



P O T

— PLAN DE —
ORDENAMIENTO
TERRITORIAL



REVISIÓN ORDINARIA DEL POT PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO MOVILIDAD SOSTENIBLE

REUNIONES VIRTUALES

ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN 2020



Agenda a Desarrollar

1. Presentación del objetivo estrategia, canales y medios dispuestos para la participación, alcance de la reunión, reglas para la participación en la reunión y facilitadores/as del espacio. (15 minutos)
2. Presentación de aspectos básicos del POT, diagnóstico, aspectos generales y de detalle. (45 minutos). **Temas:**
 1. Espacio para preguntas, observaciones, aportes e inquietudes de los y las participantes (60 minutos)
 2. Cierre de la reunión y evaluación (**Ejercicio de comprensión**) (5 minutos)



Objetivo General

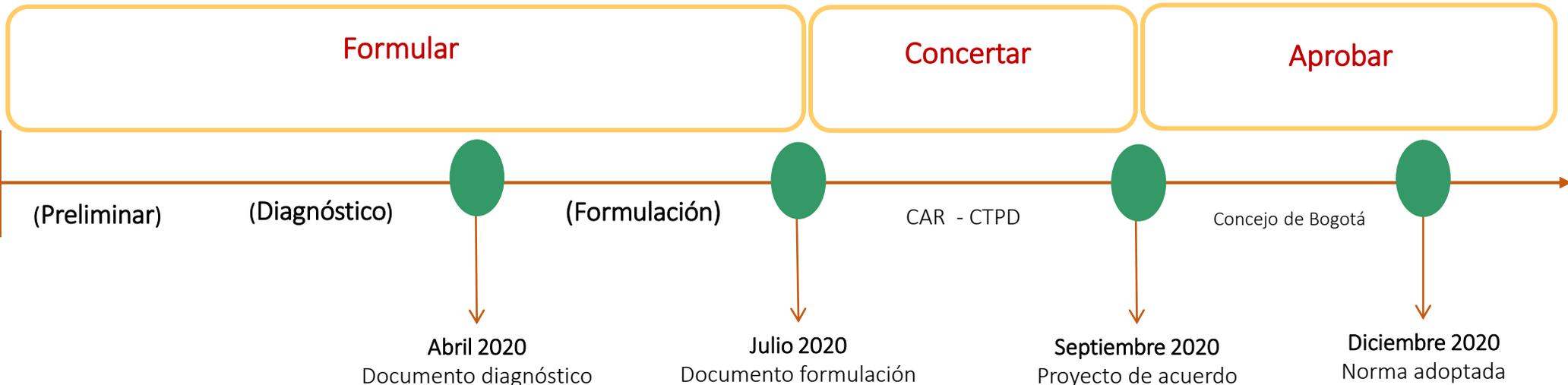
Informar y garantizar la participación a las autoridades de planeación y de gobierno, así como a las diversas organizaciones sociales y ciudadanas en el proceso de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - 2020. Lo anterior en el marco de la etapa de mitigación provocada por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



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



Proceso técnico de revisión POT





Fases de participación ciudadana



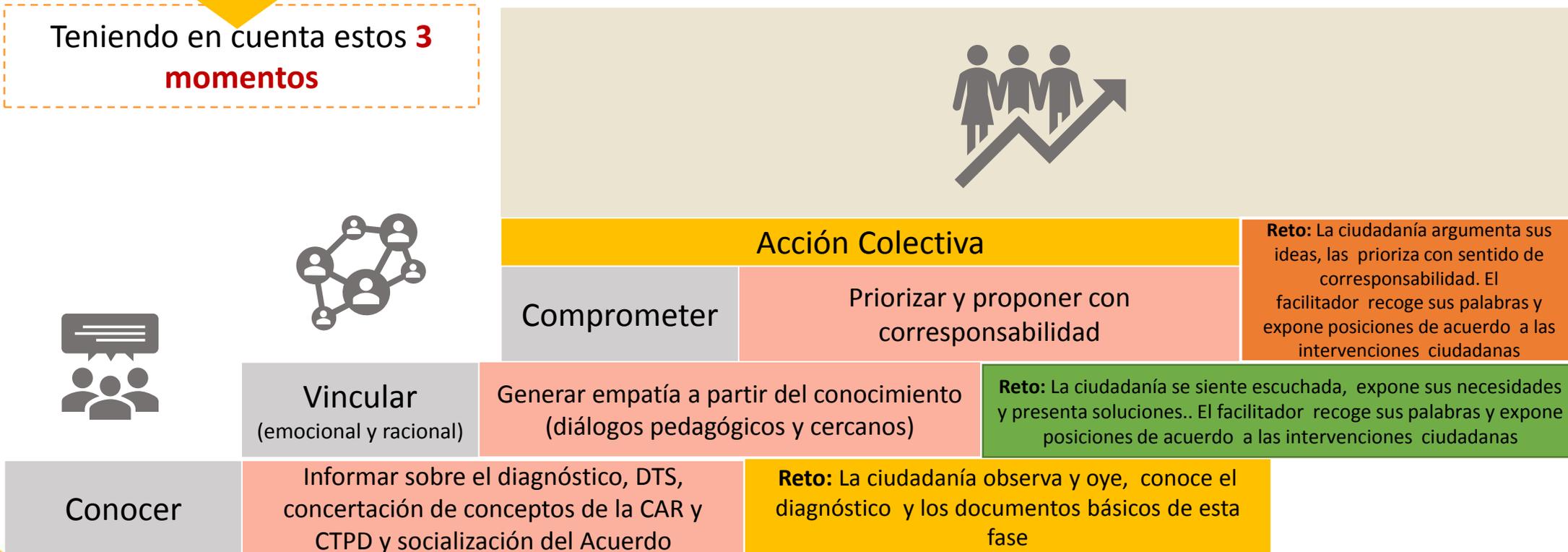
Estrategia de participación



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

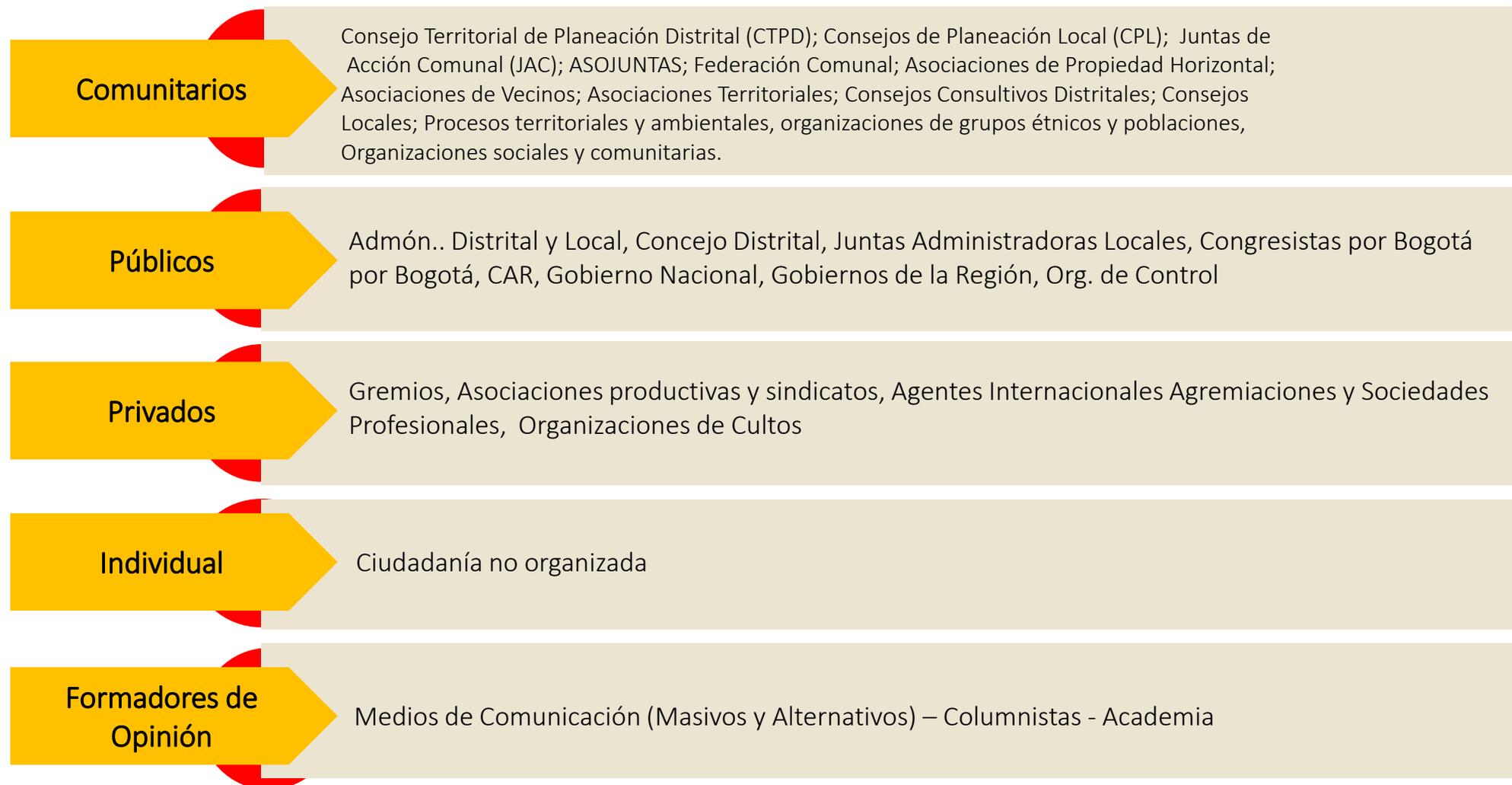
¿Cómo? A través de diferentes **escenarios virtuales** y mecanismos de participación

Teniendo en cuenta estos **3 momentos**





Principales actores del proceso





Canal Virtual

Reuniones Virtuales (59 reuniones): 4 de mayo al 6 de junio

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



Canal Virtual

Correo Electrónico: Presentación de propuestas (radicadas o no)

potbogota@sdp.gov.co

Instrumento de captura: Conocer el diagnóstico y hacer aportes a la formulación. Ubicado en el mini-sitio del POT en

<http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/estrategias-de-participacion>



Canal Virtual

Mapa virtual: Hacer pedagogía del diagnóstico y recepción de aportes. Disponible en mini-sitio del POT.

<http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/estrategias-de-participacion>

Curso virtual básico del POT: Busca dar elementos básicos sobre el ordenamiento territorial para una participación informada en el proceso de revisión del POT.



Canal Personalizado

Vía telefónica: Se harán llamadas a personas de la ruralidad, zonas sin conexión a internet o con dificultades para conectarse: **50 llamadas semanales.**



Alcance reunión

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

POT
— PLAN DE —
ORDENAMIENTO
TERRITORIAL



Reglas para la Participación en la reunión

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

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



Facilitadores/as

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



¿ Qué es el Plan de Ordenamiento Territorial?

- ❖ Es el instrumento básico definido en la Ley 388 de 1997, para que los municipios y distritos del país planifiquen el ordenamiento del territorio urbano y rural.
- ❖ El POT contiene un conjunto de objetivos, políticas, estrategias, metas, normas, programas y proyectos que orientan el desarrollo físico del territorio.
- ❖ Define la estrategia de cómo puede la ciudad hacer uso del su suelo, en qué condiciones se puede localizar la vivienda, las actividades productivas, culturales y de esparcimiento, así como también define los perímetros de las zonas que se encuentran clasificadas como áreas protegidas.



¿Qué función tiene el Plan de Ordenamiento Territorial?

