De otra parte, al costado oriente de la ALO, en la UPL Tibabuyes, se observa, pero en menor proporción, el desarrollo de actividades de esta industria y sector.

La importancia en el crecimiento de las actividades CIU de la economía naranja radica en que, según los resultados de la EMB, en el área de influencia de la AE_CEC la tasa de desempleo representó el 7,2 %, con mayor peso en la UPL Suba con 9,2%. Vale la pena mencionar que el número de ocupados en Suba representa el 16,8% del total ocupado en la ciudad y los desocupados representan el 13,7% del total en la ciudad. Por otra parte, en Suba la tasa de desempleo alcanzó el 6,6%, por debajo de la tasa de desempleo de la ciudad que alcanzó un 7,9%.

Ficha 93. Estructura e indicadores del Mercado Laboral – Localidad Suba y área de la AE-CEC

	PET	PEA	TGP	TO	TD
LOCALIDAD SUBA	1.088.299	686.916	63,1%	59,0%	6,6%
UPZ SUBA	134.039	83.918	62,6%	56,8%	9,2%
UPZ EL RINCÓN	308.475	200.132	64,9%	60,7%	6,4%
UPZ TIBABUYES	217.081	138.691	63,9%	59,4%	7,0%
AE_CEC	659.595	422.741	64,1%	59,5%	7,2%

Fuente: equipo AE_CEC con base en SDP, EMB (2017).

2.8.6. Análisis de las dinámicas inmobiliarias

Este capítulo proyecta características inmobiliarias de la AE-CEC entendiendo los impactos de la presencia de grandes equipamientos, cercanía a avenidas principales y a las estaciones de la segunda línea del metro y zonas verdes, que generan condiciones para que el precio del metro cuadrado se incremente con relación a los precios actuales, lo que incentivará la inversión privada. Se consultaron proyectos inmobiliarios en cercanías de la AE-CEC evidenciando que los productos inmobiliarios con mayor potencial son los residenciales, específicamente apartamentos VIS, VIP, y NO VIS. Se consultaron 25 proyectos de vivienda VIS, VIP, No VIS estrato 3, lanzados entre 2019 y 2021 en la Galería Inmobiliaria y se identificaron algunas características básicas de los apartamentos en cuanto al área promedio, el número de alcobas y baños, y la velocidad de ventas, indicador clave para que se alcance el punto de equilibrio en los proyectos inmobiliarios, y el rango de precios para los proyectos, para lo cual se presenta información para 2022, y una proyección para 2025 y 2028.

Ficha 94. Consulta Galería Inmobiliaria

Características				Velocidad de ventas	Precios promedios de m2 para entrega en 2022		
Tipo Producto	Promedio de Área (m2)	Promedio de Alcobas	Promedio de Baños Completos	Promedio de ventas mes	Promedio de precio m2 (2022)	Mín. de precio m2 (2022)	Máx. de precio m2 (2022)
NO VIS Estrato 3	68	2	2	2,87	\$ 4.428.245	\$ 3.529.063	\$ 5.110.553
VIS Estrato 3	39	2	1	32,74	\$ 3.519.812	\$ 3.029.216	\$ 5.006.785
VIP Estrato 3	30	1	1	11,45	\$ 2.894.108	\$ 2.829.216	\$ 2.959.000
VIS Renovación Estrato 3	38	2	1	12,18	\$ 4.114.845	\$ 3.886.600	\$ 4.357.049

Precios promedio de metro cuadrado para entrega en 2025			
Sub Zona	Promedio de precio m2 (2025)	Mín. de precio m2 (2025)	Máx. de precio m2 (2025)
NO VIS Estrato 3	\$ 5.477.223	\$ 4.285.529	\$ 6.289.807
VIS Estrato 3	\$ 4.284.277	\$ 3.670.034	\$ 6.080.006
VIP Estrato 3	\$ 3.586.504	\$ 3.482.054	\$ 3.690.954
VIS Renovación Estrato 3	\$ 4.982.779	\$ 4.719.706	\$ 5.220.513

Precios promedio de metro cuadrado para entrega en 2028			
Etiquetas de fila	Promedio de precio m2 (2028)	Mín. de precio m2 (2028)	Máx. de precio m2 (2028)
NO VIS Estrato 3	\$ 6.832.099	\$ 5.345.621	\$ 7.845.687

VIS Estrato 3	\$ 5.344.059	\$ 4.577.873	\$ 7.583.989
VIP Estrato 3	\$ 4.473.681	\$ 4.343.393	\$ 4.603.969
VIS Renovación Estrato 3	\$ 6.215.346	\$ 5.887.198	\$ 6.511.887

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con base en información de la Galería Inmobiliaria. Corte diciembre 2021

En cuanto a los productos inmobiliarios de uso no residencial, como bodegas y oficinas, los proyectos se concentran en las zonas francas o industriales. A nivel de locales para fines comerciales, son muy pocos los proyectos para zonas cercanas a la AE_CEC o similares, pero, dado el lineamiento de la hibridación de usos, con seguridad estos proyectos se podrán desarrollar en armonía con los de vivienda, sirviendo a su vez para la atención de la demanda de bienes y servicios asociada a los equipamientos que se construirán, y constituyendo una fuente adicional de empleo.

En tal sentido, a partir de información de la Galería Inmobiliaria, con corte a marzo de 2022, se identificó un total de once (11) proyectos, en zonas similares a la AE_CEC, similitud que se evaluó teniendo en cuenta las características y dinámica actual de las zonas (equipamientos, cercanía de avenidas principales, entre otros), como también haciendo un supuesto sobre las características que se proyectan para la implementación de la AE_CEC.

De los proyectos consultados, cuatro (4) corresponden a locales en edificios, cuatro (4) a locales en conjuntos de vivienda y tres (3) en centros comerciales. Los proyectos que más coinciden con el tipo de producto que se puede desarrollar en la AE_CEC son los dos primeros. En los proyectos analizados se encontró que la mayoría se ofrecen en arriendo y no venta; cinco (5) proyectos tienen características acordes con la hibridación de usos, en los que se destaca que son zonas comerciales que hacen parte de conjuntos residenciales o edificios de vivienda. Las áreas varían considerablemente entre proyectos (18, 30, 86 y 140 metros cuadrados). Del ejercicio resulta que el precio promedio del metro cuadrado que se podría manejar para este tipo de productos en 2022 es de \$12.128.923. Para 2028 el precio promedio del metro cuadrado que se podría manejar sería de aproximadamente \$15.957.576, y en un escenario óptimo de \$18.169.755.

2.8.7. Conclusiones del componente socioeconómico

- Fortalecer las empresas y microempresas presentes en la AE_CEC y promover su crecimiento y competencia, con el fin de generar mayor cantidad de empleos de calidad que contribuyan al mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de la población.
- Priorizar la construcción de equipamientos que contribuyan al aumento de la tasa de cobertura bruta para básica primaria y básica secundaria, las cuales tienen índices más bajos en la localidad con relación a la ciudad de Bogotá, D.C.
- Promover en la AE_CEC el desarrollo de los CIU de industrias creativas o sectores agenda de competitividad en Bogotá – Región, con énfasis en el área que corresponde a la UPL Rincón de Suba. Por lo anterior, la mezcla de usos se constituye en una oportunidad para implementar los productos inmobiliarios como locales comerciales que son consistentes con la principal actividad que registran las empresas con matrícula activa en la localidad de Suba.
- Priorizar el desarrollo de proyectos VIS, VIP y No VIS como productos inmobiliarios con mayor potencial de desarrollo en la AE_CEC, así como el acceso a los mismos, con

lo cual, se contribuye a la reducción de los déficits cuantitativos y cualitativos de vivienda con más propietarios y con mejores condiciones de habitabilidad.

- e. En línea con la hibridación de usos definida en el POT, un segundo producto inmobiliario con mayor potencial de desarrollo son los locales para el desarrollo de actividades comerciales, lo que es consistente con la principal actividad que registran las empresas con matrícula activa en la localidad de Suba.

2.9. Componente financiero

Partiendo del esquema financiero inicial proyectado, se requiere una revisión de las potenciales fuentes de recursos para financiar las inversiones a ejecutar en desarrollo de la AE_CEC, para lo cual, se toma como referente los recursos provenientes de: 1. El actual PDD Distrital y Local de Suba y los que se definan durante la implementación de la AE_CEC; 2. Los programas y proyectos definidos en el Decreto 555 de 2021 POT y; 3. Los mecanismos de financiación habilitados a partir del sistema de reparto de cargas y beneficios, usos de infraestructura pública, derechos de edificabilidad, entre otras herramientas habilitadas por la normatividad vigente:

Ficha 95. Ejercicio financiero de implementación para la AE_CEC (escenario con NO VIS)

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

		DISTRITO	
		\$	AREA (M2)
APORTE DEL PROYECTO (DISTRITO) A LOS ELEMENTOS DEL DIAGNOSTICO	1. CARGAS GENERALES	\$ 404.591.357.729	165.848,31
	2. EQUIPAMIENTOS	\$ 574.790.588.681	164.034,12
	VR TOTAL APOORTE DEL DISTRITO	\$ 979.381.946.410	
		PRIVADO	
		\$	
APORTE DEL DESARROLLADOR A LOS ELEMENTOS DEL DIAGNOSTICO CARGAS LOCALES	1. EQUIPAMIENTOS (VR. RESIDUAL DEL SUELO)	\$ 163.784.592.512	47.145,41
	2. VÍAS LOCALES Y EP	\$ 69.564.419.071	125.337,38
	VR TOTAL APOORTE DEL PRIVADO	\$ 233.349.011.583	
TOTAL VENTAS ESTIMADAS POR PROYECTO ESTRATEGICO			
VR. DE VENTA VIVIENDAS VIP	504 un	\$ 45.360.000.000	8.545
VR. DE VENTA PARA VIVIENDAS VIS	1776 un	\$ 310.800.000.000	23.048
VR. DE VENTA PARA VIVIENDAS EST. 3	3392 un	\$ 1.017.600.000.000	45.278
VR. DE VENTA PARA COMERCIOS	42 un	\$ 12.731.853.000	2.122
VR DE VENTA TOTAL		\$ 1.386.491.853.000	78.993

2.9.1. Proyectos o estrategias de intervención del PDD

Como punto de partida, se identifica que la capacidad financiera del Distrito está asociada a las disposiciones presupuestales que se definen en atención a los Planes distritales de desarrollo. Para fines del presente documento, se identifica la capacidad presupuestal de las diferentes entidades del Distrito en el corto plazo, es decir, en el marco del Acuerdo 761 de 2020 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, PDD vigente.

En el Título III “Programa de Ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial” el Acuerdo 761 de 2020 busca la articulación de los instrumentos POT y PDD en cumplimiento de los artículos 41 de la Ley 152 de 1994 y 18 de la Ley 388 de 1997, con criterios de inclusión y democracia y bajo principios orientados a: 1. Reducir los posibles riesgos por efectos de la crisis climática; 2. La ocupación del territorio en perspectiva regional y; 3. Garantizar la participación ciudadana continua, permanente y decisoria en la construcción del POT. A partir de estos principios, el PDD establece las siguientes acciones estratégicas:

1. Proteger la estructura ecológica principal.
2. Planificar asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
3. Establecer el espacio público como tejedor de lazo social de una sociedad.

En tal sentido, se relacionan los programas y proyectos de las entidades del Distrito asociables a la implementación de la AE_CEC, los que pueden estar destinados a: 1. Contribuir en los desarrollos urbanísticos y construcción de equipamientos; 2. Dotación o funcionamiento de las infraestructuras; 3. Dinamización de proyectos complementarios que promuevan el aprovechamiento social y económico de los beneficios derivados de la AE_CEC:

Ficha 96. Proyectos vinculados a la EEP con relación a la AECEC – Art. 20

Fuente: Equipo AE_CEC (2022)

Proyecto POT	Estado actual	Costo Total estimado Millones de pesos 2020	Sector responsable
Recuperación Humedal Juan Amarillo (adecuación hidráulica, restauración ecológica, participativa, saneamiento ambiental y obras de rehabilitación ZMPA).	Estudios terminados en el brazo del humedal. Pendiente realización de las obras y restauración.	149.626,9	Hábitat

Propósito 2 “Cambiar nuestros hábitos de vida para reverter a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”, mediante la preservación, recuperación, rehabilitación y/o restauración de la EEP, el aumento en la oferta de espacio público y áreas verdes de Bogotá y el cumplimiento de lo ordenado en la Sentencia de descontaminación del Río Bogotá y sistema hídrico de la ciudad.

Dentro de las estrategias para el manejo de los impactos social y económico del virus covid-19, se identifican una serie de Programas enfocados a la reactivación social y económica, los cuales, contienen acciones para contribuir a la preservación de los empleos y mejorar la capacidad económica de los hogares y el tejido empresarial asociados a los diferentes Propósitos del Plan:

Ficha 97. Programas y acciones de reactivación social y económica – Art. 28

Fuente: Equipo AE-CEC (2022)

Propósito	Logros de ciudad	Programa	Total COP
1 Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política	Aumentar el acceso a vivienda digna, espacio público y equipamientos de la población vulnerable en suelo urbano y rural	Vivienda y entornos dignos en el territorio urbano y rural	325.096
	Cerrar las brechas DIGITALES, de cobertura, calidad y competencias a lo largo del ciclo de la formación integral, desde primera infancia hasta la educación superior y continua para la vida.	Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis en educación rural	1.553.775
		Plan Distrital de Lectura, Escritura y oralidad: "Leer para la vida"	7.600
	Completar la implementación de un modelo de salud con enfoque poblacional-diferencial, de	Mejora de la gestión de instituciones de salud	2.168.296
	Implementar el sistema distrital de cuidado y la estrategia de	Sistema Distrital del Cuidado	1.250.000

Del total del propósito No. 1, que entre otros aspectos pretende hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política, se priorizan las siguientes que tienen una relación directa con la Actuación Estratégica: una Agencia de Educación Superior, Ciencia y Tecnología de Bogotá, Infraestructura educativa para el desarrollo de la jornada única, la primera infancia y educación inclusiva. El fortalecimiento de la Ruta Integral de Atenciones de la Política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia. Incrementar gradualmente la oferta de los tres grados de educación preescolar con ampliación de la cobertura y calidad. El sistema distrital de

	transversalización y territorialización de los enfoques de género y diferencial para garantizar la igualdad de género, los derechos de las mujeres y el desarrollo de capacidades de la ciudadanía en el nivel distrital y local			cuidado implementado en el 100%. En el PDD estos programas del propósito 1 suman un total de COP\$5.842.427 que corresponden a 67,81% de un total de COP\$8.615.954. Por el alto déficit de espacio público, más árboles y más y mejor espacio público, debe ser una acción transversal para la formulación de la Actuación Estratégica. Los programas de movilidad son esenciales ya que la AE incluye las estaciones de la SLMB (9 y 10) como AIM que deben articularse con todo el sistema de movilidad y transporte. Las TIC son medios indispensables para el desarrollo humano y productivo en tiempos contemporáneos.
	Incrementar la oferta de actividades y la infraestructura para el uso y disfrute del tiempo libre, con enfoque de género, diferencial, e integración territorial	Bogotá y región, el mejor destino para visitar	97.540	
	Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro.	Bogotá, referente en cultura, deporte, recreación y actividad física, con parques para el desarrollo y la salud Creación y vida cotidiana: Apropiación ciudadana del arte, la cultura y el patrimonio, para la democracia cultural	440.120	
2 Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática	Aumentar la oferta de espacio público y áreas verdes de Bogotá promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía	Más árboles y más y mejor espacio público	2.793.531	
4 Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.	Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional y la de ciclorrutas.	Movilidad segura, sostenible y accesible	27.380.060	
		Red de metros	6.946.357	
5 Construir Bogotá Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente	Posicionar globalmente a Bogotá como territorio inteligente (Smart City)	Información para la toma de decisiones	45.711	
		Transformación digital y gestión de TIC para un territorio inteligente	84.300	

2.9.2. Proyectos y/o estrategias de intervención del PDD Local Suba

La AE-CEC tiene relación directa o indirecta con proyectos asociados a los Programas y Metas del Plan Plurianual de Inversiones 2021 – 2024 del Plan de Desarrollo Local de Suba “*Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para Suba*”, que estima un monto de 314.351 millones de pesos constantes para su financiación (Artículo 67). De este valor, se identificaron programas que suman una inversión de COP\$109.210 millones. Este presupuesto se financia con Transferencias de la Administración Central, Recursos de capital e Ingresos Corrientes, mientras que desde la administración local se financia con Ingresos Corrientes, Transferencias y Recursos de Capital, entre los que se destacan las Multas, Venta de Activos Fijos, recaudo de fotocopias y otros ingresos no tributarios:

Ficha 98. Redes Matrices AE Ciudadela Educativa y del Cuidado

PROGRAMA	META	2021	2022	2023	2024	TOTAL	%
PROPOSITO 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.							
Educación inicial: Bases sólidas para la vida.	Implementar 58 Proyectos para el desarrollo integral de la primera infancia y la relación escuela, familia y comunidad.	1.875	1.933	1.933	2.057	7.858	2,5
Sistema Distrital de Cuidado.	Apoyar 1000 MiPymes y/o emprendimientos culturales y creativos.	1.411	1.455	1.592	1.411	5.906	1,9
	Promover en 800 MiPymes y/o emprendimientos procesos de reconversión hacia actividades sostenibles.	936	988	1.035	1.069	4.028	1,3
	Promover en 1.400 MiPymes y/o emprendimientos la transformación empresarial y/o productiva.	1.660	1.720	1.782	1.848	7.010	2,2
	Revitalizar 1.000 MiPymes y/o emprendimientos potencializados dentro de las aglomeraciones económicas que fomentan el empleo y/o nuevas actividades económicas.	1.190	1.231	1.265	1.303	4.989	1,6
	Dotar 1 centro de atención especializado.	200	0	0	0	200	0,1
	Dotar 11 Sedes de atención a la primera infancia y/o adolescencia (jardines infantiles y Centros Amar).	200	0	0	0	200	0,1
	Vincular 3000 mujeres cuidadoras a estrategias de cuidado.	575	596	618	641	2.430	0,8
	Formar 10000 personas en prevención de violencia intrafamiliar y/o violencia sexual.	1.234	1.272	1.314	1.356	5.176	1,6
	Vincular 1800 personas con discapacidad, cuidadores y cuidadoras, en actividades alternativas de salud.	945	972	1.001	1.032	3.950	1,3
	Beneficiar 1500 personas con discapacidad a través de Dispositivos de Asistencia Personal - Ayudas Técnicas (no incluidas en los Planes de Beneficios).	837	866	895	922	3.520	1,1
	Vincular 500 personas a las acciones y estrategias de reconocimiento de los saberes ancestrales en medicina.	228	235	243	252	958	0,3
	Vincular 1100 personas a las acciones desarrolladas desde los dispositivos de base comunitaria en respuesta al consumo de SPA.	308	317	332	334	1.301	0,4
	Vincular 3000 personas en acciones complementarias de la estrategia territorial de salud.	887	917	947	979	3.730	1,2
	Vincular 500 mujeres gestantes, niños y niñas, migrantes irregulares, vinculados en acciones de protección específica y detección temprana.	239	244	251	258	992	0,3
Formación integral: más y mejor tiempo en los colegios.	Dotar 29 sedes educativas urbanas y rurales.	871	900	933	966	3.670	1,2
Jóvenes con capacidades: Proyecto de vida para la ciudadanía, la innovación y el trabajo del siglo XXI.	Dotar 1 sedes de casas de juventud.	456	0	0	0	456	0,1
	Dotar 1 sedes de atención a adolescentes y jóvenes vinculados al sistema de responsabilidad penal adolescente (Centros Forjar).	202	0	0	0	202	0,06
Creación y vida cotidiana: Apropiación ciudadana del arte, la cultura y el patrimonio, para la democracia cultural.	Intervenir 6 sedes culturales con dotación y/o adecuación.	905	934	963	994	3.796	1,2
PROPOSITO 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.							
Más árboles y más y mejor espacio público.	Plantar 1000 árboles urbanos y/o rurales.	215	215	0	0	430	0,1
	Construir 900 m2 de Parques vecinales y/o de bolsillo (la construcción incluye su dotación).	0	270	270	270	810	0,3
	Intervenir 31 Parques vecinales y/o de bolsillo con acciones de mejoramiento, mantenimiento y/o dotación.	320	1.310	1.154	1.380	4.164	1,3
PROPOSITO 4. Hacer de Bogotá-región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.							
Movilidad segura, sostenible y accesible.	Intervenir 3000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	826	853	883	914	3.476	1,1
	Intervenir 5.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación.	3.211	3.854	3.854	1.927	12.846	4,1

	Intervenir 9800 metros lineales de Ciclo-infraestructura con acciones de construcción y/o conservación.	566	730	730	1.297	3.323	1.1
PROPOSITO 5. Construir Bogotá-región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente.							
Fortalecimiento de cultura ciudadana y su institucionalidad.	Intervenir 15 sedes de salones comunales.	318	339	358	373	1.388	0.4
	Dotar 70 sedes de salones comunales.	357	362	370	382	14.714	0.5
	Fortalecer 400 Organizaciones, JAC e Instancias de participación ciudadana.	2.614	1.222	1.828	2.023	7.687	2.4
TOTAL		23.586	23.735	24.551	23.988	109.210	16,7

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en Alcaldía Local de Suba (2022) Recurso en línea, disponible en:
[\[http://www.suba.gov.co/sites/suba.gov.co/files/planeacion/plan_local_suba.pdf\]](http://www.suba.gov.co/sites/suba.gov.co/files/planeacion/plan_local_suba.pdf)

2.9.3. Proyectos y/o estrategias de intervención del Decreto 555 de 2021 POT

La AE_CEC tiene relación directa o indirecta con el contenido programático y de inversión sectorial del Decreto 555 de 2021 POT (Anexo 24). Se identifican 18 proyectos que suman una inversión estimada de COP\$163.789.682.000 para los distintos programas de la ciudad:

Ficha 99. Proyectos de Inversión asociados a la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado

SECTOR	PROYECTO INTERVENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INVERSIÓN DE LA ENTIDAD	OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	META SUBPROGRAMA	COSTO COP ESTIMADO
Hábitat	Restauración y recuperación del Sistema Hídrico de humedales	Restauración, recuperación y renaturalización de los humedales del distrito (Córdoba Niza, Santa María del Lago, Capellanía o Cofradía, Jaboque, Juan Amarillo o Tibabuyes, La Conejera, La Baca, Techo, Tibanica, Torca y Guaymaral, Burro, Meandro del Say, Hyntiba- El Escritorio, El Tunjo, Chiguazuque - La Isla, Salitre y Tingua Azul). Aplica para 901,5 ha.	1. Proteger la EEP los paisajes bogotanos y generar las condiciones de una relación más armoniosa y sostenible de la ciudad con su entorno rural.	1. Programa para la restauración ecológica y renaturalización de los elementos de los paisajes bogotanos	1. Subprograma de Recuperación, restauración y renaturalización del sistema hídrico	2.838.2 hectáreas en ronda hídrica y cauces recuperadas, restauradas y renaturalizadas en humedales, ríos y quebradas	\$561.000
Ambiente	Conformación Conector ecosistémico Suba - Conejera	Conformación de 338,5 ha del conector ecosistémico Suba - Conejera localizado en las Britalia, Niza, Rincón de Suba, Tibabuyes, Torca con el fin de garantizar la conectividad entre los cerros de Suba mediante la recuperación y restauración de cobertura en los nodos que conforman el conector		2. Programa para la conectividad ecosistémica entre los elementos de la EEP	1. Subprograma de protección a los elementos de importancia ambiental	4.000 hectáreas recuperadas, rehabilitadas o restauradas de elementos de importancia ambiental	\$120.000
Cultura, Recreación y Deporte	Conexión del parque LA GAITANA con su contexto	Cualificación de elementos del sistema bajo criterios de vitalidad, seguridad, conectividad ambiental y garantizando accesibilidad universal y calidad para todas las personas que hacen uso del espacio público	4. Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad.	7. Programa para la recualificación del paisaje urbano	1. Subprograma de cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales	18 parques cualificados y ejecutados	\$9.309
	Renaturalizar y/o reverdecir el parque TIBABUYES	Renaturalización y/o reverdecimiento con el propósito de cualificar las condiciones ambientales y de confort de los espacios públicos peatonales y para el encuentro. Se prevé la progresiva transformación de las superficies y el incremento de las coberturas vegetales para obtener mayores beneficios y servicios de la biodiversidad y los ecosistemas	3. Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales.	4. Programa de reverdecimiento y renaturalización del Distrito Capital	1. Subprograma de renaturalización y/o reverdecimiento de los espacios públicos peatonales y para el encuentro	171,88 hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos	\$71.000
Gobierno	Const. de 16 centros	Construcción de centros administrativos locales para las nuevas localidades, donde se alojará la alcaldía local	6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para	10. Programa Territorios para	1. Subprograma de promoción de áreas de	16 nodos de equipamientos conformados; 36 manzanas del cuidado (22 con ancla de SDIS); 16 centros administrativos locales	\$416.000

	administrativos locales		un territorio más solidario y cuidador.	la vitalidad y el cuidado	servicios sociales para el cuidado	conformados; 20 equipamientos educativos nuevos, reforzados o restituidos durante la vigencia del POT; 60 Equipamientos educativos nuevos, durante la vigencia del POT; 100 equipamientos educativos existentes proyectados para la articulación con educación superior; Equipamientos multifuncionales para servicios del cuidado en UPL deficitarias; 24 Hospitales nuevos y 41 Centros de Salud en UPL deficitarias de acuerdo al análisis prospectivo de oferta y demanda del servicio para la vigencia POT; En desarrollo de la red pública distrital 16 Hospitales como proyectos estructurantes para la consolidación y fortalecimiento del sector; En desarrollo de la red pública distrital 18 Centros de salud de escala de proximidad para la consolidación del corto plazo; 14 Unidades Operativas para operación SDIS; 26 Equipamientos culturales; 1 Cárcel Distrital	\$125.211
Hábitat	Nodo de equipamientos La Gaitana	Nodo de servicios sociales - servicios de cuidado y equipamientos estructurantes. (10,3 Ha. Recreación y Deporte. Cultura. Educación. Salud. Seguridad					\$617.783
	Equipamientos multifuncionales para el servicio del cuidado en UPL Deficitarias	Seis equipamientos multifuncionales orientados al desarrollo de servicio sociales de cuidado, como Educación, Salud, Integración social, Mujer y Cultura, los cuales deben integrarse con otros servicios sociales en un solo proyecto. Se localizan en lugares con bajo nivel de cercanía a servicios sociales del cuidado y ayudan a disminuir el déficit por medio de la Diversidad en UPL deficitarias					\$5.975
	Revitalización en corredores de movilidad - DOT		5. Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos.	9. Programa de hábitats sostenibles y productivos	1. Subprograma de cualificación del hábitat	786.639 soluciones de vivienda entre oferta nueva y otras alternativas (De las cuales 197.457 se producirán en alternativas como el reúso de edificaciones, así como por la generación de oferta pública de vivienda)	\$450.641
	Ciudadela Educativa y del Cuidado (entre Juan Amarillo y la Conejera)	Estructuración que promueve el desarrollo de proyectos de revitalización y vincula el desarrollo de proyectos al interior de la reserva que incluyen la generación de equipamientos, servicios, vivienda social, soportes urbanos (espacio público y vías) e infraestructura complementaria para la segunda línea del sistema Metro de Bogotá.					\$147.761
	Red de urbanismos tácticos sociales – RUTAS	Intervenciones de apropiación del espacio público, inclusión y cohesión social, estrategias y acciones de construcción colectiva y mejoramiento del territorio, que promuevan la participación ciudadana, el sistema de cuidado y el reverdecimiento		10. Programa Territorios para la vitalidad y el cuidado	4. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales	33 barrios vitales (10 en corto plazo, 10 mediano plazo y 13 largo plazo) 44 Área de intercambio modal AIM conformadas 6 Complejos de Integración Modal CIM 221,5 kilómetros de red peatonal mejorados	\$195.679
Movilidad	Malla Vial Arterial	Av. Longitudinal de Occidente ALO desde la Av. Medellín (Calle 80) hasta el humedal Juan Amarillo	6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.	11. Programa de Calles completas	Subprograma de Calles completas	362 kilómetros de malla vial de la ciudad consolidados	\$296.170
		Av. La Conejera (AK 99) desde Av. Tabor (AC 131) hasta Av. Transversal de Suba (AC 145) (incluye intersecciones)					\$177.982
		Av. Las Mercedes (AC 153) desde Av. La Conejera (AK 99) hasta ALO (incluye intersecciones)					\$200.000
		Av. Transversal de Suba desde Av. Longitudinal de Occidente ALO hasta Av. El Tabor					
		Av. el Tabor desde Av. Ciudad de Cali hasta Límite del Distrito con el municipio de Cota					

Movilidad	Malla Vial Intermedia	Circuito 2 Suba: Av. Transversal de Suba por Carrera 98B-Carrera 99-Av. Las Mercedes (incluye intersecciones)					\$19.191
Movilidad	Corredor verde de alta capacidad	SEGUNDA LINEA DEL METRO SLMB Centro-Engativá- suba	3. Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales.	5. Programa para descarbonizar la movilidad	1. Subprograma red férrea y de corredores de alta capacidad	5 líneas de metro (97 km), 3 Regiotram (37,09), 17 corredores verdes de alta capacidad (101 km) y 4 corredores verdes de media capacidad (19 km)	\$13.182.000
		Extensión Avenida Suba hasta Metro II			3. Subprograma red de corredores verdes		\$219.937
Movilidad	Red de cicloinfraestructura (Micromovilidad)	UPL Rincón de Suba			4.Subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural	416 km de red de ciclo infraestructura en las 33 UPL, 11 corredores verdes para la micromovilidad - Cicloalameda (84 km)	\$179.102
		UPL Suba					\$191.895
		UPL Tibabuyes					\$102.344
Movilidad	Red de infraestructura peatonal	UPL Suba	6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.	10. Programa Territorios para la vitalidad y el cuidado	4. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales	33 barrios vitales (10 en corto plazo, 10 mediano plazo y 13 largo plazo), 44 Área de intercambio modal AIM conformadas, 6 Complejos de Integración Modal CIM, 221,5 kilómetros de red peatonal mejorados	\$6.903
		UPL Tibabuyes					\$22.034
Movilidad	Corredor verde para la micromovilidad- Cicloalameda	Av. Longitudinal de Occidente ALO desde la Av. Medellín (Calle 80) hasta el humedal Juan Amarillo	3. Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales.	5. Programa para descarbonizar la movilidad	3. Subprograma red de corredores verdes	416 km de red de ciclo infraestructura en las 33 UPL, 11 corredores verdes para la micromovilidad - Cicloalameda (84 km)	\$21.600
Cultura, Recreación y Deporte	Consolidación de parques a nivel de UPL	Consolidación de elementos del sistema, no construidos o parcialmente construidos, con el propósito de articularlos con las demás estructuras territoriales bajo criterios de vitalidad, seguridad, conectividad ambiental, accesibilidad universal y calidad	4. Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad.	7. Programa para la recualificación del paisaje urbano	2. Subprograma Consolidación de espacio público para el encuentro en suelo público no intervenido	283,47 hectáreas de parques de la red estructurante consolidadas	\$3.133.426
		Generación de parques en UPL deficitarias	6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.	10. Programa Territorios para la vitalidad y el cuidado	3. Subprograma de generación de nuevos parques estructurantes y de proximidad	1.770 ha de nuevos parques estructurantes	\$135.859
	Generación de PARQUE LINEAL DE LA CONEJERA	Generación de parques localizados en el borde sur de la ciudad, que se configuran como espacios de transición urbano- rural y se articulan con otros componentes de la EEP					\$6.025

2.9.4. Mecanismos de gestión y financiación

Los instrumentos y mecanismos de financiación y gestión del suelo del Decreto 555 de 2021 POT, son la base para emprender proyectos estratégicos desde la gobernanza y la institucionalidad, base sobre la que es viable plantear la estructura de gestión, coordinación interinstitucional y de procesos requeridos (plan de trabajo, cronogramas, seguimiento, entre otros) para materializar la actuación estratégica.

Como Actuación Estratégica del POT, la AE_CEC tiene entre sus objetivos “Articular los instrumentos planificación, gestión y financiación en función de concretar el proyecto urbanístico establecido” (Art. 479). En tal sentido, se presentan los siguientes mecanismos, estrategias y/o instrumentos en los términos que establece la normatividad vigente:

a. Sistema de Reparto de Cargas y Beneficios (Art. 483)

Ficha 100. Sistema de Reparto de Cargas y Beneficios

ARTÍCULO POT	MECANISMO, ESTRATEGIA O INSTRUMENTO	DESCRIPCIÓN
Artículo 484. Financiación de las Actuaciones Estratégicas	Instrumento de planeación, gestión y financiación “Actuación Estratégica”	La contraprestación en especie o dinero derivadas de las obligaciones urbanísticas que apliquen en los predios que se encuentren dentro de la AE, se invertirán exclusivamente en el desarrollo de estrategias de intervención y/o proyectos definidos en el ámbito de la Actuación, en el cual podrán ser aplicados los instrumentos de gestión y financiación que hacen parte del presente plan según sea la necesidad y oportunidad. El reparto de Cargas y Beneficios establecerá la forma de cumplimiento de las obligaciones y cargas urbanísticas que deban cumplir los distintos desarrollos inmobiliarios localizados al interior del ámbito de las Actuaciones Estratégicas, incluidas las obligaciones de Vivienda de Interés Social y Prioritario, para ser cumplidas en los terrenos que determine la Actuación estratégica, siempre y cuando se encuentren localizados al interior del ámbito de la Actuación. Podrán ser receptoras de las obligaciones urbanísticas reglamentadas en el presente Plan, e incorporar recursos adicionales de cualquier índole. Parágrafo. Se podrán crear fondos cuenta para las AE con el objeto de recibir los pagos de las obligaciones urbanísticas que se generen en el ámbito de reparto de cada Actuación Estratégica y que serán destinados a financiar las obras requeridas. Esto incluye los pagos compensatorios de cesiones en suelo, en dinero o en especie, los que se deriven de la implementación de instrumentos de financiación y los demás que establezca el presente Plan.
Artículo 509 Reparto equitativo de cargas y beneficios	Instrumento de financiación Reparto equitativo de las cargas y beneficios	En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, el POT establece las condiciones para garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento territorial, considerando la relación que existe entre la autorización de mayores aprovechamientos urbanísticos y las necesidades colectivas de suelo y de recursos (...).
Artículo 510 Ámbitos espaciales del reparto equitativo de cargas y beneficios	Instrumento de financiación Reparto equitativo de las cargas y beneficios	Son ámbitos espaciales del reparto equitativo de cargas y beneficios, los siguientes: 1. A nivel local, busca garantizar que se surtan los procesos de desarrollo urbanístico y de densificación, generando los soportes urbanos requeridos en la proximidad. 2. A nivel general, busca garantizar el equilibrio territorial a través de instrumentos y mecanismos que permitan generar soportes urbanos en la escala distrital y regional; el traslado de las obligaciones urbanísticas entre áreas deficitarias y no deficitarias; la ejecución de obras de movilidad, de infraestructuras de servicios públicos domiciliarios, de espacio público adicional o de equipamientos para la concreción del modelo de ocupación territorial; y la gestión del suelo de la estructura ecológica principal.
Artículo 519 Obligaciones urbanísticas	Instrumento financiación Obligaciones urbanísticas	Las Obligaciones urbanísticas que serán objeto de los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios son: 1) De carácter local intermedio, secundario y domiciliario, entendidas como aquellas asociadas a los procesos de desarrollo y densificación, y que son objeto de reparto entre los propietarios del suelo como contraprestación por los mayores beneficios urbanísticos generados por las normas de uso y edificabilidad, de acuerdo con los principios de ordenamiento territorial contenidos en la Ley 388 de 1997, con el fin de lograr mejores condiciones de vida para los habitantes de la ciudad y de contrarrestar los efectos de los procesos de crecimiento y densificación. Estas obligaciones son a su vez un instrumento gestión de suelo y de financiación que permite concretar el modelo de ordenamiento y el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios. 2) De carácter general, principal, arterial, primarias y troncales: se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones.

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

Para cargas de carácter local la cualificación del sistema vial local e intermedio podrá ser intervenido en los términos de los parágrafos 2 y 3 del artículo 156 del POT:

Parágrafo 2. Las calles de la malla local e intermedia, podrán intervenir con esquemas de financiación público comunitaria y con apoyo del sector privado. Sin perjuicio de las demás fuentes de financiación e instrumentos contemplados en el POT.

Estos esquemas podrán contemplar como aporte el trabajo de los residentes y propietarios de las zonas a intervenir, y los aportes públicos podrán financiar la intervención con contraprestaciones dinerarias cobradas por plazos a los predios colindantes con las obras realizadas.

Parágrafo 3. En el desarrollo de proyectos que se hagan como parte de las estrategias de intervención de la estructura funcional y del cuidado, otras entidades públicas, y terceros autorizados por la Administración Distrital podrán intervenir el espacio público para la

movilidad en el marco de lo definido en la estructuración y modelo de gestión de cada intervención.

Así mismo, de conformidad con el artículo 265 del POT se podrán definir condiciones particulares en las que la construcción de equipamientos también sea incluida como parte de la carga local en el esquema de reparto equitativo de cargas y beneficios. Este aspecto es de suma importancia para la estructuración y/o prefactibilidad de la AE-CEC por la naturaleza del proyecto.

2. Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible

Así mismo, la AE_CEC presenta dentro de su polígono la delimitación de un proyecto de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible, que debe definir, entre otros aspectos, el modelo de gestión y financiación del proyecto:

Ficha 101. Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible

ARTÍCULO POT	MECANISMO, ESTRATEGIA O INSTRUMENTO	DESCRIPCIÓN
Artículo 164. Delimitación del Proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible	Instrumento adoptado mediante decreto que delimita el ámbito del proyecto de renovación urbana para la movilidad sostenible y habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables a los proyectos de renovación urbana que se desarrollarán en las AIM y demás componentes de la estructura funcional y del cuidado	En el ámbito delimitado por los operadores urbanos públicos, entes gestores del sector movilidad y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano podrán desarrollar actuaciones, acciones y proyectos en las Áreas de Integración Multimodal – AIM, Complejos de Integración Modal – CIM, las zonas de reserva vial y de transporte, y en los demás ámbitos en los que estos actúen. Así mismo, el decreto mencionado definirá el modelo de gestión y financiación del proyecto, el operador urbano y las entidades vinculadas a la ejecución del mismo conforme con las normas del presente plan. En estos proyectos se podrán utilizar mecanismos que permitan la captura de valor y esquemas de recuperación del valor residual de las concesiones y los demás que se implementen en el marco del presente POT.

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022) con base en POT (SDP, 2021)

3. Otros Mecanismos o instrumentos

De conformidad con el artículo 511 del Decreto 555 de 2021 POT existen una serie de instrumentos y mecanismos de financiación y gestión de suelo, que se aplican en el marco del tratamiento urbanístico de renovación Urbana y/o que pueden ser aplicables en el marco del sistema de reparto de recargas y beneficios para la implementación de la AE-CEC.

2.9.5. Conclusiones del componente financiero

- El sistema de reparto de cargas y beneficios se sustenta en el artículo 265 del Decreto 555 de 2021, el cual, permite **definir las condiciones particulares en las que la construcción de equipamientos también sea incluida como parte de la carga local.**
- El esquema financiero inicial proyectado incluye la vivienda NO VIS como parte de los usos rentables que le otorgarían viabilidad a la implementación de los proyectos estratégicos en el Ámbito de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible. Como este tipo de vivienda no se encuentra dentro de los motivos de utilidad pública de la Ley 388 de 1997, se puede llegar a requerir su exclusión del escenario con la sola participación de vivienda VIP y VIS.
- La AE-CEC es dependiente de la articulación con los programas y proyectos de las diferentes entidades distritales que permitan su implementación y la apropiación de los beneficios derivados de la misma por parte de las comunidades.

- d. LA AE_CEC debe desarrollar los instrumentos de financiación habilitados por la ley a partir del reparto de cargas y beneficios, usos de infraestructura pública, derechos de edificabilidad, entre otras herramientas financieras habilitadas por la normatividad vigente.
- e. Se requiere coordinar el sistema de administración de recursos con las entidades aportantes en la fase de formulación e implementación de la AE_CEC, como por medio de un Fideicomiso.
- f. Se requiere definir la priorización de territorios de intervención con las entidades distritales que confluyen en la AE_CEC, para infraestructuras como para proyectos complementarios.

2.10. COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN PARA LA GOBERNANZA

Como se ilustra a lo largo del presente estudio, el ámbito de la AE_CEC y su área de influencia tiene unos altos déficit en materia de equipamientos y espacio público. En tal sentido, la apuesta presenta un sentido social donde el estado, en distintos niveles, debe dar respuesta a las necesidades de la población y mejorar la calidad de vida de las personas que habitan en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba. En esta apuesta pública, la sociedad civil y los actores económicos serán importantes desde la productividad, ya que mediante captura de valor en procesos de revitalización permitirá generar ingresos para el ámbito cerrado de la AE_CEC.

Por lo anterior, teniendo presente que la AE_CEC presenta dos ámbitos para la renovación urbana claramente diferenciados, el modelo de gobernanza particular a cada uno de ellos debe responder a las dinámicas propias, en las cuales se establezcan los mecanismos de coordinación y vinculación de actores públicos, privados y comunitarios.

Formulación

El esquema de gobernanza se articula con el procedimiento para la formulación y adopción de las Actuaciones Estratégicas (Artículo 486) del Decreto 555 de 2021 POT, que permite establecer, para las diferentes etapas que se plantean, los roles y responsabilidades de los actores institucionales a diferentes escalas territoriales que tienen incidencia directa en los diferentes procesos, así como los de la sociedad civil y el sector privado:

Ficha 102. Actores estratégicos para el esquema de Gobernanza de la AE-CEC

ACTOR PÚBLICO/PRIVADO	ROL	RESPONSABILIDAD
ENTIDAD OPERADORA. (SECRETARÍAS O ENTIDADES ADSCRITAS DEL DISTRITO)	Liderar la formulación de las AE por su competencia y relación desde su naturaleza y accionar.	+ Liderar y ejecutar el proceso de planeación. + Definir los mecanismos de gestión e implementación. + Cuentan con la capacidad de asociarse con privados. + Podrá crear gerencias dentro de su estructura institucional, asumiendo este rol con sus funciones.
OPERADORES O GERENCIAS.	Gestionar, coordinar y armonizar las actuaciones públicas y privadas, por medio de la revisión de la implementación de programas y proyectos contenidos en el Decreto de adopción de las AE.	+ Administrar y ejecutar los recursos y proyectos a través de un modelo de concesión u otro modelo que se identifique. + Rendir reporte de información de gestión y resultados periódicos a la DOE y a la respectiva entidad operadora.
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ.	+ Garantizar la articulación interinstitucional por medio del seguimiento a las entidades del Distrito para agilizar en su capacidad de respuesta a requerimientos y solicitud de conceptos. + Avalar con decisiones de alta gerencia los programas y proyectos.	+ Suscribir el Decreto de adopción. + Articular y dar lineamientos al Distrito para apoyar el proceso de implementación.

COMISIÓN INTERSECTORIAL DE OPERACIONES ESTRATÉGICAS CIOEM	Realizar la Coordinación interinstitucional para el acompañamiento en la formulación e implementación de las AE	+ Proveer espacios de discusión, coordinación y toma de decisión interinstitucional. + Veeduría de la ejecución. + Vo/Bo a la adopción de las AE.
DIRECCIÓN DE OPERACIONES ESTRATÉGICAS - SDP (O QUIÉN HAGA SUS VECES)	Realizar la coordinación y seguimiento en el proceso de formulación e implementación de las AE	+ Identificación de las AE. + Definición de Directrices para Formulación. + Delegación de formulación a operadores. + Establecer lineamientos de seguimiento y evaluación. + Supervisión de la formulación. + Seguimiento a la gestión y la implementación de las AE. + Coordinación y gestión institucional para la toma de decisiones estratégicas. + Evaluación de la AE y la revisión estratégica de la AE.
SECRETARÍAS, ENTIDADES ADSCRITAS Y VINCULADAS AL DISTRITO (NO CIOEM).	Acompañar los procesos de formulación e implementación de las AE	+ Articulen sus acciones con los procesos de formulación y ejecución de las AE. + Emitir conceptos pertinentes y oportunos
ENTIDADES DEL ORDEN DEPARTAMENTAL, REGIONAL Y NACIONAL (NO CIOEM).	Participar en la CIOEM como invitados, u en otros espacios de coordinación y articulación interinstitucional	+ Será definido como parte de la estrategia de participación y el componente de gobernanza.
SOCIEDAD CIVIL	Participar en los procesos de formulación e implementación	+ Caracterizar las condiciones, necesidades y posibles soluciones de la AE
SECTOR PRIVADO	+ Participar como Actores activos, operadores urbanos, socios estratégicos y/o desarrolladores. + Participar en los procesos de formulación e implementación	+ Será definido como parte de la estrategia de participación y el componente de gobernanza (Ver esquema de Gobernanza y Estructura Jurídica).

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

Formulación e implementación

Roles de las entidades que tienen una relación directa con la formulación y ejecución de la AE_CEC:

Ficha 103. Roles actores estratégicos directos con la AE-CEC

ENTIDAD	ROL	INJERENCIA EN FORMULACIÓN, GESTIÓN, FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA AE
SDHT	- Formula y Adopta a Nivel Conceptual.	- Aporta recursos económicos para la formulación y adopción. - Papel de macro coordinador para la gestión intra e interinstitucional. - Ejerce la función de Secretaría Técnica de la CIOEM.
SDP	- Emite Resolución para la Definición de directrices de lo Público y aprueba desde la CIOEM. - Gestiona la adopción ante la Alcaldía Mayor.	- Apoya con la gestión para el proceso de formulación y adopción. - Ejerce la función de presidente de la CIOEM.
SDM	- Apoya la formulación/revisión del estudio de tráfico para definir perfiles viales.	- Elabora macro y micro modelación inicial.
EMB	- Operador Urbano de la SLMB. - Define determinantes para la AE_CEC.	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE.
IDU	- Operador Urbano propietario de suelo al interior de la Reserva Vial ALO Norte. - Posibilidad de adquirir suelo en la reserva vial de la ALO Norte (Por definir).	- Aporta y/o transfiere suelo remanente a la obra de infraestructura vial para la ejecución de la AE_CEC*. - Aporta recursos económicos para adquisición de suelo faltante en la Reserva Vial ALO Norte (Por definir) - Aporta en la gestión del saneamiento predial y catastral. - Apoya la gestión de transferencia de suelo a otros operadores urbanos en el marco de otros motivos de utilidad pública.
EAAB	- Emite la factibilidad de servicios en fase de formulación y disponibilidad de servicios en fase de licencia de urbanismo. - Emite Carta de Compromisos en diseños de detalle para la construcción del urbanismo. - Propietaria de un predio en la Reserva Vial ALO Norte	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Aporta suelo para la ejecución de la AE.
ERU	- Operador Urbano del sector Hábitat para la ejecución de la AE-CE_ (Por definir). - Posibilidad de adquirir suelo en la Reserva Vial ALO Norte (Por definir)	- Aporta recursos económicos para la adquisición de suelo (Por definir). - Aporta en la gestión del saneamiento predial y catastral. - Estructura y ejecuta proyectos de vivienda social y prioritaria con usos complementarios
ENEL	- Propietaria de un predio en la Reserva Vial ALO Norte	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE.
DADEP	- Propietaria de suelo en la Reserva Vial ALO Norte	- Aporta, recibe y/o transfiere suelo remanente a la obra de infraestructura vial para la ejecución de la AE*. - Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Apoya en la gestión del saneamiento predial
ETB	- Propietaria de suelo en la Reserva Vial ALO Norte	- Aporta suelo para la ejecución de la AE. - Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE.
UAECD	- Apoya técnicamente en el saneamiento catastral.	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Apoya técnicamente en el saneamiento catastral de los predios de la Reserva Vial ALO Norte.

SDCRD	- Apoyan la formulación de la AE en materia de equipamientos (SIDICU)	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Aporta recursos para el diseño y ejecución de equipamientos
SED	- Apoyan la formulación de la AE en materia de equipamientos (SIDICU)	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Aporta recursos para el diseño y ejecución de equipamientos.
SDIS	- Apoyan la formulación de la AE en materia de equipamientos (SIDICU)	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Aporta recursos para el diseño y ejecución de equipamientos
SDMujer	- Apoyan la formulación de la AE en materia de equipamientos (SIDICU)	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE. - Aporta recursos para el diseño y ejecución de equipamientos.
SDS	- Apoyan la formulación de la AE en materia de equipamientos (SIDICU)	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la Actuación Estratégica. - Aporta recursos para el diseño y ejecución de equipamientos
Alcaldía Local Suba (Fondo Desarrollo Local)	- Entre las organizaciones culturales y comunitarias se destacan: 1. Cabildo indígena Muisca de Suba; 2. Mesa Local de Comunicación Comunitaria y Alternativa de Suba; 3. Mesa Local de Artistas Plásticos y Visuales de Suba MLAPVS; 4. Colectivo Suba Nativa; 5. Centro de Educación Popular Chipacuy; 6. La Chipahuerta C.E.P. Chipacuy; 7. Colectivo Somos Suba y; 8. Corporación ESHAC, entre otras.	- Aporta recursos para la inversión local. - Elabora proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal - Apoya la gestión social para el proceso de participación con las comunidades y la sociedad civil.
Alcaldía Mayor de Bogotá	- Adopta la AE por Decreto.	- Genera directrices de gestión para la formulación y ejecución. - Orienta la destinación de los recursos de financiación entre las entidades del Distrito. - Realiza el seguimiento para la estructuración y ejecución.
PNUD	- Promover ciudades y pueblos social y ecológicamente sostenibles	- Apoya con insumos técnicos la formulación y adopción de la AE.

* La transferencia de suelo hace referencia a los Proyectos Estratégicos del Ámbito de Renovación urbana para la Movilidad Sostenible en la Reserva Vial ALO Norte, en la medida en que se constituyen en el suelo público que permite la implementación de viviendas y usos complementarios. Las condiciones catastrales de estos predios se evidencian en el [Anexo 05](#).

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

Roles de las entidades que tienen una relación indirecta con la formulación y ejecución de la AE_CEC:

Ficha 104. Roles actores estratégicos indirectos con la AE-CEC

ENTIDAD	ROL
SDDE	- Entidad que apoya en la estructuración y puesta en marcha de programas de fortalecimiento económico y Productivo.
IPES	- Entidad adscrita a la Secretaría de Desarrollo Económico apoya en la estructuración y puesta en marcha de programas de generación de ingresos a la población de la economía informal que ejerce sus actividades en el espacio público; así como administrar y desarrollar acciones de fortalecimiento del Sistema Distrital de Plazas de Mercado
UAESP	- Entidad adscrita al Sector Hábitat que por su competencia aporta insumos técnicos y aprobaciones para el manejo de los residuos e iluminación pública.
CAR	- Entidad que ejerce la máxima autoridad ambiental en su jurisdicción, ejecutando políticas, planes, programas y proyectos ambientales, a través de la construcción de tejido social, para contribuir al desarrollo sostenible y armónico de la región. La Actuación Estratégica, aunque se encuentra en suelo urbano, se debe revisar por las licencias ambientales previamente aprobadas si se requiere realizar algún trámite con dicha entidad
ICBF	- Entidad del Estado que trabaja por la prevención y protección integral de la primera infancia, infancia y adolescencia, el fortalecimiento de los jóvenes y las familias en Colombia, brindando atención especialmente a aquellos en condiciones de amenaza, inobservancia o vulneración de sus derechos. Para la implementación del sistema Distrital del Cuidado, es una entidad que podría apoyar en la gestión y con recursos la actuación estratégica.
MIN. DE SALUD Y PROT. SOCIAL	- Entidad pública del nivel central del Gobierno y cabeza del sector salud, encargada de conocer, dirigir, evaluar y orientar el sistema de seguridad social en salud, mediante la formulación de políticas, planes y programas, la coordinación intersectorial y la articulación de actores de salud con el fin de mejorar la calidad, oportunidad, accesibilidad de los servicios de salud y sostenibilidad del sistema, incrementando los niveles de satisfacción de los pacientes, familias, comunidades y habitantes del territorio nacional. - Para la implementación del sistema Distrital del Cuidado, podría apoyar en la gestión y con recursos para la AE_CEC.
INVEST IN BOGOTÁ	- Agencia de promoción de inversión para Bogotá, una iniciativa público-privada entre la Cámara de Comercio de Bogotá y el Distrito. Recientemente se convirtió en el articulador del ecosistema de emprendimiento de la ciudad.
UMV	- Entidad adscrita a la Secretaría de Movilidad cuyo objeto es programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

A continuación, se relacionan los actores sociales estratégicos identificados que se constituyen en la base para la estructuración de los esquemas de gobernanza: Se entenderán como actores sociales las Juntas de Acción Comunal, las instancias de participación y las organizaciones presentes en el territorio. La información con la que está construida esta sección corresponde a fuentes secundarias de tipo institucional y su escala se corresponde a la Localidad Suba y, por lo tanto, no se circunscribe únicamente a las UPL

Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba, que son aquellas que corresponden al área de influencia de la AE_CEC. La razón para considerar la escala local es la disponibilidad de la información, puesto que las fuentes disponibles no desagregan los datos a nivel de UPL. Es así que, durante la fase de formulación, la información aquí presentada deberá ser actualizada con información primaria y desagregada a la escala de las UPL en las que se ejecutarán las intervenciones urbanísticas. La primera parte de la sección presenta información sobre las Juntas Administradoras Locales de Suba y provee un breve análisis sobre su composición, actividad y funcionamiento actual. La segunda parte, integra la información sobre las instancias de participación existentes en la Localidad Suba y en particular, su composición y reglamentación. Finalmente, se presenta información sobre las organizaciones sociales de la localidad, sus líneas de acción o de interés, su composición y relacionamiento con la institucionalidad:

- a. Juntas de Acción Comunal en Suba.** De acuerdo con la caracterización de los procesos y espacios de participación de la Localidad Suba realizada por el Instituto Distrital de La Participación y Acción Comunal (IDPAC)¹⁰, en el año 2019 existían 191 Juntas de Acción Comunal activas y una Asociación que aglutina el trabajo de las demás.

Ficha 105. JAC en la Localidad Suba



Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en IDPAC (2019).

De todas las organizaciones activas, 161 contaban con Auto de Reconocimiento mientras que 30 de ellas no, lo que significa que no adelantaron sus procesos eleccionarios en los tiempos que asigna la Ley comunal vigente y por ello no cuentan con el acto administrativo.

21 organizaciones comunales existentes, equivalentes al 11% presentan problemáticas internas para el cumplimiento de sus funciones, lo cual lleva a considerarlas críticas y a la necesidad de desplegar un fuerte acompañamiento administrativo y contable para mitigar la apertura de procesos administrativos.

En el marco del ejercicio de fortalecimiento de las JAC, el IDPAC desarrolló 559 jornadas de fortalecimiento entre 2017 y 2018 logrando impactar 163 organizaciones comunales.

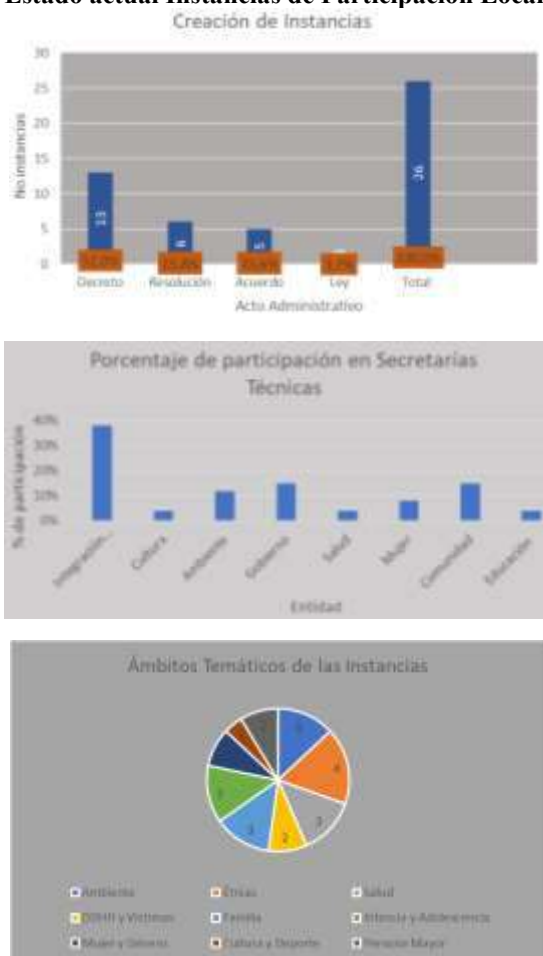
- b. Instancias de Participación en Suba.** Las instancias de participación son espacios de encuentro entre la administración pública y la ciudadanía en las que, a través del diálogo, la deliberación y la

¹⁰ Diagnóstico Integral para la Participación Ciudadana, IDPAC, 2019.

concertación se determinan acciones para incrementar la calidad de vida de la ciudadanía. Su principal función es la incidencia en los procesos de formulación, seguimiento y control social de la ejecución de planes, programas, proyectos y políticas públicas distritales.

Del mismo modo, las instancias de participación se constituyen en un referente importante en la formulación de proyectos de inversión, puesto que el conocimiento de las problemáticas de los territorios que tienen sus miembros permite concretar y focalizar acciones específicas que puedan solucionar las necesidades identificadas y percibidas por las comunidades.

Ficha 106. Estado actual Instancias de Participación Localidad Suba



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con base en IDPAC (2019).

En 2018, el IDPAC identificó y caracterizó 26 instancias de participación en la Localidad Suba, de las cuáles se encontraron 25 activas y 1 inactiva. 13 de ellas habían sido creadas mediante Decreto, 6 por Resolución, 5 por Acuerdo y 1 mediante Ley.

Es importante señalar que la Secretaría Técnica de estas instancias está en su mayoría a cargo de las entidades distritales:

Secretaría Técnica	% Instancia
SDIS	38
SDG	15
SDA	12
SDMujer	8
SDCRD	4
SDS	4
SED	4
COMUNIDAD	15
Total	100

El 79% contaban con estructura definida y el 21% no.

24 de las 26 instancias (92%) tenían sus funciones definidas, 1 de ellas no.

17 instancias (68%) participaban de procesos de planeación, 15 de estas (38%) no lo hacían.

En cuanto a la temática por la que trabajaban estas instancias, se pudo constatar que estaban organizadas alrededor de 8 ámbitos temáticos: Ambiente (3 instancias), Etnias (4 instancias), Salud (3 instancias), Derechos Humanos y Víctimas del Conflicto Armado (2), Familia (3), Infancia y Adolescencia (3), Mujer y Género (2), Cultura y Deporte (1) y Persona Mayor (2).

El IDPAC destacaba en 2019 que los grupos poblacionales más participativos eran los conformados por adultos mayores presentes en el Comité de Envejecimiento y Vejez, el Comité de Participación en Salud COPACOS y la Mesa Autónoma de Agricultura Urbana, los colectivos de mujeres, los colectivos de personas con discapacidad, la población LGBTI y la población juvenil alrededor del Consejo Local de Juventud, así como el cabildo indígena Muisca compuesto por 2.500 familias, del cual destacaban particularmente su nivel de incidencia.

Ahora bien, información actualizada a 2021 de la Subdirección de Participación y Relaciones con la Comunidad de las Secretaría del Hábitat, da cuenta de que en Suba existen ahora 45

instancias de participación, es decir que en dos años hubo un aumento de 19 instancias (73%) en la localidad. Lo anterior se debe al surgimiento de nuevas ciudadanías que dan paso a nuevas formas de participación ciudadana no formalizada ni institucionalizada, que merecen ser tomadas en cuenta por las entidades públicas porque añaden agendas a la deliberación pública y a la identificación de necesidades ciudadanas:

Ficha 107. Instancias Locales de Participación Localidad Suba a 2021

Ítem	Nombre Instancia	Estado	Tipo	Acto Administrativo	Secretaría Técnica
1	Consejo Local de Propiedad Horizontal	Activa	Formal	Acuerdo 1 de 2018	IDPAC
2	Comisión Ambiental Local-CAL	Activa	Formal	Decreto 575 de 2001	SDA
3	Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático	Activa	Formal	Decreto 172 de 2014	IDIGER
4	Plataforma de la Juventud	Activa	Formal	Ley 1622 de 2013	COMUNIDAD
5	Mesa Local de Participación Efectiva de Víctimas del Conflicto Armado	Activa	Formal	Decreto Nacional 4800 de 2011	PERSONERÍA DE BOGOTÁ
6	Consejo Local de la Bicicleta	Activa	Formal	Decreto 495 de 2019	SDM
7	Consejo Local de Barras Futboleras	Activa	Formal	Acuerdo Local 5 de 2020	ALCALDÍA SUBA
8	Comisión Local de Movilidad	Activa	Formal	Decreto Local 15 de 2012	COMUNIDAD
9	Comité de Participación Comunitaria en Salud-COPACOS	Activa	Formal	Decreto Nacional 1757 de 1994	SDS
10	Comité de Seguridad Alimentaria y Nutricional-SAN	Activa	Formal	Decreto Local 9 de 2009	SDS
11	Comité Local de Justicia Transicional-CLJT	Activa	Formal	Decreto Distrital 421 de 2015	Alta Consejería para los Derechos de las Víctimas, la Paz y la Reconciliación
12	Comité Operativo Local de Familia-COLFA	Activa	Formal	Resolución Distrital 1376 de 2011	SDIS
13	Comité Operativo Local de Infancia y Adolescencia-COLIA	Activa	Formal	Resolución Distrital 1613 de 2011	SDIS
14	Comité Operativo Local de Juventud	Activa	Formal	Decreto 499 de 2011	SDIS
15	Comité Operativo Local de Mujer y Equidad de Género	Activa	Formal	Resolución Local 77 de 2008	SDMujer
16	Consejo Consultivo de Niños, Niñas y Adolescente	Activa	Formal	Decreto 121 de 2012	SDIS
17	Consejo de Planeación Local	Activa	Formal	Acuerdo 13 de 2000	ASOJUNTAS
18	Consejo Local de Protección y Bienestar Animal	Activa	Formal	Acuerdo Local 8 de 2020	Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal
19	Consejo Local de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras	Activa	Formal	Decreto 248 de 2015	IDPAC
20	Consejo Local de Arte, Cultura y Patrimonio	Activa	Formal	Decreto 480 de 2018	SCRD
21	Consejo Local de Discapacidad	Activa	Formal	Acuerdo 505 de 2012	SDIS
22	Consejo Local de Política Social-CLOPS	Activa	Formal	Decreto Local 1 de 2005	SDIS
23	Consejo Local de Sabios y Sabias	Activa	Formal	Acuerdo 608 de 2015	COMUNIDAD
24	Consejo Local de Seguridad para las Mujeres	Activa	Formal	Acuerdo 526 de 2013	SDMujer
25	Consejo Local para la Atención Integral a Víctimas de Violencia Intrafamiliar, Violencia y Explotación Sexual	Activa	Formal	Decreto Local 9 de 2011	SDIS
26	Red del Buen Trato	Activa	Formal	Acuerdo 152 de 2005	SDIS
27	Comité Operativo Local de Envejecimiento y Vejez	Activa	Formal	Resolución 511 de 2011	SDIS

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022) con base en la Subdirección de Participación y Relaciones con la Comunidad (2021).

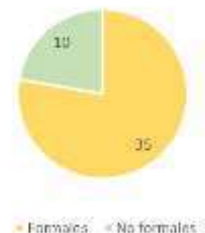
La distribución de la Secretaría Técnica de las instancias se distribuye entre 18 entidades distritales y entre la comunidad, siendo la SDIS, la comunidad, la Alcaldía Local Suba y la SDCRD, las que más Secretarías Técnicas realizan.

35 instancias tienen un origen formal, lo cual significa que su creación fue iniciativa de las entidades públicas, mientras que 10, tienen un origen no formal, lo que significa que su creación, aunque puede estar reconocida formalmente mediante algún acto administrativo, fue producto de la organización comunitaria y social y no producto de una disposición institucional.

Secretaría Técnica	#
SDIS	12
SDA	1
IDIGER	1
COMUNIDAD	7
SDS	2
ALTA CONSEJERÍA	1
ASOJUNTAS	2
SDCRD	1
I. DE PROTECCIÓN	1
IDPAC	2
SCRD	3
SED	2
SDG	1
IDRD	2
ALCALDÍA SUBA	4
IDT	1
PERSONERÍA	1
SDM	1
Total	45

28	Consejo Consultivo Local de Política Educativa	Inactiva	Formal	Resolución 4491 de 2008	SED
29	Comité Local de Defensa, Protección y Promoción de Derechos Humanos	Activa	Formal	Decreto 455 de 2018	SDG
30	Consejo Local de Deporte, Recreación, Actividad Física, Parques, Escenarios y Equipamientos Recreativos y Deportivos	Activa	Formal	Decreto 596 de 2015	IDRD
31	Mesa de Agricultura Urbana	Activa	No Formal	Acuerdo 605 de 2015	COMUNIDAD
32	Mesa Interinstitucional LGBTI	Activa	Formal	Ley 1622 de 2013	SDIS
33	Comité Civil de Convivencia Local	Activa	Formal	Decreto Distrital 562 de 2017	ALCALDÍA SUBA
34	Mesas Estamentales	Activo	No Formal	Decreto Distrital 293 de 2008	SED
35	Mesa de Habitabilidad en Calle	Activa	Formal	Decreto 560 de 2015	SDIS
36	Mesa Local de Medios Comunitarios	Activa	Formal	Acuerdo Local 1 de 2016	ALCALDÍA SUBA
37	Mesa Local de Graffiti	Activa	No Formal	NA	COMUNIDAD
38	Mesa Sectorial de Cultura, Recreación y Deporte	Activa	No Formal	NA	SCRD
39	Mesa de Rock	Activa	No Formal	NA	COMUNIDAD
40	Mesa de Bibliotecas Comunitarias	Activa	No Formal	NA	COMUNIDAD
41	Mesa de Artes Plásticas y Visuales	Activa	No Formal	NA	SCRD
42	Mesa de Nuevas Tendencias Deportivas	Activa	No Formal	NA	IDRD
43	Mesa de Competitividad Turística	Activa	No Formal	NA	IDT
44	Consejo Local de Productividad, Competitividad, Reactivación, Desarrollo y Sostenibilidad Económica	Activa	Formal	Acuerdo Local 3 de 2020	ALCALDÍA SUBA
45	Mesa Local de Ruralidad	Activa	No Formal	NA	SDIS

Origen de las instancias



En el Documento Técnico de Base del Plan de Desarrollo Local 2021-2024: “Un nuevo contrato social y ambiental para la Suba del siglo XXI”, se evidenció que una de las dificultades para el fortalecimiento de las instancias de participación son la representatividad y la participación comunitaria real, puesto que son más concurridas por instituciones y entidades que por las comunidades. Adicionalmente, las personas que participan no siempre representan una base social amplia, lo que redundaría en que raras veces sean realmente incidentes en los procesos de formulación, implementación y evaluación de políticas públicas.

- a. Organizaciones Sociales de Suba.** La base social de la participación ciudadana en Suba se ha venido transformando y en la actualidad, son las organizaciones juveniles las que están marcando el relevo generacional, apuntando a nuevos discursos, formas de expresión y de movilización. Se destacan también las organizaciones ambientales y étnicas, las cuales han sido objeto en los últimos años de beneficios en términos de programas, planes y proyectos de inversión por parte de las administraciones locales y distritales.

El estudio del IDPAC de 2019, identificó que el 67,18% de las personas de la localidad no pertenecía a ninguna forma de organización social ni comunal, mientras que el 30.67% sí lo hacía. Lo anterior lleva a pensar que la participación no se restringe a la pertenencia a una organización, sino que el ejercicio individual del derecho a la participación en la localidad de Suba se ha venido ejerciendo paralelamente al surgimiento de nuevas formas de expresión y de participación que es necesario tener en cuenta en la formulación de intervenciones urbanas.

El IDPAC identificó 167 organizaciones sociales en Suba en 12 tipos de líneas temáticas: Juventud, asuntos étnicos, mujer y género, medio ambiente, adulto mayor, protección de los animales, discapacidad, sectores LGBTI, uso de la bicicleta, víctimas del conflicto armado, infancia y migración. Al profundizar en la composición etaria de las personas que componen las organizaciones, el IDPAC identificó que el 37,2% de las organizaciones sociales están conformadas por jóvenes entre los 18 y los 28 años, el 31% por personas entre 29 y 63 años, el 14% por personas entre los 14 y los 17, el 11% por mayores de 63 y

el 6,2% por personas entre los 6 y los 13 años. Lo anterior pone de manifiesto que una mayoría de 57,4% de las personas que componen las organizaciones sociales están en el los 6 y los 28 años de edad, es decir son niños, niñas, adolescentes y jóvenes.

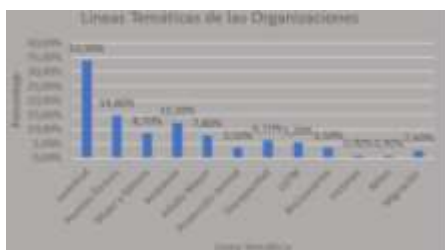
En lo que respecta al grado de escolaridad de las personas que componen las organizaciones sociales, el estudio del IDPAC encontró que el 27% de las personas que componen las organizaciones han cursado pregrado, 25% nivel técnico, 24% bachillerato, 11,9% primaria, 8,3% posgrado y el 2,9% no tiene ninguna escolaridad. Lo anterior significa que el 60.3% de las personas poseen educación superior, incrementando las posibilidades de una participación más cualificada, y propositiva.

Respecto al grado de organización interna, es preciso decir que el IDPAC encontró que 35% de las organizaciones contaban con un Plan de Acción para orientar sus objetivos, 9% con un Plan de Incidencia, 2.8% con un listado de actividades, 12,9% con un plan de fortalecimiento interno, 13,5% con un plan de comunicaciones y 9,4% no contaba con ninguno de estos instrumentos de planeación estratégica.

En cuanto a los escenarios de participación en los que buscan incidir las organizaciones sociales, el estudio del IDPAC de 2019 encontró que 26% de las organizaciones participan en Encuentros Ciudadanos, 17% de las organizaciones no participan en ningún espacio, el 11,5% participa en escenarios de formulación de políticas públicas, 11,8% en veedurías y 9,4% participa en escenarios de presupuestos participativos.

La participación en organizaciones ha disminuido entre los años 2016 y 2019 y llama la atención el hecho de que, en 2019, el 52% de la participación no correspondía a que los ciudadanos fueran miembros o integrantes de alguna organización social, mientras que, en 2016, ese porcentaje correspondía al 43%.

Ficha 108. Organizaciones Sociales Localidad Suba





Fuente: Equipo SDHT (2022) con base en IDPAC 2019 y Documento Técnico de Base del Plan de Desarrollo Local 2021-2024: “Un nuevo contrato social y ambiental para la Suba del siglo XXI”

3. Esquema básico

El esquema básico, como ejercicio de preformulación, sirve para establecer las reglas de juego con las cuales la Administración garantizará que el desarrollo del sector cumpla con lo establecido en POT y con condiciones justas y convenientes para la ciudad. A continuación, se puntualizan los elementos que sirven para entender el alcance del ejercicio desarrollado como insumo para la definición de las directrices.

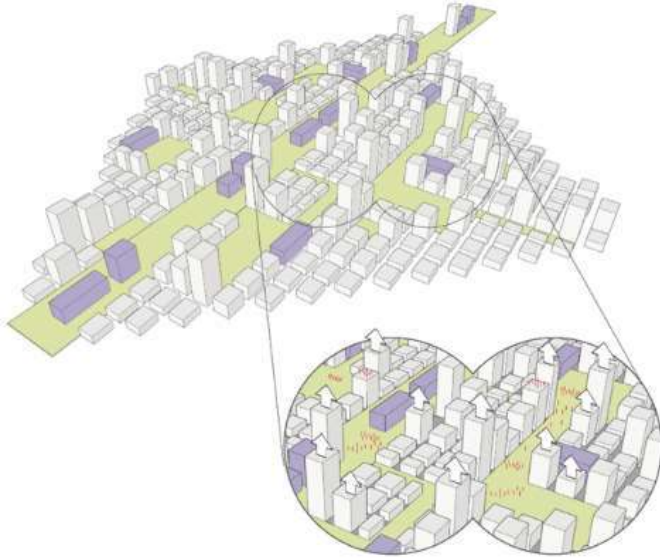
3.1. Modelaciones Urbanísticas Preliminares

3.1.1. Estructura urbana y ámbitos de oportunidad

Para la definición de la Estructura Urbana Local, se desarrollan 4 criterios urbanísticos para la definición de la AE-CEC como un **Ámbito Integral del Cuidado**:

- i) **Articular Proyectos Estructurantes:** La AE debe articular los proyectos estructurantes del POT (SLMB, conector ecosistémico Suba-Conejera, Corredores Verdes y Calles Completas, ciclo-infraestructura existente y proyectada y manzanas del cuidado) con estrategias que permitan la revitalización urbana equilibrada y consciente, la implementación de un esquema de gobernanza, y el desarrollo y aplicación de instrumentos de gestión y financiación en un sistema de reparto que propicie el desarrollo de la infraestructura, del espacio público y de las dotaciones urbanas.

Ficha 109. Articular Proyectos Estructurantes



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

Se resolverán paulatinamente los déficits cualitativo y cuantitativo de la zona, a través de una revitalización de escala barrial, consciente de las preexistencias y los moradores, sin dejar de ser atractiva para la inversión y, por ende, un foco de generación de empleo. En resumidas cuentas, se cerraría un ciclo de bienestar para la ciudadanía que se traduce en el ámbito integral del cuidado.

Una vez articulada la pieza urbana desde el espacio público y la red de parques, se garantizan las condiciones para fortalecer la red de equipamientos existentes y potenciarlos con los que se proyectan en el suelo de la Reserva vial ALO Norte.

Renovación Urbana para la Revitalización Consciente y equilibrada.