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

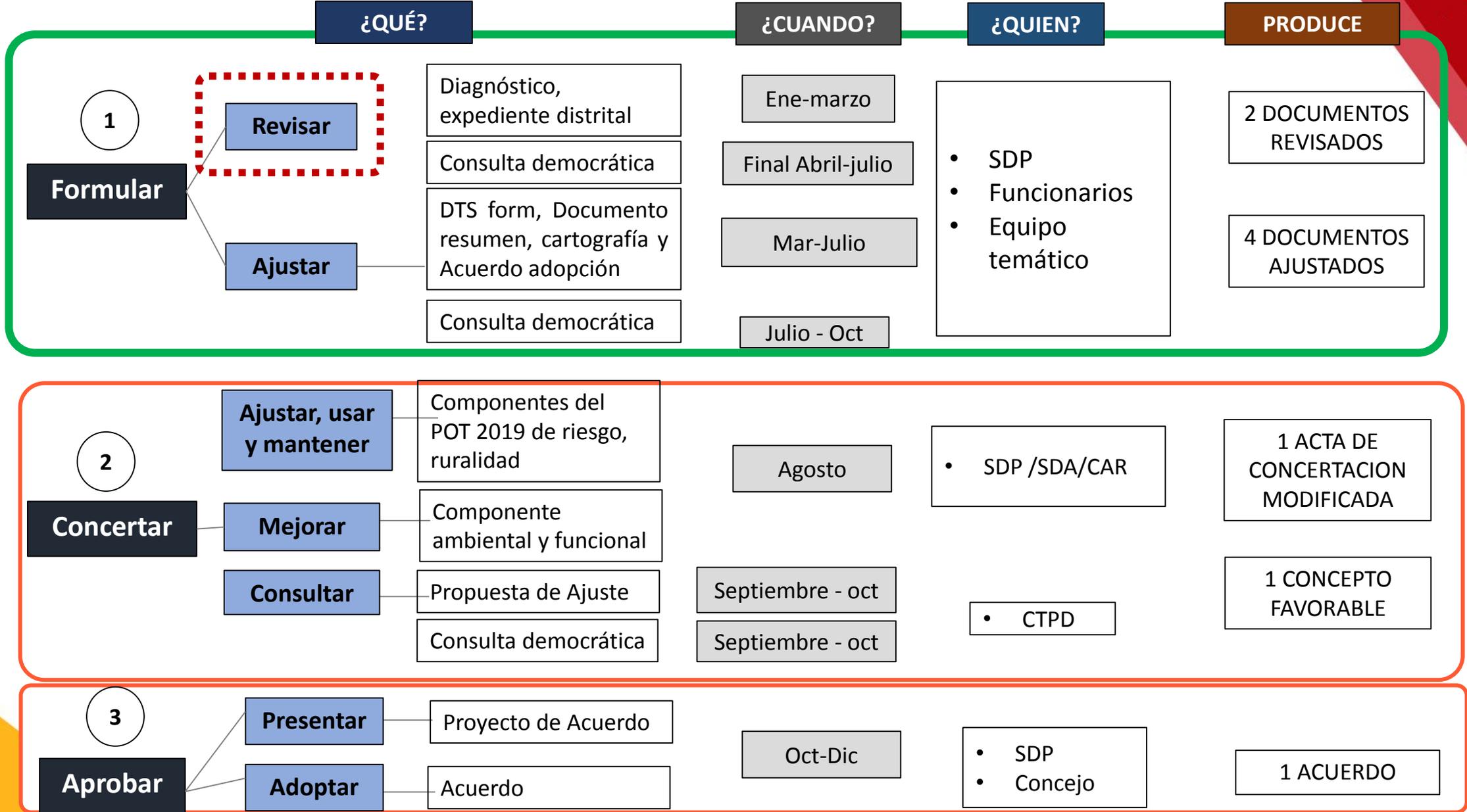


¿Cuál es el estado actual del POT de Bogotá?

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

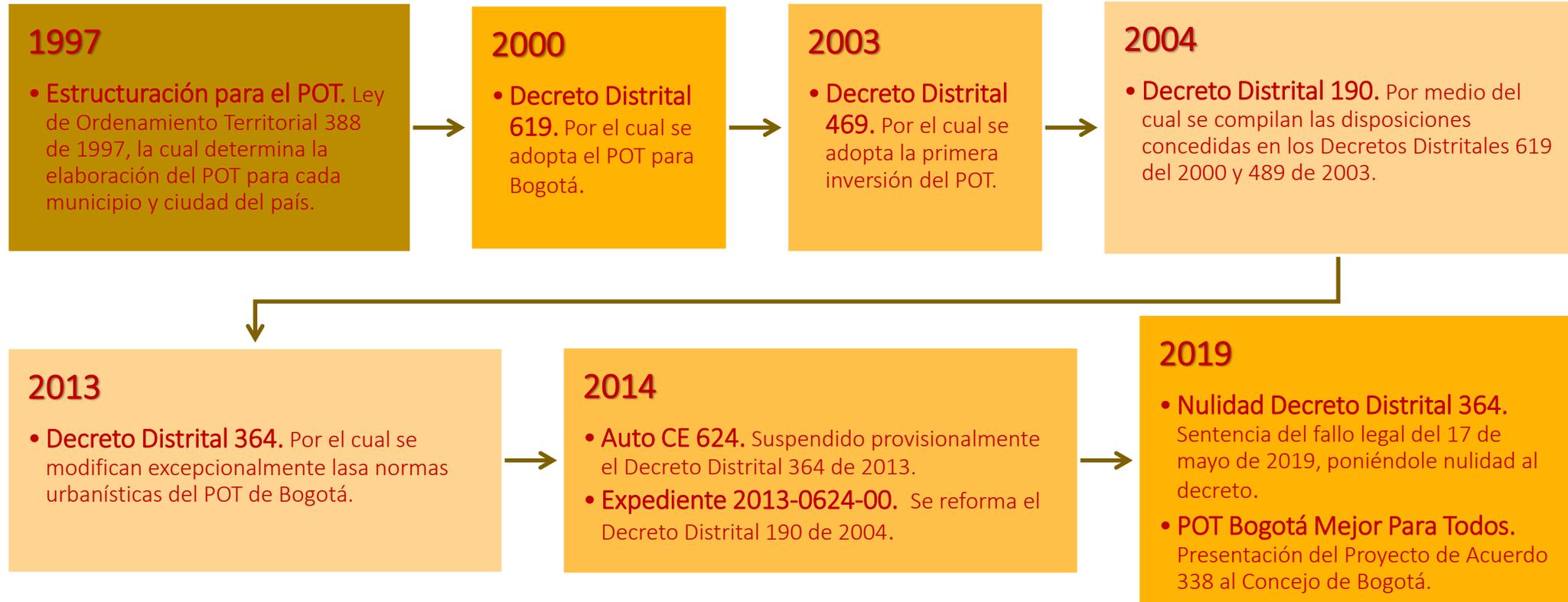


Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (inhouse)





Línea de tiempo de los Planes de Ordenamiento Territorial POT Bogotá



1. Estado de la Revisión- Diagnóstico



REGIÓN

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

POBLACIÓN

MOVILIDAD

REVITALIZACIÓN

SISTEMA DE CUIDADO

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

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

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

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

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

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



MOVILIDAD



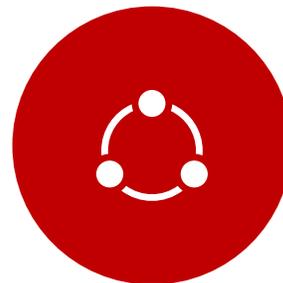
Enfoque diferencial de género



Transporte accesible



Enfoque ambiental



Cambiar la forma en que nos movilizamos



Red de transporte
masivo Metro

Red de corredores
troncales de buses
y alimentadoras

red de transporte
público colectivo

tren de cercanías

transporte
individual público
y privado

terminales de
pasajeros de
transporte urbano
e interurbano

terminales de
carga

Aeropuertos El
Dorado y
Guaymaral

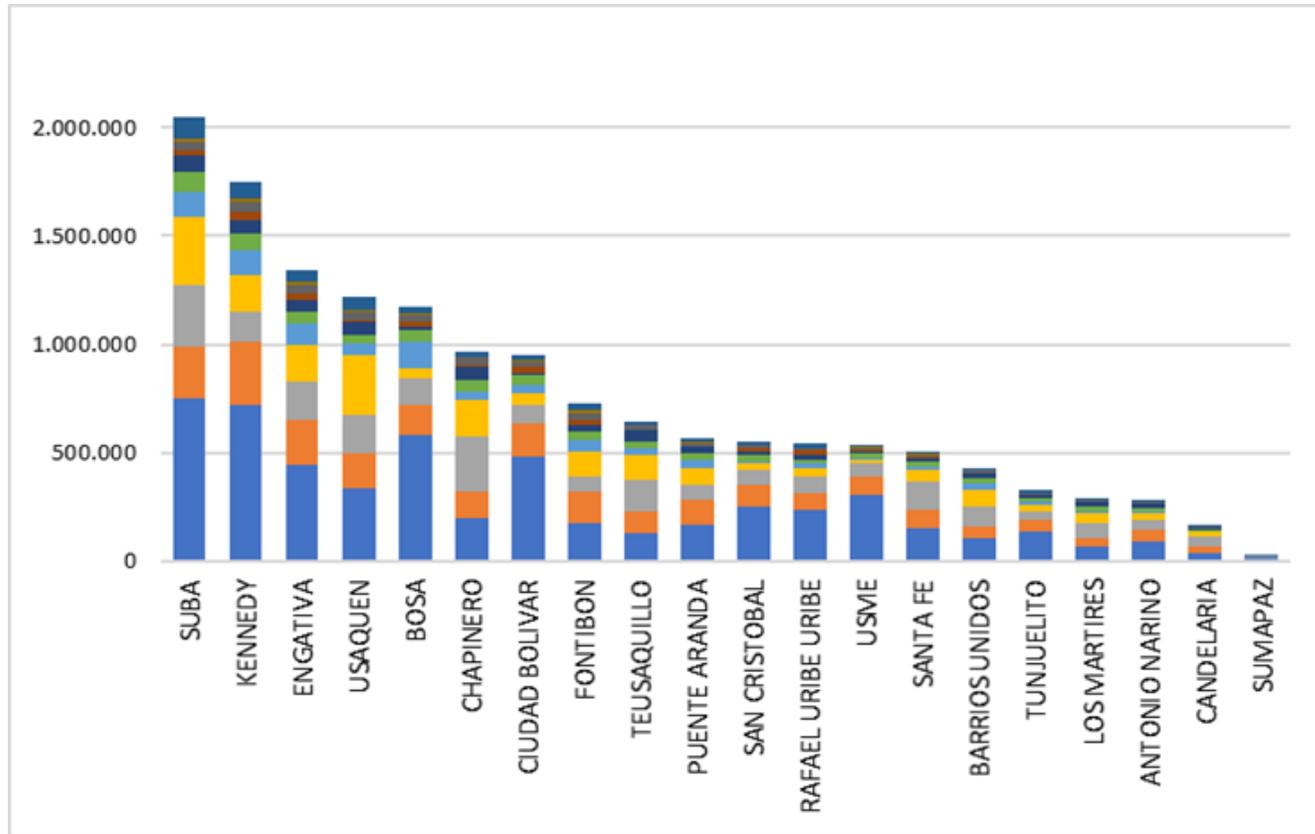
Transporte no
motorizado

Transporte por
cable

¿Cómo se mueve Bogotá?