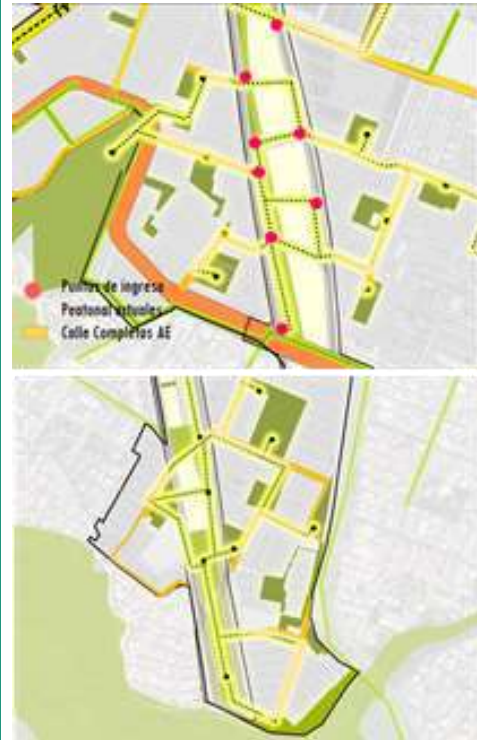
- ii) **Fortalecer el Espacio Público para el Encuentro:** Para garantizar la transformación fundamentada en una mayor y mejor oferta de espacio público, la AE-CEC fortalece y complementa la *Estructura Urbana Local* con conexiones urbanas existentes o proyectadas por vías vehiculares y peatonales que facilitan la implementación de calles completas y corredores verdes, armonizando y cualificando los parques existentes, así como aquellos que se pueden proyectar sobre espacios públicos en desuso. La meta será conformar una red interna de

conectividad verde y limpia que será el sistema que irrigará de vida y calidad ambiental al entorno de la AE.

Ficha 110. Fortalecer el Espacio Público para el Encuentro

Fuente: Equipo AE-CEC (2022)

Estrategias y proyectos estructurantes encaminados a facilitar la articulación de los espacios públicos existentes con los parques y zonas verdes proyectadas en los ámbitos de manejo e intervención de la AE_CEC.



- iii) **Conectar el Sistema del Cuidado y el tejido económico local:** La *Estructura Urbana Local* debe integrar los tejidos urbanos del contexto de proximidad para transformar el entorno de las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba. El Corredor Verde debe fortalecer las dinámicas ambientales, sociales y culturales con estrategias e interrelaciones urbanas que potencien los elementos y dinámicas existentes para generar enlaces urbanos oriente occidente entre los parques existentes mediante una red o malla de conectividad ambiental y social que habilita tanto la interconexión de espacios verdes como a su vez la movilidad sostenible de la población. La conexión ambiental entre humedales se realiza por la alameda de la Transversal 127 que puede transformarse en un eje de movilidad sostenible, fortaleciendo las actuales dinámicas sociales y económicas de los barrios donde hay negocios comerciales bordeando el *Corazón Productivo La Gaitana*, que presenta, al igual que en el Sector Puerta del Sol, economías de aglomeración diversificadas y especializadas, consolidadas o por consolidar.

Por lo anterior, se deberán conectar y fortalecer los ejes productivos de escala urbana sobre los corredores la Avenida Suba, la Avenida Cali, la Calle 139 y la

Carrera 126 A, para aumentar la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración con enfoque diferencial, territorial y de género.

- iv) **Integrar las Áreas de Integración Multimodal (AIM) al desarrollo urbano local:** Para complementar las AIM de las estaciones 9 y 10 proyectadas para la SLMB, se debe mejorar las condiciones urbanísticas en atención al Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), aprovechando las oportunidades derivadas de la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano en la escala de proximidad y con Proyectos Estratégicos en áreas con mayor potencial para la Revitalización Urbana. La estrategia atiende lo establecido en los artículos 171 y 177 del POT para optimizar el aprovechamiento del suelo con la mezcla de usos.

A continuación, se desarrollan estas propuestas para la estructura Urbana local en ámbitos de gestión que permitirán una aproximación específica a cada desafío.

3.1.1.1. Ámbito de Renovación Urbana para La Revitalización

Se identifican sectores detallados sobre el corredor de la Reserva de la ALO para implementar estrategias que permitan organizar las apuestas públicas de forma detallada:

I. Subsectores:

Para hacer una subsectorización se estructuró una metodología que permite definir necesidades, acciones diferenciadas, priorización y normas para la intervención de cada sector, con base en criterios urbanos según los componentes desarrollados.

- Se analizan las características urbanas homogéneas en cuanto a morfología y tipología urbana, perfiles viales, tamaño y forma de manzanas y predios y disposición de zonas verdes.
- Se diferencian las zonas que, por efecto de la Malla Vial Arterial e Intermedia de la ciudad, han separado los trazados del sector promoviendo desarrollos diferenciados por cuadrantes.
- Se incorporan criterios de paisajismo, arbolado urbano y déficit de espacio público, haciendo evidente que existen zonas que cumplen con estándares mínimos y otras que son deficitarias y requieren que la AE-CEC estimule su gestión en sitio.

Estos criterios son analizados a través de la información obtenida de la plataforma distrital de Datos Abiertos para Bogotá, y son relacionados con el componente geográfico y cartográfico para caracterizar los subsectores que deberán tener manejos diferenciados para alcanzar las metas propuestas y, lo más importante, promover la revitalización del sector y las UPL involucradas.

Se establecen unos rangos de valoración para cada criterio, como se detalla en el Anexo I del presente documento, con lo cual se pueden establecer las siguientes conclusiones generales:

- Los subsectores 4, 7, 11 y 13 tienen el nivel más bajo en el componente ambiental, en donde se deberá priorizar las intervenciones de reverdecer considerando que el subsector 11 corresponde al Supermercado Éxito de Suba.
- En contraste, los subsectores 10 y 15 presentan los niveles más altos en el análisis ambiental. El Subsector 10 está localizado junto al Humedal Tibabuyes que es un gran espacio verde con un alto potencial de integración con la Estructura Ecológica Principal.

- En cuanto al componente urbano, se puede concluir que gran parte de los subsectores y/o zonas cuentan con un rango alto en temas de accesibilidad (10 de 15). Los subsectores y/o zonas priorizados en intervención en este aspecto son el 2, 8, 9 y 13 que cuentan con el nivel más bajo.
- En cuanto al componente de gestión, teniendo en cuenta los tamaños de lotes, se arroja como conclusión que 8 de los 15 subsectores o zonas están en el rango más bajo con lotes entre los 0 m2 y los 90 m2 (1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 y 13).
- El proceso de gestión predial se torna bastante complicado en la medida que se va a requerir gran cantidad de predios para garantizar áreas mínimas de licenciamiento en el marco de la Revitalización. Los subsectores 11, 12, 14 y 15 cuentan con el puntaje más alto, siendo el subsector 15 la reserva de la ALO, el 11 el supermercado Éxito, el 12 un solo predio con uso dotacional de educación y el 14 un conjunto cerrado de vivienda multifamiliar. A su vez, el subsector 4 tiene el potencial más alto para el desarrollo de proyectos de Revitalización Urbana.

Ficha 111. Subsectores identificados



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

Subsector 8 (3 Ha. Aprox.). Linda con la Reserva Vial ALO Norte (Subsector 15), y por con la Trasversal 127 que esta sin pavimentar en ese tramo. El IC se encuentra en el rango alto, arrojando que más del 80% de los predios cuentan entre 0.00 y 2.40.

Subsector 9 (7 Ha. Aprox.). Dentro de la matriz de valoración se establece que tiene un rango alto en temas de arborización, en donde sus zonas verdes están categorizadas tanto para el programa de consolidación como de cualificación de parques. La zona residencial se caracteriza por contar con más del 80 % de las construcciones con 3 pisos o más y más del 65% de los lotes sin superar los 90 m2, dificultando la gestión predial a la hora de plantear proyectos de renovación urbana.

Subsector 10 (4,7 Ha. Aprox.). En cuanto al componente ambiental, está clasificado en un rango alto al contar con un gran parque (categorizado dentro del programa a renaturalización) que tiene el potencial de conectar el sector con el Humedal Juan amarillo o Tibabuyes. Más del 80% de las construcciones son de 3 pisos o menos y más del 60% de las manzanas cuentan con una densidad entre los 950 y los 1.800 habitantes por hectárea.

Subsector 11 (6 Ha. Aprox.) Corresponde a Almacenes Éxito, una cancha de Fútbol y un Centro Medico Sanitas de Suba.

Subsector 12 (2 Ha. Aprox.) Corresponde a la Institución Educativa Compartir Suba – Secundaria, el Centro de Educación Popular Chipacuy y el Parque Fontanar.

II. Programas Estructurantes del Decreto 555 de 2021 POT

La AE-CEC es una oportunidad para la revitalización de sectores consolidados de las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba; para cualificar y articular sistemas como el espacio público para el encuentro y la movilidad, y que tienen un rol estructurante y determinante para la consolidación de un Ámbito Integral del Cuidado. Las intervenciones que configuran los Programas Estructurantes cualificarán escenarios para la revitalización a partir de las capacidades de cada subsector, lo que permite armonizar y precisar las normas establecidas para la renovación urbana descritas en el POT.

Los Programas Estructurantes que inciden en el desarrollo de AE-CEC por cada **Sistema (Espacio Público para el Encuentro y Sistema de Movilidad y Transporte)** se detallan en las siguientes imágenes. Las obras en el marco de los programas de Consolidación, Renaturalización y Cualificación de parques deberán contar con financiación directa proveniente de cargas urbanísticas pagadas en dinero que se generarán producto del licenciamiento de proyectos de renovación urbana en el sector.

III. Proyectos Estratégicos y Áreas de Integración Multimodal (AIM)

La definición de los Proyectos Estratégicos (PE) parte del análisis de las áreas delimitadas con potencial de Revitalización (Anexo 07) agrupando y categorizando las intervenciones en función de cinco criterios:

1. Articular las intervenciones en los ámbitos de revitalización y movilidad sostenible.
2. Potenciar las dinámicas sociales y económicas del sector.
3. Articular las Áreas de Integración Multimodal con el desarrollo urbano local
4. Aprovechar y potenciar de grandes superficies.
5. Potenciar la conexión de la AE-CEC con el entorno.

Partiendo de estos cinco criterios, y analizando la viabilidad del desarrollo de proyectos de manera más detallada por subsector, el área preliminar con potencial de renovación por revitalización se redujo de 325.782,06 m² a 149.734,56 m², que se suman a los 5.416,8 m² de Reserva Vial para un perfil A-2 entre la Av. Ciudad de Cali y la Reserva ALO Norte, y un área aproximada de 6.860,4 m² para proyectos de Revitalización por redensificación en el cruce de la línea de metro en la zona sur de la Actuación, en el barrio Corinto. El área total es de 162.011,76 m².

PE-5 Proyectos Estratégicos Borde Activo

Tienen un área potencial de desarrollo de 20.085,54 m², la cual está delimitada en los costados orientales y occidentales de la actual Reserva de la ALO. El desarrollo de PE en este borde tendrá como objetivo revitalizar las áreas de los barrios más impactados con el desarrollo de la AE CEC y la SLMB, aspecto relevante en la integración de actividades sociales y económicas inducidas por la red de equipamientos existentes y proyectada. Estos proyectos deberán funcionar como una membrana de articulación, potenciando la malla ambiental, cultural y de movilidad sostenible que se va a desarrollar de manera progresiva en el sector, este último aspecto asociado a la presencia de vías paralelas a la Reserva Vial ALO Norte.

PE-6 Proyectos Estratégicos Calles Completas Locales

Tienen un área potencial de desarrollo de 18.708,24 m² aproximadamente, y se encuentran localizados de manera articulada al programa de calles completas del POT planteado en el ámbito de revitalización. El desarrollo de proyectos de revitalización en estos puntos estratégicos de la malla vial local, tendrá como objetivo potenciar la red de equipamientos locales en los barrios de la AE. Estos puntos estratégicos estarían generando una articulación directa y puntos de conexión (dotaciones) con el gran eje estructurante en el Ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible.

PE-7 Proyectos Estratégicos Ejes de Integración Multimodal

Están clasificados en dos áreas potenciales de desarrollo. La primera delimitación se estructura en función del eje de la Calle 139 y cuenta con un área potencial de desarrollo de 44.975,9 m². La segunda, en función del eje de la Calle 140ª cuenta con un área potencial de 51.890,8 m². El desarrollo de PE en ejes de la malla vial local buscará potenciar la Integración y articulación de la Estación 10 de la SLMB y el AIM definida por la EMB con el Portal de Transmilenio Suba. Esto se asocia a procesos de Revitalización de los ejes que conectan de manera directa la Av. Ciudad de Cali con el proyecto y los futuros equipamientos.

Ficha 112. Proyectos Estratégicos y AIM



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT (2022)

La Áreas de Integración Multimodal (AIM) establecidas en este plano, de forma coordinada con la Empresa Metro de Bogotá (EMB), deberán ser ajustadas conforme a las afectaciones que se generen por efecto del Anuncio de Proyecto de Infraestructura que, en primera instancia y según información de la EMB, definirá el área de afectación en superficie a partir del eje del trazado, así como, el área de operación para la construcción de la infraestructura inherente y conexas que congelará ese suelo hasta el año 2032 aproximadamente, razón por la cual, este suelo para el Parque de Dovelos será el área asignada para captura de valor de la EMB, sin detrimento del 10% de suelo que debe estar destinado a equipamientos del cuidado (Artículo 166 Decreto 555 de 2021).

PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE REVITALIZACIÓN		m2
PE-5	Borde activo	20.085,54
PE-6	Calles Completas Locales	18.708,24
PE-7	Ejes de Integración Multimodal	
	Eje Calle 139	44.975,90
	Eje Calle 140 a	51.890,80
PE-8	Grandes superficies	14.074,08
PE-9	Conectividad urbana - Barrio Corinto	20.618
TOTAL PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE REVITALIZACIÓN		162.011,7

PE-8 Proyectos Estratégicos Grandes Superficies

Tienen un área potencial de desarrollo de 14.074,08 m2 aproximadamente, y se encuentran localizados de manera articulada al programa de calles completas planteado por el POT sobre el eje de la Calle 132. Sumado a estas áreas, se identifica el Éxito de Suba como un posible proyecto de revitalización con mayor complejidad de desarrollo, con un área de 60.143,98 m2. El desarrollo de PE en estas zonas no solo tiene como objetivo potenciar las dinámicas sobre la Calle 132, sino aprovechar grandes superficies en un sector donde las manzanas y predios se caracterizan por ser de áreas reducidas.

PE-9 Proyectos Estratégicos Conectividad Urbana – Barrio Corinto

Tienen un área potencial de desarrollo de 20.618 m2 aproximadamente, y se encuentran localizados en el eje de conexión de la Segunda Línea de Metro de Bogotá con la Ciudadela Educativa y del Cuidado, eje que cruza sobre el barrio Corinto en la zona sur de la Actuación. Al estar relacionado de manera directa con la Estación 9 del metro y su Área de Integración Multimodal, este proyecto cuenta con gran potencial para el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOT) y el fortalecimiento de los tejidos económicos locales productivos.

IV. Definición de lo estratégico para el MOT y el MO

Una vez establecidas las condiciones de los subsectores, se valida si los que presentan las mejores condiciones en los criterios (Ambiental, Urbano, Social y de Gestión) para avanzar

en procesos de Revitalización, coinciden con los Proyectos Estratégicos identificados. Se busca poder definir y precisar las áreas de intervención estratégicas para armonizar el uso y aprovechamiento de los predios de la Reserva Vial ALO Norte con su contexto inmediato. En tal sentido, los dos proyectos estructurantes del Decreto 555 de 2021 POT (Corredor verde de alta capacidad Red metro, línea metro 2 Centro–Engativá–Suba y la AE-CEC), encuentran en el DOTS la estrategia transversal para generar condiciones urbanas complementarias a los usos inherentes y conexos de la SLMB y las apuestas programáticas de la Ciudadela Educativa y del Cuidado y el Ámbito de Revitalización.

Subsectores

Los puntajes permiten establecer un promedio a partir del cual se identifiquen los Subsectores que están por encima de la media en los diferentes componentes analizados. La operación da como resultado un puntaje de 66,17. Los Subsectores con las mejores condiciones para adelantar procesos de Revitalización son los siguientes:

Ficha 113. Matriz de valoración, metodología y priorización de subsectores

Nota: se sacan del análisis los Subsectores y/o Zonas 11 y 14, que aun cuando presentan puntajes por encima de la media, se considera que a mediano

SUBSECTOR	COMPONENTE AMBIENTAL		COMPONENTE DE GESTIÓN				COMPONENTE URBANO	PUNTAJE	PRIORIDAD
	ARBOLADO URBANO	PARQUES (POTENCIAL PROGRAMA)	TAMAÑO LOTE	ALTURA PREDOMINANTE	ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN	DENSIDAD: HAB x HA x MANZANA	ACCESIBILIDAD		
	3.98	5.54	4.50	4.50	4.50	4.76	5.54		
4	1	1	2	2	2	3	3	67.42	7
6	1	2	2	2	2	2	3	68.20	5
10	3	3	2	1	1	1	3	67.94	6
12	2	3	3	3	2	3	3	91.48	2
15	3	3	3	3	3	3	3	100.00	1

y largo plazo no es viable el desarrollo del predio Almacenes Éxito (11), y el conjunto Mirador Corinto Reservado con dos torres de apartamentos ya es un desarrollo en altura y se debe mantener el resto de la manzana en baja densidad (14) ya que es un comercio que genera facha activa y apropiación del espacio público existente.

Fuente: Equipo SDHT (2022)

Es de anotar que estos Subsectores presentan los mejores puntajes, entre medio y alto, en las diferentes variables consideradas para el análisis.

Proyectos Estratégicos DOT. Se adelantó una verificación en terreno y a través de *Google Street View* de las áreas delimitadas con potencial de Revitalización en términos de alturas y usos (Anexo 08), para precisar los límites de los PE identificados y armonizarlos con los Subsectores que presentan las mejores condiciones para avanzar con procesos de Revitalización urbana.

El PE-DOT Puerta del Sol – Gaitana se conforma a partir de la clasificación de las áreas y elementos urbanos que permiten, por una parte, el desarrollo de usos inherentes y conexos a los sistemas de movilidad y a la SLMB y, por otra parte, generar la articulación de los ámbitos de Renovación Urbana para La Revitalización y La Movilidad Sostenible. La delimitación propuesta recoge los proyectos estratégicos identificados en una primera fase (PE-7: Ejes de integración multimodal) y elementos urbanos que hacen parte de los programas del POT que inciden en el área de estudio, con el objetivo de conformar un proyecto integral que logre fortalecer y potencializar las dinámicas económicas, ambientales, sociales y funcionales del sector.

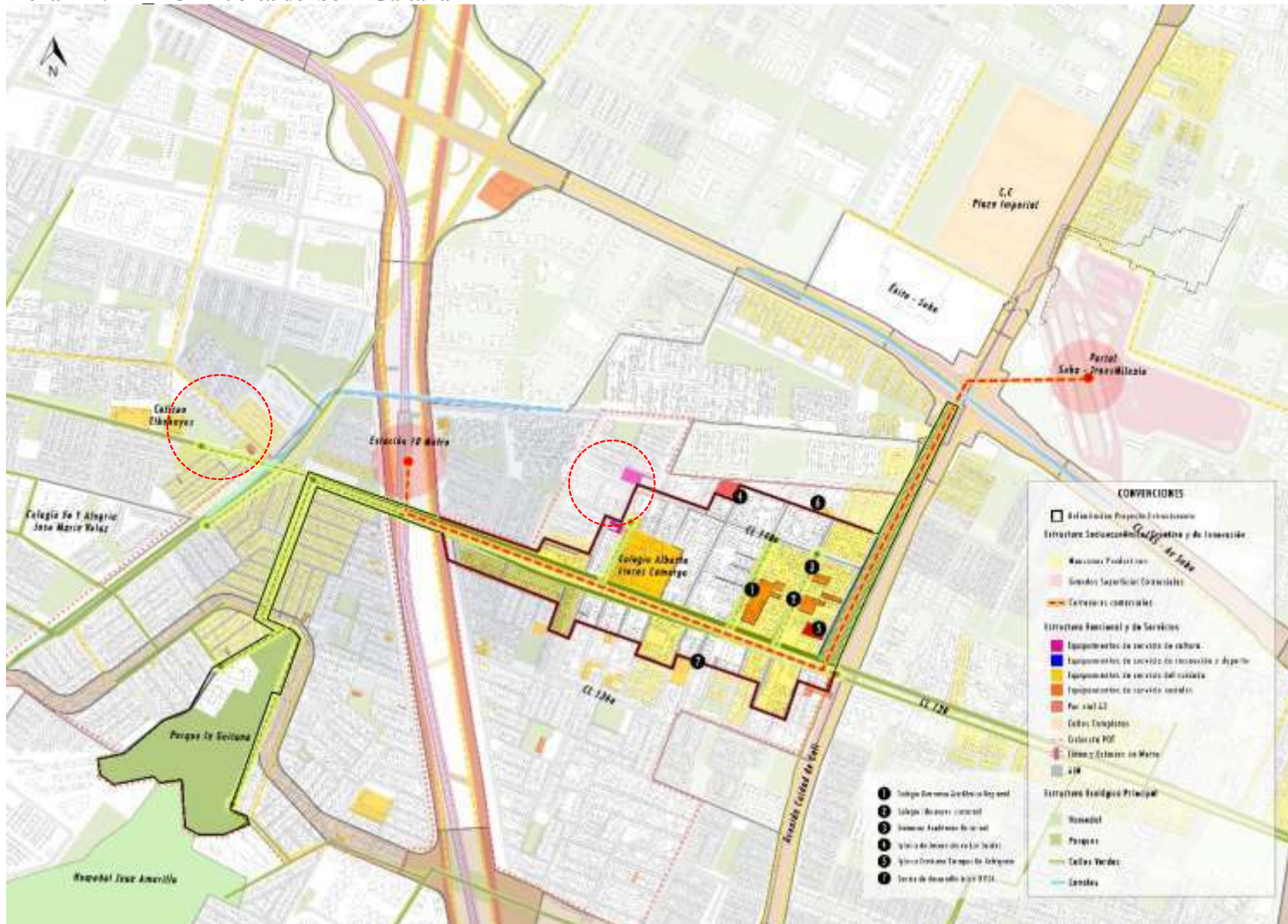
El proyecto plantea mejorar las condiciones conexión e intermodalidad entre el Portal Transmilenio Suba con la Estación 10 de la SLMB a través del eje comercial Calle 139, mediante estrategias enfocadas en la movilidad sostenible con modos de transporte 0

emisiones. Cabe recordar que el POT proyecta la Calle 139 como parte del sistema de ciclo infraestructura y del programa de calles verdes, y conecta con el corazón productivo y el parque La Gaitana por la cra. 126ª y la cll. 135b.

El PE-DOT Corinto – Nueva Tibabuyes se delimita en torno a la Estación 9 de la SLMB. Se estructura por las áreas con potencial de revitalización identificadas en el *PE-5 Bordes activos*, donde se busca desarrollar usos inherentes y conexos a los sistemas de movilidad para activar los bordes entre los ámbitos de Renovación Urbana para La Revitalización y La Movilidad Sostenible. La delimitación abarca también las conexiones planteadas entre la Av. Ciudad de Cali y la ALO Norte por las calles 126, 129 y 129D por la Reserva Vial o afectaciones prediales para la reconfiguración del perfil vial en estos ejes de movilidad. El desarrollo de estas áreas fortalecerá los sistemas de movilidad sostenible por medio del desarrollo de franjas peatonales, ciclo rutas, entre otras.

Surgen tres puntos de intersección entre los ámbitos para fortalecer las dinámicas inherentes a la estación del metro y la red de equipamientos recreativos y deportivos del sector. La delimitación, abarca parques con infraestructura deportiva y los conecta con el complejo recreativo y deportivo planteado en el costado sur de la reserva que colinda con el humedal Tibabuyes.

Ficha 114. PE_DOT Puerta del Sol – Gaitana



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

El Nodo de equipamientos Parque La Gaitana, por su bajo aprovechamiento en altura y suelo, se delimita como parte del Proyecto estratégico y genera un balance programático entre los dos costados de la reserva (oriente-occidente), siendo la estación 10 el corazón de la intervención. La localización de diferentes equipamientos educativos, especialmente el colegio Alberto Lleras Camargo, plantean la oportunidad de configurar un ecosistema educativo, que a su vez tiene incidencia directa con los desarrollos dotacionales al interior de la reserva. Las manzanas productivas en ambos costados del corredor comercial de la calle 139 y el corazón productivo La Gaitana, son una oportunidad de generación de empleo por medio del fortalecimiento de las industrias creativas, las microempresas y el tejido comercial en el corredor.

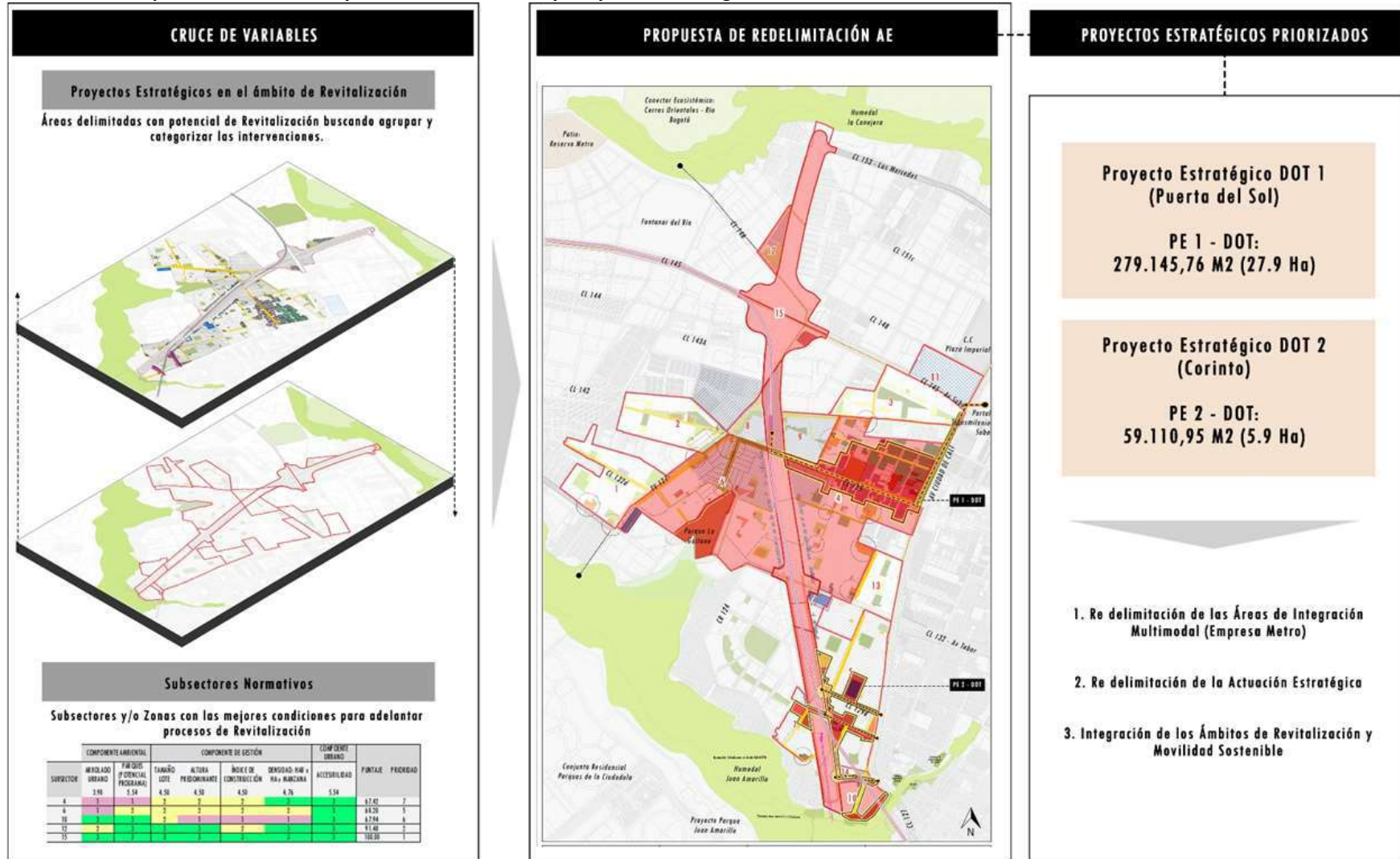
Ficha 115. PE_DOT Corinto – Nueva Tibabuyes



Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

En el costado occidental de la Reserva Vial ALO Norte, se identificó una red de parques que, a través de una posible peatonalización de calles, tendría como objetivo conectar ambos costados de la actuación y fortalecer las dinámicas sociales y culturales con la estación 9 de la SLMB.

Ficha 116. Sobreposición Subsectores y/o Zonas Urbanísticas y Proyectos Estratégicos DOT



3.1.1.2. *Ámbito de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible*

Ubicado sobre la reserva de la ALO Norte, su desarrollo se plantea mediante la implementación de las siguientes estrategias de acuerdo con sus condiciones particulares:

I. Subsectores

El subsector 15 (49,24 Ha. Aprox.) Corresponde al ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible. Por su condición de Reserva Vial, presentan los niveles más altos en el análisis relacionado al componente ambiental, de gestión y urbano, por lo que su orden de prioridad es 1. (Ver Anexo I)

II. Programas Estructurantes del Decreto 555 de 2021 POT

Sistema de Espacio Público para el Encuentro

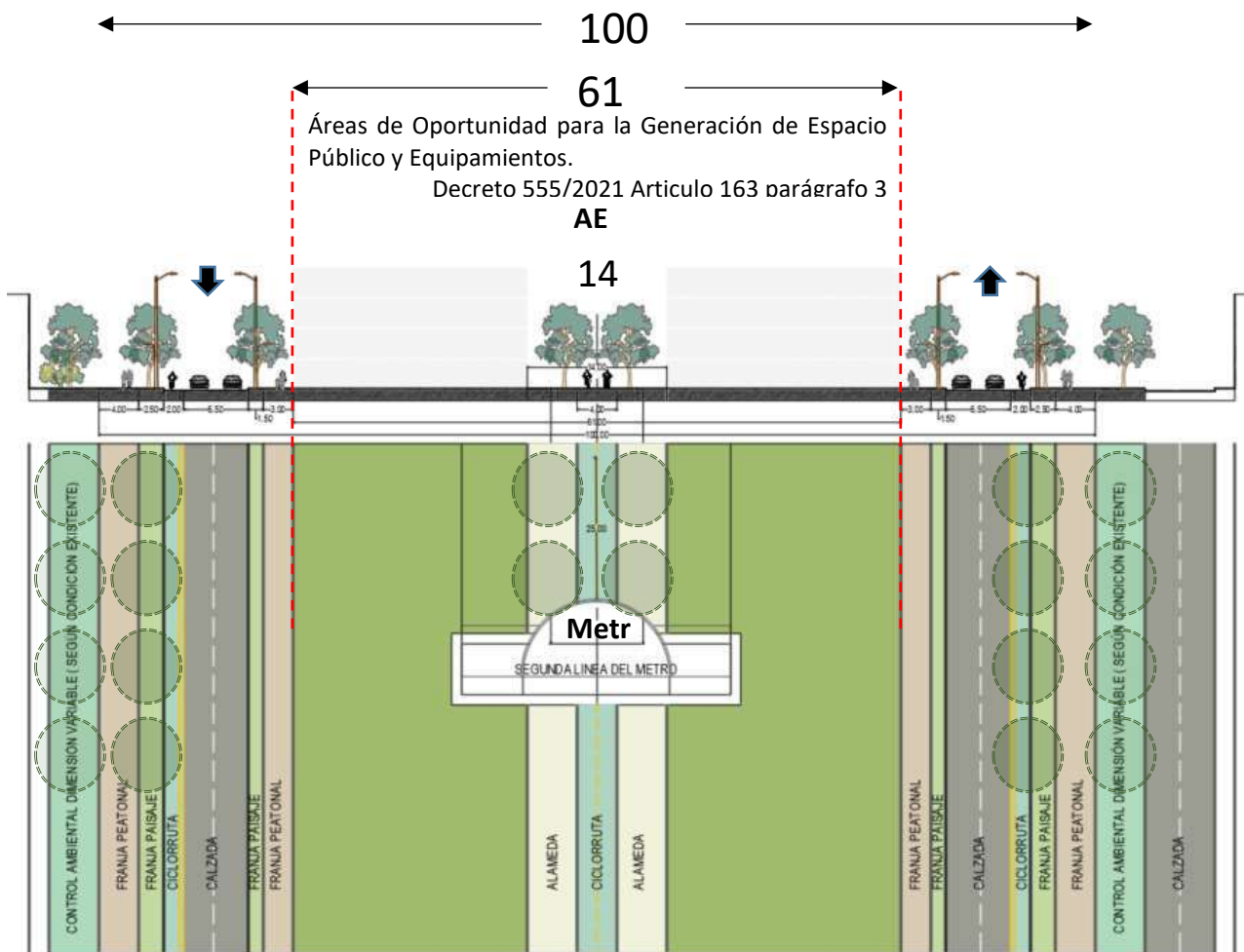
Tiene como objetivo construir espacio público nuevo y redefinido en el marco del *Programa para la Vitalidad y Cuidado* (Artículo 568), específicamente en el *Subprograma de Consolidación de espacio público para el encuentro en suelo público no intervenido*, cuyo propósito es “(...) consolidar espacios públicos que no han sido intervenidos para mejorar la oferta de nuevos proyectos del espacio público peatonal y de encuentro con los demás sistemas de las estructuras territoriales para mejorar su accesibilidad, vitalidad, seguridad y sostenibilidad. El IDRd en coordinación con entidades competentes, serán las responsables de la ejecución de este subprograma”.

Para los predios remanentes de las obras de infraestructura vial y el sistema metro se deben proyectar áreas verdes y de espacios públicos que mitiguen el déficit identificado en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba, y la transformación del entorno por su relación con las escalas distrital y regional del Ecotono ambiental. Estas áreas se incorporarán al sistema de espacio público.

En el Corredor Verde proyectado sobre la Reserva Vial ALO Norte (**en ajuste por diseño geométrico a nivel de prefactibilidad por parte del IDU**), se considera de manera preliminar e indicativa las siguientes secciones de espacio público, dado que se contempla en el marco de la Actuación Estratégica Ciudadela del Cuidado el desarrollo como parte de la sección de la ALO en su sector central de equipamientos de educación y del cuidado y el desarrollo subterráneo del corredor de la línea 2 del metro, para este caso y en atención a lo descrito en el artículo 155 del Decreto 555 de 2021 se define: “... *Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil....*”:

Sistema de Movilidad y Transporte

Ficha 117. Perfil Vial Corredor Verde Reserva Vial ALO Norte



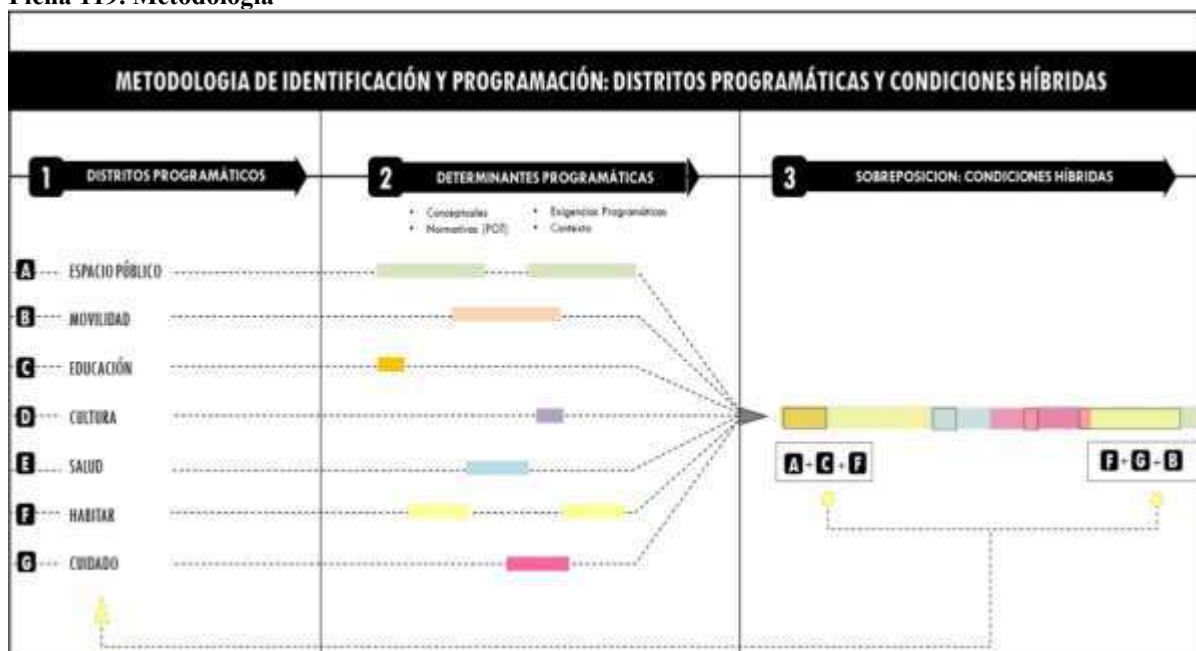
Fuente: Equipo AE-CEC (2022)

- Franjas de circulación peatonal (FCP) en los andenes de los dos costados de la vía de sección de 4 m.
- Franjas de paisajismo y para la resiliencia urbana (FPR) en los andenes de los dos costados de la vía de sección de 2.50 m
- Franja de ciclo infraestructura (FCI) en Alameda Central del proyecto Ciudadela del Cuidado sobre la zona de huella del corredor subterráneo del Metro –Línea 2 con una sección de ciclo ruta bidireccional de 4 metros.
- Franja de ciclo infraestructura (FCI) como ciclo ruta bidireccional de 4 m de sección en un costado de la vía localizada entre las áreas definidas para franja de paisajismo y las calzadas vehiculares, o dos franjas de ciclo infraestructura unidireccional de 2 m de sección que se debe desarrollar en los dos costados de la vía entre las áreas definidas para para franja de paisajismo y las calzadas vehiculares, de acuerdo con lo que determine el Estudio de Transito.
- Franjas de circulación peatonal (FCP) en los dos costados del área central de la vía y al interior de las calzadas laterales y contra los usos dotacionales con sección de 3 metros.

público y un programa de vivienda como parte de la propuesta y aporte para su financiación. La metodología se estructura a partir de tres momentos:

1. Identificar los programas para la propuesta considerando 4 determinantes de localización:
 - a. **Conceptuales.** Buscan localizar los diferentes programas acordes con el concepto de la propuesta y de la estructura urbana identificada.
 - b. **Disposiciones del Decreto 555 de 2021 POT.**
 - c. **Necesidades programáticas** de suelo y m2 de construcción del SIDICU en torno al desarrollo de equipamientos en diferentes usos.
 - d. **Contextuales.** Variables que se tornan en una determinante indispensable a la hora de localizar los diferentes usos en la propuesta.
2. Configurar un proyecto multifuncional con 7 Distritos Programáticos
3. Sobreponer espacialmente los programas e identificar las diferentes intervenciones y condiciones híbridas resultantes del ejercicio.