Viajes por modo por localidad



Fuente: Elaboración SDP a partir de Encuesta Movilidad 2019,

15 Millones de viajes diarios

 **A PIE** 37%

 **TM** 13%

 **TPC Y SITP** 13%

 **AUTO MOVIL** 12%

 **BICICLETA** 6.2%

 **MOTO** 4.8%

 **TAXI** 3.6%

Otros	6.5%
--------------	------



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

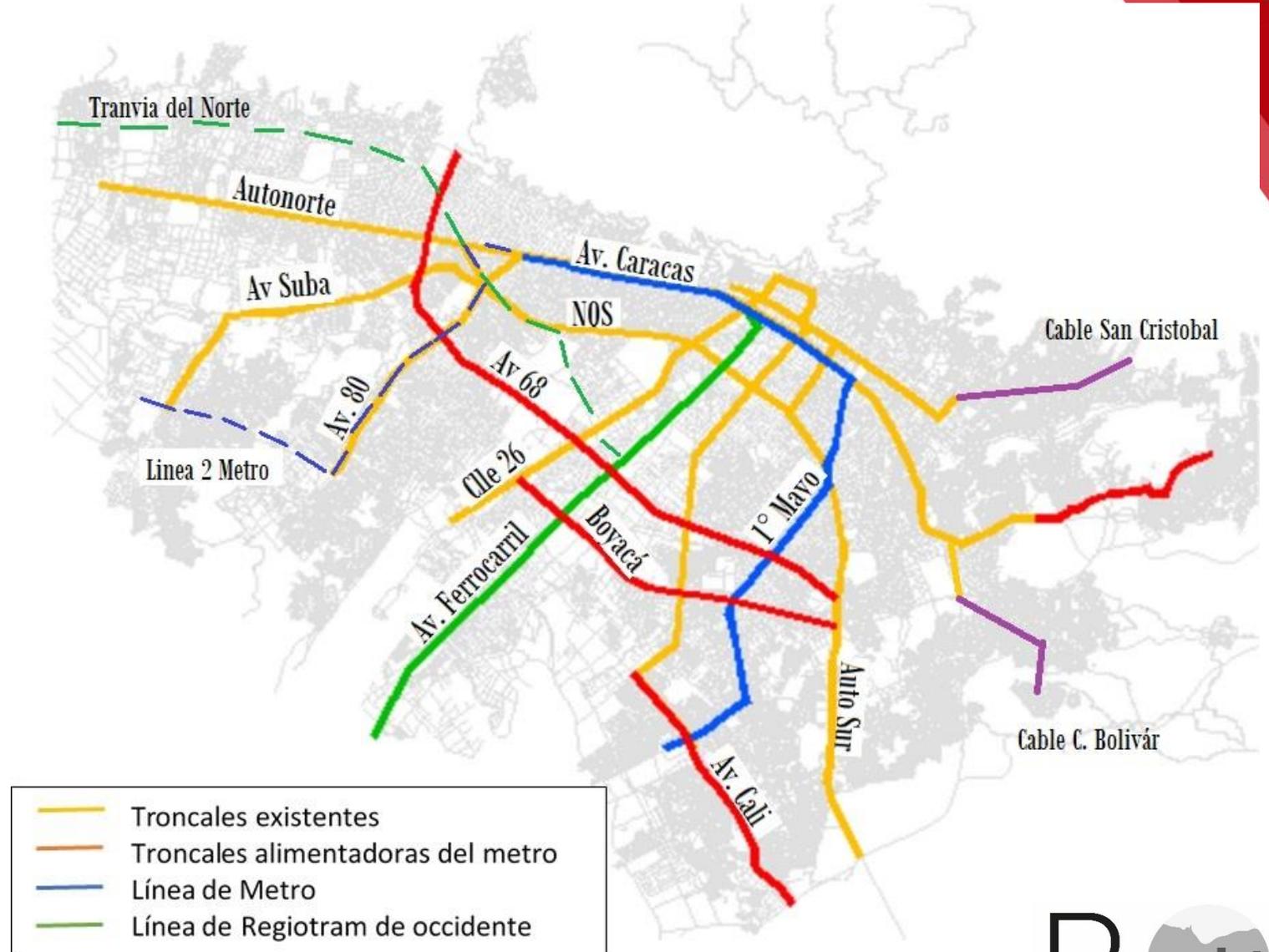
La propuesta desde el componente urbano del POT para el transporte público colectivo debe guardar estrecha relación y concordancia con los avances del PMM, en términos de la estructuración del SITP en su componente zonal, la tipología de sus rutas y la consolidación de los patios definitivos y sus componentes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

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

Políticas de integración regional

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

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



Transporte peatonal



SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO

Cartilla de andenes
Alamedas

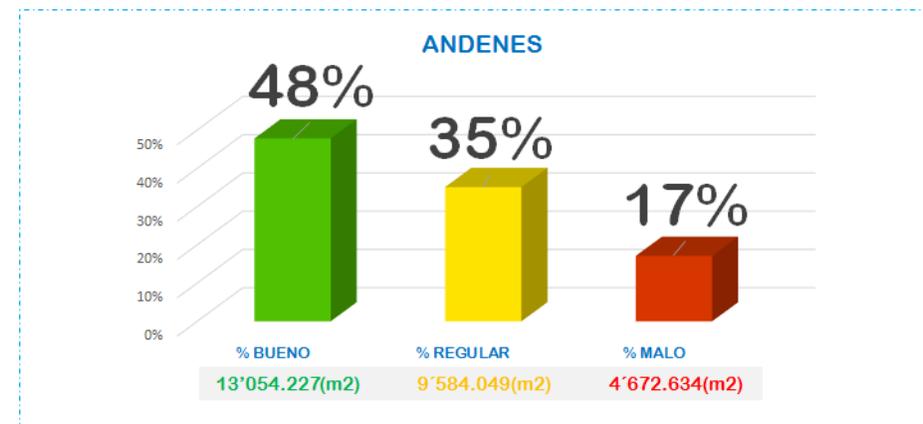
Énfasis en los modos de transporte no motorizados como componentes del sistema público de transporte, en términos de infraestructura que facilite el intercambio modal y servicios complementarios.



SISTEMA DE MOVILIDAD

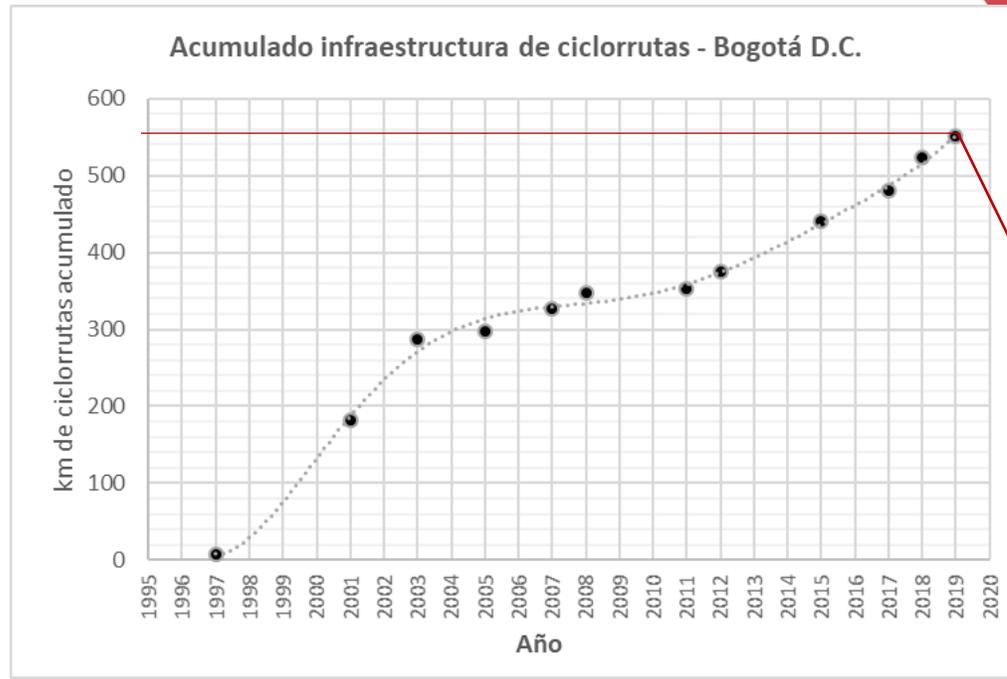
Puentes peatonales
Pasos peatonales
Vías peatonales

Estado de espacio público andenes 2018



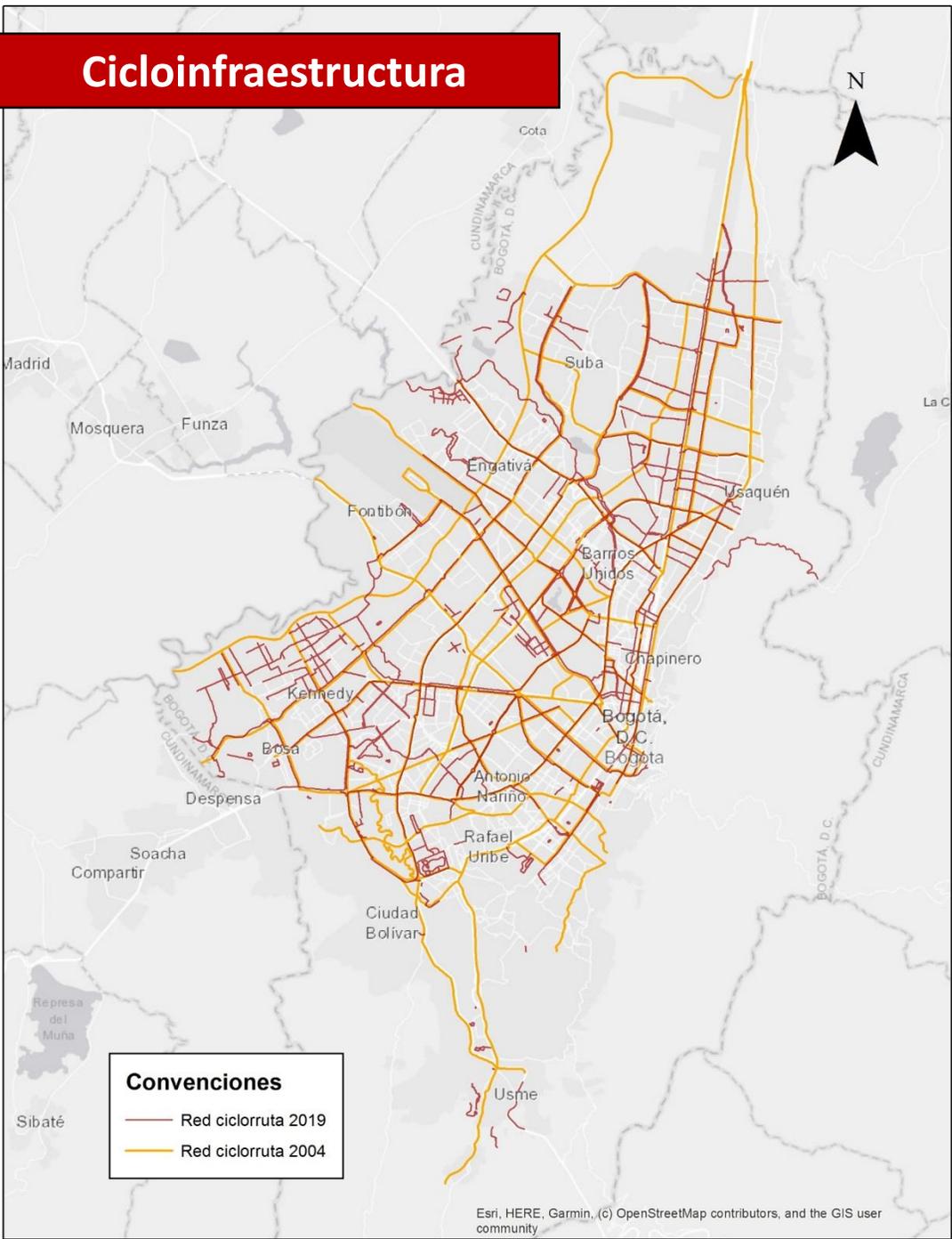
Fuente: IDU – DTE octubre de 2018. **NOTA 1:** De los 28'104.538 de m2 de Andenes de la ciudad, 793.628 M2 (3%) están sin estado debido a que los elementos no están construidos o no fue posible su diagnóstico debido a su localización en áreas vulnerables e inseguras de la ciudad