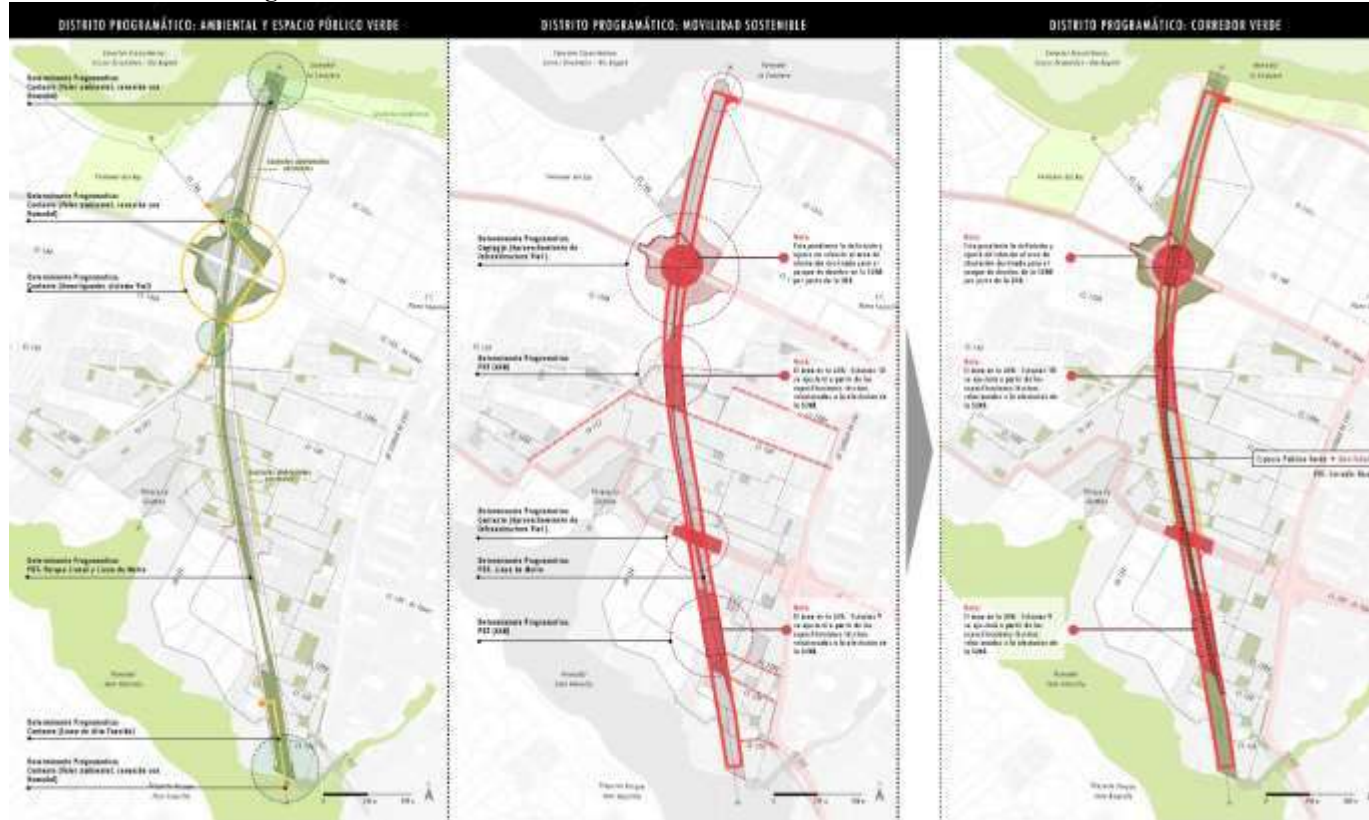
Ficha 119. Metodología



Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

El resultado fue una primera aproximación de las condiciones híbridas que pueden presentarse en la propuesta y una categorización de las intervenciones en función de las determinantes territoriales, normativas y conceptuales.

Ficha 120. Distrito Programático Corredor Verde



Fuente: Equipo SDHT. (2022)

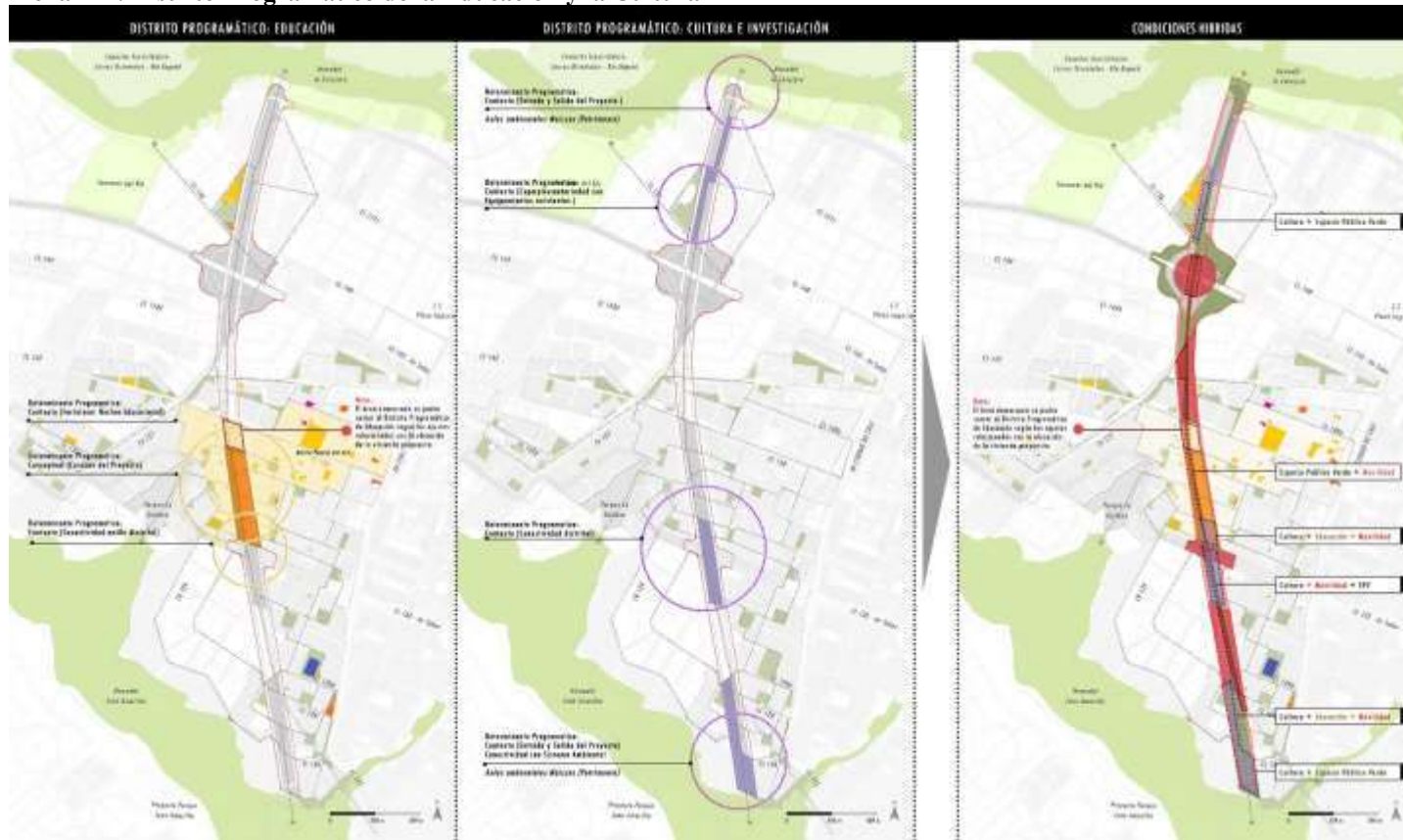
El programa ambiental y de espacio público se estructura a partir de cuatro aspectos:

1. La transición entre las Reservas Distritales de Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera, lo que implica, de acuerdo con los Planes de Manejo Ambiental (PMA) correspondientes, la necesidad de espacio público con connotaciones ambientales en los costados norte y sur de la Reserva Vial ALO Norte.
2. La Línea de alta tensión en el costado sur resulta ser una determinante del contexto que, al restringir desarrollos en el área, configura un globo importante de espacio público.
3. La Segunda Línea del Metro de Bogotá configura un parque lineal que estructura el espacio público del proyecto de sur a norte.

4. La intersección de la Reserva Vial ALO Norte con la Avenida Suba configura, en primera instancia, una necesidad de amortiguar los impactos que podría generar su desarrollo, y en segunda instancia, una oportunidad de reforzar la conexión ambiental entre los humedales con la Transversal 127.

La sobreposición de estas estructuras arroja una condición híbrida entre los sistemas de movilidad y espacio público configurando el Corredor Verde, que tiene como objetivo ofrecer espacios para la movilidad sostenible con estaciones que se articulan con diferentes modos de transporte.

Ficha 121. Distrito Programático de la Educación y la Cultura



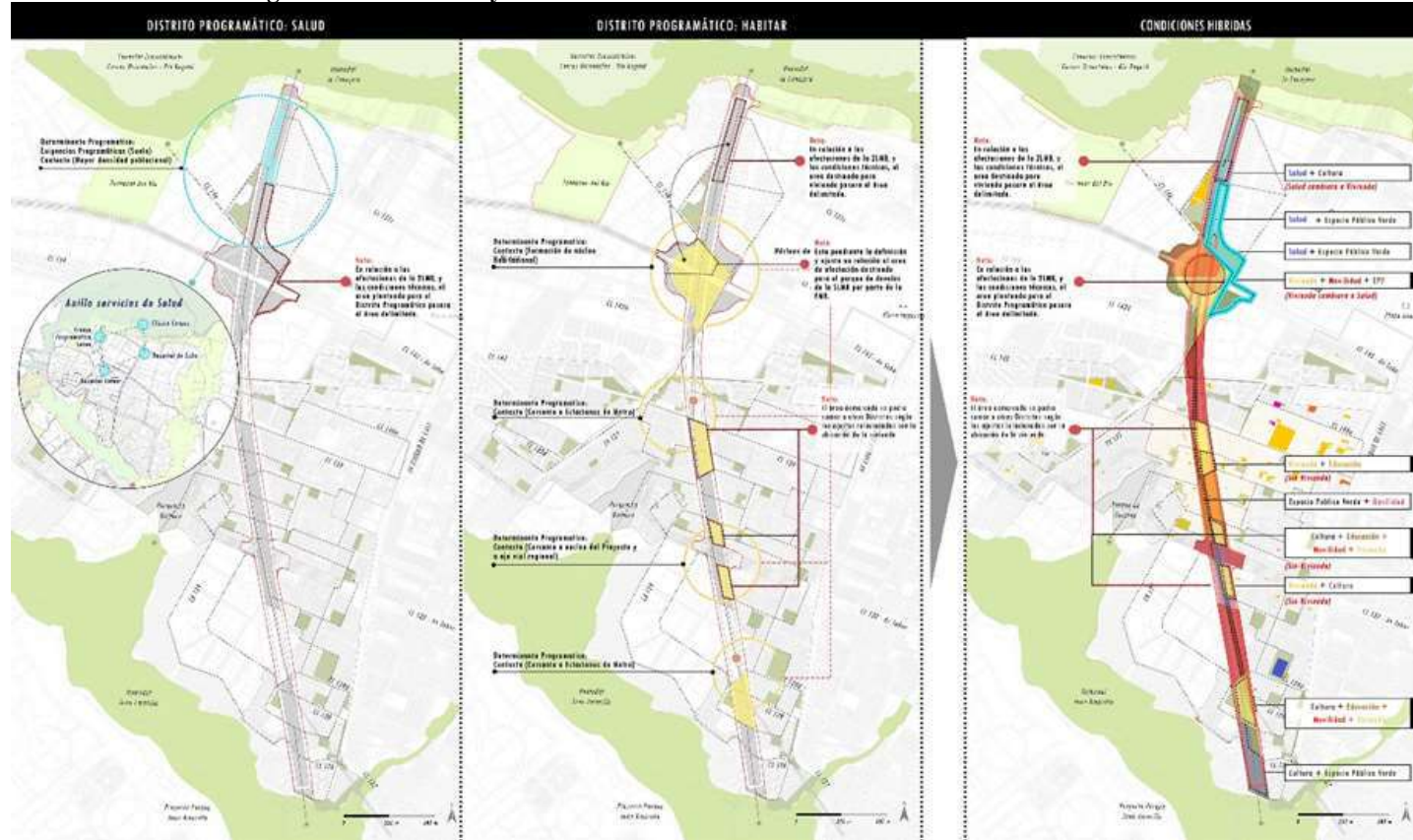
En cuanto al Distrito Programático de cultura, se localizan dos franjas en el costado sur y norte de la reserva al identificar la importancia de articular sistemas culturales a la estructura ambiental de los humedales. Al igual que en educación, la determinante de conectividad distrital y la población que atraen estos equipamientos determino la localización de estos programas en el centro del proyecto y en conexión directa con el anillo vial. A su vez, se tiene como objetivo fortalecer el Colegio Compartir Suba IED y el Hogar Infantil Suba en el costado norte por medio de la articulación directa con posibles programas de cultura e investigación en la propuesta y un mejor aprovechamiento del suelo para aumentar cupos en la medida de lo posible.

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

El Distrito Programático enfocado en educación se estructura a partir de tres aspectos:

1. Establecer, tanto conceptual como espacialmente, los equipamientos de educación como el corazón del proyecto. Se evidencia la concentración de establecimientos educativos en este sector, en tal sentido, con la localización del Distrito programático en esta área se plantea el fortalecimiento de este nodo. Así mismo, la población flotante que pueden atraer estos equipamientos requiere de articular estos usos con los anillos viales identificados.

Ficha 122. Distrito Programático de Salud y Habitar



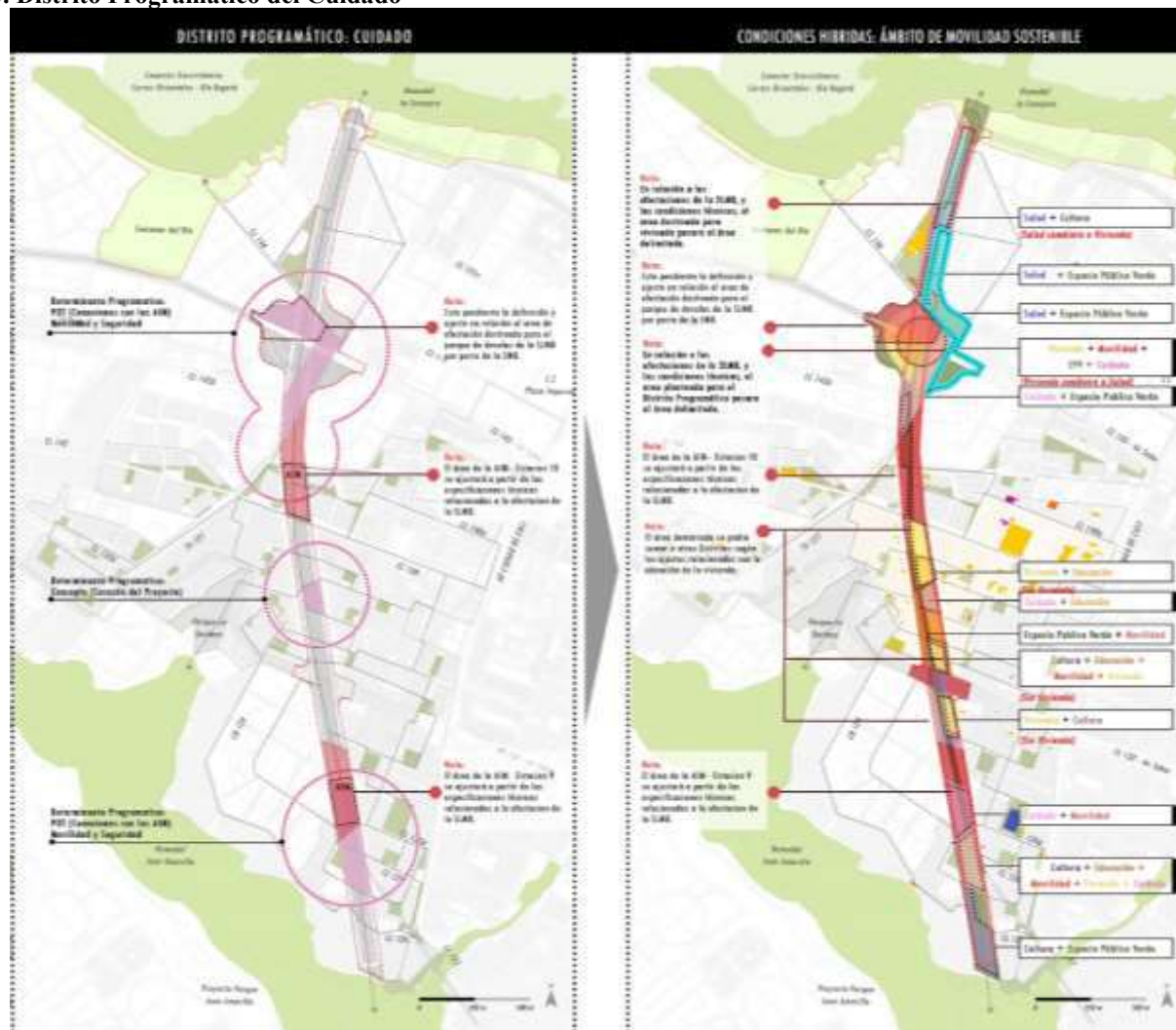
En cuanto a los programas de vivienda, lo principal es encontrar un equilibrio espacio y financiero en la distribución a lo largo del proyecto, es así, que los núcleos habitacionales se localizan en cuatro puntos estratégicos a lo largo de la Reserva Vial ALO Norte, en donde se busca una relación directa con los sistemas de transporte como lo son las estaciones 9 y 10 de la Segunda Línea del Metro de Bogotá y la malla vial existente.

Fuente: Equipo SDHT (2022)

El Distrito Programático de Salud se localiza a partir de tres aspectos:

1. En primera instancia la exigencia de suelo frente al hospital y el centro de salud que determina un área de 3 Ha, por lo que el costado norte resulta el lugar óptimo, sumado al factor de una mayor concentración de población ubicada en este sector.
2. Proximidad desde la Escala Distrital con la Clínica Corps, el Hospital de Suba y el Hospital Cafam. Lo que plantea un anillo de Salud importante para la ciudad y fortalece las dinámicas entre los mismos.

Ficha 123. Distrito Programático del Cuidado



Fuente: Equipo AE-CEC
SDHT (2022)

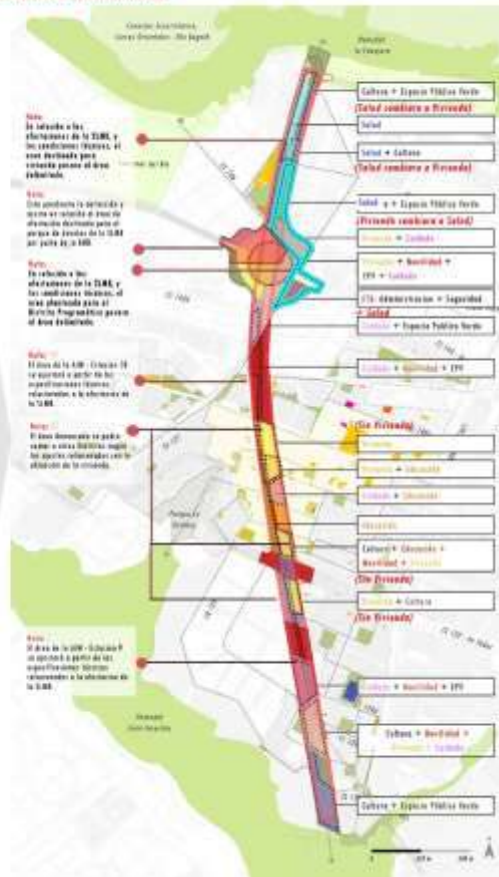
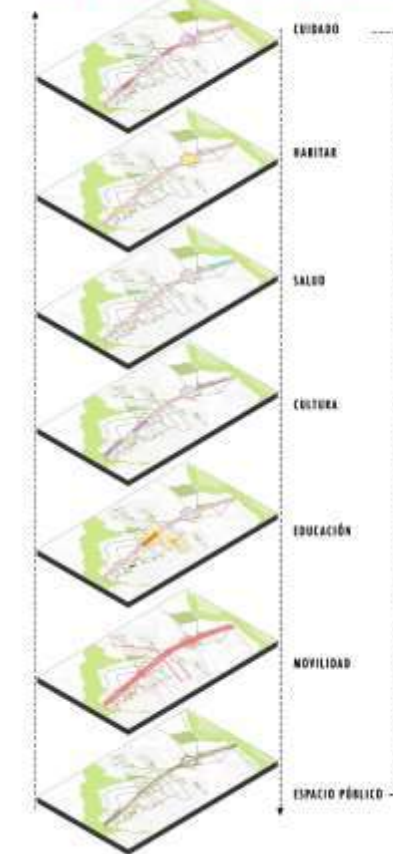
El Distrito Programático del cuidado parte de tres aspectos:

1. Se establece tanto conceptual como espacialmente como parte del corazón del proyecto.
2. El Decreto 555 de 2021 POT en su artículo 165 dispone que en los predios públicos que por uso, destino o afectación fueron adquiridos para la operación y en los cuales operan los sistemas de transporte, las áreas destinadas para el desarrollo de servicios conexos y usos deberán quedar expresamente definidas en los estudios y diseños de detalle que se desarrollen, y cuando estas superen los 1000 m² de construcción, mínimo el 10% de las mismas deberán ser destinadas a la prestación de servicios sociales y del cuidado por parte de entidades públicas o privadas.

DISTritos PROGRAMÁTICOS

MULTIFUNCIONALIDAD/CONDICIONES HÍBRIDAS

PROYECTOS ESTRATÉGICOS



AREA BRUTA
492,377.62 m2 (100%)

CARGAS GENERALES
165,848.31 m2 (34%)
Intersecciones Malla Vial
Arterial (MVA)
33,290.44 m2
Vía A-3 IDU (Per Vial)
132,557.87 m2

AREA META URBANIZABLE
326,529.31 m² (86%)

CARGAS LOCALES
125,337.38 m2 (33% ANU)
Vías Locales
16,989.42 m2
Parques + Zonas Verdes
108,347.96 m2

AREA UTIL
(DISTRITOS PROGRAMÁTICOS
MULTIFUNCIONALES)
201,191.93 m² (63% ANU)

La propuesta urbana para la Ciudadela Educativa y del Cuidado, se configura en la Reserva Vial ALO Norte conectando ambiental y funcionalmente los humedales Juan Amarillo o Tibabuyes al sur y La Conejera al norte, mediante dos Proyectos Estructurantes de espacio público y movilidad sostenible que articulan cuatro Proyectos Estratégicos (PE) y dos Áreas de Integración Multimodal (AIM). La delimitación indicativa de los PE y las AIM responde a los sectores caracterizados en el diagnóstico que tienen unas dinámicas propias y a las condiciones y/o determinantes de la SLMB en cuanto a la localización de las Estaciones No. 9 y 10. Tal y como se planteó en la metodología, la sobreposición de los diferentes distritos programáticos resultó en una primera aproximación de las condiciones híbridas y usos que estructuran los cuatro PE y las AIM.

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

Dadas las condiciones híbridas y/o multifuncionales en las áreas útiles del Corredor Verde, a partir de la superposición de los Distritos Programáticos, se establecen cuatro Proyectos Estratégicos que se constituyen en Unidades de Actuación y/o Gestión para el desarrollo del Ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible, buscando atender los requerimientos de suelo y metros cuadrados de construcción para los equipamientos de las entidades del SIDICU. Así mismo, la propuesta se estructura con la posibilidad de concurrencia del sector privado en el desarrollo inmobiliario de todo el proyecto. La delimitación indicativa de cuatro Proyectos Estratégicos y dos Áreas de Integración Multimodal (AIM), responde a los sectores caracterizados en el diagnóstico, que tienen unas dinámicas propias, y a las condiciones y/o determinantes de la SLMB en cuanto a la localización de las Estaciones No. 9 y 10:

Proyecto Estratégico (PE-1). Se ubica entre la intersección de la Avenida Suba con la Reserva vial ALO Norte y el Humedal La Conejera. Cuenta con un Área bruta de 149.824,11 m² a los que se restan 46.959,12 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial e intersecciones con la Malla Vial Arterial, para un Área Neta Urbanizable de 102.864,99 m². Las cargas locales son 36.391,88 m², de los cuales, 5.907,77 m² corresponden a vías locales y 30.484,11 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido, las áreas útiles suman 66.473,11 m² que serán aprovechadas, en la mayoría de los casos, en mezcla de usos y/o multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente, posiblemente con los siguientes usos:

- a. Vivienda VIS en mezcla de usos con plataforma de comercio y equipamientos del cuidado y culturales.
- b. Actividades relacionadas con la recreación y el deporte, la cultura y el medio ambiente, así como usos compatibles con el Plan de Manejo Ambiental, tales como: recuperación ecológica y monitoreo ambiental, así como, de manera condicionada, uso forestal protector, recreación pasiva, ecoturismo, educación ambiental, aula ambiental, senderos y otra infraestructura ligada al manejo del humedal.

Proyecto Estratégico (PE-2). Se ubica en la intersección de la Avenida Suba con la Reserva vial ALO Norte. Cuenta con un Área bruta de 82.067,17 m² a los que se restan 20.832,69 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial e intersecciones con la Malla Vial Arterial, para un Área Neta Urbanizable de 61.234,48 m². Las cargas locales son 24.874,22 m², de los cuales, 5.634,31 m² corresponden a vías locales y 19.239,91 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido las áreas útiles suman 36.360,26 m², tendrán una interrelación con los sistemas y espacios en torno a la movilidad sostenible y serán aprovechadas, en la mayoría de los casos, en mezcla de usos y/o multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente, posiblemente con los siguientes usos:

- a. Vivienda VIS en mezcla de usos con plataforma de comercio y equipamientos de integración social y cultura, comercios y servicios.
- b. Equipamientos culturales, de integración social y dotaciones para la administración pública, con usos tales como: SuperCADE, CAI y espacios para la institucionalidad y servicio social de las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba.

Área de Integración Multimodal (AIM-EST. 10). Se ubica entre la Transversal 127 y la Calle 139. Cuenta con un Área bruta de 43.566,57 m² a los que se restan 15.701,94 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial e intersecciones con la Malla Vial Arterial, para un Área Neta Urbanizable de 59.382,07 m² (en ajuste). Las cargas locales son 5.817,03 m², de los cuales, 737,21 m² corresponden a vías locales y 5.079,82 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido, las áreas útiles suman 23.711 m² que serán aprovechadas como Áreas de Manejo Diferenciado, en la mayoría de los casos, por los usos inherentes y conexos al sistema de transporte masivo, así como, los usos de captura de valor que en el marco del Decreto 555 de 2021 POT deben incorporar 10% del área construida en mezcla de usos y/o

multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente.

Proyecto Estratégico (PE-3). Se ubica entre la Calle 139 y la Calle 130 F. Cuenta con un Área bruta de 112.891,56 m² a los que se restan 46.951,82 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial e intersecciones con la Malla Vial Arterial, para un Área Neta Urbanizable de 65.939,74 m². Las cargas locales son 19.494,74 m², de los cuales, 2.952,34 m² corresponden a vías locales y 16.542,40 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido, las áreas útiles suman 46.445, tendrán una interrelación con los sistemas y espacios en torno a la movilidad sostenible y serán aprovechadas, en la mayoría de los casos, en mezcla de usos y/o multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente, posiblemente con los siguientes usos:

- a. Vivienda VIS en mezcla de usos con plataforma de comercio y equipamientos culturales.
- b. Equipamientos y/o dotaciones con la implementación de un Campus Universitario vertical con programas de la Universidad Distrital, la SED, sumado a una Biblioteca Pública como condición híbrida entre la correlación entre el programa de educación y el de cultura y vivienda VIS.
- c. equipamientos para la educación como colegios completos con programas técnicos del SENA, sede de emprendimientos sociales y/o comunitarios para la generación de ingresos, jardines infantiles, usos comerciales y programas del cuidado como comedores comunitarios para la integración social y espacios para el cuidado de la mujer.
- d. Vivienda VIS en mezcla de usos con plataforma de comercio y equipamientos del cuidado y educativos.

Área de Integración Multimodal (AIM-EST. 9). Se ubica entre la Calle 130F y la Calle 119 D. Cuenta con un Área bruta de 47.919,44 m² a los que se restan 16.402 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial e intersecciones con la Malla Vial Arterial, para un Área Neta Urbanizable de 31.517,44 m² (en ajuste). Las cargas locales son 7.806,44 m², de los cuales, 1.035,19 m² corresponden a vías locales y 6.771,15 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido, las áreas útiles suman 23.711, tendrán una interrelación con los sistemas y espacios en torno a la movilidad sostenible que serán aprovechadas como Áreas de Manejo Diferenciado, en la mayoría de los casos, por los usos inherentes y conexos al sistema de transporte masivo, así como, los usos de captura de valor que en el marco del Decreto 555 de 2021 POT deben incorporar 10% del área construida en mezcla de usos y/o multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente.

Proyecto Estratégico (PE-4). Se ubica entre la Calle 119 D y el Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes. Cuenta con un Área bruta de 56.108,77 m² a los que se restan 19.000,74 m² correspondientes a cargas generales del perfil vial A-3 en par vial, para un Área Neta Urbanizable de 37.108,03 m². Las cargas locales son 30.953,07 m², de los cuales, 722,5 m² corresponden a vías locales y 30.230,57 m² a espacio público de Parques + Zonas verdes proyectados. En tal sentido, las áreas útiles suman 6.154,96 m² que serán aprovechadas, en la mayoría de los casos, en mezcla de usos y/o multifuncionalidad o hibridación partiendo de la superposición de los programas del SIDICU definidos anteriormente, posiblemente con los siguientes usos:

- a. Vivienda VIS en mezcla de usos con plataforma de comercio y equipamientos del cuidado y culturales.
- b. Actividades relacionadas tanto con la recreación y el deporte como con la cultura y el medio ambiente, así como usos compatibles con el Plan de Manejo Ambiental, tales como: recuperación ecológica y monitoreo ambiental, así como, de manera condicionada, uso forestal protector, recreación pasiva, ecoturismo, educación ambiental, aula ambiental, senderos y otra infraestructura ligada al manejo del humedal.

Ficha 125. Programación preliminar de áreas por proyectos estratégicos

No.	ITEM	PE-1	PE-2	PE-3	PE-4	TOTAL PE			AIM 1	AIM 2	TOTAL AIM			TOTAL CIUDADELA		
		m2	m2	m2	m2	m2	% ANU	% AB	m2	m2	m2	% ANU	% AB	m2	% ANU	% AB
1	AREA BRUTA	149,824.11	82,067.17	112,891.56	56,108.78	400,891.62	100	100	43,566.57	47,919.44	91,486.00	100	100	492,377.62	100	100
2	CARGAS GENERALES	46,959.12	20,832.69	46,951.82	19,000.74	133,744.37	33	33	15,701.94	16,402.00	32,103.94	35	35	165,848.31	34	34
2.1	Intersecciones Malla Vial Arterial (MVA)	12,054.06	9,373.62	11,862.76	0.00	33,290.44	8	8	0.00	0.00	0.00	0	0	33,290.44	7	7
2.2	Vía A-3 IDU (Par Vial)	34,905.06	11,459.07	35,089.06	19,000.74	100,453.93	25	25	15,701.94	16,402.00	32,103.94	35	35	132,557.87	27	27
3	AREA NETA URBANIZABLE	102,864.99	61,234.48	65,939.74	37,108.03	267,147.24	67	67	27,864.63	31,517.44	59,382.07	65	65	326,529.31	66	66
4	CARGAS LOCALES	36,391.88	24,874.22	19,494.74	30,953.07	111,713.91	42	28	5,817.03	7,806.44	13,623.47	23	15	125,337.38	38	25
4.1	Vías Locales	5,907.77	5,634.31	2,952.34	722.50	15,216.92	6	4	737.21	1,035.29	1,772.50	3	2	16,989.42	5	3
4.3	Parques + Zonas Verdes	30,484.11	19,239.91	16,542.40	30,230.57	96,496.99	36	24	5,079.82	6,771.15	11,850.97	20	13	108,347.96	33	22
4.3,1	Parques	30,484.11	13,860.21	4,829.17	29,333.47	78,506.96	29	20	893.86	1,757.69	2,651.55	4	3	81,158.51	25	16
4.3,2	Alamedas	0.00	0.00	0.00	752.96	752.96	28	0	529.54	746.65	1,276.19	2	1	2,029.15	1	0
4.3,3	Parque Lineal SLMB	0.00	5,379.70	11,713.23	144.14	17,237.07	6.45	4	3,656.42	4,266.81	7,923.23	13	9	25,160.30	8	5
5	AREA UTIL	66,473.11	36,360.26	46,445.00	6,154.96	155,433.33	25	39	22,047.60	23,711.00	45,758.60	42	50	201,191.93	62	41

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

3.2. Modelaciones financieras preliminares

En el proceso de formulación se deberán definir los siguientes aspectos para la AE_CEC:

1. **Estimar los costos** del urbanismo de carga general y local en los Proyectos Estratégicos, incluidos los costos de los programas de consolidación, renaturalización y cualificación de zonas verdes y parques existentes en el Ámbito de Revitalización.
2. Determinar las posibilidades de materialización de proyectos urbanísticos de iniciativa privada en el Ámbito de Revitalización, mediante la evaluación de escenarios de modelación urbanística durante el proceso de formulación y con el cruce de variables y criterios de calificación desarrollados en el presente estudio.
3. Elaborar el análisis del mercado para establecer potenciales productos inmobiliarios a concretarse mediante la Revitalización, y determinar la estructura de costos asociados a esos proyectos.
4. Modelar técnica y financieramente proyectos urbanísticos en diferentes escalas y en alternativas de mezcla de usos con el fin de determinar valores residuales de suelo y utilidades para el desarrollador.
5. Definir la fórmula de captura de valor para los proyectos urbanísticos de iniciativa privada en atención a las normas vigentes y, para el caso de la AE_CEC, a las condiciones morfológicas y de gestión para definir los aprovechamientos urbanísticos, así como los escenarios de compensación económica en los subsectores del Ámbito de Revitalización. De esta manera, se definen los aprovechamientos urbanísticos y escenarios en los cuales se podrían compensar la totalidad o parte de las obligaciones urbanísticas por cargas o por cesión de espacio público.
6. Estimar los recursos por compensaciones que podría capturar el Ámbito de Revitalización mediante la aplicación normativa y financiera de las modelaciones urbanísticas en cada uno de los escenarios. Para ello se propone avanzar en el desarrollo de alternativas o escenarios de modelación de captura de valor: 1. Óptimo y 2. Real. Para cada uno de los escenarios se deberá modelar igualmente los tiempos de captura de valor de los recursos en el horizonte del POT.
7. Estimar los recursos públicos requeridos para la ejecución de las obras de carga general a cargo del IDU y del urbanismo de carga local. No obstante, lo anterior, los recursos de la Carga General para la construcción de la infraestructura de la segunda línea del Metro, se excluirá del presupuesto de la AE_CEC. Por consiguiente, en el Ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad sostenible, se deberá definir la participación de la AIM en las cargas del urbanismo local por parte de la EMB. Para ello, se deberán evaluar las alternativas y momentos de ejecución de las obras de infraestructura de la Segunda Línea del Metro versus el momento de ejecución de las obras del urbanismo local.
8. Definir las etapas de ejecución para el ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible. La definición preliminar e indicativa de las etapas de urbanismo deberá responder a un análisis multicriterio que permita priorizar las etapas en función de la gestión predial, condiciones técnicas de movilidad, plan de obras para la construcción de las estaciones de la SLMB y de provisión de servicios públicos domiciliarios, entre otros aspectos.
9. Definir los aprovechamientos urbanísticos que permitan la vinculación de un tercero interesado y/o fideicomitente desarrollador al Patrimonio Autónomo que se constituya con Operador público y la SDHT, para la ejecución de las obras de urbanismo y el porcentaje a construir de equipamientos sectoriales y/o multifuncionales con los programas arquitectónicos preestablecidos por las entidades del SIDICU. Lo anterior, a cambio de permitirle al tercero interesado un potencial de desarrollo óptimo para la comercialización y venta de productos inmobiliarios con usos rentables que otorguen cierre financiero para la ejecución. Asimismo, se pueden evaluar otros mecanismos de financiación para la construcción de equipamientos públicos como APP o apropiación de recursos públicos. En todo caso, se deberán revisar todas las alternativas posibles para la estructuración de los TDR para garantizar la viabilidad económica para la financiación de los equipamientos.
10. Priorizar los programas de consolidación, renaturalización y cualificación de zonas verdes y parques existentes, calles completas para la malla vial en el Ámbito de Revitalización, con el fin de orientar los recursos públicos de las entidades del Distrito en los planes de desarrollo distrital y local.
11. Definir en los ámbitos de reparto la forma de participación de los propietarios de la tierra.

Reparto de Cargas y Beneficios Ámbito de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible

Como se mencionó anteriormente, la Ciudadela Educativa y del Cuidado es un proyecto priorizado por la actual administración distrital, tiene unas condiciones propias para el Reparto de Cargas y Beneficios (ver 3.2.4.5.) que permita garantizar el principio de igualdad de los ciudadanos antes las normas contenidas en el Decreto 555 de 2021 POT y, en particular, en el Ámbito de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible¹¹. Así mismo, se sustenta en el esquema jurídico (ver 4.9.6.2.) y de gobernanza (4.9.6.2.) establecido para la estructuración del proyecto (Anexo 09).

Teniendo en cuenta que el IDU se encuentra en diseño geométrico a nivel de prefactibilidad para modificar el perfil vial de 100 metros a uno A-3 de 32 a 34 metros, las áreas resultantes tendrán que variar, por lo cual, se debe ajustar la prefactibilidad durante el proceso de formulación.

A continuación, se relaciona el cuadro con el análisis del valor residual del suelo donde se calcula, de forma preliminar, el potencial de desarrollo de los productos inmobiliarios con el valor de ventas. Al valor de ventas por producto inmobiliario se estima un porcentaje de incidencia del suelo, que p.e., para el VIP se propone del 12%, el VIS 16% y el No VIS 20%. Luego se multiplica dicho porcentaje estimado al valor de las ventas y se obtiene el valor total del lote, al cual, se le resta el presupuesto estimado del urbanismo y los costos financieros que se plantean en 10%. Como resultado se obtiene el valor residual final de los lotes en cada una de las manzanas:

¹¹ Conforme con lo establecido en el Artículo 38 “Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios” de la Ley 388 de 1997 “Ley de Desarrollo Territorial, se establece que “En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito”.

Ficha 126. Valor residual del suelo sin Carga General

VIVIENDA										
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)	URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES		PE
					Valor Total	% Particip	Valor Urbanismo	% Urb: 10,0%	Valor Total	
VIP M-7	5.533,35	336 \$	30.240.000	12,00%	\$ 3.628.800	1,39%	\$ 1.932.266	\$ 193.227	\$ 1.503.307	1
VIP M-17	3.011,16	168 \$	15.120.000	12,00%	\$ 1.814.400	0,69%	\$ 966.133	\$ 96.613	\$ 731.654	2
TVIS M-3	4.360,11	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	3,60%	\$ 3.757.184	\$ 375.718	\$ 5.275.098	1
TVIS M-4	4.437,48	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	3,60%	\$ 3.757.184	\$ 375.718	\$ 5.275.098	1
TVIS M-5	5.607,39	432 \$	75.600.000	16,00%	\$ 12.096.000	4,63%	\$ 4.830.665	\$ 483.066	\$ 6.782.269	1
TVIS M-6	5.076,79	384 \$	67.200.000	16,00%	\$ 10.752.000	4,12%	\$ 4.293.924	\$ 429.392	\$ 6.028.683	1
TVIS M-15	3.566,40	288 \$	50.400.000	16,00%	\$ 8.064.000	3,09%	\$ 3.220.443	\$ 322.044	\$ 4.521.512	2
ESTRATO 3 M-1	4.518,83	320 \$	96.000.000	20,00%	\$ 19.200.000	7,35%	\$ 6.134.178	\$ 613.418	\$ 12.452.405	1
ESTRATO 3 M-2	5.210,09	384 \$	115.200.000	20,00%	\$ 23.040.000	8,82%	\$ 7.361.013	\$ 736.101	\$ 14.942.886	1
ESTRATO 3 M-14	6.007,49	448 \$	134.400.000	20,00%	\$ 26.880.000	10,29%	\$ 8.587.849	\$ 858.785	\$ 17.433.367	2
ESTRATO 3 M-28	8.375,87	640 \$	192.000.000	20,00%	\$ 38.400.000	14,70%	\$ 12.268.355	\$ 1.226.836	\$ 24.904.809	3
ESTRATO 3 M-29	8.339,58	640 \$	192.000.000	20,00%	\$ 38.400.000	14,70%	\$ 12.268.355	\$ 1.226.836	\$ 24.904.809	3
ESTRATO 3 M-30	2.522,75	192 \$	57.600.000	20,00%	\$ 11.520.000	4,41%	\$ 3.680.507	\$ 368.051	\$ 7.471.443	3
ESTRATO 3 M-37	2.438,10	192 \$	57.600.000	20,00%	\$ 11.520.000	4,41%	\$ 3.680.507	\$ 368.051	\$ 7.471.443	3
ESTRATO 3 M-45	3.403,68	256 \$	76.800.000	20,00%	\$ 15.360.000	5,88%	\$ 4.907.342	\$ 490.734	\$ 9.961.924	4
ESTRATO 3 M-46	4.462,00	320 \$	96.000.000	20,00%	\$ 19.200.000	7,35%	\$ 6.134.178	\$ 613.418	\$ 12.452.405	4
TOTAL VIVIENDA	76.871,07	5.672,00	1.373.760.000,00	18,83%	\$ 258.691.200	99,03%	\$ 87.780.081	\$ 8.778.008	\$ 162.133.111,415	
COMERCIO										
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)	URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES		
					Valor Total	% Particip	% Urb: 10,0%	Valor Total		
Manzana 1 (Comercio NO VIS M1)	237,83	6,00 \$	1.426.998	20,0%	\$ 285.400	0,11%	\$ 91.182	\$ 9.118	\$ 185.100	1
Manzana 2 (Comercio NO VIS M2)	274,22	6,00 \$	1.645.293	20,0%	\$ 329.059	0,13%	\$ 105.130	\$ 10.513	\$ 213.415	1
Manzana 14 (Comercio NO VIS M14)	316,18	6,00 \$	1.897.101	20,0%	\$ 379.420	0,15%	\$ 121.220	\$ 12.122	\$ 246.078	3
Manzana 28 (Comercio NO VIS M28)	440,84	6,00 \$	2.645.010	20,0%	\$ 529.002	0,20%	\$ 169.010	\$ 16.901	\$ 343.091	2
Manzana 29 (Comercio NO VIS M29)	438,93	6,00 \$	2.633.553	20,0%	\$ 526.711	0,20%	\$ 168.278	\$ 16.828	\$ 341.605	2
Manzana 45 (Comercio NO VIS M45)	179,14	6,00 \$	1.074.846	20,0%	\$ 214.969	0,08%	\$ 68.680	\$ 6.868	\$ 139.421	4
Manzana 46 (Comercio NO VIS M46)	234,84	6,00 \$	1.409.052	20,0%	\$ 281.810	0,11%	\$ 90.035	\$ 9.004	\$ 182.772	4
TOTAL COMERCIO	2.121,98		12.731.853,00	20,00%	2.546.370,60	0,78%	813.535,90	81.353,59	\$ 1.329.288	
CONSOLIDADO	78.993,05		1.386.491.853	18,84%	261.237.570,60	100%	88.593.616	8.859.362	\$ 163.784.592,513	

Para la obtención del valor residual final del lote no se contempla la participación en Plusvalía. La carga local se estima en COP\$69.564.419.071,04, lo cual permitiría que los productos inmobiliarios propuestos de acuerdo con el análisis de mercado puedan financiar las obras del urbanismo local y la construcción de alrededor de 47.145,41 m2 de área para equipamientos.

Fuente: equipo SDHT

Ficha 127. Valor residual del suelo con Carga General

VIVIENDA											
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES		PE
					Valor Total	% Particip			Valor Total		
VIP M-7	5.533,35	336	\$ 30.240.000	12,00%	\$ 3.628.800	1,39%	\$ 11.514.046	\$ 1.151.405	\$ (9.036.651)		1
VIP M-17	3.011,16	168	\$ 15.120.000	12,00%	\$ 1.814.400	0,69%	\$ 5.757.023	\$ 575.702	\$ (4.518.325)		2
TVIS M-3	4.360,11	336	\$ 58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	3,60%	\$ 22.388.423	\$ 2.238.842	\$ (15.219.265)		1
TVIS M-4	4.437,48	336	\$ 58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	3,60%	\$ 22.388.423	\$ 2.238.842	\$ (15.219.265)		1
TVIS M-5	5.607,39	432	\$ 75.600.000	16,00%	\$ 12.096.000	4,63%	\$ 28.785.115	\$ 2.878.512	\$ (19.567.627)		1
TVIS M-6	5.076,79	384	\$ 67.200.000	16,00%	\$ 10.752.000	4,12%	\$ 25.586.769	\$ 2.558.677	\$ (17.393.446)		1
TVIS M-15	3.566,40	288	\$ 50.400.000	16,00%	\$ 8.064.000	3,09%	\$ 19.190.077	\$ 1.919.008	\$ (13.045.084)		2
ESTRATO 3 M-1	4.518,83	320	\$ 96.000.000	20,00%	\$ 19.200.000	7,35%	\$ 36.552.527	\$ 3.655.253	\$ (21.007.780)		1
ESTRATO 3 M-2	5.210,09	384	\$ 115.200.000	20,00%	\$ 23.040.000	8,82%	\$ 43.863.033	\$ 4.386.303	\$ (25.209.336)		1
ESTRATO 3 M-14	6.007,49	448	\$ 134.400.000	20,00%	\$ 26.880.000	10,29%	\$ 51.173.538	\$ 5.117.354	\$ (29.410.892)		2
ESTRATO 3 M-28	8.375,87	640	\$ 192.000.000	20,00%	\$ 38.400.000	14,70%	\$ 73.105.054	\$ 7.310.505	\$ (42.015.560)		3
ESTRATO 3 M-29	8.339,58	640	\$ 192.000.000	20,00%	\$ 38.400.000	14,70%	\$ 73.105.054	\$ 7.310.505	\$ (42.015.560)		3
ESTRATO 3 M-30	2.522,75	192	\$ 57.600.000	20,00%	\$ 11.520.000	4,41%	\$ 21.931.516	\$ 2.193.152	\$ (12.604.668)		3
ESTRATO 3 M-31	2.438,10	192	\$ 57.600.000	20,00%	\$ 11.520.000	4,41%	\$ 21.931.516	\$ 2.193.152	\$ (12.604.668)		3
ESTRATO 3 M-45	3.403,68	256	\$ 76.800.000	20,00%	\$ 15.360.000	5,88%	\$ 29.242.022	\$ 2.924.202	\$ (16.806.224)		4
ESTRATO 3 M-46	4.462,00	320	\$ 96.000.000	20,00%	\$ 19.200.000	7,35%	\$ 36.552.527	\$ 3.655.253	\$ (21.007.780)		4
TOTAL VIVIENDA	76.871,07	5.672,00	1.373.760.000,00	18,83%	\$ 258.691.200	99,03%	\$ 523.066.663	\$ 52.306.666	\$ (316.682.128,862)		
COMERCIO											
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES		PE
					Valor Total	% Particip			Valor Total		
Manzana 1 (Comercio NO VIS M1)	237,83	6,00	\$ 1.426.998	20,0%	\$ 285.400	0,11%	\$ 543.337	\$ 54.334	\$ (312.271)		1
Manzana 2 (Comercio NO VIS M2)	274,22	6,00	\$ 1.645.293	20,0%	\$ 329.059	0,13%	\$ 626.454	\$ 62.645	\$ (360.041)		1
Manzana 14 (Comercio NO VIS M14)	316,18	6,00	\$ 1.897.101	20,0%	\$ 379.420	0,15%	\$ 722.332	\$ 72.233	\$ (415.145)		3
Manzana 28 (Comercio NO VIS M28)	440,84	6,00	\$ 2.645.010	20,0%	\$ 529.002	0,20%	\$ 1.007.102	\$ 100.710	\$ (578.810)		2
Manzana 29 (Comercio NO VIS M29)	438,93	6,00	\$ 2.633.553	20,0%	\$ 526.711	0,20%	\$ 1.002.740	\$ 100.274	\$ (576.303)		2
Manzana 45 (Comercio NO VIS M45)	179,14	6,00	\$ 1.074.846	20,0%	\$ 214.969	0,08%	\$ 409.254	\$ 40.925	\$ (235.210)		4
Manzana 46 (Comercio NO VIS M46)	234,84	6,00	\$ 1.409.052	20,0%	\$ 281.810	0,11%	\$ 536.504	\$ 53.650	\$ (308.344)		4
TOTAL COMERCIO	2.121,98		12.731.853,00	20,00%	2.546.370,60	0,78%	4.847.722,93	484.772,29	\$ (2.242.571)		
CONSOLIDADO	78.993,05		1.386.491.853	18,84%	261.237.570,60	100%	527.914.386	52.791.439	\$ (319.468.253,499)		

Para la obtención del valor residual final del lote no se contempla la participación en Plusvalía. La carga local + la carga general se estima en COP\$421.021.034.352,23 lo cual **NO** permitiría que los productos inmobiliarios propuestos de acuerdo con el análisis de mercado puedan financiar las obras del urbanismo local. Esto es que el valor residual del suelo es negativo por valor de (COP\$319.468.253.499). Por lo anterior, **NO** sería viable que el desarrollador financie y ejecute el perfil Vial A-3. En consecuencia, **es el Distrito quien debe asumir la ejecución de las obras de la carga general.**

Fuente: equipo SDHT

A continuación, se presenta el reparto de los beneficios en función de los aportes de suelo por cada uno de los Proyectos Estratégicos. En este escenario se plantea que la AIM no asumirían costos del urbanismo local.

Ficha 128. Reparto de beneficios en función de los aportes - PE asumen costos del urbanismo de las AIM

Concepto	PE-1	PE-2	PE-3	PE-4	AIM - 1 (AMD)	AIM - 2 (AMD)	TOTAL ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
Área objeto de aporte	148.878,12	75.701,44	116.117,82	34.356,06			395.053,44
Porcentaje de participación sobre los costos	38%	19%	29%	14%			100%
Beneficios (Valor Residual del suelo) \$	32.658.360	33.391.229	64.998.582	22.736.321			163.784.592
Porcentaje de participación sobre los costos	32%	18%	48%	14%			100%
Porcentaje para equilibrio	-3,32%	-6,88%	-10,29%	0,12%			0,00%
Beneficios a repartir \$	9.064.888	7.903.712	(16.837.480)	(201.116)			
Beneficios en equilibrio del valor residual del suelo \$	61.723.548	31.304.941	48.341.102	22.535.405			163.784.592,51
Valor residual en equilibrio por m ² de área objeto de aporte	414,59	414,59	414,59	414,59			414,59

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Conforme con este resultado, el suelo que se encuentra en el ámbito de renovación urbana para la movilidad sostenible tendría un valor estimado de COP\$ 163.784.592,51. Este valor sería el aporte del Distrito descontando el valor del suelo en titularidad de privados para la construcción de un porcentaje de los equipamientos propuestos por el SIDICU.

Ficha 129. Área construida de equipamientos a cargo del desarrollador en el marco del Reparto

Concepto	PE-1	PE-2	PE-3	PE-4	AIM - 1 (AMD)	AIM - 2 (AMD)	TOTAL ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
Área a construir en equipamientos (Inchiquitad, Biblioteca de escuela Urbana y equipamientos en mercado de caso)	3.199,26	34.327,49	3.303,12	4.265,44			47.143,61
Valor por metro construido de construcción en mercado \$	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00			3.000,00
Valor total Construcción \$	15.598.080,00	103.982.453,00	9.909.360,00	12.856.320,00			141.436.213,00
							(33.292.578)

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Ahora bien, por considerar que la vivienda NO VIS no hace parte de los motivos de utilidad pública de la Ley 388 de 1997, se plantea igualmente un escenario de prefactibilidad solo involucrando las viviendas VIP y VIS y comercios como los usos rentables que pueden apalancar la construcción del urbanismo y/o obras de carga local, así como, un pequeño porcentaje de equipamientos del cuidado en el Ámbito de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible.

Ficha 130. Valor residual del suelo sin Carga General

PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES			
					Valor Total	% Particip			Valor/m2 Util	Valor Urbanismo	% Urb: 10,0%	Valor Total
VIP M-7	5.533,35	336 \$	30.240.000	12,00%	\$ 3.628.800	2,39%	\$ 655,8	\$ 3.038.563	\$ 303.857	\$ 286.378		
VIP M-17	3.011,16	168 \$	15.120.000	12,00%	\$ 1.814.400	1,16%	\$ 602,6	\$ 1.519.283	\$ 151.928	\$ 143.189		
TVIS M-3	4.360,11	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	6,04%	\$ 2.157,7	\$ 5.908.322	\$ 590.832	\$ 2.908.866		
TVIS M-4	4.437,48	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	6,04%	\$ 2.120,1	\$ 5.908.322	\$ 590.832	\$ 2.908.866		
TVIS M-5	5.607,39	432 \$	75.600.000	16,00%	\$ 12.096.000	7,76%	\$ 2.157,2	\$ 7.596.414	\$ 759.641	\$ 3.739.945		
TVIS M-6	5.076,79	384 \$	67.200.000	16,00%	\$ 10.752.000	6,90%	\$ 2.117,9	\$ 6.752.368	\$ 675.237	\$ 3.324.396		
TVIS M-15	3.566,40	288 \$	50.400.000	16,00%	\$ 8.064.000	5,17%	\$ 2.261,1	\$ 5.064.276	\$ 506.428	\$ 2.493.297		
TVIS M-1	4.518,83	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	6,04%	\$ 2.082,0	\$ 5.908.322	\$ 590.832	\$ 2.908.866		
TVIS M-2	5.210,09	384 \$	67.200.000	16,00%	\$ 10.752.000	6,90%	\$ 2.063,7	\$ 6.752.368	\$ 675.237	\$ 3.324.396		
TVIS M-14	6.007,49	480 \$	84.000.000	16,00%	\$ 13.440.000	8,62%	\$ 2.237,2	\$ 8.440.480	\$ 844.046	\$ 4.135.494		
TVIS M-28	8.375,87	672 \$	117.600.000	16,00%	\$ 18.816.000	12,07%	\$ 2.246,5	\$ 11.816.643	\$ 1.181.664	\$ 5.817.692		
TVIS M-29	8.339,58	672 \$	117.600.000	16,00%	\$ 18.816.000	12,07%	\$ 2.256,2	\$ 11.816.643	\$ 1.181.664	\$ 5.817.692		
TVIS M-30	2.522,75	192 \$	33.600.000	16,00%	\$ 5.376.000	3,45%	\$ 2.131,0	\$ 3.376.184	\$ 337.618	\$ 1.662.198		
TVIS M-31	2.438,10	192 \$	33.600.000	16,00%	\$ 5.376.000	3,45%	\$ 2.205,0	\$ 3.376.184	\$ 337.618	\$ 1.662.198		
TVIS M-45	3.403,68	240 \$	42.000.000	16,00%	\$ 6.720.000	4,31%	\$ 1.974,3	\$ 4.220.230	\$ 422.023	\$ 2.077.747		
TVIS M-46	4.462,00	336 \$	58.800.000	16,00%	\$ 9.408.000	6,04%	\$ 2.108,5	\$ 5.908.322	\$ 590.832	\$ 2.908.866		
TOTAL VIVIENDA	76.871,07	5.784,00	969.360.000,00	15,81%	\$ 153.283.200	98,37%	\$ 31.377	\$ 97.402.904	\$ 9.740.290	\$ 46.140.006		
COMERCIO												
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES			
					Valor Total	% Particip			Valor/m2 Util	% Urb: 10,0%	Valor Total	
Manzana 1 (Comercio NO VIS M1)	237,83	6,00 \$	1.426.998	20,0%	\$ 285.400	0,18%	\$ 1.200,0	\$ 143.387	\$ 14.339	\$ 127.674		
Manzana 2 (Comercio NO VIS M2)	274,22	6,00 \$	1.643.293	20,0%	\$ 329.039	0,21%	\$ 1.200,0	\$ 165.322	\$ 16.532	\$ 147.205		
Manzana 14 (Comercio NO VIS M14)	316,18	6,00 \$	1.897.101	20,0%	\$ 379.420	0,24%	\$ 1.200,0	\$ 190.624	\$ 19.062	\$ 169.734		
Manzana 28 (Comercio NO VIS M28)	440,84	6,00 \$	2.643.010	20,0%	\$ 529.002	0,34%	\$ 1.200,0	\$ 265.773	\$ 26.578	\$ 236.649		
Manzana 29 (Comercio NO VIS M29)	438,93	6,00 \$	2.633.553	20,0%	\$ 526.711	0,34%	\$ 1.200,0	\$ 264.624	\$ 26.462	\$ 235.624		
Manzana 45 (Comercio NO VIS M45)	179,14	6,00 \$	1.074.846	20,0%	\$ 214.969	0,14%	\$ 1.200,0	\$ 108.002	\$ 10.800	\$ 96.167		
Manzana 46 (Comercio NO VIS M46)	234,84	6,00 \$	1.409.052	20,0%	\$ 281.810	0,18%	\$ 1.200,0	\$ 141.584	\$ 14.158	\$ 126.068		
TOTAL COMERCIO	2.121,98		12.731.853,00	20,00%	2.546.370,60	1,32%	8.400,00	1.279.317,75	127.931,77	\$ 916.886		
CONSOLIDADO	78.993,05		982.091.853	15,87%	155.829.570,60	100%	1.973	98.682.222	9.868.222	\$ 47.279.126,91341		
Concepto	Área construida	%	Costo aprox. m2	Costo total aprox. m2	Valor residual suelo mezcla de usos		m2 contruidos por desarrollador		%			
Equipamientos en mezcla de usos	42.183,65	20%		147.465.881.476,52	47.279.126.910		13.525		7%			
Equipamientos sólo	164.034,12	80%	3.495.807,00	573.431.624.934,84								
Total área de construcción para Equipamientos	206.217,77	100%		720.897.506.411,36								

Para la obtención del valor residual final del lote no se contempla la participación en Plusvalía. La carga local se estima en COP\$ \$ 77.635.303.141 lo cual permitiría que los productos inmobiliarios propuestos de acuerdo con el análisis de mercado puedan financiar las obras del urbanismo local y la construcción de alrededor de **13.525,00 m2** de área para equipamientos, que corresponde al 7% del total de los Proyectos Estratégicos

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Ficha 131. Valor residual del suelo con Carga General

PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES	
					Valor Total	% Particip				
										Valor/m2 Util
VIP M-7	5.533,35	336 \$	30.240.000	12,00% \$	3.628.800	2,33% \$	655,8 \$	18.610.992 \$	1.861.099 \$	(16.843.293)
VIP M-17	3.011,16	168 \$	15.120.000	12,00% \$	1.814.400	1,16% \$	602,6 \$	9.305.496 \$	930.550 \$	(8.421.646)
TVIS M-3	4.360,11	336 \$	58.800.000	16,00% \$	9.408.000	6,04% \$	2.157,7 \$	36.188.040 \$	3.618.804 \$	(30.398.844)
TVIS M-4	4.437,48	336 \$	58.800.000	16,00% \$	9.408.000	6,04% \$	2.120,1 \$	36.188.040 \$	3.618.804 \$	(30.398.844)
TVIS M-5	5.607,39	432 \$	75.600.000	16,00% \$	12.096.000	7,76% \$	2.157,2 \$	46.527.480 \$	4.652.748 \$	(39.084.228)
TVIS M-6	5.076,79	384 \$	67.200.000	16,00% \$	10.752.000	6,90% \$	2.117,9 \$	41.357.760 \$	4.135.776 \$	(34.741.536)
TVIS M-15	3.566,40	288 \$	50.400.000	16,00% \$	8.064.000	5,17% \$	2.261,1 \$	31.018.320 \$	3.101.832 \$	(26.036.152)
TVIS M-1	4.518,83	336 \$	58.800.000	16,00% \$	9.408.000	6,04% \$	2.082,0 \$	36.188.040 \$	3.618.804 \$	(30.398.844)
TVIS M-2	5.210,09	384 \$	67.200.000	16,00% \$	10.752.000	6,90% \$	2.063,7 \$	41.357.760 \$	4.135.776 \$	(34.741.536)
TVIS M-14	6.007,49	480 \$	84.000.000	16,00% \$	13.440.000	8,62% \$	2.237,2 \$	51.697.200 \$	5.169.720 \$	(43.426.920)
TVIS M-28	8.375,87	672 \$	117.600.000	16,00% \$	18.816.000	12,07% \$	2.246,5 \$	72.376.080 \$	7.237.608 \$	(60.797.688)
TVIS M-29	8.339,58	672 \$	117.600.000	16,00% \$	18.816.000	12,07% \$	2.256,2 \$	72.376.080 \$	7.237.608 \$	(60.797.688)
TVIS M-30	2.522,75	192 \$	33.600.000	16,00% \$	5.376.000	3,45% \$	2.131,0 \$	20.678.880 \$	2.067.888 \$	(17.370.768)
TVIS M-31	2.438,10	192 \$	33.600.000	16,00% \$	5.376.000	3,45% \$	2.205,0 \$	20.678.880 \$	2.067.888 \$	(17.370.768)
TVIS M-45	3.403,68	240 \$	42.000.000	16,00% \$	6.720.000	4,31% \$	1.974,3 \$	25.848.600 \$	2.584.860 \$	(21.713.460)
TVIS M-46	4.462,00	336 \$	58.800.000	16,00% \$	9.408.000	6,04% \$	2.108,5 \$	36.188.040 \$	3.618.804 \$	(30.398.844)
TOTAL VIVIENDA	76.871,07	5.784,00	969.360.000,00	15,81% \$	153.283.200	98,37% \$	31.377 \$	596.585.691 \$	59.658.569 \$	(502.961.060)
COMERCIO										
PRODUCTO	AREA UTIL	UNIDADES TEÓRICAS	VLR TOTAL VENTAS	% LOTE / VENTAS	VALOR LOTE (Venta Lote Urbanizado)		URBANISMO	FINANCIEROS	VALOR RESIDUAL FINAL LOTES UTILES	
					Valor Total	% Particip				
										Valor/m2 Util
Manzana 1 (Comercio NO VIS M1)	237,83	6,00 \$	1.426.998	20,0% \$	285.400	0,18% \$	1.200,0 \$	878.236 \$	87.824 \$	(680.660)
Manzana 2 (Comercio NO VIS M2)	274,22	6,00 \$	1.643.293	20,0% \$	329.039	0,21% \$	1.200,0 \$	1.012.384 \$	101.258 \$	(784.784)
Manzana 14 (Comercio NO VIS M14)	316,18	6,00 \$	1.897.101	20,0% \$	379.420	0,24% \$	1.200,0 \$	1.167.557 \$	116.756 \$	(904.893)
Manzana 28 (Comercio NO VIS M28)	440,84	6,00 \$	2.645.010	20,0% \$	529.002	0,34% \$	1.200,0 \$	1.627.853 \$	162.785 \$	(1.261.636)
Manzana 29 (Comercio NO VIS M29)	438,93	6,00 \$	2.633.553	20,0% \$	526.711	0,34% \$	1.200,0 \$	1.620.801 \$	162.080 \$	(1.256.171)
Manzana 45 (Comercio NO VIS M45)	179,14	6,00 \$	1.074.846	20,0% \$	214.969	0,14% \$	1.200,0 \$	661.506 \$	66.151 \$	(512.688)
Manzana 46 (Comercio NO VIS M46)	234,84	6,00 \$	1.409.052	20,0% \$	281.810	0,18% \$	1.200,0 \$	867.191 \$	86.719 \$	(672.100)
TOTAL COMERCIO	2.121,98		12.731.853,00	20,00%	2.546.370,60	1,32%	8.400,00	7.835.728,02	783.572,80 \$	(4.888.143)
CONSOLIDADO	78.993,05		982.091.853	15,87%	155.829.570,60	100%	1.973	604.421.419	60.442.142	(509.033.989,96)

Para la obtención del valor residual final del lote no se contempla la participación en Plusvalía. La carga local + la carga general se estima en COP\$482.226.660.869,29 lo cual **NO** permitiría que los productos inmobiliarios propuestos de acuerdo con el análisis de mercado puedan financiar las obras del urbanismo local. Esto es que el valor residual del suelo es negativo por valor de (COP\$509.033.989.000). Por lo anterior, NO sería viable que el desarrollador financie y ejecute el perfil Vial A-3. En consecuencia, **es el Distrito quien debe asumir la ejecución de las obras de la carga general.**

Fuente: Equipo AE-CEC. SDHT. (2022)

Por lo anterior, se hace evidente la necesidad de definir si la transferencia del suelo de áreas remanentes a la obra de infraestructura vial en la reserva vial ALO norte permite la inclusión de vivienda no vis o si se debe mantener los usos rentables

dentro de los motivos de utilidad pública de la ley 388 de 1997, o si, por el contrario, cabe la posibilidad de estructurar un proyecto netamente público para su construcción y operación:

Ficha 132. Comparativo de escenarios con y sin vivienda NO VIS e inversión netamente pública

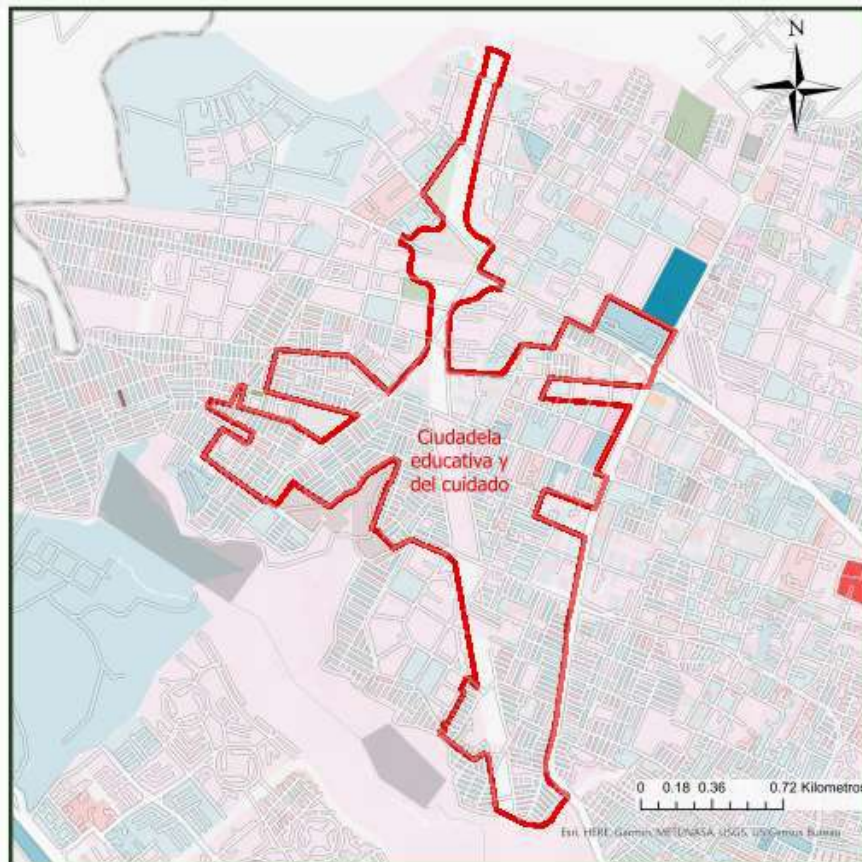
ESCENARIOS CONSTRUCCIÓN EQUIPAMIENTOS Y ESPACIO PÚBLICO RESERVA ALO NORTE (PREFACTIBILIDAD)								
Público - Privado con adjudicación a un Desarrollador Privado y Público – Público con entidades del Distrito y la Nación valores estimados								
	VIVIENDAS ESTIMADAS	VENTAS ESTIMADAS	VALOR RESIDUAL SUELO PARA EQUIPAMIENTOS	EQUIPAMIENTOS MEZCLA USOS	CARGAS LOCALES EQUIP. DISTRITO	VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO	CARGAS GENERALES PAR VIAL ALO NORTE DISTRITO	VALOR RESIDUAL SUELO CON CARGA GENERAL A CARGO DESARROLLADOR
								CONCLUSIONES GENERALES
ESCENARIO 1. PRESUPUESTO 15MAR/2022 * ÓPTIMO O DESEABLE	 5.672 VIP: 504 TVIS: 1.776 NO VIS: 3.392 COMERCIOS: 42	 COP \$1.386.491.853.000	 COP \$163.784.592.512	 47.145,41m2	 164.034,12 m2 \$ 374.790.588.681	 125.337,38 m2 \$ 69.564.419.071	 165.848,31 m2 \$ 351.456.615.281	 (\$319.468.253.498) Aumenta el valor del suelo \$155.683.660.986
ESCENARIO 2. PRESUPUESTO 30JUN/2022 * CONSERVADOR POR AFECTACIÓN SUMB. VIP 6 PISOS, VIS12 PISOS	 5.784 VIP: 504 TVIS: 5.280 COMERCIOS: 42	 COP \$982.091.853.000	 COP \$47.279.126.910	 13.325 m2	 192.692,77 m2 \$ 675.237.140.946	 125.337,38 m2 \$ 77.635.303.141	 165.848,31 m2 \$ 404.591.357.729	 (\$509.033.989.960) Aumenta el valor del suelo \$461.754.863.050
ESCENARIO 3. PRESUPUESTO 30JUN/2022 * CONSERVADOR POR AFECTACIÓN SUMB. VIP 6 PISOS, VIS12 PISOS	 5.784 VIP: 504 TVIS: 5.280 COMERCIOS: 42	 COP \$982.091.853.000	 COP \$47.279.126.910 CARGA GENERAL	 206.217,77 m2 \$ 739.992.425.760	 125.337,38 m2 \$ 77.635.303.141	 165.848,31 m2 \$ 404.591.357.729	 165.848,31 m2 \$ 404.591.357.729	 \$461.754.863.050
ESCENARIO 4. PRESUPUESTO 30JUN/2022					 206.217,77 m2 \$ 739.992.425.760	 125.337,38 m2 \$ 77.635.303.141	 165.848,31 m2 \$ 404.591.357.729	 \$461.754.863.050

Fuente: Equipo AE-CEC SDHT (2022)

4. AJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DE LA AE CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO

De acuerdo al POT, las AE son intervenciones urbanas especiales donde confluyen proyectos o estrategias para concretar el Modelo de ordenamiento Territorial – MOT¹². Para dar alcance a los objetivos del MOT en los sectores de gestión y Programación, Noroccidente y occidente. El anexo no.7 - *Guía para la formulación de actuaciones estratégicas*, establece cuatro lineamientos¹³ para la AE CEC que deben concretarse en el siguiente ámbito:

Imagen No.1 – Delimitación AE CEC – Decreto 555 de 2021



Fuente: Anexo No. 7 Guía para la formulación de actuaciones estratégicas

¹² Artículo 478 del decreto No. 555 de 2021 POT

¹³ 1.- Aprovechar la construcción del corredor de la SLMB, para aportar en la disminución del déficit de espacio público y soportes urbanos para el cuidado, así como favorecer la movilidad sostenible.
2.- Promover el desarrollo de actividades comerciales y de servicios empresariales en la zona que permitan, reduzcan y dinamicen la productividad y el emprendimiento en la zona.
3.- promover actuaciones de revitalización como estrategia de gestión del suelo y producción de vivienda VIP y VIS en el ámbito de la actuación estratégica (urbanismo de proximidad).
4.- Aprovechamiento de hasta el 30 % del suelo para la producción de vivienda de interés social y prioritario en el ámbito de la reserva de la ALO.

El polígono cuenta con un Área de 247 Has., y para su definición se contemplaron criterios como las Condiciones socioeconómicas, las dinámicas inmobiliarias y las condiciones de hábitat y ambiente homogéneas. Estos análisis se recogen en cartografía a escala 1:30.000. En los documentos de presentación del perfil de proyecto¹⁴ se evidenció la necesidad de entrar a caracterizar el polígono de la AE CEC, para verificar el aporte a la concreción del MOT¹⁵, corroborándolo y de ser el caso ajustándolo de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Caracterización de las áreas asociadas al polígono de la AE
- Potencial de desarrollo inmobiliarios asociados a grandes superficies y a la confluencia de actividades de soporte en la ciudad
- Consolidación del MOT desde la presencia de proyectos estructurantes (infraestructura de Movilidad ALO Norte)

4.1. Caracterización y priorización de las áreas incluidas en el polígono de la AE CEC

Para caracterizar los territorios del Polígono de la AE CEC, se propone una estrategia de sectorización del área de planificación en Subsectores, que permita definir las necesidades y acciones diferenciadas para cada zona involucrada, de acuerdo con diversos criterios urbanos. Dentro de las consideraciones para la definición de subsectores, se tomaron en cuenta aquellas zonas, al interior del ámbito de planificación, que cuentan con características urbanas homogéneas por haberse desarrollado bajo una misma norma urbanística original y que mantienen, en su mayoría, condiciones comunes y/o similares en cuanto a morfología y tipología, perfiles viales, tamaño y forma de manzanas, predios y disposición de zonas verdes.