Cicloinfraestructura



550 km

Fuente: Elaboración propia a partir de: informes de gestión alcaldías, planes de desarrollo, IDU, SDM y Verma, López, & Pardo. (2015). Bogotá 2014 Bicycle Account. Bogotá: Despacio



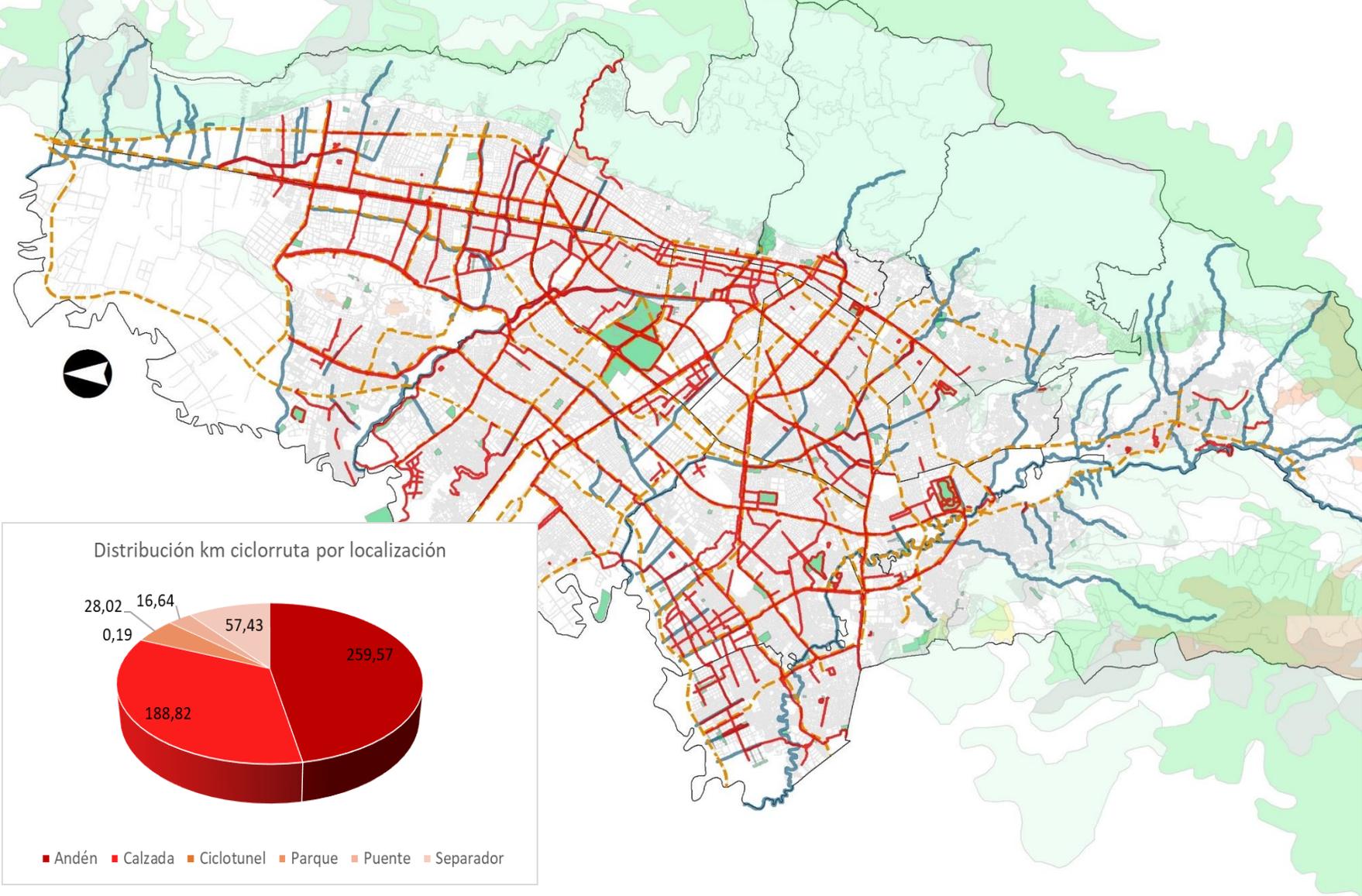
- De **431,45 km** proyectados en el POT, se construyeron **230 km de Ciclorrutas (2019)**.



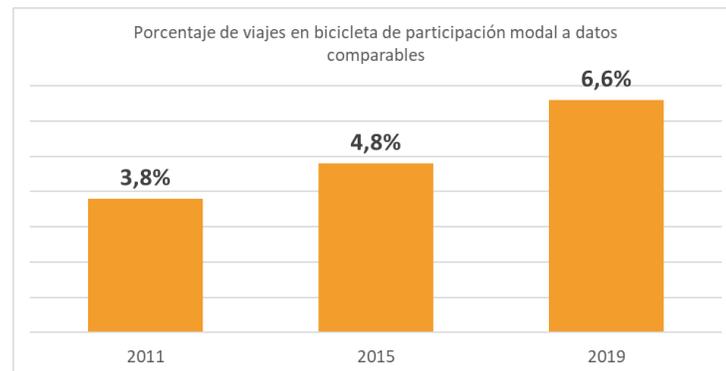
- Las localidades con mayor número de kilómetros de ciclorruta son: Usaquén, Bosa, Kennedy, Engativá, Suba, Barrios Unidos y Teusaquillo.



Cicloinfraestructura

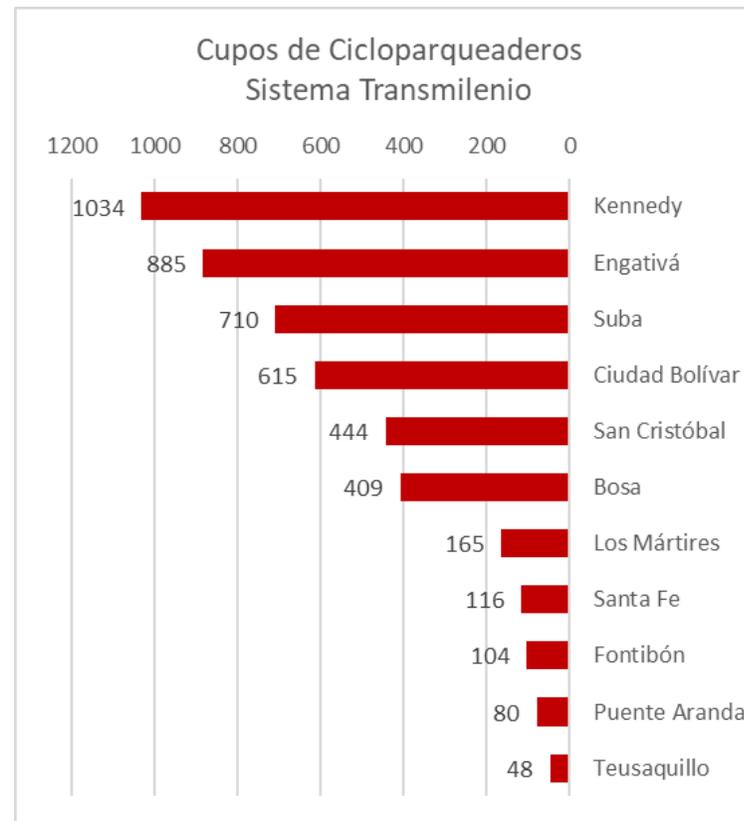
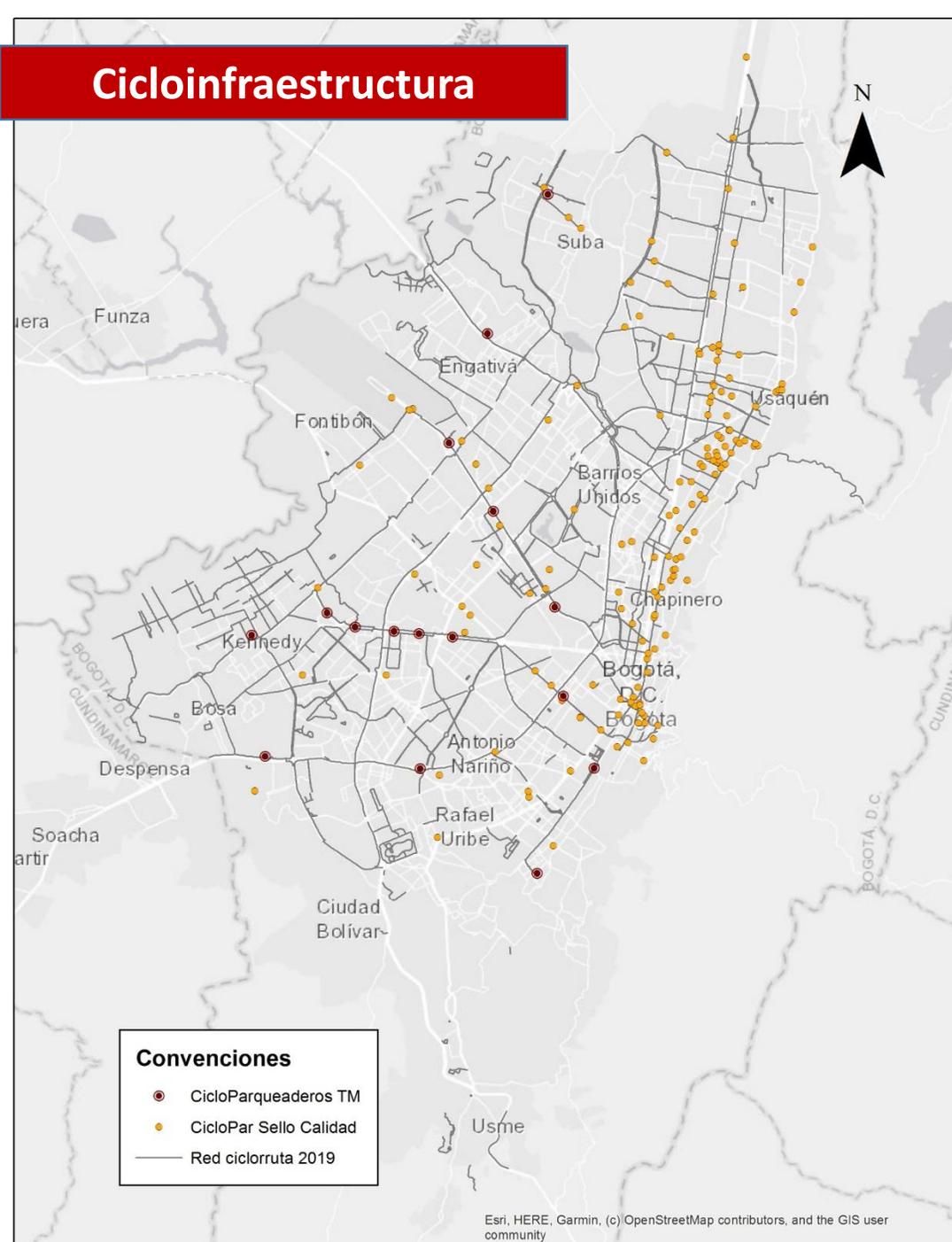


Con la consolidación paulatina de la cicloinfraestructura se ha incrementando el número de viajes en bicicleta que a 2019 representan un **6,6%** de la participación modal.



Fuente: Elaboración SDP a partir de EM2019,

Cicloinfraestructura



Fuente: Elaboración propia a partir de información SDM e IDECA

Red de cicloparqueaderos en el sistema de transporte masivo:

- **21 puntos** entre estaciones de Transmilenio, Transmicable o Portales.
- **4610 cupos** para bicicletas.

Adicionalmente bajo el programa sello de calidad de la SDM a 2018 se registraron **156 cicloparqueaderos** certificados con **10.113 cupos**.