También, se diferencian aquellas zonas que, por efecto de la Malla Vial Arterial e Intermedia de la ciudad, han separado los trazados del sector promoviendo desarrollos diferenciados por cuadrantes.

De igual forma se incorporan, en el ejercicio de sectorización, criterios de paisajismo, arbolado urbano y déficit de espacio público, haciendo evidente que existen zonas que cumplen con estándares mínimos en este aspecto, como otras que son deficitarias y requieren que la AE estimule su gestión en sitio. Todos estos criterios son analizados, directa o indirectamente, a través de la información obtenida de la plataforma distrital de Datos Abiertos para Bogotá, y son relacionados con el componente geográfico y cartográfico, con el propósito de caracterizar los subsectores que, al interior de la AE, deberán tener manejos diferenciados para alcanzar las metas propuestas y, lo más importante, promover la revitalización en la AE y las UPL involucradas.

4.1.1. Caracterización Inicial

¹⁴ Radicación SDHT 2-2022-25783 a la DOE - SDP - formatos de Iniciativa y Perfil de Proyecto para la solicitud de directrices para la Definición de lo Público.

¹⁵ En concordancia al parágrafo del Artículo 480 priorización de las actuaciones estratégicas del Decreto No. 555 del 2021 – POT.

De conformidad con los tres componentes de análisis: a. Ambiental que considera aspectos de arborización y parques; b. Social y de gestión que considera variables físicas y demográficas y; c. Urbano que considera aspectos de accesibilidad y permeabilidad, se delimitaron 15 subsectores, que se presentan a continuación.

Imagen No.2 – Delimitación Subsectores de caracterización



Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

Definidos los subsectores se evaluaron sus condiciones ambientales (Arbolado y Parques), de gestión (tamaño de lotes, altura predominante, índice de construcción y densidades) y de condiciones urbanas (accesibilidad), El resultado se recoge en el cuadro No. 1

Cuadro No.1 — Matriz de valoración, metodología y priorización de subsectores

SUBSECTOR	COMPONENTE AMBIENTAL		COMPONENTE DE GESTIÓN				COMPONENTE URBANO	PUNTAJE	PRIORIDAD
	ARBOLADO URBANO	PARQUES (POTENCIAL PROGRAMA)	TAMAÑO LOTE	ALTURA PREDOMINANTE	ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN	DENSIDAD: HAB x HA x MANZANA	ACCESIBILIDAD		
	3.98	5.54	4.50	4.50	4.50	4.76	5.54		
1	2	2	1	1	1	1	3	53.92	13
2	2	2	1	3	3	2	1	65.60	8
3	1	3	1	1	1	2	2	54.70	12
4	1	1	2	2	2	3	3	67.42	7
5	2	2	1	1	1	1	3	53.92	14
6	1	2	2	2	2	2	3	68.20	5
7	1	1	1	2	1	1	3	48.90	15
8	1	3	1	2	3	1	1	57.90	9
9	3	2	1	1	2	2	1	56.08	10
10	3	3	2	1	1	1	3	67.94	6
11	1	1	3	3	2	3	3	76.42	3
12	2	3	3	3	2	3	3	91.48	2
13	1	1	1	3	3	2	1	56.08	11
14	1	3	3	1	1	3	3	74.00	4
15	3	3	3	3	3	3	3	100.00	1

Fuente: SDHT Equipo AE CEC

Una vez establecida la valoración de los subsectores, se examina cuales presentan las mejores condiciones en los criterios (Ambiental, Urbano, Social y de Gestión) para avanzar en procesos de Revitalización, y su concurrencia con los Proyectos Estratégicos identificados. El objetivo del ejercicio es definir y precisar las áreas de intervención estratégicas para armonizar el uso y aprovechamiento de los predios de la Reserva Vial ALO Norte con su contexto inmediato.

4.1.1.1. Subsectores Seleccionados

Los puntajes permiten establecer un promedio a partir del cual se identifiquen los Subsectores que están por encima de la media en los diferentes componentes analizados. La operación da como resultado un puntaje de 66,17. En el cuadro No. 2, se presentan los Subsectores con las mejores condiciones para adelantar procesos de Revitalización.

Cuadro No. 2 Matriz de valoración, metodología y priorización de subsectores

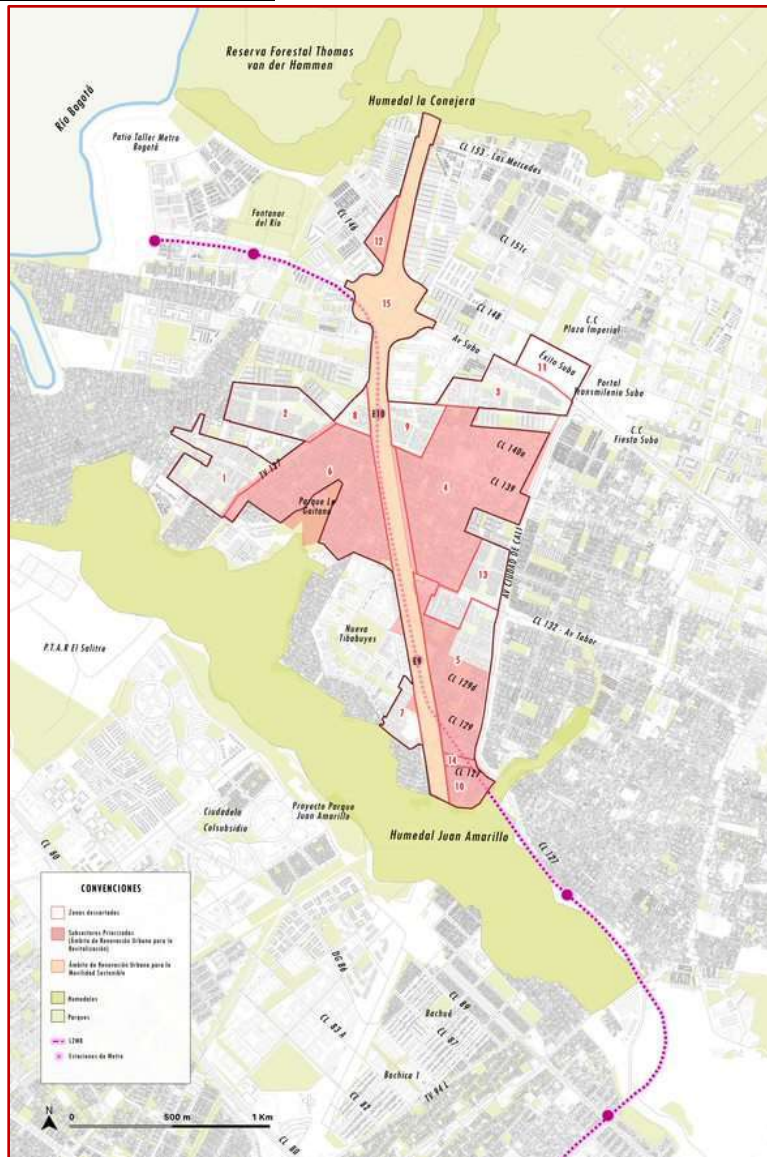
SUBSECTOR	COMPONENTE AMBIENTAL		COMPONENTE DE GESTIÓN				COMPONENTE URBANO	PUNTAJE	PRIORIDAD
	ARBOLADO URBANO	PARQUES (POTENCIAL PROGRAMA)	TAMAÑO LOTE	ALTURA PREDOMINANTE	ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN	DENSIDAD: HAB x HA x MANZANA	ACCESIBILIDAD		
	3.98	5.54	4.50	4.50	4.50	4.76	5.54		
4	1	1	2	2	2	3	3	67.42	7
6	1	2	2	2	2	2	3	68.20	5
10	3	3	2	1	1	1	3	67.94	6
12	2	3	3	3	2	3	3	91.48	2
15	3	3	3	3	3	3	3	100.00	1

Nota: Se sacan para este análisis los Subsectores y/o Zonas 11 y 14, que presentan puntajes por encima de la media. El predio de almacén Éxito, por su complejidad de desarrollo en el mediano plazo el cual se incorpora más adelante como un Polígono de evaluación, y el conjunto Mirador Corinto Reservado con dos torres de apartamentos ya es un desarrollo en altura y se debe mantener el resto de la manzana en baja densidad (14) ya que es un comercio que genera facha activa y apropiación del espacio público existente.

Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

Vale la pena enfatizar que los Subsectores del cuadro No. 2, presentan los mejores puntajes, entre medio y alto, en las diferentes variables consideradas para el análisis. Como resultado la imagen No.3 recoge presenta un polígono que incluye los subsectores priorizados.

Imagen No.3 — Subsectores Priorizados



Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

4.1.2. Potencial de desarrollo inmobiliarios asociados a grandes superficies y a la confluencia de actividades de soporte en la ciudad

Con el objeto de detectar y seleccionar áreas con potencial importante para el desarrollo de proyectos inmobiliarios, se evaluó la existencia de predios libres o predios con actividades desarrolladas en grandes superficies, teniendo como punto de partida la selección de áreas iguales o mayores a los 10.000 mts².

Sobre la base del tipo de desarrollos¹⁶ que dio forma a las unidades de planeamiento local del sector de gestión y priorización Noroccidente, el ejercicio de evaluación predial adelantado, localizo tres áreas con predios que cumplieran con los criterios de selección¹⁷.

De estas tres áreas, la más relevante registra la confluencia de varios predios que dan forma a un polígono de aproximadamente 29,5 Has., que presenta un carácter de centralidad de apoyo a la Vivienda y que está formado por Almacenes ÉXITO, Patio Portal de TRANSMILENIO, Centros comerciales FIESTA SUBA Y PLAZA IMPERIAL. En el cuadro No. 3 se observan las Áreas de actividad y tratamientos de los predios que dan forma al polígono.

Cuadro No.3 – Áreas de actividad y tratamientos

POLÍGONO DE EVALUACIÓN					
Predios		Área de Actividad		Tratamiento Urbanístico	
		(Decreto 555 de 2021 - Plano: CU 5.2 Áreas de Actividad)		(Decreto 555 de 2021 - Plano: CU 5.1 Tratamientos Urbanísticos)	
		Área de Actividad	Plano	Tratamiento Urbanístico	Plano
A.	Éxito Suba	AAE - Área de Actividad Estructurante Receptora de actividades económicas		Tratamiento Urbanístico de Renovación	
B.	Transmilenio	AAE - Área de Actividad Estructurante Receptora de actividades económicas		Tratamiento Urbanístico de Renovación	
C.	Plaza Imperial	AAE - Área de Actividad Estructurante Receptora de actividades económicas		Tratamiento Urbanístico de Consolidación	
D.	Fiesta Suba	AAE - Área de Actividad Estructurante Receptora de actividades económicas		Tratamiento Urbanístico de Consolidación	

Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

¹⁶ Que se pueden sintetizar en desarrollo informales que se han consolidado y legalizado al sur del sector de Gestión y priorización, algunos ejemplos son: Aures, Aures II, Corinto, Tibabuyes, Nueva Tibabuyes entre otros.

Desarrollos que responden a instrumentos de planificación enmarcados en los Planes de Ordenamiento territorial de la ciudad, ejemplos de estos son: Compartir, Almendros, san Andrés entre otros.

¹⁷ 1- Área localizada en la intersección de la Transversal de suba con la Av. Ciudad de Cali. Cali (Éxito Suba).

2.- Área Localizada en el cruce de la carrera 129 con calle 131 C (D1 la Gaitana).

3.- Área localizada en el cruce de la calle 132 con la Reserva vial Alo Norte (estación de servicio Terpel Tibabuyes).

Este polígono comprende una oportunidad que debe ser capitalizada por la administración distrital para impulsar la revitalización del territorio, APOORTE al MOT en Suba, y el desarrollo del proyecto de la Ciudadela Educativa y del Cuidado. Dicha oportunidad encuentra asidero, en los siguientes supuestos:

Imagen No.4 — Supuestos Polígono



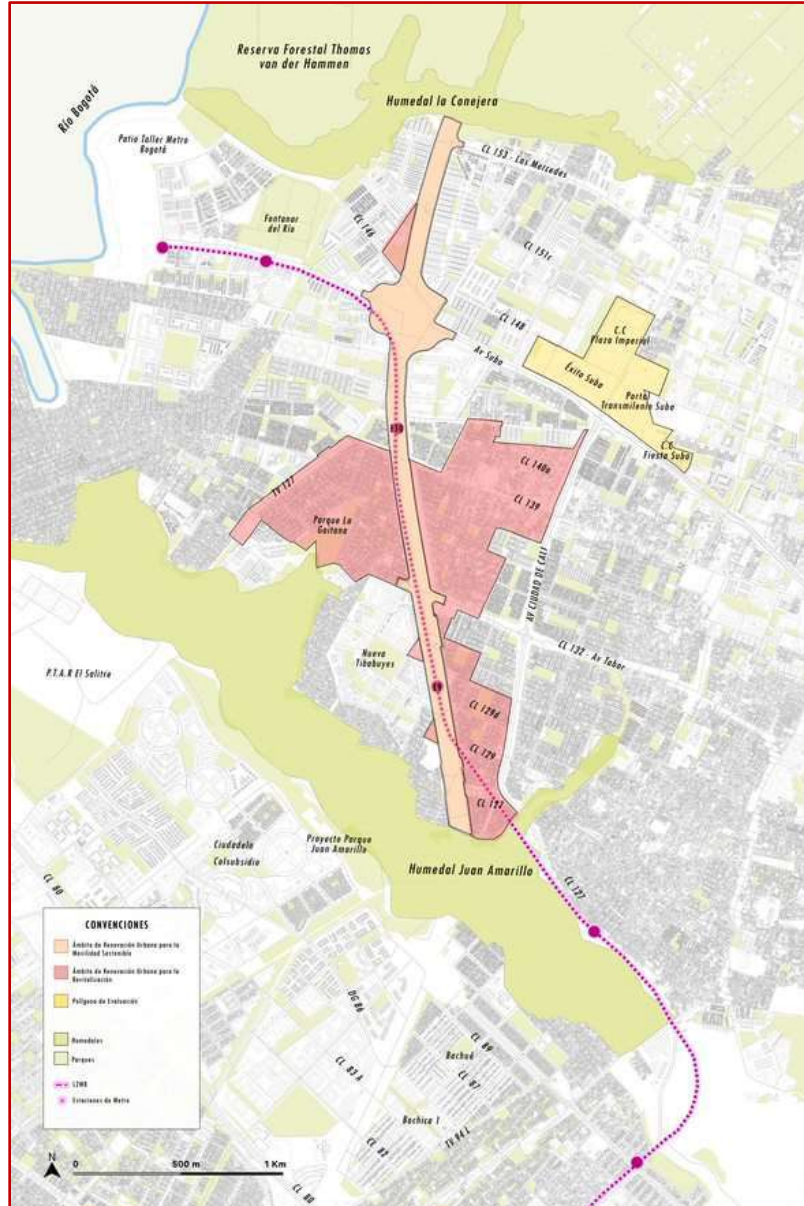
Predios		Supuesto urbanístico
1	Éxito Suba	Potencial inmobiliario soportado en la relación existente entre las Área ocupada Vs Área libre y la posibilidad de desarrollos en altura similares a las del contexto (15 a 20 pisos)
2	Transmilenio	Patio taller de Transmilenio de Suba será objeto de transformaciones derivadas de acciones como la construcción de la segunda línea del metro (con la que debe resolver su articulación), Se debe estudiar el potencial de las áreas administrativas y las exigencias de la áreas operativas.
3	Plaza Imperial	Evaluar las condiciones normativas y ver la posibilidad de que este tipo de grandes predios que sean objeto de transformaciones que orienten su desarrollo.
4	Fiesta Suba	Incorporar este centro comercial, considerando el nivel de funcionamiento actual y el potencial que presenta al dar fachada a la Avenida Transversal de Suba
5	Colegio	Equipamiento a ser complementado en asocio a la AE CEC

Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

Esta condición, prioriza este polígono como ámbito de gestión a ser integrado a la delimitación de la AE CEC, con el potencial de ser un área de estudio que pueda ser desarrollada a partir de un Plan de renovación urbana asociado a la movilidad - PRUM

Este nuevo ámbito de gestión propuesto tiene el para asegurar la promoción de actividades comerciales, de servicio y de vivienda dinamizando la productividad y el emprendimiento en el AE CEC. En la siguiente imagen se presenta la propuesta de incorporación a la AE.

Imagen No.5 – Delimitación AE incluyendo polígono de estudio



Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

4.1.3. Consolidación del MOT desde la presencia de proyectos estructurantes (infraestructura de Movilidad ALO Norte- ALO Centro)

El Decreto No. 555 de 2021 POT, acota las condiciones de desarrollo de la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, integrándola de manera no invasiva con componentes y

áreas de especial importancia ecosistémica¹⁸ y evitando el efecto invasivo sobre zonas de conservación¹⁹.

La continuidad funcional de la ALO, se asegura con el desarrollo de un circuito formado por la Avenida Morisca, la Carrera 91, la Calle 127, articulando los Sectores de Gestión y Programación Occidente y Nor occidente del distrito.

Imagen No.6 – Circuito de conexión Alo Norte



Fuente: SDHT Equipo AE CEC (2022)

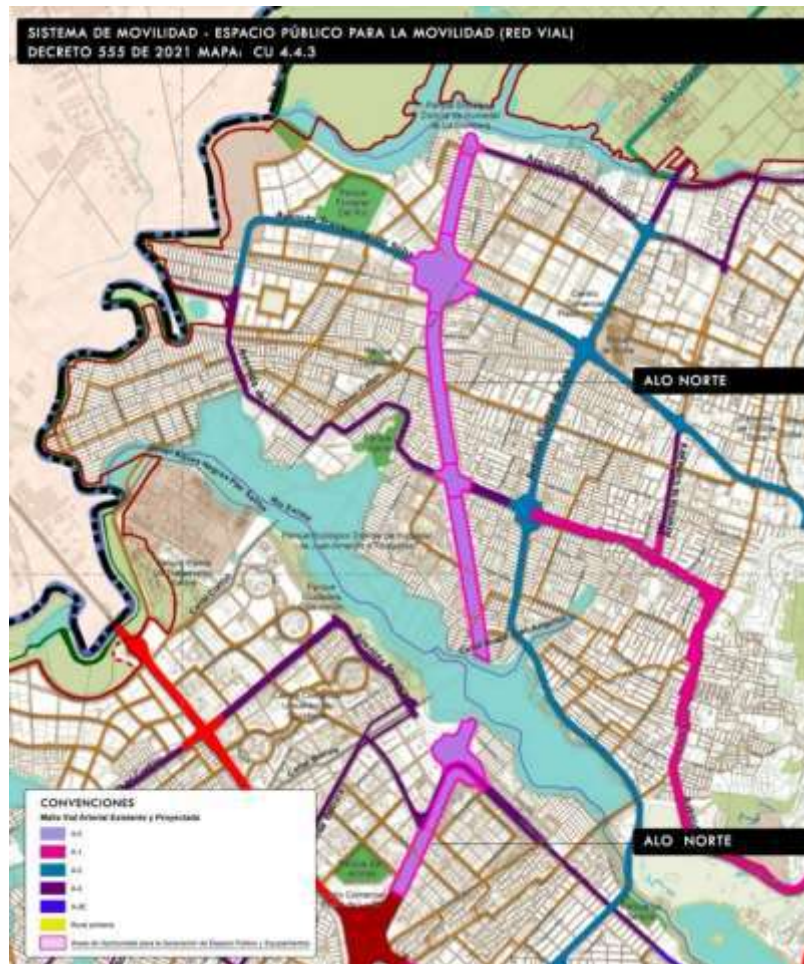
De igual forma el Decreto No. 555 – POT, estableció una serie de condiciones sobre los usos que se pueden desarrollar en el ámbito de la reserva vial de la ALO, como lo evidencia el plano CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial.

En el plano en mención se indica que los espacios no utilizados para el desarrollo de la vía son Áreas de oportunidad para la generación de espacio público y equipamientos.

Imagen No.7 – Detalle plano CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial

¹⁸ Humedales Tibabuyes o Juan Amarillo y La Conejera.

¹⁹ Reserva Forestal Regional Productora del norte de Bogotá D.C. “Thomas Van der Hammen)



Fuente: SDP

Teniendo en cuenta lo anterior el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, ha trabajado los Diseños a nivel de prefactibilidad de la ALO. Los mismos señalan como inicio de la propuesta de optimización de las franjas funcionales que dan forma a un par vial y aseguran la optimización del Espacio Público para la movilidad, en los predios al norte de la calle 80 en la reserva vial ALO.

El diseño geométrico del IDU, asegura las áreas remanentes para cumplir con dos lineamientos del POT:

- El aprovechamiento de estas Áreas de oportunidad para generación de espacio público y equipamientos²⁰.
- El aprovechamiento de hasta el 30 % del suelo para la producción de VIS y VIP en el ámbito de la reserva vial ALO²¹.

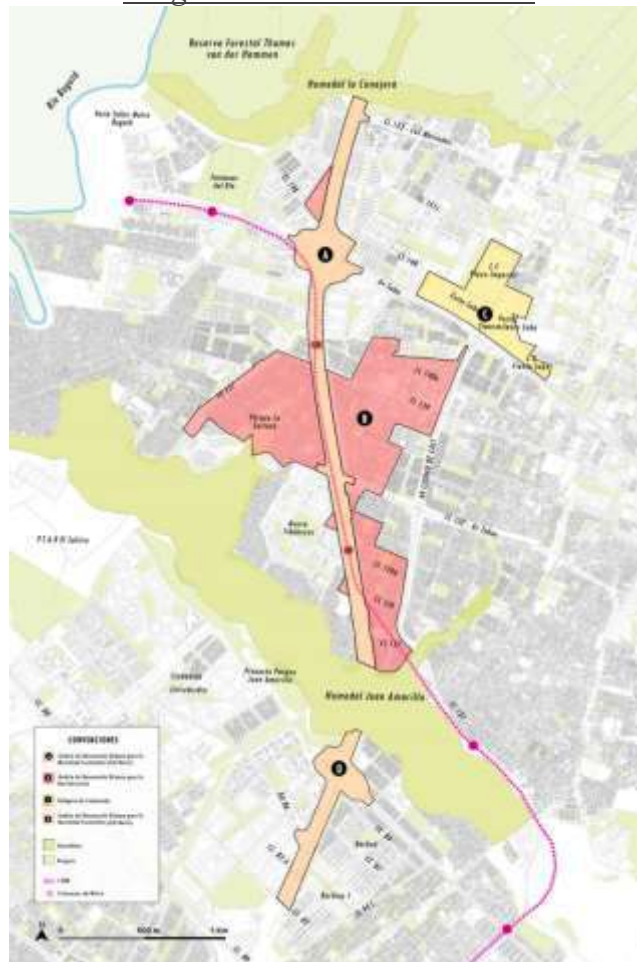
Los predios entre la calle 82 y el humedal Juan Amarillo o Tibabuyes se constituyen en áreas de oportunidad para el desarrollo de la ciudad que pueden ser aprovechadas para orientar las

²⁰ Plano CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial

²¹ Anexo 07 – Guía para la formulación de las AE

condiciones de gestión y financiación del proyecto, sobre este considerando se incluyen estos predios en la delimitación de la AE, como muestra la siguiente imagen:

Imagen No.8 – Delimitación AE



Fuente: SDHT Equipo AE CEC

4.1.4. Delimitación Propuesta

Las precisiones señaladas deberán ser analizadas de forma detallada durante el proceso de formulación para establecer con qué condiciones pueden o deben entrar a hacer parte de las propuestas programáticas y de proyectos de la AE, así como en términos de gestión y financiación.

La siguiente imagen recoge los considerandos expuestos en los anteriores apartados y sintetiza la Delimitación de la AE CEC.

Imagen No.9 – Nueva Delimitación AE



Fuente: SDHT Equipo AE CEC

5. DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO

A través de las Directrices para la Definición de lo Público, la Administración distrital busca garantizar que las Actuaciones Estratégicas contribuyan efectivamente a consolidar el Modelo de Ocupación Territorial (MOT) de la ciudad, atendiendo las particularidades de cada territorio. En tal sentido, son condiciones mínimas de formulación en términos de requisitos programáticos adicionales a los establecidos en el Decreto Distrital 555 de 2021, Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., así como, de diseño urbano para la definición de la estructura funcional y del cuidado e identificación de cargas urbanísticas generales, se enmarcan en los siguientes pilares que están alineados con los *Principios rectores del ordenamiento territorial* (Artículo 4) del POT:

1. Reverdecer
2. Patrimonio
3. Cuidado
4. Movilidad sostenible
5. Ciudad inteligente
6. Reactivación económica
7. Gobernanza y financiación

Estos pilares, y las estrategias asociadas a los principios rectores, permiten orientar y precisar:

- Primero, los objetivos y acciones para atender situaciones problemáticas o aprovechar oportunidades en términos de ordenamiento territorial
- Segundo, las Directrices o instrucciones²² concretas que contribuyen al cumplimiento del objetivo, y que, por lo tanto, sientan las bases para el desarrollo de un proyecto.
- Tercero, las condiciones que concretan la directriz y que orientan la definición de proyectos para contribuir al cumplimiento del objetivo.



Fuente: SDHT (2022)

Los pilares son una respuesta conceptual que concreta y atiende los desafíos, políticas, y objetivos en los que se define el MOT desde su comprensión multiescalar, dado que se armonizan con las estructuras territoriales y orientan las condiciones mínimas de lo público para la formulación, adopción e implementación de la Actuación Estratégica.

²² Instrucción + ámbito/localización + detalle técnico.

En el noroccidente de la ciudad, el MOT se concreta con el corredor verde de alta capacidad con el proyecto de la segunda línea de la red metro *Centro–Engativá–Suba*, aportando a descarbonizar la movilidad, y con la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado como estrategia que atiende las problemáticas públicas del territorio como los déficits de soportes urbanos.

En relación con los pilares, las estrategias para la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado que permitirán ejercer el derecho a la ciudad son:

- a. Reverdecer
 - Economía de energía y el uso de energías renovables.
 - Ecourbanismo y la construcción sostenible.
 - Conectividad ecosistémica.
 - Biodiversidad e inclusión de todas las formas de vida (flora, fauna) como sujetos de cuidado e interesados en la organización del territorio.
- b. Patrimonio
 - Reconocer la incidencia del pueblo Muisca en el territorio como sujeto de derechos e instancia consultiva y para la participación ciudadana. Lo ancestral y cultural es transversal a los pilares.
- c. Cuidado
 - Equipamientos y servicios de cuidado y sociales articulados, próximos, accesibles, asequibles y equitativamente distribuidos en el territorio.
 - Promoción de la territorialización del sistema de cuidado.
 - Seguridad ciudadana con enfoque humano y de género.
 - Prescripción de estándares de accesibilidad y acceso universal a los servicios del Distrito Capital.
- d. Movilidad Sostenible
 - Descarbonización de la movilidad priorizando al peatón.
 - Incentivo de la movilidad sostenible.
- e. Ciudad Inteligente
 - Acceso a bienes y servicios por medio de canales digitales y de acceso remoto.
 - Consolidación de un gobierno urbano inteligente con soluciones sostenibles de movilidad, alumbrado y servicios públicos, energía, gestión ambiental, telemedición de riesgos, entre otros.
- f. Reactivación Económica
 - Dinamismo productivo.
 - Permanencia de las actividades económicas en el territorio.
 - Mezcla de usos del suelo como garantía de soporte territorial para la aglomeración económica productiva especializada y diversificada, y la inclusión de todas las actividades en el territorio.
- g. Gobernanza y Financiación
 - Participación ciudadana activa incidente con protección a moradores y actividades productivas.
 - Esquema de gobernanza y financiación que promueva la inclusión de actores públicos y privados.

A continuación, se presenta la lógica de soportes que se siguió para definir cada directriz con relación a los pilares recién explicados.

5.1. Reverdecer

Objetivo específico: Promover el reverdecimiento a través de la conexión ambiental y peatonal de los humedales Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera

5.1.1. Directriz D1. Integración ambiental y paisajística de los humedales Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera



Fuente: SDHT (2022)

La conectividad ecosistémica en la AE CEC se sustenta en la integración de áreas naturales y antrópicas, para potenciar la oferta ambiental para los habitantes y otras formas de vida en la ciudad y la región. Esto se hará mediante la ejecución de un **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera. Deberá garantizar el reverdecimiento, por un lado, de los controles ambientales existentes, las franjas funcionales para paisajismo y calidad y las zonas verdes y de espacio público peatonal y para el encuentro que se concreten como parte de las obligaciones de carga local de los proyectos estratégicos. Por el otro lado, debe garantizar el reverdecimiento de los parques existentes, especialmente del parque Tibabuyes, y otros espacios públicos en la AE CEC. Así se podrá mejorar las condiciones ambientales y promover la conexión entre estos elementos estructurantes.

Determinantes técnicos generales

La conectividad ambiental en el Ecotono de Suba, y entre la calle 82 y el humedal Tibabuyes, está dada en función de las siguientes condiciones:

- No sobreponer el proyecto integral a los humedales Juan Amarillo o Tibabuyes y La Conejera, con el propósito de consolidar la diversidad biológica y los procesos ecológicos.

- El proyecto estratégico colinda con las zonas de amortiguamiento de los humedales de La Conejera (PMA - Resolución SDA No. 0069 de 2015) y Juan Amarillo o Tibabuyes (PMA - Resolución SDA No. 3887 de 2010). Por lo tanto, se deben considerar los usos principales, compatibles, condicionados y prohibidos que establece el PMA para su armonización.
- El manejo de los canales Transversal de Suba y Cafam (Res. 1030 de 2010 y 1048 de 2019) como áreas complementarias para la conservación.
- Priorizar la conectividad ambiental a través de las Áreas para recuperar, rehabilitar o restaurar en el ámbito de la Actuación Estratégica.
- Armonizar el proyecto integral con el Parque Lineal del IDRD que colinda con el Área de Protección o Conservación aferente del Humedal La Conejera para fortalecer la conformación del Conector ecosistémico *Suba – Conejera* como estrategia de conectividad y complementariedad entre los elementos de la EEP y las áreas de importancia ambiental de la región.
- Atender las determinantes de la SDA del concepto técnico 2022EE237388 del 15/09/2022.

Aporte a indicadores

- M² de espacio público efectivo, calidad del agua, calidad del aire, conectividad ecosistémica.
- Número de árboles por habitante en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba, Suba, Tabora y Engativá.

5.1.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D1

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C1	Renaturalización del corredor de la Reserva de la ALO, incluyendo el desarrollo de conexiones por SUDS que haga la entrega a los humedales.	Mediano
C2	Proyecto de la Puerta de Suba del humedal de La Conejera con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.	Mediano
C3	Proyecto de la Puerta de Corinto del humedal de Tibabuyes con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.	Mediano
C4	Proyecto de la Puerta Tabora del humedal de Tibabuyes con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.	Mediano
C5	Red peatonal y para modos no motorizados en sentido sur norte que conecte los humedales a través de la reserva de la ALO Norte.	Mediano
C6	Red peatonal y para modos no motorizados en sentido sur - norte que conecte los humedales a través de la Tv 127	Corto
C7	Reverdecimiento de la Calle 146 entre el corredor de la Transversal 127 y el humedal de La Conejera.	Corto

- *C1 Renaturalización del corredor de la Reserva de la ALO, incluyendo el desarrollo de conexiones por SUDS que haga la entrega a los humedales*

Renaturalizar corredores de movilidad arteriales en la Actuación Estratégica CEC, como la Reserva Viale ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera, complementa el proyecto del corredor verde de alta capacidad en su aporte para descarbonizar la movilidad. Esta renaturalización aumenta la capacidad de resiliencia frente a los riesgos que impone el cambio climático, en la medida en que fortalece la conformación del Conector ecosistémico Suba – Conejera y la relación con el conector ecosistémico de la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá Thomas Van der Hammen y el bosque nativo Las Mercedes, áreas de preservación ecológica cuya función ambiental y paisajística entre los cerros orientales y el río Bogotá, de importancia regional.

Por lo tanto, el corredor verde de la Reserva ALO debe atender la gestión del recurso hídrico con la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenibles *SUDS*, como parte del sistema de drenaje pluvial sostenible (canales Transversal Suba y Cafam) para revertir la amenaza por encharcamiento de la Reserva Vial ALO Norte y las áreas afectadas en el ámbito de Revitalización por baja velocidad de infiltración.

Determinantes técnicas específicas:

- Mantener la infraestructura de drenaje pluvial sostenible libre de basura y residuos.
- *C2 Proyecto de la **Puerta de Suba** (en el humedal de La Conejera) con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.*
- C3 Proyecto de la **Puerta de Corinto** del humedal de Tibabuyes con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.*
- C4 Proyecto de la **Puerta Tabora** del humedal de Tibabuyes con sus componentes de arborización y espacio público (15 metros), garantizando la articulación con el parque lineal.*

Determinantes técnicas específicas:

- Implementar una franja arborizada de amortiguación y manejo del paisaje de mínimo 15 metros, contigua a los humedales, pública o privada, articulando las cesiones de los urbanismos existentes.
- Analizar y mitigar posibles impactos ambientales indirectos por ahuyentamiento de fauna, por ruido ambiental, emisiones atmosféricas por fuentes fijas y ruido, entre otros, que pueden llegar a afectar el funcionamiento de los componentes de la EEP y del ecosistema en general.
- Atender los requerimientos del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE) vigente, respecto a las distancias mínimas de seguridad por proximidad a líneas de alta tensión.
- *C5 Red peatonal y para modos no motorizados en sentido sur norte que conecte los humedales a través de la reserva de la ALO Norte.*
- C6 Red peatonal y para modos no motorizados en sentido sur - norte que conecte los humedales a través de la Tv 127.*

La construcción del corredor verde de alta capacidad red metro, SEGUNDA LINEA DEL METRO SLMB Centro–Engativá–Suba en tipología subterránea, proyecto que aporta a descarbonizar la movilidad, es una oportunidad y un incentivo para la sostenibilidad y la eficiencia energética. Las estaciones 9 y 10 del sistema están en la Reserva vial de la ALO Norte y determinan la configuración de Áreas de Integración Multimodal (AIM), que deben permitir la integración de diferentes modos y la articulación operativa de sistemas de transporte del Distrito. En tal sentido, su condición como sistema Orientado al Transporte Sostenible se integra con la infraestructura proyectada y propuesta para la micromovilidad, con proyectos de la red de ciclo infraestructura *cicloalameda medio milenio* sobre la ALO desde la Calle 80 hasta el humedal La Conejera y en el parque lineal que lo circunda.

El sistema se debe completar con la consolidación de la malla intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos de movilidad para la accesibilidad a la escala de proximidad, y cualificación de la malla de proximidad y del cuidado para garantizar la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad y el encuentro.

Determinantes técnicas específicas:

- Las franjas funcionales para la cicloinfraestructura y la circulación peatonal en la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera, son las definidas

en la prefactibilidad IDU del diseño geométrico y urbano para las reservas en mención y serán precisadas en los diseños de factibilidad y de detalle correspondientes.

- La Empresa Metro de Bogotá debe armonizar los diseños de las estaciones 9 y 10 de la SLMB con el diseño geométrico y urbano a nivel de prefactibilidad de la Reserva Vial ALO Norte, incluyendo la infraestructura inherente y conexas al sistema como entradas, salidas y ductos de ventilación.
- La Tv 127 tiene la condición especial de ser un componente para recuperar, rehabilitar o restaurar. Por lo tanto, es una determinante que aporta a la conectividad ambiental y el Espacio Público peatonal y para el encuentro.
- Se debe atender las determinantes de la SDM del concepto técnico con radicado 202222409180671 del 7/10/2022 e IDU con radicado 20222051553521 de 09/2022 y diseños a nivel de prefactibilidad.

- *C7 Reverdecimiento de la Calle 146 entre el corredor de la Transversal 127 y el humedal de La Conejera.*

Renaturalizar corredores de movilidad intermedios en la AE como la calle 146, que complementa el corredor verde de alta capacidad en su aporte a descarbonizar la movilidad. La calle 146 se debe recuperar, rehabilitar o restaurar como conector ambiental entre los humedales y el Espacio Público peatonal y para el encuentro, para generar mayor capacidad de resiliencia frente a los riesgos que impone el cambio climático y permitir la gestión del recurso hídrico con la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenibles SUDS.

Determinantes técnicas específicas:

- Mantener la infraestructura de drenaje pluvial sostenible libre de basura y/o residuos.

- 5.1.2. **Directriz D2. Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente para aumentar el espacio público efectivo por habitante en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba, Suba, Tabora y Engativá, que en ningún caso desmejore las condiciones actuales de los sectores.**



Fuente: SDHT (2022)

De forma complementaria a la directriz anterior, se resalta el papel que tendrá el espacio público para contribuir a la conectividad ecosistémica en la AE entre las áreas naturales y antrópicas que se

consolidará con un **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la Calle 82 y los humedales de Tibabuyes y La Conejera. Como se mencionó en la D1, esto se logrará con el reverdecimiento de los controles ambientales, las franjas funcionales para paisajismo y calidad y las zonas verdes, y con el espacio público peatonal y para el encuentro que se concrete como parte de las obligaciones de carga local de los proyectos estratégicos. La consolidación, renaturalización o reverdecimiento y la cualificación de los parques existentes y otros espacios públicos en la AE permitirá mejorar la oferta y condiciones para la conectividad funcional y con la EEP y el confort urbano.

Fortalecer y complementar la estructura urbana local, el espacio público, implica configurar una red interna de conectividad verde y limpia como sistema que irrigará de vida y calidad ambiental al entorno de la AE para consolidar un ámbito integral ambiental y del cuidado.

Determinantes técnicas generales.

La generación de nuevo espacio público y cualificación del existente, están dadas en función de las siguientes condiciones:

- En las franjas funcionales para la infraestructura social y del cuidado de las Reservas Viales de la ALO, el nuevo espacio público no debe ser inferior al 20% del Área Neta Urbanizable (ANU), y contabiliza como parte de la obligación de carga local de suelo y construcción de las cesiones públicas para espacio público peatonal y para el encuentro y podrán quedar como Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP).
- Para el cumplimiento de la obligación de carga local de suelo y construcción de las cesiones públicas para espacio público peatonal y para el encuentro en nuevos proyectos urbanísticos, se privilegiará el Pago Compensatorio.
- La inversión pública en espacio público peatonal y para el encuentro podrá ser recuperada a través del recaudo de obligaciones urbanísticas, recursos que serán destinados para otros proyectos definidos dentro de la Actuación Estratégica.
- Mitigar el déficit de espacio público verde y efectivo y articular lo proyectado y lo existente.
- Atender las condiciones presentadas por la Secretaría Distrital de la Mujer en el oficio con radicado 1-2022-006064 del 14 de junio de 2022.

Aporte a indicadores

- M² de espacio público efectivo generado, renaturalizado, consolidado y cualificado.
- Mejorar y/o aumentar el indicador de árboles por habitante en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba, Suba, Tabora y Engativá.

5.1.2.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos de la Directriz D2

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C8	Propender por nuevo espacio público en todo el ámbito de la Actuación Estratégica que debe tener un área mínima de 65.000 m ² de suelo.	Corto
C9	Propender por espacio público consolidado con un área de 26.360 m ² aprox.	Mediano
C10	Propender por espacio público renaturalizado con un área de 68.148 m ² aprox.	Corto/Mediano
C11	Propender por espacio público cualificado con un área de 71.300 m ² aprox.	Corto/Mediano

- *C8 Propender por nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE que debe tener un área mínima de 65.000 m² de suelo.*

Determinantes técnicas específicas:

- Área libre de acceso y circulación ciudadana 5% y espacio público verde y/o peatonal y para el encuentro 15% del total generado, así como las demás definidas en el artículo 166 del Decreto 555 de 2021 POT.
 - En las Áreas de Integración Multimodal circunscritas en la Reserva Vial ALO Norte la obligación de carga local de suelo y construcción de las cesiones públicas para espacio público peatonal y para el encuentro corresponde al Parque Lineal con carril bidireccional establecido en la prefactibilidad IDU del diseño geométrico y urbano en la Reserva Vial ALO Norte ó hasta cumplir como mínimo el 20% del ANU. Las demás áreas libres resultantes de la implantación volumétrica de las edificaciones podrán quedar como Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP) o como cumplimiento de la Obligación Urbanística para Mejorar las Condiciones de Infraestructura y Prestación del Servicio de Transporte Público (OITP), en las condiciones que establezca la EMB.
 - La apropiación del territorio y empoderamiento de las comunidades, especialmente por el Cabildo Muisca.
 - Atender las condiciones presentadas por la Secretaría Distrital de Movilidad con el oficio con radicado 202222409180671 de octubre de 2022 e IDU con radicado 20222051553521 de septiembre de 2022, así como los diseños a nivel de prefactibilidad.
- *C9 Propender por espacio público consolidado con un área de 26.360 m2 aproximadamente.*
- C10 Propender por espacio público renaturalizado con un área de 68.148 m2 aproximadamente.*
- C11 Propender por espacio público cualificado con un área de 71.300 m2 aproximadamente.*

Determinantes técnicas específicas:

- Consolidar espacios públicos en suelo público no intervenido, en espacios que se encuentran ocupados por zonas de parqueo a cielo abierto, bahías vehiculares en mal estado y demás zonas de carácter público, no construidas, que se encuentran en desuso y que cuentan con un alto potencial de transformación para incorporarse al sistema de espacio público existente.
- Dotar espacios recreativos y deportivos.
- Garantizar la accesibilidad universal y la actualización de los elementos que componen los parques, de acuerdo con la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C., así como pacificación del tráfico en sus bordes.
- Gestión del recurso hídrico con la implementación de sistemas de drenaje sostenibles SUDS.
- Consultar al IDRD acerca de la vocación de los parques para su intervención.
- Apropiación del territorio y empoderamiento de las comunidades con especial énfasis en el Cabildo Muisca.

5.2. Cuidado

Objetivo específico: Consolidar la ciudadela del cuidado a partir de la provisión de equipamientos híbridos y/o multifuncionales con servicios y actividades complementarias para la ciudad – región.

5.2.1. **Directriz D3. Generación o recualificación de áreas para equipamientos híbridos y/o multifuncionales en el ámbito de la Actuación Estratégica, que atiendan las necesidades cotidianas y estructurantes del sector y la ciudad.**



La promoción de la territorialización del sistema de cuidado y de servicios sociales en la AE se sustenta, en gran medida, en las áreas de oportunidad para generar equipamientos y espacio público en la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Tibabuyes y La Conejera²³. Lo anterior, mediante la generación de un **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 y el aprovechamiento de las franjas funcionales para la infraestructura social y del cuidado, que permiten la localización de equipamientos híbridos y/o multifuncionales articulados, próximos, con estándares de accesibilidad universal, asequibles, con seguridad ciudadana y enfoque humano y de género y equitativamente distribuidos tanto en las reservas mencionadas, como en toda el área de la Actuación Estratégica con el propósito de configurar un **Ámbito Integral del Cuidado**.

Revitalizar la ciudad y reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador, que garantice un mayor acceso de los ciudadanos a los servicios que le permitan ejercer mejor, y de manera más próxima, sus derechos, requiere proyectar nodos de Equipamientos híbridos y/o multifuncionales en esta zona de la ciudad, con énfasis en las áreas deficitarias. En tal sentido, se

²³ Plano CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial, Decreto 555 de 2021 POT.

deberán incluir áreas que pongan en valor el Patrimonio Natural y Cultural del Territorio Muisca e integren la Ciudadela del Cuidado con su cultura ancestral.

Determinantes técnicas generales

La promoción de la territorialización del sistema de cuidado y de servicios sociales, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Implementar nodos de equipamientos con criterios de hibridación y multifuncionalidad.
- Coordinar con los sectores del sistema de cuidado y de servicios sociales del Distrito y la Nación, los programas urbano-arquitectónicos de los nodos de equipamientos a ser implementados.
- Por cada metro cuadrado construido de equipamientos del sistema de cuidado y de servicios sociales se debe generar mínimo 0.2 metros cuadrados construidos que garantice la localización de actividades económicas complementarias y conexas, que contribuya a generar nuevas plazas de trabajo y rentas. Lo anterior está sujeto a la normatividad complementaria vigente para cada uno de los sectores administrativos del gobierno distrital.
- Evaluar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas de otras zonas de la ciudad, receptoras de equipamientos.
- Para el cumplimiento de la obligación urbanística de cesión de suelo y/o construcción de equipamiento público en nuevos proyectos urbanísticos, se privilegiará el Pago Compensatorio.
- En las Áreas de Integración Multimodal (AIM) de las estaciones 9 y 10 de la SLMB, circunscritas en la Reserva Vial ALO Norte, deberán quedar expresamente definidas en los estudios y diseños de detalle que se desarrollen, las áreas a ser destinadas a la prestación de servicios sociales y del cuidado por parte de entidades públicas o privadas, correspondientes como mínimo al 10% del total del área construida para consolidar las **manzanas del cuidado**, conforme al Decreto Distrital 555 de 2021.
- Se debe garantizar como mínimo el desarrollo de los siguientes nodos de equipamientos para los sectores del sistema de cuidado y de servicios sociales:

Aporte a indicadores.

- M² de equipamientos públicos y aporte al déficit por sectores/servicios ofertados.
- Número de equipamientos en relación con el déficit calculado por SDP para el sector noroccidente.

5.2.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D3

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C12	Nodo programático multicampus de los sectores Educación, Cultura e Integración Social (Ciudadela Educativa): 1 campus universitario 3 colegios completos 1 centro de formación 1 sede del SENA 1 biblioteca zonal 1 museo Muisca 2 aulas culturales	Mediano/Largo
C13	Nodo programático del sector Cuidado: 2 manzanas del Cuidado + Seguridad – CAI (una en cada AIM) 2 jardines infantiles 2 centros crecer 2 centros día	Mediano/Largo
C14	Nodo programático del sector Salud: 1 hospital de 250 camas 4 centros de salud	Mediano/Largo
C15	Nodo programático del sector Gobierno:	Mediano/Largo

	1 sede de la alcaldía local	
C16	Nodo programático del sector Seguridad: 1 comisaría 1 estación de policía 1 estación de bomberos	Mediano/Largo

- *C12 Nodo programático de los sectores Educación y Cultura (Ciudadela Educativa)*
- C13 Nodo programático del sector Cuidado*
- C14 Nodo programático del sector Salud*
- C15 Nodo programático del sector Gobierno*
- C16 Nodo programático del sector Seguridad*

Determinantes técnicas específicas:

- Reglamentar la operación de nodos de equipamientos híbridos y/o multifuncionales a cargo del SIDICU, e implementar el Observatorio del Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales.
- Identificar los programas urbano-arquitectónicos para la propuesta de cada nodo de equipamientos híbridos y/o multifuncionales, teniendo en cuenta 4 determinantes:
 - a. **Conceptual.** Buscando localizar los diferentes programas de acuerdo con la estructura urbana local y el concepto de la propuesta.
 - b. **Disposiciones del Decreto 555 de 2021 POT.**
 - c. **Necesidades programáticas** de suelo y m2 de construcción de los sectores del SIDICU.
 - d. **Contextuales.** Determinantes a la hora de localizar los diferentes usos propuestos.
- Evaluar la posibilidad de fortalecer equipamientos existentes con mejor aprovechamiento del suelo y aumento de cupos, como el Colegio Compartir Suba IED y el Hogar Infantil Suba en la Reserva ALO Norte, así como, el Colegio Alberto Lleras Camargo IED, con articulación a programas de cultura e investigación y educación superior.
- Atender las determinantes presentadas por la Secretaría Distrital de la Mujer con el oficio con radicado de la Secretaría Distrital de Planeación 1-2022-006064 del 14 de junio de 2022.

5.3. Movilidad Sostenible

Objetivo específico: Fomentar la movilidad sostenible del sector, a través de la articulación de los diferentes modos de transporte de la ciudad con el desarrollo de los programas de Corredores Verdes y Calles Completas.

5.3.1. Directriz D4. Configurar la calle completa y disponer de las franjas funcionales para el desarrollo de la infraestructura social y del cuidado en la Reserva Vial de la ALO Norte entre la Calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera.



Fuente: SDHT (2022)

La descarbonización de la movilidad priorizando al peatón y el incentivo a la movilidad sostenible en la Actuación Estratégica, se sustentan en:

- La construcción del corredor verde de alta capacidad red metro, SEGUNDA LINEA DEL METRO SLMB *Centro-Engativá-Suba* en tipología subterránea bajo la Reserva Vial de la ALO Norte. Este proyecto constituye una oportunidad y un incentivo para la sostenibilidad y la eficiencia energética.
- La generación de un **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Tibabuyes y La Conejera, con el fin de consolidar el corredor verde de alta capacidad. Esto se logrará a partir de la configuración de una calle completa que dé continuidad al espacio público para la movilidad en estos corredores de la malla vial arterial, así como conectar con la malla intermedia y local para fortalecer y complementar la estructura urbana local a través de vías vehiculares y peatonales existentes o proyectadas, y así mejorar los flujos de viajes que se generan principalmente al occidente de Suba y la accesibilidad a escala de proximidad.
- La intervención de perfiles viales como calles completas para consolidar el espacio público para la movilidad, estrategia que aporta a consolidar el proyecto integral.

La movilidad sostenible se armoniza con la conectividad ecosistémica para conformar una red interna de conectividad verde y limpia, que será el sistema que irrigará de vida y calidad ambiental al entorno de la AE para garantizar la accesibilidad, uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad y peatonal para el encuentro.

Determinantes técnicas generales

La descarbonización de la movilidad priorizando al peatón y el incentivo a la movilidad sostenible, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Priorizar la ampliación y ejecución de la Avenida El Tabor calle 132 como perfil A-3 de la malla vial arterial principal, desde la Reserva Vial ALO Norte a conectar con la Avenida Transversal de Suba a través de la Avenida La Gaitana. Esta obra consolida la estructura urbana local para la movilidad configurando un circuito vial arterial que revitaliza la salida hacia la Avenida Boyacá por la Avenida El Rincón, costado sur de los Cerros de Sotileza.
- Priorizar la ejecución de los proyectos estructurantes del POT (IDU) asociados a la intervención de los perfiles viales como calles completas para consolidar el espacio público para la movilidad:
 - Avenida Cota desde Avenida San José (CL 170) hasta Límite del Distrito con el municipio de Cota (incluye intersecciones).
 - Avenida de La Conejera (AK 99) desde la Avenida Tabor (AC 131) hasta Avenida Transversal de Suba (AC 145) (incluye intersecciones).
 - Avenida El Rincón desde Av. Boyacá hasta Avenida Conejera y El Tabor desde Av. Conejera hasta Av. Ciudad de Cali (incluye intersecciones).
 - Avenida el Tabor desde Avenida Ciudad de Cali hasta Límite del Distrito con el municipio de Cota.
 - Avenida Las Mercedes (AC 153) desde Avenida de La Conejera (AK 99) hasta Avenida Longitudinal de Occidente ALO (incluye intersecciones).
 - Avenida San José (CL 170) desde Avenida Cota hasta Avenida Ciudad de Cali.
 - Avenida Transversal de Suba desde Avenida Longitudinal de Occidente ALO hasta Avenida El Tabor.
 - Circuito 1 Suba: Avenida Transversal de Suba por Carrera 91- Carrera 92 hasta Avenida San José (incluye intersecciones).
 - Circuito 2 Suba: Avenida Transversal de Suba por Carrera 98B- Carrera 99- Avenida de las Mercedes. (incluye intersecciones).
 - Circuito Engativá-Suba: Desde Avenida Medellín (Cl 80) por Carrera 120- Calle 130- empata con carrera 152 y Carrera 154- Calle 132D- Transversal 127- Calle 139 conecta con Transversal de Suba. (incluye intersecciones).
 - Calle 142, Transversal 127, Calle 86 ó Diagonal 86 y Calle 83.
- Priorizar la ejecución de la conexión *ALO Norte – Avenida Ciudad de Cali – Calle 80*.
- La EMB debe armonizar los diseños de las estaciones 9 y 10 de la SLMB con los diseños geométrico y urbano a nivel de prefactibilidad del IDU en la Reserva Vial ALO Norte, incluyendo las infraestructura inherentes y conexas al sistema como entradas, salidas, y ductos de ventilación.
- Atender las determinantes de la Secretaría Distrital de Movilidad a través del oficio con radicado 202222409180671 de octubre de 2022 y por el IDU con oficio 20222051553521 de septiembre de 2022 y los diseños a nivel de prefactibilidad.

Aporte a indicadores

- Kilómetros de malla vial construida.
- Kilómetros de andenes construidos.
- Kilómetros de intervención de perfiles viales como calles completas.

5.3.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D4

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C17	Formular las franjas funcionales para la infraestructura social, del cuidado y espacio público del corredor ALO como calle completa de la malla arterial de la red vial (carga general).	Corto
C18	Pasos peatonales que hagan permeable la reserva de la ALO que tengan condiciones de renaturalización.	Corto/largo
C19	Atender las especificaciones técnicas mínimas de carga y cimentación, para las edificaciones de hasta cuatro pisos, establecidas por la EMB en la franja de seguridad de 25 m a cada lado del eje del corredor de la SLMB.	Mediano/largo
C20	Construcción y adecuación del circuito vial de conexión ALO Norte a través de la Av. Morisca, la Tv 91, la Av. Ciudad de Cali, la Calle 127 y la Calle 129 a cargo del IDU.	Mediano/largo

- *C17 Formular las franjas funcionales para la infraestructura social, del cuidado y espacio público del corredor ALO como calle completa de la malla arterial de la red vial (carga general).*
- C18 Pasos peatonales que hagan permeable la reserva de la ALO que tengan condiciones de renaturalización.*

Determinantes técnicas específicas:

- Generar pasos seguros para peatones y ciclistas articulados con los cruces vehiculares a través de la reserva para la estructura funcional y del cuidado del corredor de la ALO. Estos pasos pueden ser semáforos peatonales o vehiculares con fase peatonal, pasos integrados aéreos o subterráneos integrados a las estaciones y operación de la L2MB, pero en ningún caso, puentes peatonales o bici-puentes independientes a las edificaciones de la Ciudadela del Cuidado.
- Permitir la permeabilidad y vitalidad de la zona, conectando los flujos urbanos y de transporte público occidente – oriente.
- *C19 Atender las especificaciones técnicas mínimas de carga y cimentación, para las edificaciones de hasta cuatro pisos, establecidas por la EMB en la franja de seguridad de 25 m a cada lado del eje del corredor de la SLMB.*

Determinantes técnicas específicas:

- Atender lo establecido en la Resolución No. 664 de 2022 de la EMB por la cual se anuncia el proyecto “Diseño, Construcción y puesta en Operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias” –L2MB.
- Lo establecido en el entregable 4, *Documento de requisitos para cofinanciación Sistemas de Transporte, Anexo A, Documento No, L2MB-0000-0000-MOV-DP-GEN-IN-0003_Vc, Proyecto Túnel, Capítulo 10.18.1.5. Diseño de dovelas*. Este documento hace parte de la estructuración integral del proyecto línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes: legal, de riesgos, técnico y financiero.
- Atender las determinantes de la EMB de los conceptos técnicos respectivos.
- *C20 Construcción y adecuación del circuito vial de conexión ALO Norte a través de la Av. Morisca, la Tv 91, la Av. Ciudad de Cali, la Calle 127 y la Calle 129 a cargo del IDU.*

Determinantes técnicas específicas:

- Atender las determinantes de la Secretaría Distrital de Movilidad a través del oficio con radicado 20222409180671 de octubre de 2022 y por el IDU con oficio 20222051553521 de septiembre de 2022 y los diseños a nivel de prefactibilidad.

5.3.2. Directriz D5. Desarrollo y adecuación de la red de cicloinfraestructura que promueva modos de transporte activos, limpios y sostenibles



Fuente: SDHT (2022)

La descarbonización de la movilidad priorizando al peatón y el incentivo a la movilidad sostenible en la Actuación Estratégica, se sustentan en los proyectos de las Directrices D1 y D4, así como en la integración al **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reservas Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera, de la cicloinfraestructura proyectada para estos corredores en el Decreto 555 de 2021 POT, la cual, tiene como propósito el impulso a la micromovilidad como alternativa de transporte, lo que permite mejorar el ambiente urbano, reducir las emisiones de GEI a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética y, para el caso específico del territorio, aportar a configurar una red de cicloinfraestructura para el uso de la bicicleta y dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad.

Determinantes técnicos generales

El desarrollo y adecuación de la red de cicloinfraestructura, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Cualificar la red de cicloinfraestructura existente en los tramos viales que fue acondicionada mediante señalización con pintura o mediante marcador cilíndrico y bordillos traspasables para el tránsito exclusivo de bicicletas: 1. Calle 151B; 2. Carrera 128; 3. Calle 142; 4. Diagonal 139A Bis; 5. Alameda transversal 127; 6. Calle 139 entre diagonal 139A Bis y Avenida Ciudad de Cali; 7. Diagonal 132A a Calle 134A; 8. Calle 134.
- Priorizar la ejecución de la cicloinfraestructura proyectada en el Decreto 555 de 2021 POT con el fin de dar continuidad y consolidar un sistema para la bicicleta: 1. Calle 153 entre carreras 92 y 95; 2. Carrera 118 entre calles 139 y 153; 3. Calle 145 entre carreras 104 y parque Fontanar; 4. Calle 132 entre carreras 104 y Transversal 127.

- Atender las determinantes de la Secretaría Distrital de Movilidad a través del oficio con radicado 202222409180671 de octubre de 2022 y por el IDU con oficio 20222051553521 de septiembre de 2022 y los diseños a nivel de prefactibilidad.

Aporte a indicadores

- Kilómetros de cicloinfraestructura construida.
- Kilómetros de cicloinfraestructura cualificada.

5.3.2.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D5

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C21	Construcción de cicloinfraestructura proyectada en el ámbito de la Reserva Vial ALO Norte de al menos 3.89 kilómetros lineales.	Mediano/Largo
C22	Construcción de cicloinfraestructura proyectada en todo el ámbito de la Actuación Estratégica de al menos 16.8 kilómetros lineales, asociados a proyectos de la Cicloinfraestructura de Mediomilenio, la Av. Tabor, la Transversal Suba, la carrera 118 y la Avenida Las Mercedes calle 153, así como del circuito vial de conexión ALO Norte a través de la Av. Morisca, la Tv 91, la Av. Ciudad de Cali, la Calle 127 y la Calle 129.	Mediano

- *C21 Construcción de cicloinfraestructura proyectada en el ámbito de la Reserva Vial de la ALO Norte de al menos 3.89 kilómetros lineales.*

C22 Construcción de cicloinfraestructura proyectada en todo el ámbito de la AE de al menos 16.8 kilómetros lineales, asociados a proyectos de la Cicloinfraestructura de Mediomilenio, la Av. Tabor, la Transversal Suba, la carrera 118 y la Avenida Las Mercedes calle 153, así como del circuito vial de conexión ALO Norte a través de la Av. Morisca, la Tv 91, la Av. Ciudad de Cali, la Calle 127 y la Calle 129.

Determinantes técnicas específicas.

- Generar las siguientes franjas funcionales en la Reserva Vial ALO Norte: dos unidireccionales laterales y una bidireccional central para la cicloinfraestructura coincidiendo con el trazado de la L2MB.
- Atender las determinantes de la SDM mediante oficio con radicado 202222409180671 de octubre de 2022 e IDU

5.3.3. Directriz D6. Integración intermodal (Transmilenio – Metro - SITP) que limite al mínimo las distancias y el tiempo de intercambio modal y mejore las condiciones de accesibilidad y conectividad.



Fuente: SDHT (2022)

La Integración intermodal (Transmilenio – Metro - SITP) en la Actuación Estratégica, se sustentan en los proyectos de las Directrices D1, D4 y D5, así como en la integración física entre el corredor verde de alta capacidad red metro, SEGUNDA LINEA DEL METRO SLMB Centro–Engativá–Suba en tipología subterránea bajo la Reserva Vial ALO Norte, el sistema Transmilenio (incluye rutas alimentadoras) y el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, lo que implica proveer infraestructura y espacios conjuntos con el objetivo de limitar al mínimo las distancias de caminata para el intercambio modal en perspectiva de proximidad, y dotar a esta zona de vitalidad y mejores condiciones de accesibilidad y conectividad.

Determinantes técnicos generales

La integración intermodal (Transmilenio – Metro - SITP), está dada en función de las siguientes condiciones:

- Evaluar con la Empresa Metro de Bogotá (EMB), Transmilenio S.A. y el SITP posibles alternativas para la integración física entre sistemas.
- Cualquier intervención para el intercambio modal entre sistemas en ningún caso puede desmejorar las condiciones actuales existentes.

5.3.3.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D6

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C23	Definición de la alternativa más adecuada para la infraestructura de la Red de Transporte Público Urbano de Pasajeros, que garantizara la integración modal en una distancia caminable entre el sistema Metro, el Sistema Transmilenio y el SITP en el ámbito para la movilidad sostenible de la Actuación Estratégica.	Corto
C24	Formulación e implementación de los Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS):	Corto

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
	1. Patio Portal de Transmilenio de Suba y las áreas contiguas ocupadas por grandes superficies comerciales: Supermercado Éxito, Centro Comercial Plaza Imperial y Fiesta Suba. 2. Tramo de la Reserva ALO entre la Calle 82 y el Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes. 3. Otros que se identifiquen en el proceso de formulación.	

- *P23 Definición de la alternativa más adecuada para la infraestructura de la Red de Transporte Público Urbano de Pasajeros, que garantizara la integración modal en una distancia caminable entre el sistema Metro, el Sistema Transmilenio y el SITP en el ámbito para la movilidad sostenible de la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado.*

P24 Formulación e implementación de los Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible:

- 1. Patio Portal de Transmilenio de Suba y las áreas contiguas ocupadas por grandes superficies comerciales: Supermercado Éxito, Centros Comerciales Plaza Imperial y Fiesta Suba.*
- 2. Tramo de la Reserva ALO entre la Calle 82 y el Humedal Juan Amarillo o Tibabuyes.*
- 3. Otros que se identifiquen en el proceso de formulación.*

Determinantes técnicas específicas:

- Proveer espacios para paraderos en los que las personas podrán visualizar las rutas que transitan por la zona y para todos los sistemas.
- Evaluar la integración de puntos de recarga de la tarjeta “tu llave” que facilite al usuario el acceso a todos los sistemas de transporte.
- Definir estacionamientos públicos fuera de vía que facilitan y estimulan los viajes multimodales de carácter urbano y regional, mediante conexiones con el sistema de transporte público y otros modos sostenibles.
- Implementar subestaciones o infraestructura de recarga y soporte de vehículos eléctricos en la medida en que se configura un ámbito para la movilidad sostenible.
- Gestionar y evaluar con el Grupo Éxito, el Centro Comercial Fiesta Suba y el Centro Comercial Plaza Imperial, las posibilidades de desarrollos inmobiliarios en sus predios como Proyectos Estratégicos de Renovación Urbana para La Movilidad Sostenible (PRUMS).

El desarrollo de estrategia de mejoramiento de capacidad de acueducto y alcantarillado está dado en función de las siguientes condiciones:

- Reforzar la red matriz de acueducto Línea El Rincón a 36" (hoy en 30") en aproximadamente 1,2 Km, para poder incrementar las demandas en el área de servicio de interés para la AE, como parte de la carga general del proyecto.
- Entrada en operación de la red matriz proyectada "Refuerzo Avenida Cundinamarca", la cual se encuentra actualmente en proceso de entrega de diseños de detalle mediante el contrato de consultoría No. 1-02-25400-1236-2019.
- Separar las aguas residuales y las aguas lluvias e implementar sistemas de amortiguación y retención para reducir los picos máximos de lluvia. Los diseños se deberán desarrollar bajo criterios de sostenibilidad siguiendo los lineamientos del Decreto 566 de 2014 "Por el cual se adopta la Política Pública de Ecourbanismo y Construcción Sostenible de Bogotá, D.C.", la norma NS-166 Criterios para Diseño y Construcción de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) de la EAAB y la Resolución 799 de 2021 (RAS).
- Atender las determinantes presentadas por la Secretaría Distrital de Ambiente en el oficio con radicado 2022EE237388 del 15 de septiembre de 2022, por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá en el oficio 1020001-S-2022-252597 del 20 de septiembre de 2022.

Aporte a indicadores

- Kilómetros Línea Red Matriz reforzada y en operación.
- Porcentaje de cobertura regulatoria de acueducto y alcantarillado.
- Metros cúbicos de agua lluvia gestionada a través de SUDS.

5.4.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D7

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C25	Red pluvial proyectada que conecta con el sistema pluvial existente con un caudal específico definido por la EAAB y/o por los estudios de hidrología o hidráulico.	Mediano
C26	Sistema de SUDS para la captación y transporte de agua que alimente los humedales.	Mediano
C27	Sistema de captación de agua para el uso asociado en las edificaciones de la Actuación Estratégica.	Mediano/Largo
C28	Reforzar la red matriz de acueducto Línea El Rincón a 36" (hoy en 30") en aproximadamente 1,2 Km.	Corto/Mediano
C29	Adecuación de las redes locales de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial de acuerdo con las condiciones técnicas definidas por la EAAB que garanticen la prestación de servicio para la población futura.	Mediano/Largo

- *C25 Red pluvial proyectada que conecta con el sistema pluvial existente con un caudal específico definido por la EAAB y/o por los estudios de hidrología o hidráulico.*

C26 Sistema de SUDS para la captación y transporte de agua que alimente los humedales.

C27 Sistema de captación de agua para el uso asociado en las edificaciones de la Actuación Estratégica.

Determinantes técnicas específicas:

- Todas las zonas verdes y renaturalizadas, el espacio público efectivo de la infraestructura vial y edificaciones nuevas que se desarrollen en la Actuación Estratégica deben estar integradas a SUDS para reducir mínimo en un 30% el caudal pico del hidrograma de creciente de diseño y evitar sobrecargas de los sistemas pluviales y posteriores inundaciones., así como, para la captación y transporte de escorrentía que alimente los humedales.

- La evaluación del nivel de los canales Transversal Suba y Cafam se debe realizar para un periodo de retorno de 100 años. Lo anterior, tomando en consideración la norma NS-085 de Criterios de Diseño de Alcantarillado de la EAAB, y la importancia de las obras e impacto que generan para la población los procesos de inundación en una ciudad como Bogotá.
- *C28 Reforzar la red matriz de acueducto Línea El Rincón a 36" (hoy en 30") en aproximadamente 1,2 Km.*

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con la EAAB la alternativa más viable para el reforzamiento de la Línea El Rincón, con el fin de adelantar los estudios y diseños de detalle para su ejecución.
- *C29 Adecuación de las redes locales de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial de acuerdo con las condiciones técnicas definidas por la EAAB que garanticen la prestación de servicio para la población futura.*

Determinantes técnicas específicas:

- Evaluar y gestionar con la EAAB las soluciones para el correcto funcionamiento de los sistemas de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial, en términos de:
 - a. Conexiones Erradas que implican bajas en la presión de la red, pérdidas de agua que conlleva a que el suministro no llegue de la manera adecuada y con buena fuerza a las casas de los consumidores, infiltración del agua residual al subsuelo generando contaminación e infiltración del agua pluvial al subsuelo lo que no permite que llegue finalmente al cuerpo de agua para la conservación ecosistémica.
 - b. Materiales de construcción de las redes locales que por encontrarse construidas en Asbesto Cemento implica su renovación a Policloruro de Vinilo (PVC) por tramos. Por su parte, algunas redes de alcantarillado sanitario y pluvial se encuentran en Gres lo que genera filtración de las aguas residuales al subsuelo y fallo en el correcto funcionamiento del sistema.
- Atender las determinantes de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá en oficio con radicado 1020001-S-2022-252597 del 20 de septiembre de 2022.

5.4.2. Directriz D8. Desarrollo de estrategias para la gestión inteligente del territorio a través de la modernización de las redes de soportes urbanos públicos asociado a las intervenciones de calles completas y en los ámbitos de la renovación urbana para la movilidad sostenible. Lo anterior, busca reducir la dependencia de fuentes de energía convencionales en equipamientos mediante la promoción de soluciones de climatización bajas en emisiones y energéticamente eficientes.



Fuente: SDHT (2022)

Las soluciones sostenibles e inteligentes de alumbrado y energía, disposición de residuos sólidos, acceso a bienes y servicios por medio de canales digitales y de acceso remoto para la Actuación Estratégica, se sustenta en un **proyecto integral** que revitaliza la ciudad construida con prestación efectiva de los servicios públicos en el marco de la sostenibilidad y la eficiencia energética, así como, buscando la conformación de ecosistemas digitales en el marco de la sostenibilidad territorial y de calidad en el acceso a las TIC, para garantizar un mayor acceso de los ciudadanos a los servicios que le permitan ejercer mejor sus derechos.

Lo anterior permite promover el desarrollo de una ciudad inteligente en las intervenciones de calles completas y los ámbitos de renovación urbana para la movilidad sostenible, poniendo la tecnología al servicio de la ciudad para optimizar su funcionamiento que garantice la eficiencia del consumo de energía eléctrica, así como el manejo de residuos que promuevan la economía circular, la gestión del acceso a internet universal a través de redes de fibra óptica, la modernización del alumbrado público con el cambio de luminarias a tecnología LED y el soterramiento de redes de servicios públicos. Igualmente, el desarrollo de infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.).

Determinantes técnicos generales.

El desarrollo de estrategias para la gestión inteligente del territorio está dado en función de las siguientes condiciones:

- Evaluar el uso de Iluminación eficiente en espacios exteriores (luminarias públicas de bajo consumo) y luminarias exteriores de edificaciones, principalmente luminarias LED.
- Evaluar la reducción de iluminación ambiental en fachadas de edificaciones y elementos de publicidad (en horas de la noche) o en horarios en donde las personas reducen el tránsito en las

zonas exteriores. La reducción de iluminación favorece las condiciones ambientales exteriores (reduce la alteración de las dinámicas de la fauna de la ciudad) y ahorra energía.

- Evaluar la implementación de la medición inteligente de los consumos urbanos. Esto permite identificar fallas, robos de energía, sobreconsumos y demás variable que afectan la medición y sub-medición del espacio exterior.
- Educar con sentido de urgencia en el reciclaje para generar menos basura.
- Evitar la recolección de basura puerta a puerta por contaminación en el andén. Los recicladores rompen las bolsas generando focos de malos olores y obstrucción del libre tránsito del peatón.
- Construcción, instalación y puesta en operación de puntos dobles de contenedores soterrados distribuidos en la Actuación Estratégica, que permita una cobertura adecuada.
- Atender las determinantes de la Secretaría Distrital de Ambiente en el oficio con radicado 2022EE237388 del 15 de septiembre de 2022 y por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos en oficio con radicado 20221300124931 de junio de 2022.

Aporte a indicadores

- Porcentaje de cobertura regulatoria de acueducto y alcantarillado.
- Metros cúbicos de agua lluvia gestionada a través de SUDS.

5.4.2.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos D8

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C30	Configuración de redes de fibra óptica que permitan el acceso universal a internet.	Mediano/Largo
C31	Modernización del alumbrado público con el cambio de Luminarias a tecnología LED como mínimo en todos los proyectos nuevos.	Mediano/Largo
C32	Soterramiento de las redes de servicios públicos de energía, alumbrado público y telecomunicaciones.	Mediano/Largo
C33	Desarrollo de la infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.).	Mediano/Largo
C34	Formular la estrategia de aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD).	Mediano/Largo
C35	Incorporación de ECAS dentro del proyecto que mitiguen los impactos y vinculen a los actores de la zona.	Mediano/Largo

- *C30 Configuración de redes de fibra óptica que permitan el acceso universal a internet.*

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con la Alta Consejería Distrital TIC la alternativa más viable para proveer Wi-Fi público gratuito a los nodos de equipamientos de la Ciudadela Educativa y del Cuidado.

C31 Modernización del alumbrado público con el cambio de luminarias a tecnología LED como mínimo en todos los proyectos nuevos.

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con la UAESP la alternativa más viable para el cambio de luminarias a tecnología LED en el ámbito de la Actuación Estratégica.

- *C32 Soterramiento de las redes de servicios públicos de energía, alumbrado público y telecomunicaciones.*

Determinantes técnicas específicas:

- Soterramiento de redes aéreas como garantía del mejoramiento del paisaje urbano. Lo anterior, como mínimo en proyectos nuevos.

- *C33 Desarrollo de la infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.).*

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con la SDM y SDG la alternativa más viable para implementar tecnología inteligente para la señalización y la seguridad vial.
- *C34 Formular la estrategia de aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD), en el marco de la política y directrices generales que haya adoptado la UAESP.*

Determinantes técnicas específicas:

- Formular propuestas de aprovechamiento de materiales de construcción y demolición conforme a las resoluciones 1115 de 2012 y 1257 de 2021.
- *C35 Incorporación de ECAS dentro del proyecto que mitiguen los impactos y vinculen a los actores de la zona.*

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con la UAESP la incorporación de Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECAS) en el ámbito de la Actuación Estratégica.

5.5. Reactivación

Objetivo específico: incentivar la reactivación económica del territorio atrayendo actividades productivas en torno a los proyectos de transporte y equipamientos, que generan plazas de trabajo

5.5.1. Directriz D9. Precisión de las Áreas de Integración Multimodal –AIM– y delimitación de proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible PRUMS en las estaciones 9 y 10 de la Segunda Línea de Metro de Bogotá –SLMB.



Fuente: SDHT (2022)

La construcción del corredor verde de alta capacidad red metro *SEGUNDA LINEA DEL METRO SLMB Centro–Engativá–Suba* en tipología subterránea, proyecto que aporta a descarbonizar la movilidad, se constituye en una oportunidad y un incentivo para la sostenibilidad y la eficiencia energética. El sistema presenta las estaciones 9 y 10 en la Reserva vial ALO Norte que determinan la configuración de Áreas de Integración Multimodal (AIM), que, a su vez, deben permitir la integración de diferentes modos y la articulación operativa de sistemas de transporte del Distrito. En tal sentido, su condición como sistema vinculado al Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOT) se integra con la infraestructura proyectada y propuesta para la micromovilidad, con proyectos de la red de ciclo infraestructura cicloalameda medio milenio sobre la ALO desde la calle 80 hasta el humedal La Conejera y el parque lineal.