Transporte privado



Política de Estacionamientos: Anexo 4 de exigencia general de estacionamientos por uso, zonas normativas de demanda, fondo de compensación



Gestión a la demanda



Reglamentación a la circulación, peajes, etc.



Intercambiadores modales



Estacionamientos disuasorios.





En el mes de agosto de 2019 la presidencia de la República lanzó la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y Sostenible para Colombia, con el propósito de mejorar la calidad del aire a través de la reducción de las emisiones contaminantes y la promoción del uso de vehículos eléctricos.

Con esta estrategia se busca desarrollar en el país el ingreso, la masificación, el marco regulatorio y la viabilidad económica para realizar la transición hacia la movilidad eléctrica, teniendo como meta la incorporación de más de 600.000 vehículos eléctricos para 2030. A continuación, se presenta los principales resultados desarrollados en Bogotá durante el año 2019.

- **e-BUS Bogotá.** Transmilenio realizó un proceso de selección abreviada para la adjudicación de cuatro patios de buses eléctricos, con un total de 483 buses eléctricos que entrarán en operación en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) a partir del segundo semestre de 2020. Enel-Codensa instalará 242 puntos de recarga y su infraestructura eléctrica asociada, con el fin de garantizar el aprovisionamiento de electricidad para e-Buses. Los predios estarán ubicados en los barrios de Fontibón, Usme y Suba.
- **Taxis Eléctricos en Bogotá.** El piloto de taxis eléctricos de la ciudad de Bogotá completó su séptimo año de operación. Para este periodo la flota continuó estable con 40 vehículos eléctricos (de un total de 43 desde el inicio de operaciones), acumulando más de 14 millones de kilómetros recorridos, un consumo de energía de 4 GWh acumulados y una reducción estimada de 3.500 toneladas de CO₂. A su vez, en 2019 se desarrolló el cambio de infraestructura eléctrica de 4 puntos de recarga rápida a 43KW, y se espera continuar con el plan de actualización de infraestructura de recarga durante el 2020.



INSTANCIAS/
COMPETENCIAS/
INTERSECCIONES



El Ministerio de
Transporte



la Secretaría de
Movilidad



Transmilenio



la empresa Metro
de Bogotá



La Empresa Férrea
Regional S.A.S



*Gobernación de
Cundinamarca*



ESTRUCTURA SUBSISTEMA VIAL

malla vial arterial*
(V0,V1,V2 Y V3)

malla vial intermedia
(V4, V5 Y V6)

malla vial local
(V7, V8 Y V9)