Se deben precisar los ámbitos de las AIM de las estaciones 9 y 10 de la SLMB, e identificar las condiciones en las cuales se deben vincular los proyectos que incluyan servicios conexos y desarrollos inmobiliarios en estas áreas con los de soportes públicos. Lo anterior se logra estableciendo el

instrumento para su formulación y la forma en que se establece el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios en el marco de lo definido en el Decreto Distrital 555 de 2021.

Determinantes técnicas generales

La Precisión de las Áreas de Integración Multimodal -AIM en las estaciones 9 y 10 de la Segunda Línea de Metro de Bogotá –SLMB, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Las AIM en las estaciones 9 y 10 de SLMB se constituyen en Áreas de Manejo Diferenciado con un reparto de cargas y beneficios propio.
- Las AIM se deben armonizar urbanísticamente con el proyecto integral de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera a través de la Av. Morisca, la Tv 91, la Av. Ciudad de Cali, la Calle 127 y la Calle 129 a cargo del IDU. Lo anterior, integrando espacios públicos y servicios sociales y del cuidado, conectar centralidades de proximidad y tejido económico local.
- La construcción o reconfiguración de vías locales y actualización de redes de servicios públicos, construcción de espacio público y acciones de mitigación de movilidad originados por las AIM.
- Proponer escenarios de captura de valor mediante las compensaciones económicas de los proyectos inmobiliarios que se desarrollen con base en los instrumentos de planeación definidos en la normativa nacional y el Decreto Distrital 555 de 2021 (p.e. licencias urbanísticas).
- Atender las determinantes técnicas de este anexo con especial énfasis en las Directrices D6 y D8.
- Promover la mejora de las condiciones urbanísticas y arquitectónicas en atención al Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOT), aprovechando las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano en la escala de proximidad, así como, la identificación de Proyectos Estratégicos en áreas con el mayor potencial para la Revitalización Urbana.
- Promoción de actividades económicas en y alrededor de las AIM para aumentar la inclusión productiva y el acceso a los corazones productivos de escala urbana con enfoque diferencial, territorial y de género.

Aporte a indicadores

- Áreas de Integración Multimodal formuladas.

5.5.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D9

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C36	Precisión de la AIM ajustada a la huella de la estación 9 (incluidos accesos), al interior de la Reserva Vial ALO Norte y como Área de Manejo Diferenciado.	Corto
C37	Precisión de la AIM ajustada a la huella de la estación 10 (incluidos accesos), al interior de la Reserva Vial ALO Norte y como Área de Manejo Diferenciado.	Corto

- *C36 Precisión de la AIM ajustada a la huella de la estación 9 (incluidos accesos), al interior de la Reserva Vial ALO Norte y como Área de Manejo Diferenciado.*

C37 Precisión de la AIM ajustada a la huella de la estación 10 (incluidos accesos), al interior de la Reserva Vial ALO Norte y como Área de Manejo Diferenciado.

Determinantes técnicas específicas:

- Las delimitaciones de la Áreas de Integración Multimodal –AIM se ajustan en el marco de la presente Resolución de Directrices para La Definición de Lo Público.

5.5.2. Directriz D10. Definición de alternativas para la localización de oferta pública de vivienda en el ámbito de la AE, que en ningún caso desmejore las condiciones actuales de los sectores noroccidental y occidental de la ciudad.



Fuente: SDHT (2022)

La mezcla de usos del suelo como garantía de soporte territorial para la aglomeración económica productiva, especializada y diversificada, con la inclusión de viviendas y todas las actividades en la AE, se sustenta en la generación de un proyecto integral de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera, y la identificación e intervención de áreas con potencial para la revitalización por redensificación.

Esta mezcla se constituye en una oportunidad para conectar la Estructura Ecológica Principal, el tejido urbano fragmentado y las comunidades del sector, en torno a equipamientos del Sistema del Cuidado y espacio público con zonas verdes, así como, con vivienda de interés social y prioritario en el marco de lo establecido en el artículo 58 de la Ley de Reforma Urbana 388 de 1997.

Fortalecer y complementar la estructura urbana local para la dinámica productiva y la permanencia de las actividades económicas en el territorio, implica configurar una red interna de conectividad verde y limpia como sistema que irrigará de vida y calidad urbana al entorno de la Actuación Estratégica en pro de consolidar un ámbito integral ambiental y del cuidado para la reactivación.

Determinantes técnicas generales

La definición de alternativas para la localización de oferta pública de vivienda está dada en función de las siguientes condiciones:

- Aprovechamiento de hasta el 30% de suelo para la construcción de viviendas de interés social y prioritario en la Reserva Vial ALO Norte entre la Calle 82 y los humedales Juan Amarillo y/o Tibabuyes y La Conejera.
- En el área utilizada como Patio de Dovelos en la Reserva Vial ALO Norte para la ejecución de las obras de la L2MB, las áreas que no se destinen a la infraestructura inherente y conexas al sistema metro deben ser restituidas por la Empresa Metro de Bogotá (EMB) al IDU para su posterior transferencia al Mecanismo de administración que se constituya para la ejecución de la AE.
- Determinar las posibilidades de materialización de proyectos urbanísticos de iniciativa privada en el Ámbito de Revitalización, mediante la evaluación de escenarios de modelación urbanística y financiera durante el proceso de formulación.
- Contribuir a la generación de oferta de vivienda de interés social y prioritario y al mejoramiento del hábitat garantizando:
- Una adecuada infraestructura de usos complementarios y soportes urbanos en clave de hibridación y/o multifuncionalidad.
- Una estrategia de gestión de suelo con protección a moradores y participación ciudadana.
- Generación de captura de valor que se revierta en el ámbito cerrado de reparto de cargas y beneficios.
- Atender las determinantes de la Secretaría Distrital de Ambiente a través del oficio con radicado 2022EE237388 del 15 de septiembre de 2022 y con la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos con oficio con radicado número 20221300124931 de junio de 2022.

Aporte a indicadores.

- Número de viviendas de interés social y prioritario promocionadas y/o construidas
- Iniciaciones de vivienda.

5.5.2.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D10

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C38	Identificación de alternativas para la producción de oferta pública y/o privada de vivienda dentro de la Actuación Estratégica.	Corto
C39	Identificación de alternativas de producción de viviendas en las AIM y en los PRUMS.	Corto
C40	Delimitación de zonas receptoras de obligación de VIP en el ámbito de la Actuación Estratégica.	Corto

- *C38 Identificación de alternativas para la producción de oferta pública y/o privada de vivienda dentro de la AE.*

C39 Identificación de alternativas de producción de viviendas en las AIM y en los PRUMS.

C40 Delimitación de zonas receptoras de obligación de VIP en el ámbito de la AE.

Determinantes técnicas específicas:

- Gestionar con las empresas prestadoras de servicios públicos las factibilidades y disponibilidades para la prestación del servicio.
- El Promotor o desarrollador debe priorizar un número de viviendas de interés social y prioritario (VIS/VIP) en el proyecto para que sean objeto de aplicación de los subsidios de vivienda para la población beneficiaria de los programas de vivienda de la SDHT, del Distrito Capital y la Nación.
- El Promotor o desarrollador se compromete a promocionar los programas de financiación que ofrece el Gobierno Nacional y la Secretaría Distrital de Hábitat en el marco de los programas distritales y nacionales que oferten subsidios de vivienda, siempre y cuando lo permitan los productos inmobiliarios.

- Atender las determinantes de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá con el radicado 1020001-S-2022-252597 del 20 de septiembre de 2022, la Secretaría Distrital de Movilidad del radicado 202222409180671 de octubre de 2022 e IDU 20222051553521 de septiembre de 2022 y los diseños a nivel de prefactibilidad.

5.5.3. Directriz D11. Generación de nuevas plazas de empleos permanentes asociados al desarrollo de equipamientos y usos complementarios en la Actuación Estratégica

La promoción de la territorialización del sistema de cuidado y de servicios sociales en la Actuación Estratégica sumado a la mezcla de usos del suelo como garantía de soporte territorial para la aglomeración económica productiva, especializada y diversificada, con la inclusión de viviendas y todas las actividades en la Actuación Estratégica, se sustenta en la generación de un **proyecto integral** de reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la Calle 82 y los humedales Tibabuyes y La Conejera, y la identificación e intervención de áreas con potencial para la revitalización por redensificación y cualificación del espacio público y dotaciones existentes. Lo anterior, se potencia a partir de los anillos y nodos de movilidad que conectan las aglomeraciones económicas y corazones productivos que cumplen una función de soporte para la intervención de los territorios.

Estas actuaciones permitirán generar empleos temporales y permanentes durante toda la ejecución de las obras, así como cuando entren en operación y usos los diferentes tipos de productos inmobiliarios que se proyecten para su funcionamiento y mantenimiento, especialmente asociados a los equipamientos y usos productivos conexos a la Ciudadela Educativa y del Cuidado y a los proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible en el ámbito de la AE.

Determinantes técnicas generales

La generación de nuevas plazas de empleos está dada en función del potencial edificatorio que se desarrolle de acuerdo con las condiciones normativas establecidas en el POT. Se determinó que una proporción de usos tendrían lugar asociados a actividades productivas de índole público y privado, que terminaría por generar una demanda de trabajo que es la base para definir la cantidad de plazas de trabajo que se crearán en el ámbito de la Actuación Estratégica. En el caso específico de esta pieza de ciudad, se considera especialmente relevante la cantidad de empleos asociados a los usos dotacionales y los servicios conexos que se desarrollen. La propuesta definitiva deberá ahondar en estas premisas para establecer una demanda de empleo que cumpla con los mínimos asociados a la edificabilidad y la oferta de usos contemplada como directriz en este territorio. Los números sobre los que se soportan los requisitos están contruidos a partir de las relaciones entre potencial edificatorio e intensidad de puestos de trabajo para cada tipo de uso.

La proyección para la generación de empleo con relación a la implementación del Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto Distrital 555 de 2021, y específicamente de la AE Ciudadela Educativa y del Cuidado consistió en aplicar dos ejercicios que distinguían en 4 tipos de fuentes de empleo:

1. El generado por la actividad edificadora en usos residenciales. Analiza el potencial edificatorio para la ciudad, que se contrasta con la intensidad de mano de obra requerida y se analiza por plazas de trabajo producidas por año.
El resultado es que se espera aumentar la cantidad de unidades de vivienda con un promedio de 32.000 a 42.000 por año con un total de 589.000 unidades nuevas a 2035 y por cada vivienda se generan 1.8 empleos, distinguiendo entre productos VIS y No-VIS, para un total de 828.000 plazas de trabajo, siendo 59.000 cada año aproximadamente.

2. El generado por el sector de construcción asociado a las apuestas de infraestructura del POT. Se asocia con las apuestas de los programas del POT, relacionando la intensidad de mano de obra de acuerdo con estudios realizados para Colombia y se estima el potencial anualizado para la inversión total.

El resultado es que, considerando las inversiones del corto y mediano plazo (jalonadas por el Metro de Bogotá), se invertirían 119 billones de pesos que generarían 29.890 empleos (56,6% directos). El ejercicio se basa en un estudio de Fedesarrollo del año 2020 que analizó la respuesta a un choque en la inversión de obras civiles. El mayor impacto se percibiría entre 3 y 4 años después del choque. Se habla de 39.000 obras según las tendencias de 2021.

3. El asociado a las nuevas unidades productivas que ocuparían el espacio construido. Se analiza la relación de suelos no-residenciales con la relación de intensidad de empleos metros cuadrados construidos para cada uno, tomando como referencia las bases prediales para determinar el empleo asociado a cada cantidad de metros cuadrados. El resultado presenta la cantidad de empleados asociados a cada uso que no sea residencial en Bogotá.

Los resultados contemplan fuentes de información sobre empresas de la CCB (Sociedades con matrícula activa, Año de renovación posterior a 2015, Sociedades georreferenciadas en Bogotá, Identifica el lote que ocupa la empresa, Excluyendo unipersonales y personas naturales, Se toma la actividad económica - CIIU – principal, Agrupamiento de actividades CIIU por Industria, Comercio, Dotacional y servicios, y se usa la cantidad de personas ocupadas que reporta las empresas), y se cruzan con información predial del IDECA sobre usos catastrales agrupados.

- a. Para cada lote se identifica tipo de actividad económica presente, número de empresas y el área construida para cada tipo de uso catastral.
- b. Se toman únicamente lotes con una empresa, con personal ocupado, para los cuales el tipo de actividad económica corresponde al uso catastral y el predio no tiene uso residencial.

En términos generales, habría un compromiso de 800.000 metros cuadrados para usos económicos construidos cada año. Al promediar el área licenciada entre 2012 y 2020 se encontró mayor participación de los servicios (54) frente a los dotacionales (27%), de Comercio (17%) o la industria (3%). De acuerdo con estos cálculos, se estima que para todos los usos podrían generarse 62.929 empleos por año en la ciudad que, al considerar la tasa de ocupación de 80%, serían 50.400. La relación general es que por cada 1.000 m² se crean 79 empleos.

4. El proveniente del crecimiento económico derivado de las inversiones del POT. Corresponde a los resultados de un ejercicio de choque de equilibrio general.

Al respecto del choque del POT, se estima que se generarán 139.000 empleos adicionales permanentes y un incremento de 2,93% de la tendencia natural del PIB en el horizonte del POT. Un 38% corresponde al sector de la construcción.

Al sumar estos datos, se estima que toda la ciudad puede generar 226.800 empleos adicionales por año. Para el caso específico del proyecto de la Ciudadela Educativa y del Cuidado, se estimó la relación de metros cuadrados que se construirían para los diferentes usos económicos como única referencia específica para esta área de la ciudad, a partir de la cual se identificó la preponderancia de cada tipo de uso y se estimó la cantidad de empleos que llegarían con base en la cantidad de empleos que se generan para cada tipo de uso.

Plazas de empleo por mil metros cuadrados construidos	
Clasificación según CIIU	Empleos / 1000M2 construidos (agrupado)
Agropecuaria y minera	23
Comercio	14
Industria	31
Servicios No equipamientos	52
Servicios Básicos - Admon Pública	39
Servicios Complementarios - Culto	22
Servicios Sociales - Cultura	13
Servicios Sociales Educación	27
Servicios Sociales - integración Social	16
Servicios Sociales - Salud	74
Total	37

Fuente: Subsecretaría de Planeación Territorial – SDP (2022)

Aporte a indicadores

- Proyectos ejecutados para la promoción de actividades productivas.
- Porcentaje de metros cuadrados construidos anuales con destino económico.
- Número de plazas de empleo por actividades económicas.

5.5.3.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D11

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C41	Generar alrededor de 20.000 nuevos empleos asociados a los servicios que prestan los equipamientos y 2500 empleos asociados a las actividades conexas que se localicen a su alrededor.	Mediano/Largo
C42	Generar nuevos empleos asociados a sectores como comercio, servicio y pequeña industria compatible en los ámbitos de renovación urbana sostenible que deberán ser alrededor de 10.000.	Mediano/Largo
C43	Generar empleo asociados a los comercios y servicios locales en cumplimiento de la obligación de fachadas activas de los proyectos inmobiliarios, que como mínimo deberán ser 1.000.	Mediano/Largo

- *C41 Generar alrededor de 20.000 nuevos empleos asociados a los servicios que prestan los equipamientos y 2500 empleos asociados a las actividades conexas que se localicen a su alrededor.*

C39 Generar nuevos empleos asociados a sectores como comercio, servicio y pequeña industria compatible en los ámbitos de renovación urbana sostenible que deberán ser alrededor de 10.000.

C40 Generar empleo asociados a los comercios y servicios locales en cumplimiento de la obligación de fachadas activas de los proyectos inmobiliarios, que como mínimo deberán ser 1.000.

Determinantes técnicas específicas:

- Durante la etapa de formulación deberá establecerse el aporte general de empleos que deberán desarrollarse con relación a los distintos tipos de uso.
- Se deberán considerar los lineamientos de política que se desprendan del sector de Desarrollo Económico para fortalecer la generación de plazas de trabajo en el ámbito de la AE CEC.

Aporte a indicadores

- Proyectos ejecutados para la promoción de actividades productivas.
- Porcentaje de metros cuadrados construidos anuales con destino económico.
- Número de plazas de trabajo por actividades económicas.

5.6. Gobernanza y Financiación

Objetivos específicos: Definir los mecanismos de articulación entre actores públicos, privados y comunitarios, para la formulación y ejecución de la Actuación Estratégica.

5.6.1. Directriz D12. Identificación de actores clave y terceros interesados para su vinculación al proyecto y la definición del esquema de gobernanza con el enfoque de protección a moradores, que facilite la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la Actuación Estratégica.

Promover la inclusión de actores públicos y privados con enfoque de protección a moradores en la Actuación Estratégica, se sustenta en un modelo de gobernanza que debe implementarse en el proceso de formulación, ejecución y operación conforme a lo establecido en el artículo 479 del Decreto Distrital 555 de 2021 *Objetivos generales y lineamientos específicos de las actuaciones estratégicas*: “definir el modelo de gobernanza particular que responda a sus propias dinámicas, en las cuales se establezcan los mecanismos de coordinación y vinculación de actores públicos, privados y comunitarios”.

Determinantes técnicas generales

La identificación de actores clave y terceros interesados para su vinculación al proyecto y la definición del modelo de gobernanza con el enfoque de protección a moradores, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Implementar estrategias sociales de acuerdo con lo previsto en los artículos 370 al 377 del Decreto Distrital 555 de 2021 POT a través de procesos de participación ciudadana incidente para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas.
- Elaborar de mapas de grupos de interés teniendo en cuenta lo definido en el Decreto 448 de 2007, el Decreto 1499 de 2017, el Decreto 503 de 2011 y la Ley 1757 de 2015.
- Articular el reparto de cargas y beneficios a ser desarrollado con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997 y los artículos 2.2.5.7.1. y subsiguientes del Decreto compilatorio sector vivienda 1077 de 2015 modificado por el Decreto 1783 de 2021.

Aporte a indicadores

- Mapas grupos de interés consolidados.
- Modelo de gobernanza estructurado

5.6.1.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D12

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C44	Mapa de actores clave, con sus intereses, expectativas, nivel de incidencia, posibles conflictos, estrategias para gestionarlos, posible rol en el desarrollo del proyecto y alternativas de vinculación.	Corto
C45	Identificación y distribución de los riesgos del desarrollo del proyecto entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, y otros).	Corto
C46	Estructuración del modelo de gobernanza para la implementación de la Actuación Estratégica.	Corto

C47	Definición de acuerdos y arreglos entre actores públicos y privados, y de estos con la comunidad, para garantizar su permanencia en el territorio y/o participación en los proyectos.	Mediano
-----	---	---------

- *C44 Mapa de actores clave, con sus intereses, expectativas, nivel de incidencia, posibles conflictos, estrategias para gestionarlos, posible rol en el desarrollo del proyecto y alternativas de vinculación.*

Determinantes técnicas específicas:

- Elaborar el mapa de grupos de interés (político, social, financiero, comunitario, institucional, predial, entre otros), con enfoque diferencial y de diversidad.

- *C45 Identificación y distribución de los riesgos del desarrollo del proyecto entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, y otros).*

Determinantes técnicas específicas:

- Realizar un análisis multicriterio que permita priorizar las etapas de la Actuación Estratégica en función de la gestión predial, las condiciones técnicas de movilidad, el plan de obras para la construcción de las estaciones de la SLMB y de provisión de servicios públicos domiciliarios, entre otros aspectos.
- Establecer los mecanismos de mitigación, así como su distribución entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, y otros).

- *C46 Estructuración del modelo de gobernanza para la implementación de la Actuación Estratégica.*

Determinantes técnicas específicas:

- Construir el modelo en atención a los lineamientos establecidos por la SDHT como macro coordinador, el operador urbano público y el Comité Directivo del fideicomiso y/o patrimonio autónomo que se constituya para la ejecución de la Actuación estratégica.

- *C47 Definición de acuerdos y arreglos entre actores públicos y privados, y de estos con la comunidad, para garantizar su permanencia en el territorio y/o participación en los proyectos.*

Determinantes técnicas específicas:

- Definir los mecanismos para establecer los acuerdos y arreglos contemplando la protección de moradores y actividades productivas.

5.6.2. Directriz D13. Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que contribuyan a la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.

La estrategia de participación ciudadana requiere del involucramiento ciudadano y de los grupos de interés en las cuatro fases del proyecto: 1. Presentación del perfil y directrices para la Definición de lo Público; 2. Formulación; 3. Ejecución, construcción y/o Implementación y; 4. Apropiación del Proyecto. Lo anterior, con el fin de garantizar el derecho a la participación ciudadana en el ciclo de la gestión pública para la Actuación Estratégica Ciudadana, Educativa y del Cuidado.

Determinantes técnicas generales.

La definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana está dada en función de:

- Adelantar gestiones ante la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG), Instituto Distrital para la Participación (IDPAC) y la Alcaldía Local, para la consolidación de bases de datos, la articulación con las Instancias Locales de Participación y el apoyo a la convocatoria ciudadana, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 448 de 2007 y el Acuerdo 257 de 2006, sobre el Sistema Distrital de Coordinación.

Aporte a indicadores

- Mesas Focales realizadas
- Talleres de co-creación realizados

5.6.2.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D14

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C48	Generar condiciones para la promoción de la participación ciudadana, mediante procesos de divulgación, información y formación.	Corto
C49	Desarrollo de procesos de participación ciudadana en todo el ciclo de la gestión pública de los proyectos, con especial énfasis en las mesas focales y talleres de co-creación que se realizan en los territorios, teniendo en cuenta las instancias de participación ciudadana, y considerando las condiciones actuales de representatividad (JAC activas, cabildo Muisca, grupos de activismo, líderes, representantes de grupos poblacionales).	Corto/Mediano
C50	Definición de alternativas de vinculación al proyecto atendiendo las condiciones especiales de los diferentes grupos poblacionales, con enfoque diferencial y de diversidad, que puedan ser materializados en proyectos o mecanismos como incentivos o compensaciones para mejorar sus condiciones de vida.	Corto/Mediano
C51	Establecimiento de puntos de atención en sitio y virtuales para facilitar el diálogo con la comunidad.	Mediano
C52	Desarrollo de estrategias de involucramiento de la comunidad a través de intervenciones de corto plazo con diseño participativo y urbanismo táctico (temporal) para evitar el deterioro de los sectores donde se adquiere suelo o donde hay mayor conflicto social.	Corto
C53	Sistematización y valoración de aportes y retroalimentación con la comunidad que debe verse plasmada en la propuesta urbanística de la AE y los proyectos asociados.	Corto

- *C48 Generar condiciones para la promoción de la participación ciudadana, mediante procesos de divulgación, información y formación.*

Determinantes técnicas específicas:

- Desarrollar actividades que generen condiciones para la participación ciudadana de acuerdo con los niveles que se requieran: 1. Programa de información; 2. Ciclo de formación virtual; 3. Espacios de consulta, deliberación y colaboración mediante ejercicios de Ideación – Co-creación y mesas de solución de problemas y; 4. Construcción de escenarios para la rendición de cuentas y control ciudadano en cada una de las fases.
- *C49 Desarrollo de procesos de participación ciudadana en todo el ciclo de la gestión pública de los proyectos, con especial énfasis en las mesas focales y talleres de co-creación que se realizan en los territorios, teniendo en cuenta las instancias de participación ciudadana, y considerando las condiciones actuales de representatividad (JAC activas, cabildo Muisca, grupos de activismo, líderes, representantes de grupos poblacionales).*
- *C50 Definición de alternativas de vinculación al proyecto atendiendo las condiciones especiales de los diferentes grupos poblacionales, con enfoque diferencial y de diversidad, que puedan ser*

materializados en proyectos o mecanismos como incentivos o compensaciones para mejorar sus condiciones de vida.

- C51 Establecimiento de puntos de atención en sitio y virtuales para facilitar el diálogo con la comunidad.

Determinantes técnicas específicas:

- Decreto 2326 de 2009 en cuanto al Sistema Nacional de Servicio al Ciudadano.
- C52 Desarrollo de estrategias de involucramiento de la comunidad a través de intervenciones de corto plazo con diseño participativo y urbanismo táctico (temporal) para evitar el deterioro de los sectores donde se adquiere suelo o donde hay mayor conflicto social.

Determinantes técnicas específicas:

- Adelantar la priorización y ejecución de obras y programas lideradas por las entidades públicas del Distrito con involucramiento de la comunidad en la Actuación Estratégica.
- C53 Sistematización y valoración de aportes y retroalimentación con la comunidad que debe verse plasmada en la propuesta urbanística de la AE y los proyectos asociados.

Determinantes técnicas específicas:

- Aplicar el Decreto 1499 de 2017 “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015”, con el fin de fortalecer el Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG en cuanto a la gestión del conocimiento.

5.6.3. Directriz D14. Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.

Los instrumentos y mecanismos de financiación y gestión del suelo del Decreto Distrital 555 de 2021 POT y sus decretos reglamentarios son la base para emprender proyectos estratégicos desde la gobernanza y la institucionalidad, siendo la base sobre la que se hace viable plantear la estructura de gestión, coordinación interinstitucional y de procesos para materializar la AE.

Determinantes técnicas generales

La identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta, está dada en función de:

- Determinar el estado de la infraestructura pública (cuantitativa y cualitativamente) con base en los estándares medios del POT.
- Definir la densidad esperada en vivienda y determinar la capacidad de carga.
- Calcular la capacidad de las redes de servicios públicos a una posible reurbanización que incluya manejo de basuras y manejo de nuevas tecnologías.
- Determinar las inversiones posibles para equipamientos públicos desde las entidades del Gobierno Nacional y el Distrito Capital.

6.6.3.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D15

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032
C54	Cuantificación de obras y tiempo de ejecución de la infraestructura pública.	Corto

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C55	Identificación de fuentes ciertas de financiación pública, privada y mixta, y tiempos en los cuáles se podría utilizar para cada proyecto.	Corto/Mediano
C56	Desarrollo de reparto de cargas y beneficios en aquellos ámbitos donde se pueda tener mayores aprovechamientos e identificación de los proyectos que se financiarán con esta fuente.	Corto/Mediano
C57	Identificación de recursos públicos de los sectores de la administración distrital con inversiones totales o parciales en la actuación, para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos plan de desarrollo y contenido programático del POT.	Mediano/Largo
C58	Estructuración de cronogramas que establezcan la distribución de responsabilidades en el desarrollo de actividades por fases y tiempos.	Corto Mediano/Largo

- *C54 Cuantificación de obras y tiempo de ejecución de la infraestructura pública.*

Determinantes técnicas específicas:

- Estimar los costos del urbanismo de carga general y local a cargo de la Nación, el Distrito y el desarrollador en los Proyectos Estratégicos, incluidos los costos de los programas de consolidación, renaturalización y cualificación de zonas verdes y parques existentes en el Ámbito de Revitalización.

- *C55 Identificación de fuentes ciertas de financiación pública, privada y mixta, y tiempos en los cuáles se podría utilizar para cada proyecto.*

Determinantes técnicas específicas:

- Identificar la capacidad financiera de la Nación y el Distrito para las obras de carga general (incluye compra de predios privados en la Reserva Vial ALO Norte), así como, para la construcción de equipamientos de la Ciudadela Educativa y del Cuidado en los distintos Proyectos Estratégicos lo que incluye la dotación y puesta en funcionamiento de las infraestructuras.
- Identificar la capacidad financiera del Distrito para dinamizar proyectos complementarios que promuevan el aprovechamiento social y económico de los beneficios derivados de la Actuación Estratégica.

- *C56 Desarrollo de reparto de cargas y beneficios en aquellos ámbitos donde se pueda tener mayores aprovechamientos e identificación de los proyectos que se financiarán con esta fuente.*

Determinantes técnicas específicas:

- Articular los instrumentos de planificación, gestión y financiación en función de concretar el proyecto urbanístico.
- El reparto de cargas y beneficios se sustenta en las disposiciones del Decreto Distrital 555 de 2021 POT, en especial el artículo 265 que permite definir las condiciones particulares en las que la construcción de equipamientos también sea incluida como parte de la carga local.
- Las obras de carga general correspondientes a la reconfiguración del perfil vial A—0 de la Reserva Vial ALO Norte entre la Calle 82 y los humedales Tibabuyes y La Conejera no entraran en el reparto equitativo de cargas y beneficios y **se financiaran y ejecutaran con recursos públicos**.
- Las obras de carga general correspondientes al diseño y construcción de la Infraestructura inherente y conexas de la SLMB, así como la formulación y estructuración de las AIM para el diseño, ejecución y operación de los proyectos asociados (incluye 10% del total construido para manzanas del cuidado), no entrarán en el reparto equitativo de cargas y beneficios de la Actuación Estratégica y se financiarán y ejecutarán con recursos públicos de la EMB.

- C57 Identificación de recursos públicos de los sectores de la administración distrital con inversiones totales o parciales en la AE, para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos plan de desarrollo y contenido programático del POT.
- C58 Estructuración de cronogramas que establezcan la distribución de responsabilidades en el desarrollo de actividades por fases y tiempos.

Determinantes técnicas específicas:

- Definir la priorización de intervención con las entidades distritales o nacionales que confluyan en la Ciudadela Educativa y del Cuidado para obras de infraestructura y proyectos complementarios.

5.6.4. Directriz D15. Definición de condiciones para la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público e infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan captura valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.

Los instrumentos y mecanismos de financiación y gestión del suelo del Decreto Distrital 555 de 2021 POT, y sus decretos reglamentarios, son la base para emprender proyectos estratégicos desde la gobernanza y la institucionalidad. Sobre esta base se deberá plantear la estructura de gestión, coordinación interinstitucional y de procesos requeridos para materializar la AE, así como las condiciones para permitir el aprovechamiento económico de lo público, entre otros aspectos que puedan contribuir a su financiación.

Determinantes técnicas generales

La aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico de lo público, entre otros, que permita captura valor para contribuir a la financiación de la Actuación Estratégica, está dada en función de las siguientes condiciones:

- Identificar aquellas infraestructuras y espacios públicos en los que se pueda implementar el aprovechamiento económico y cuyos recursos puedan financiar los proyectos de la Actuación Estratégica.
- Identificar oportunidades y esquemas en los cuales las áreas construidas públicas generadas, puedan tener arrendamiento, concesión, usufructo u otro tipo de modelos de vinculación público-privada, que generen rentas constantes en el mediano y largo plazo, como opciones de fuentes de financiación para el desarrollo de equipamientos e intervenciones públicas en la Actuación Estratégica.
- Para el ámbito de Revitalización se deben proponer escenarios de captura de valor mediante las compensaciones económicas de los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, con base en los instrumentos de planeación definidos en la normativa nacional y en el Decreto 555 de 2021 POT (p.e. licencias urbanísticas).
- Evaluar otros mecanismos de financiación para la construcción de equipamientos públicos como APP o apropiación de recursos públicos.

5.6.4.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D16

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032
C59	Análisis de oportunidades para desarrollar proyectos detonantes locales que mejoren significativamente las condiciones urbanas de los barrios y que puedan ser cofinanciadas con la ciudadanía a través de contribución por valorización local, y los demás que se puedan identificar.	Mediano/Largo
C60	Los proyectos inmobiliarios públicos o privados que se desarrollen en el ámbito de la Actuación Estratégica privilegiarán el cumplimiento de las obligaciones en espacio	Corto/Mediano/Largo

público, equipamientos y vivienda social a través del pago en dinero o traslado de las mismas al interior de la Actuación en los proyectos identificados o en las zonas receptoras de obligaciones definidas, sin que esto signifique que se puedan generar cantidades menores de cada obligación a las señaladas en las normas urbanísticas definidas en el POT. Al verificar el cumplimiento total de la obligación asociado a los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, para las zonas que aún no tengan mecanismo de financiación, podrán declararse zonas receptoras de obligaciones de otros sectores de la ciudad.	
---	--

- *C59 Análisis de oportunidades para desarrollar proyectos detonantes locales que mejoren significativamente las condiciones urbanas de los barrios y que puedan ser cofinanciadas con la ciudadanía a través de contribución por valorización local, y los demás que se puedan identificar*
- *C60 Los proyectos inmobiliarios públicos o privados que se desarrollen en el ámbito de la AE privilegiarán el cumplimiento de las obligaciones en espacio público, equipamientos y vivienda social a través del pago en dinero o traslado de las mismas al interior de la Actuación en los proyectos identificados o en las zonas receptoras de obligaciones definidas, sin que esto signifique que se puedan generar cantidades menores de cada obligación a las señaladas en las normas urbanísticas definidas en el POT. Al verificar el cumplimiento total de la obligación asociado a los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, para las zonas que aún no tengan mecanismo de financiación, podrán declararse zonas receptoras de obligaciones de otros sectores de la ciudad.*

Determinantes técnicas específicas:

- Determinar las posibilidades de materialización de proyectos urbanísticos de iniciativa privada en el Ámbito de Revitalización, mediante la evaluación de escenarios de modelación urbanística.
- Elaborar el análisis del mercado para establecer potenciales productos inmobiliarios a concretarse mediante la Revitalización, y determinar la estructura de costos asociados a esos proyectos.
- Modelar técnica y financieramente proyectos urbanísticos en diferentes escalas y en alternativas de mezcla de usos con el fin de determinar valores residuales de suelo y utilidades para el desarrollador.
- Estimar los recursos por compensaciones que podría capturar el Ámbito de Revitalización mediante la aplicación normativa y financiera de las modelaciones urbanísticas en cada uno de los escenarios. Para ello se propone avanzar en el desarrollo de alternativas o escenarios de modelación de captura de valor: 1. Óptimo y 2. Real. Para cada uno de los escenarios se deberá modelar igualmente los tiempos de captura de valor de los recursos en el horizonte del POT.
- Evaluar y concertar con la Secretaría Distrital de Planeación los aprovechamientos urbanísticos que permitan al desarrollador y/o promotor cierre financiero para la ejecución de obras de urbanismo de carga local, lo que incluye un porcentaje de equipamientos híbridos y/o multifuncionales de acuerdo con el valor residual del suelo.
- Definir en los ámbitos de reparto la forma de participación de los propietarios de la tierra.

5.6.5. Directriz D16. Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

El modelo de gobernanza debe implementarse en el proceso de formulación, ejecución y operación conforme a lo establecido en el artículo 479 del Decreto Distrital 555 de 2021 *Objetivos generales y lineamientos específicos de las actuaciones estratégicas*: “definir el modelo de gobernanza particular que responda a sus propias dinámicas, en las cuales se establezcan los mecanismos de coordinación y vinculación de actores públicos, privados y comunitarios” y “definir las condiciones de reparto de cargas y beneficios y las alternativas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas para cada tratamiento que corresponda, dentro del mismo ámbito de la actuación estratégica”.

En tal sentido, la estructura de coordinación interinstitucional, así como la estructura jurídica para la puesta en marcha de la AE deberá dar respuesta a las necesidades específicas de los ámbitos de gestión y los proyectos estratégicos que se proyecten o estructuren.

Determinantes técnicas generales

La definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios para garantizar el ámbito cerrado de reparto de cargas y beneficios de la AE está dada en función de:

- Definir los Operadores Urbanos que ejercerán la responsabilidad de la macro gerencia en la ejecución de los proyectos y programas que se identifiquen en la actuación estratégica, así como, la adquisición de los predios faltantes de la Reserva vial ALO Norte y en el ámbito de revitalización.
- Definir la ruta de gestión para que el IDU y las demás entidades que tienen suelo sobre Reserva vial ALO Norte puedan transferir el suelo a la fiducia y/o Patrimonio Autónomo, al DADEP y/o al Operador Urbano que se defina.
- Definir la entidad del SIDICU que ejercerá la responsabilidad de la macro coordinación para la ejecución y operación de los equipamientos multifuncionales en cada Proyecto Estratégico.
- Definir las entidades del Distrito con competencia directa para apropiar los recursos públicos requeridos con el fin de poner en marcha la operación de la Actuación Estratégica.
- Definir el esquema de negocio en el cual se transfieren el suelo y los aportes dinerarios a una Fiducia y/o Patrimonio Autónomo, con el fin de transferir los beneficios a los terceros involucrados.

5.6.5.1. Condiciones para la definición de proyectos urbanísticos Directriz D16

#	CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN DE PROYECTOS URBANÍSTICOS	Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i>
C61	Identificación de alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes.	Corto
C62	Estructuración del mecanismo seleccionado en términos jurídicos, financieros, técnicos, e institucionales, así como, los procedimientos requeridos para su constitución.	Corto/Mediano

- *C61 Identificación de alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes.*
- *C62 Estructuración del mecanismo seleccionado en términos jurídicos, financieros, técnicos, e institucionales, así como, los procedimientos requeridos para su constitución.*

Determinantes técnicas específicas:

Evaluar la vinculación de un fideicomitente desarrollador a la fiducia y/o Patrimonio Autónomo que para tal fin constituya el Operador Público con apoyo de la SDHT, para la ejecución total de las obras de urbanismo de carga general y/o local y un porcentaje de metros cuadrados de construcción de equipamientos híbridos y/o multifuncionales correspondientes al valor residual del suelo, a cambio de otorgar al fideicomitente desarrollador (tercero interesado) un potencial de desarrollo óptimo para la comercialización y venta de productos inmobiliarios con usos rentables que permitan cierre financiero.