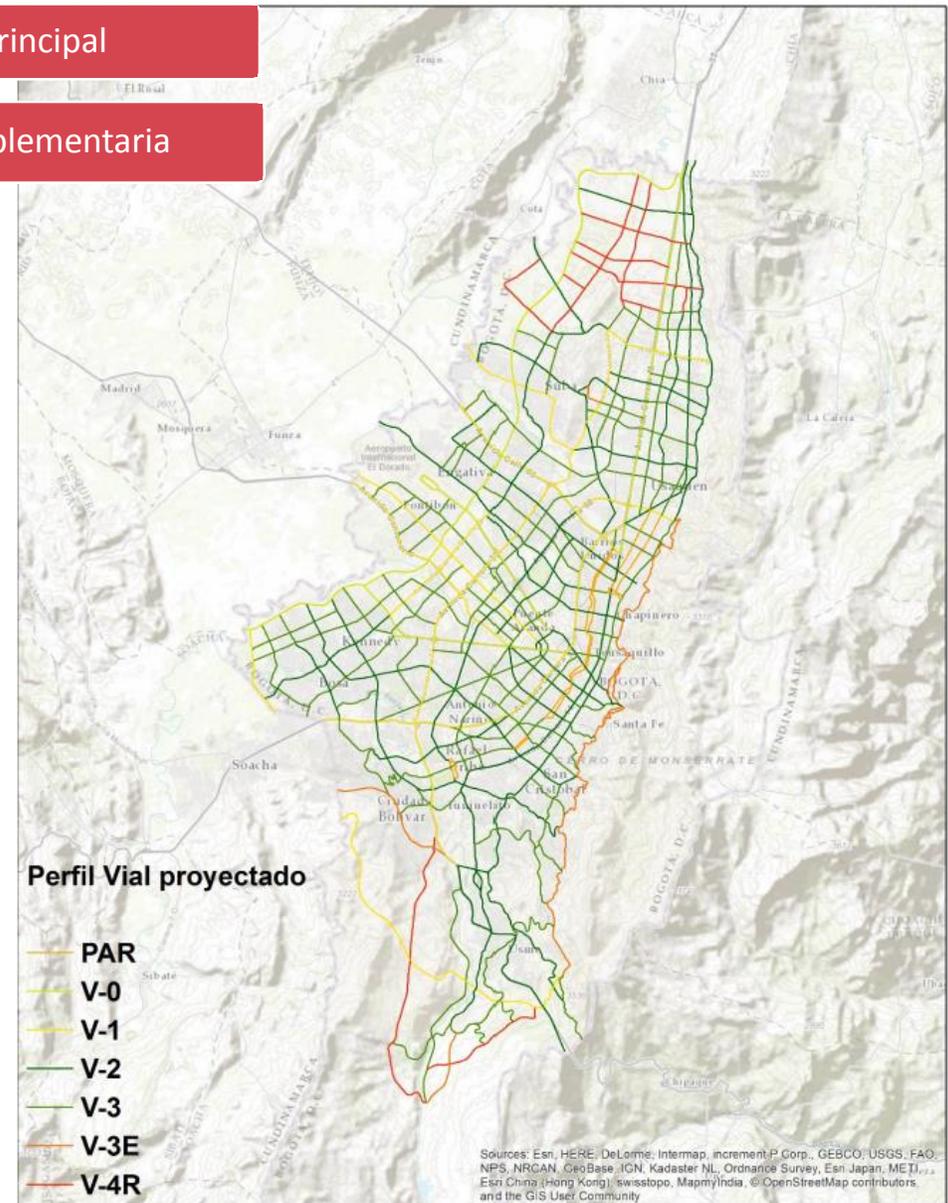
alamedas y pasos
peatonales

red de ciclorrutas y
corredores de movilidad
local

malla vial rural

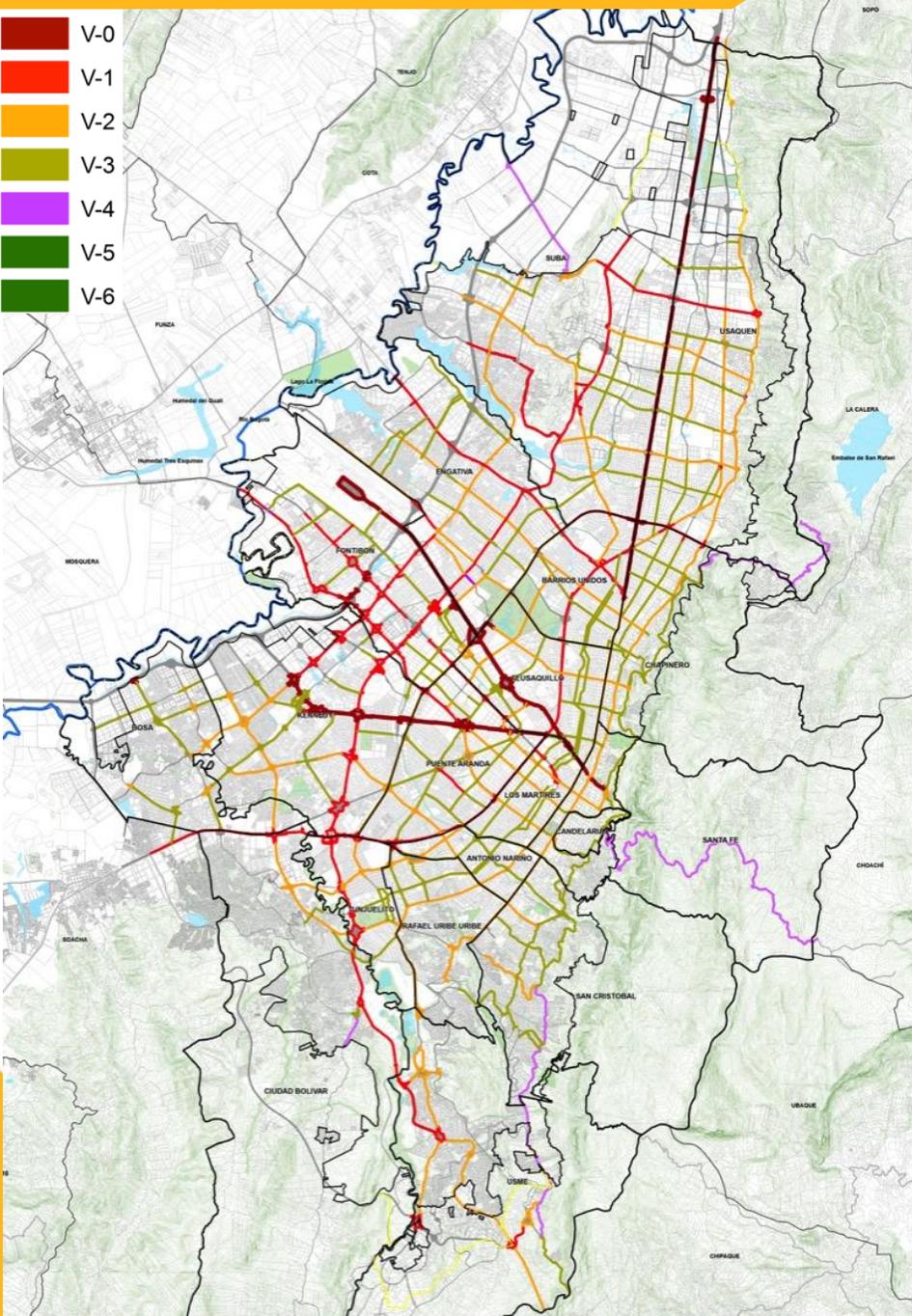
principal

complementaria



ESTRUCTURA VIAL

- V-0
- V-1
- V-2
- V-3
- V-4
- V-5
- V-6

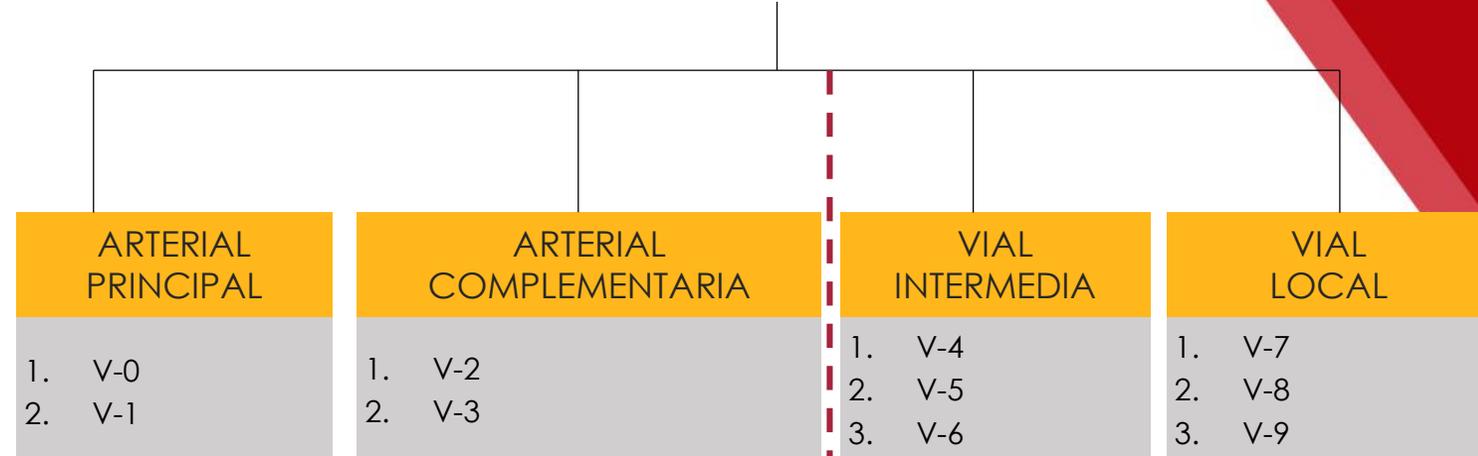


ESTRUCTURA VIAL

POT-DEC.190-2004



MALLA VIAL



CARGA GENERAL

CARGA LOCAL

PORCENTAJE TOTAL KM/CARRIL VIAS DE LA MALLA VIAL ARTERIAL Y COMPLEMENTARIA ACTUAL

13%
V-0
490Km

25%
V-1
931,9Km

25%
V-2
929,9Km

28%
V-3
1.023,5Km

3%
V-3E
109,7Km

5%
V-4R
114,0Km



ESTRUCTURA VIAL EJECUTADA

— CONSTRUIDO
— PARCIALMENTE
— SIN CONSTRUIR

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

42%

SIN EJECUTAR
2.635 Km/ carril



58%

EJECUTADOS
3.605,4 Km/carril

MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTOS POT 190

81%

SIN EJECUTAR
842,3
Km/Carril



4%

EJECUTADO
36,6 Km/Carril

15%

PARCIALMENTE
159,1 Km/Carril

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

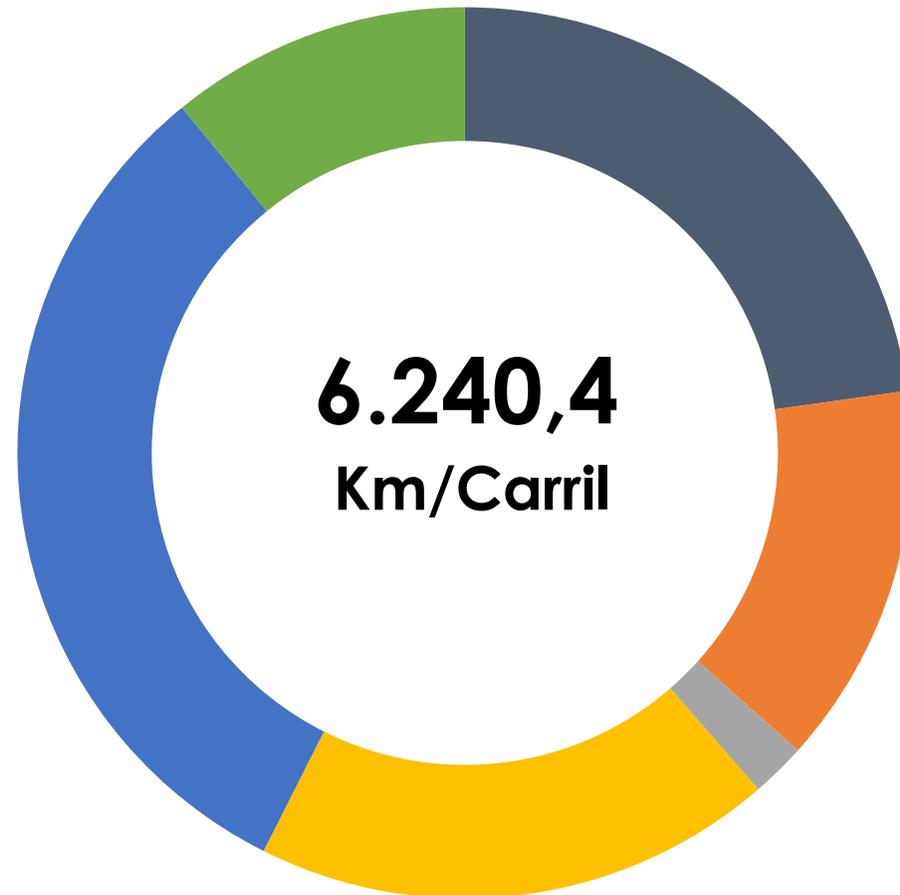
ESTADO ACTUAL DE CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL



11%
NO CONSTRUIDA
NO TIENE RESERVA POT

31%
NO CONSTRUIDO
TIENE RESERVA POT

19%
CONSTRUIDO
NO CUMPLE PERFIL POT
NO TIENE RESERVA POT



6.240,4
Km/Carril

23%
CONSTRUIDA Y
TIENE PERFIL POT

14%
CONSTRUIDA
NO CUMPLE PERFIL POT
Y TIENE RESERVA POT

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

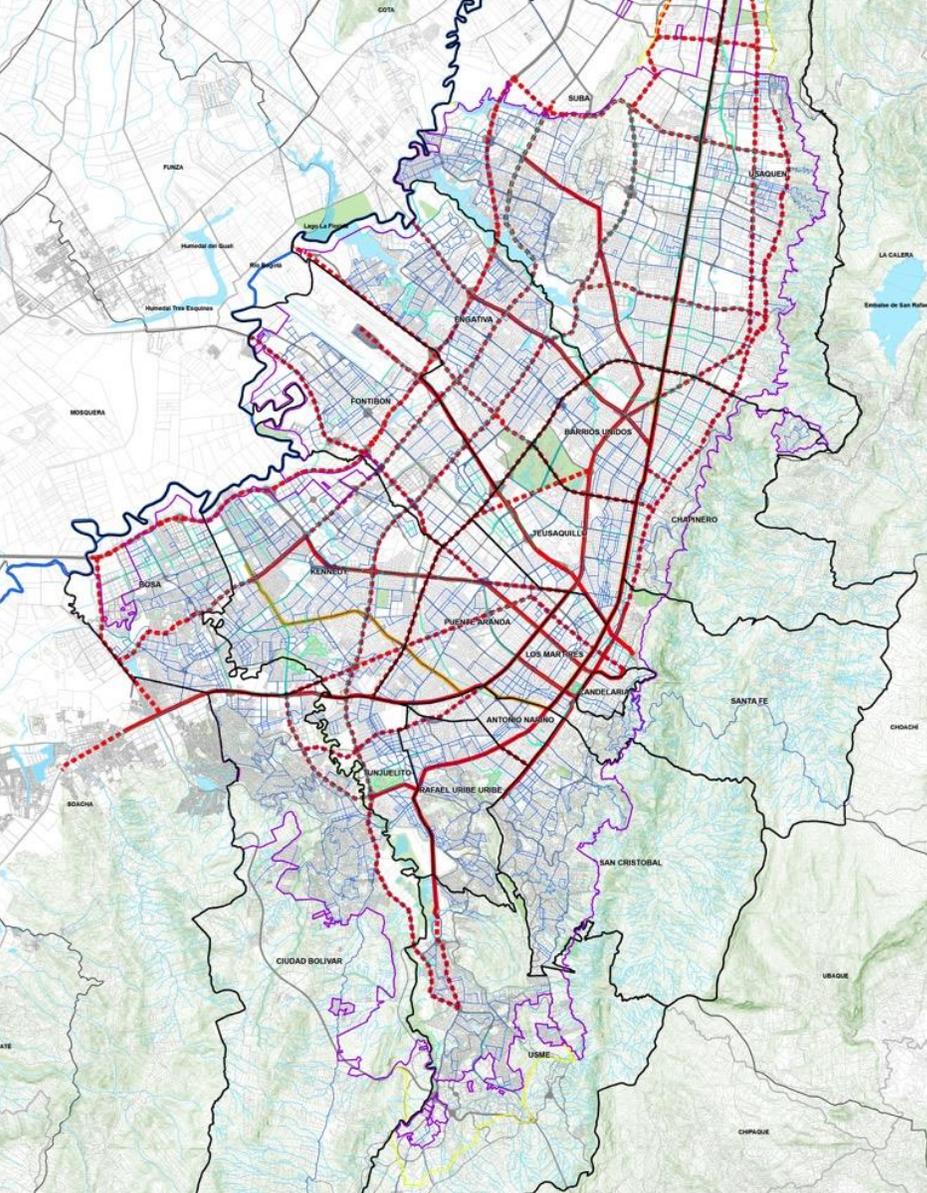




SUBSISTEMA VIAL

POT-DEC.190-2004

-  Red cicloruta
-  Ruta sistema integrado transporte público- SITP
-  Ruta Troncal Transmilenio Propuesta
-  Ruta Troncal Transmilenio Actual
-  Línea Metro



TRANSMILENIO

- Se han construido **9 TRONCALES TRANSMILENIO** de **20** proyectadas en el POT. (ART190 DEC 190/04)

31%

EJECUTADO

69%

SIN EJECTUAR

11 TRONCALES NO CONSTRUIDAS

- | | | |
|----------------------------|--------------------------------------|--|
| 1. Corredor Férreo del Sur | 5. Avenida Longitudinal de Occidente | 9. Avenida Primero de Mayo, calle 22 sur |
| 2. Avenida Boyacá | 6. Calle 63 | 10. Avenida Ciudad de Cali |
| 3. Avenida 68 | 7. Carreras 7ª y 10ª | 11. Avenida Villavicencio |
| 4. Calle 170 | 8. Avenida de los Cerros | |

Avenida carrera 68: adjudicada

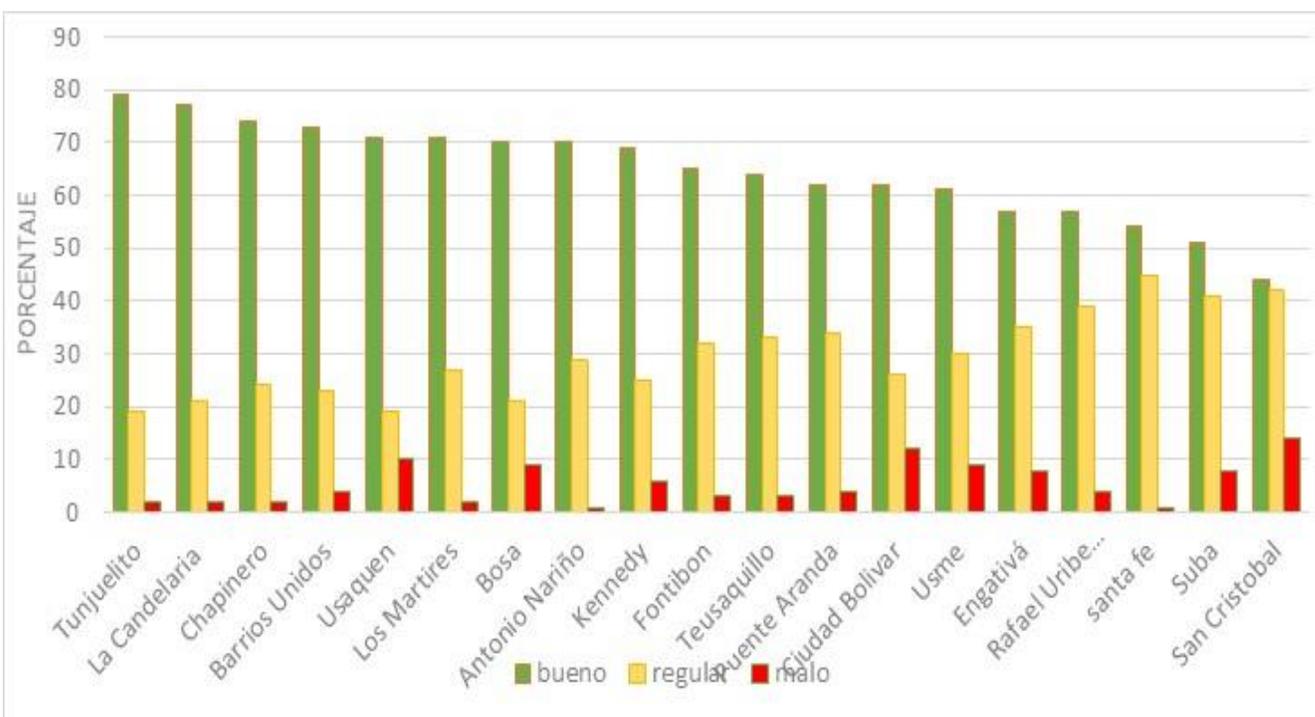
- De las **11 LÍNEAS DE TRANSMILENIO** que hacen falta por construir, el **COSTO ES UN POCO MÁS** que **LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO COMPLETA** hasta la calle 170
- A lo largo de los **EJES VIALES, NO SE GENERÓ UN SISTEMA DE RENOVACIÓN URBANA** que acompañara las nuevas dinámicas creadas en la ciudad.
- Los estacionamientos del SITP **NO FUERON PLANIFICADOS** dentro de la estructura de la ciudad.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

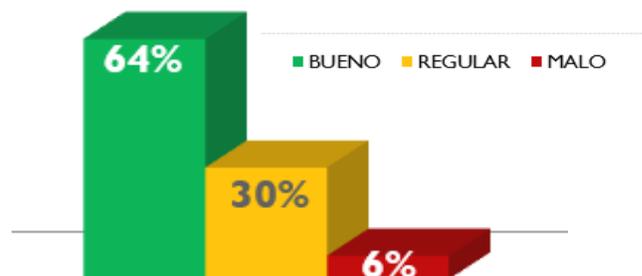


Malla vial arterial

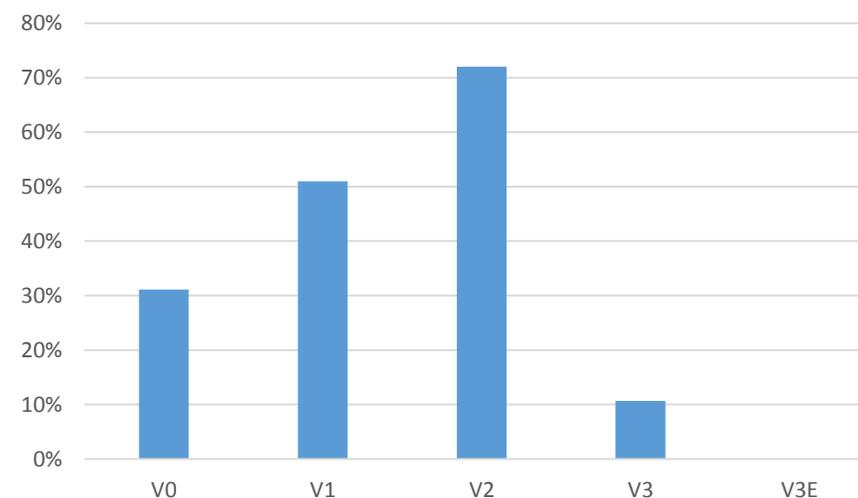
Malla vial arterial se define como la red que actúa tanto como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país, así como, la movilidad de mediana y larga distancia a escala urbana



Fuente: IDU 2019 - I

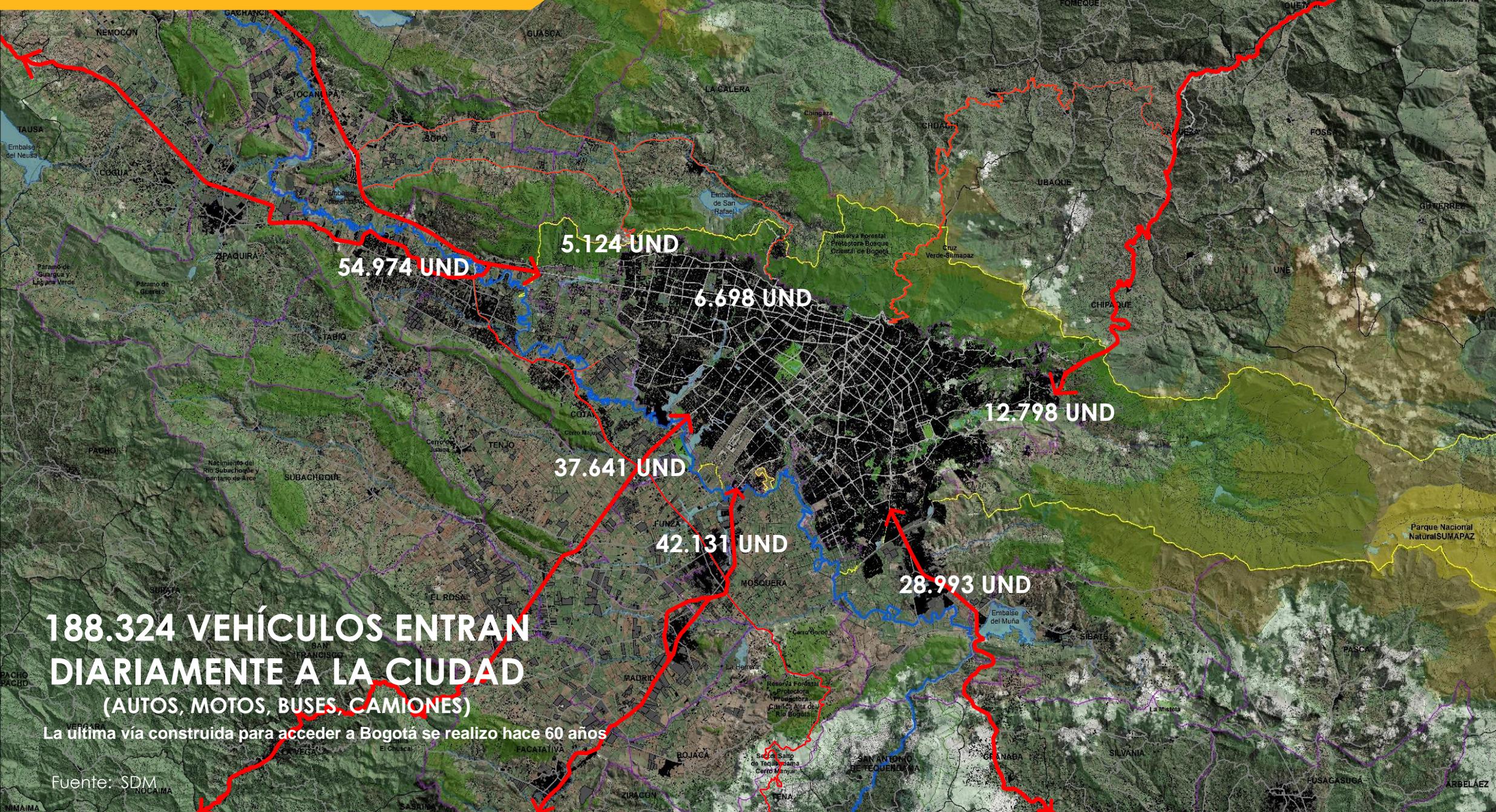


Porcentaje de ejecución de la malla vial propuesta en POT 2004 a abril de 2017 (km)



Fuente: elaboración propia a partir de información Steer Davies Gleave. 2016

ENTRADAS DE VEHÍCULOS DIARIOS A BOGOTÁ



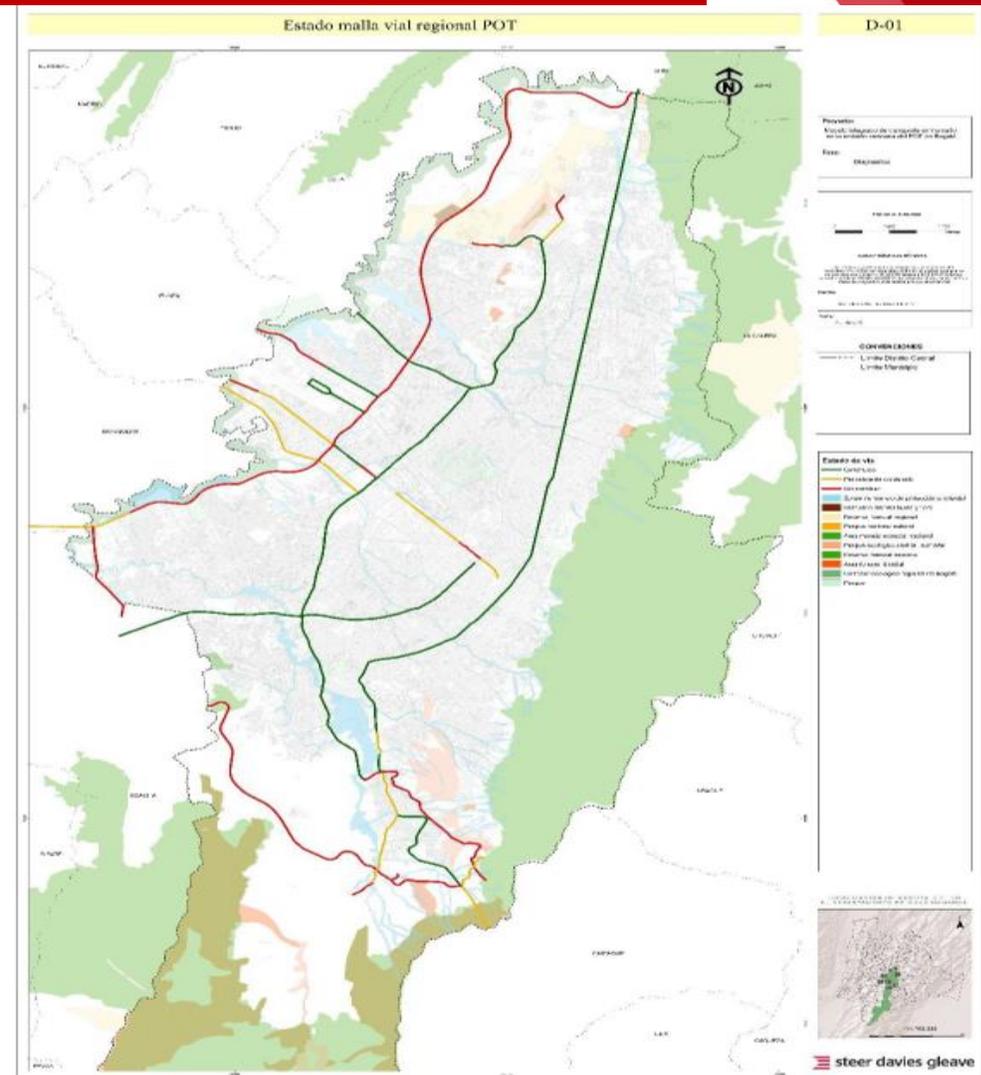
**188.324 VEHÍCULOS ENTRAN
DIARIAMENTE A LA CIUDAD
(AUTOS, MOTOS, BUSES, CAMIONES)**

La última vía construida para acceder a Bogotá se realizó hace 60 años

Fuente: SDM

Malla vial arterial regional

- Malla vial arterial propuesta para la integración regional en el POT 2004 está construida en un 70%.
- De la más reciente encuesta de movilidad 2019 se identificaron **2,6 millones de viajes diarios de quienes habitan en la región**, representando el 16% del total de viajes de Bogotá-Región, presentando un incremento del 21% con relación a la encuesta realizada en el 2015, superior al incremento en viajes que ha tenido la ciudad de Bogotá, la mayoría de los cuales utilizan el transporte intermunicipal, lo que implica la generación de políticas de transporte específicas para este segmento de la población.

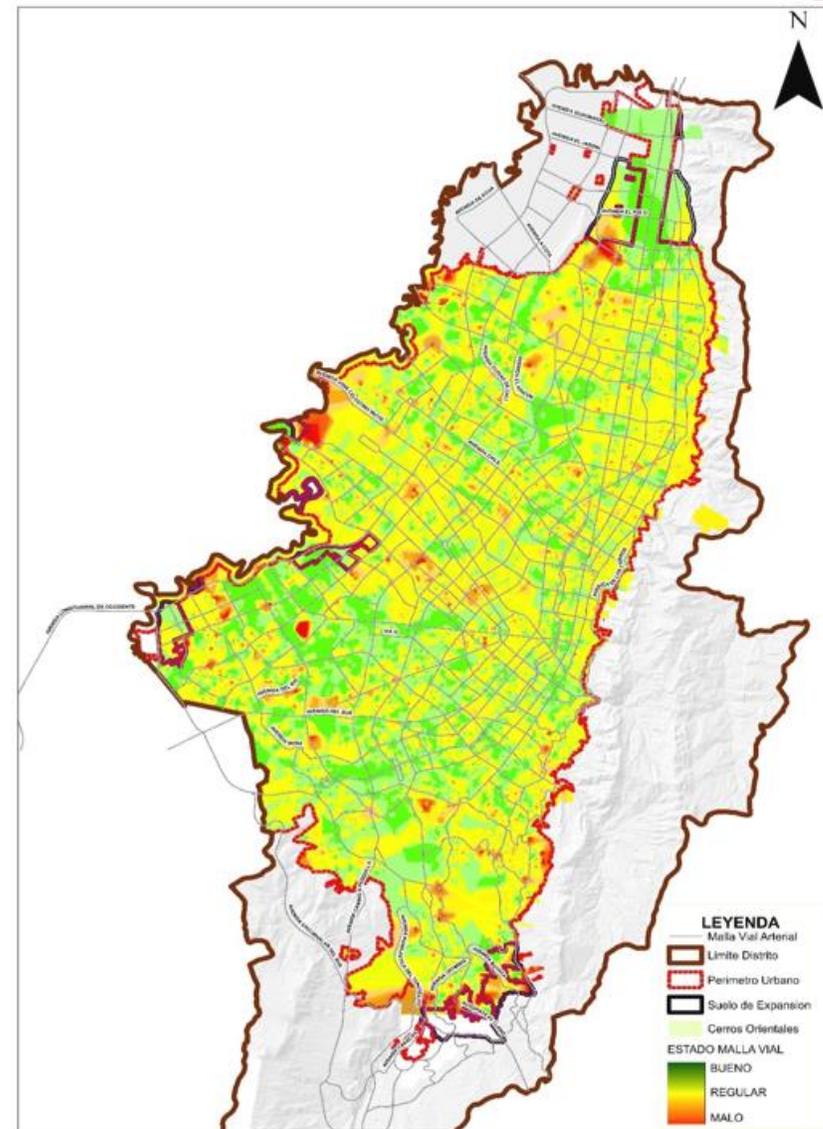


Malla vial intermedia

- Consolidar una malla vial intermedia en conjunto con los Circuitos De Movilidad Local – CML para el servicio de transporte público y como alternativa a la malla vial arterial.

Estado malla vial intermedia

- 1821,98 km-carril en buen estado
- 1112,33 km-carril en regular estado
- 247,76 km-carril en mal estado
- Las localidades de Kennedy, Engativá y Suba cuentan con el mayor número de km-carril de malla vial intermedia.
- Mejorar el estado de conservación de la malla vial local brindando condiciones seguras de movilidad zonal y local.
- Potencializar la metodología de la Resolución 483/2019 para establecer corredores de transporte público.
- Definir vías de orden mínimo para barrios legalizados donde se incluyan las categorías de vía vehicular restringida, vía peatonal con acceso a garajes y vía netamente peatonal.

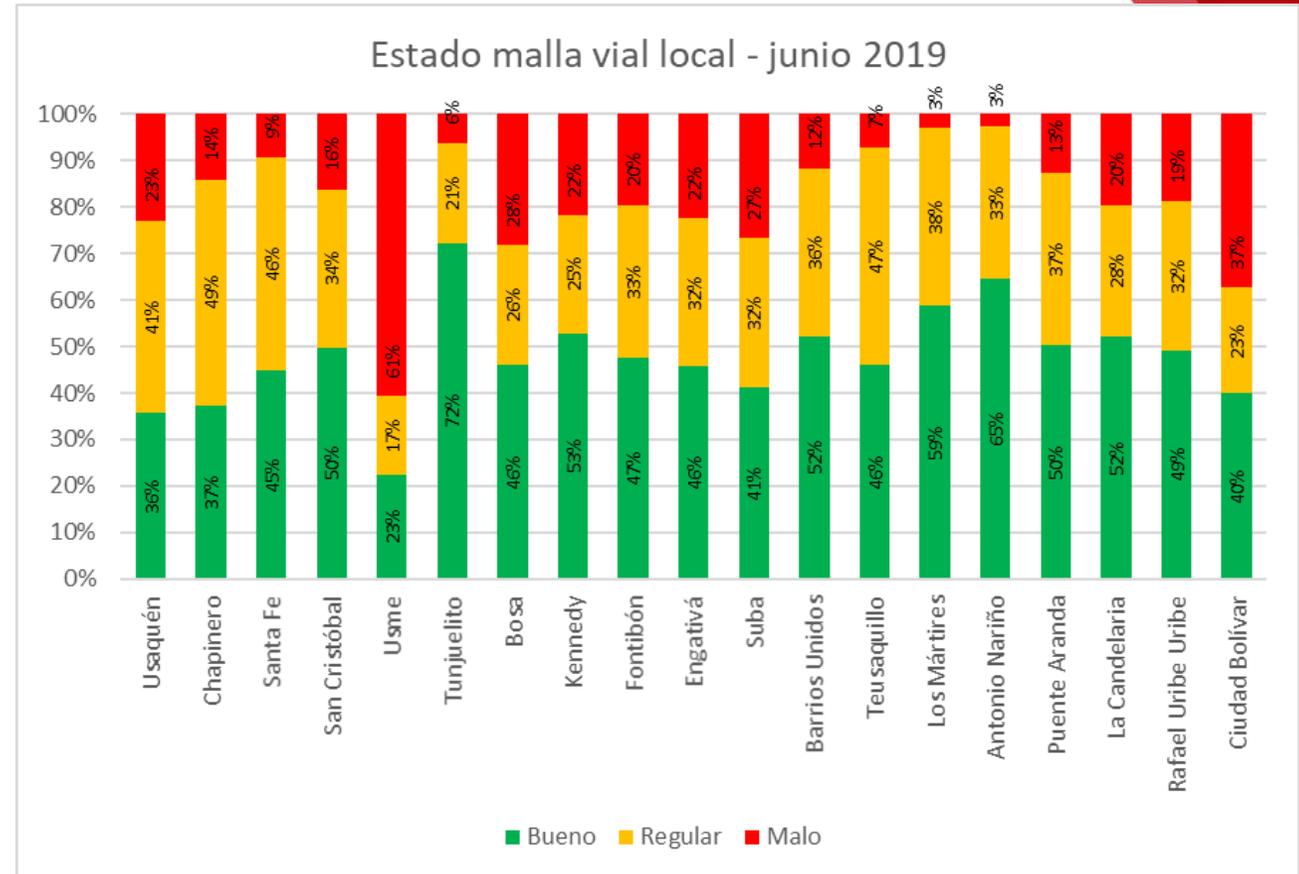


Fuente: Visor malla vial 2019 – II



Malla vial local

- 2678,47 km-carril en buen estado
- 1842,12 km-carril en regular estado
- 1338,88 km-carril en mal estado
- Las localidades de Kennedy y Suba cuentan con el mayor número de km-carril de malla vial local.
- Definir vías de orden mínimo para barrios legalizados donde se incluyan las categorías de vía vehicular restringida, vía peatonal con acceso a garajes y vía netamente peatonal.
- Incorporar para vías locales en pendientes superiores al 10% definiciones a nivel de POT para su tratamiento de diseño geométrico y de seguridad vial.
- Incorporar metodología resolución 483/2019 para establecer Corredores de Movilidad Local – CML.

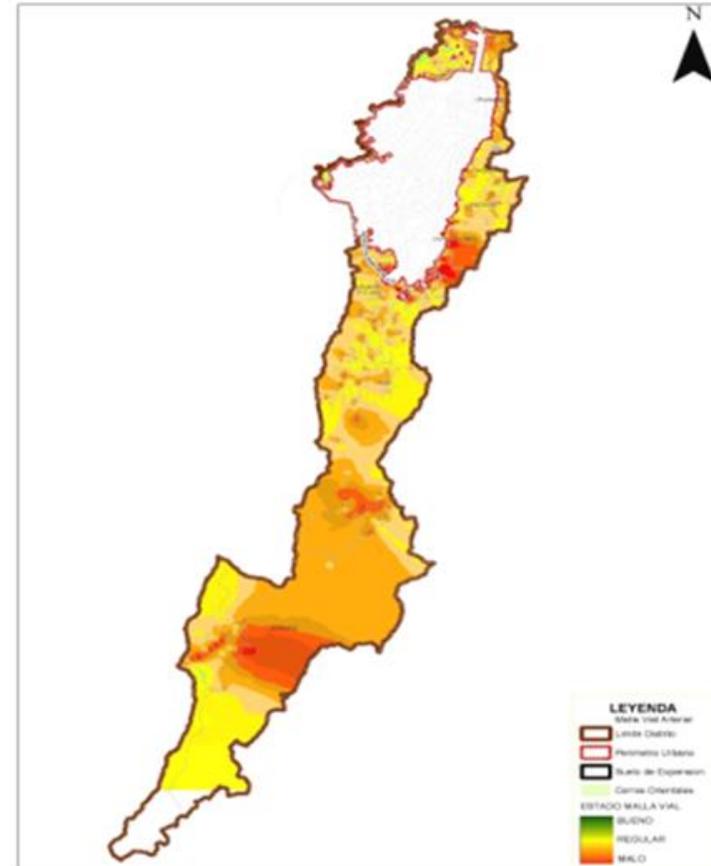




Malla vial rural

La malla vial rural del Distrito se encuentra presente en las localidades de: Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Suba, Ciudad Bolívar y Sumapaz.

- 89,36 km-carril en buen estado
- 495,28 km-carril en regular estado
- 511,62 km-carril en mal estado
- Las localidades de Usme, Ciudad Bolívar y Sumapaz cuentan con el mayor número de km-carril de malla vial rural.
- Sobre la malla vial rural se hace necesario fortalecer el sistema de mantenimiento y de estudios para su mejora y consolidación.



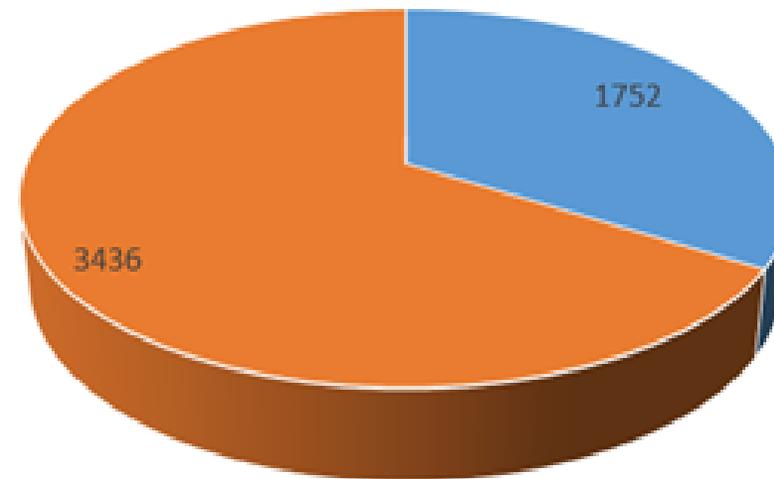
Fuente: Visor malla vial 2019 – II (IDU)



Reservas viales

- Armonización Institucional.
- Licenciamiento
- Reservas de Infraestructura
- Coexistencia entre Sistemas Generales
- Claridad Normativa
- Proyectos Integrales
- Baja efectividad en la Meta POT
- Efecto de las Reservas

Reservas Viales (Has)



■ Reserva con Resolución ■ Reserva sin Resolución

Gracias...

