




ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE AMBIENTE

Hoja 1 de 19

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Acta de reunión 9	
	Código: 126PG01-PR08-M2	Versión: 12.0

DEPENDENCIA: Sala de juntas – Dirección Legal – SDA					
REUNIÓN INTERNA				REUNIÓN EXTERNA	
FECHA	DIA	MES	AÑO	HORA DE INICIO	HORA DE TERMINACIÓN
	05	06	19	2:00 PM	5:00 PM
OBJETO DE LA REUNIÓN					
Se inicia la revisión por parte de la SDA al proyecto de acuerdo, documento técnico de soporte, cartografía y demás información anexa, en el marco del proceso de concertación que por competencia corresponde a la SDA. Del proyecto de modificación del Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Bogotá, se procede a realizar la lectura y cometarios de los artículos 95 al 145 del proyecto.					
TEMAS TRATADOS					
CAPITULO 5. SUBCAPITULO 5 SECCIÓN 6. ÁREAS DEL PERFIL VIAL SECCIÓN 7. ÁREAS Y ELEMENTOS ARQUITECTONICOS AFECTOS AL USO PÚBLICO CAPITULO 6. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SOPORTE SUBCAPITULO 1. SISTEMA DE MOVILIDAD. SECCIÓN 4. RESERVAS PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD.					

DESARROLLO DE LA REUNIÓN
Con la participación por parte de la Secretaria Distrital de Ambiente la Dra. Viviana Carolina Ortiz Guzmán – Directora Legal, la Dra. Rosanna Sanfeliu Giaimo Directora de Planeación y de Sistemas de Información, conforme a Resolución 03662 de Noviembre de 2018 “Por la cual se crea la comisión para la evaluación del proyecto de revisión y ajuste General del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá Distrito Capital y se adoptan otras determinaciones”. Adicionalmente por parte de la Secretaria Distrital de Ambiente participa el Dr. Manuel Santiago Burgos, la Dra. Dalila Camelo Salamanca, el Dr. Luis Salcedo, la doctora Edna Bedoya, el ingeniero Andrés Garzón, el doctor David

Secretaría Distrital de Ambiente
Av. Caracas N° 54-38
PBX: 3778899
www.ambientebogota.gov.co
Bogotá D.C. Colombia

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Moyano, la Ingeniera Luz Marina Villamarín Riaño, la ecóloga Yajaira Cuesta, y la ecóloga Jimena Cortés.

Así mismo, por parte de la Secretaría Distrital de Planeación se encuentran presentes el doctor Camilo Cardona, la doctora Natalia Márquez, el doctor Remberto Quant y el doctor Edward Buitrago.

Funge como presidenta de la comisión la Dra. Rosanna Sanfeliu, se designa como secretaria de la reunión a la Dra. Dalila Camelo Salamanca asesora de la DPSIA, en uso de la palabra la Dra. Sanfeliu inicia la reunión se recuerda que nos encontramos en la etapa de concertación del POT entre la SDP y la SDA, instancias de concertación amparadas en el artículo 24 de la Ley 388 de 1997, normatividad que resalta las competencias tanto de la Secretaría Distrital de Planeación, desempeñando el papel de coordinador, como de la Secretaría Distrital de Ambiente, partiendo desde su misionalidad desempeñando el papel de autoridad ambiental para concertar los aspectos ambientales en el territorio urbano.

Se inicia la reunión con la lectura del CAPITULO 5. SUBCAPITULO 5, SECCIÓN 6. ÁREAS DEL PERFIL VIAL, SECCIÓN 7. ÁREAS Y ELEMENTOS ARQUITECTONICOS AFECTOS AL USO PÚBLICO, CAPITULO 6. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SOPORTE SUBCAPITULO 1. SISTEMA DE MOVILIDAD. SECCIÓN 4. RESERVAS PARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD.

En el Artículo numeral 4º del artículo 93 se señala que:

"(...) 4. Franja de transición: Son áreas libres que contabilizan para el cumplimiento de las cesiones públicas, que se extienden a cada lado de las vías arteriales y aportan a la conformación de alamedas. Corresponden a las zonas antes denominadas Áreas de Control Ambiental, que a partir del presente Plan se definen como Franjas de Transición".

Esta disposición se considera un retroceso, con respecto a lo alcanzado con el Decreto 190 de 2004, en la medida en que en esta norma se dispone, en el artículo 181 que esta son áreas de cesión gratuita y que son de 10 metros a lado y lado de la vía y en renovación urbana 5 metros a lado y lado.



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Igualmente, podría este numeral estar en contradicción con lo dispuesto en el Decreto 1076 de 2015, en su artículo 2.2.5.1.5.12, en tanto prevé que las zonas de amortiguación de ruido de vías de alta circulación el diseño y construcción de vías de alta circulación vehicular en áreas urbanas o cercanas a poblados o asentamientos humanos, deberá contar con zonas de amortiguación de ruido que minimicen su impacto sobre las áreas pobladas circunvecinas o elementos de mitigación de ruido ambiental.

Habría que analizar que, según la OMS (Este documento de la OMS sobre Guías para el ruido urbano es el resultado de la reunión del grupo de trabajo de expertos llevada a cabo en Londres, Reino Unido, en abril de 1999. Se basa en el documento "Community Noise", preparado para la Organización Mundial de la Salud y publicado en 1995 por la Stockholm University y el Karolinska Institute) las áreas residenciales deben estar dentro del límite de la curva de los 65 dB(A) sugeridos por la OMS y se garantice un ambiente sano. Para cumplir con lo anterior desde la fuente de emisión de ruido (borde de vía) debe haber mínimo 32 metros para lograr que los 80 db que emiten el tráfico automotor se conviertan en los 65 db que recomienda la OMS.

Dado que el ruido es exponencial se tiene lo siguiente:

A borde de vía: 80 db; A 3 metros 77 db; A 4 metros 74 db

A 8 metros 71 db; A 16 metros 68 db; A 32 metros 65 db

65 db es el máximo ruido a lo cual se debe exponer las zonas residenciales a pesar de que la norma garantiza como que deben ser 50 db en la noche.

Se recomienda, entonces, revisar el contenido del numeral aludido.

El artículo 94 del proyecto de acuerdo dispone:

"Artículo 94. *Lineamientos de diseño para Franjas Funcionales Los lineamientos para las franjas funcionales son los siguientes:*

(...)

4. Lineamientos para Franjas de Transición.



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

4.1. Se deberán integrar al diseño del Perfil Vial y en lo posible conformar alamedas.

4.2. Proveer elementos de vegetación, mobiliario, señalización y elementos complementarios que permitan la mitigación de ruido en los términos señalados en el artículo 2.2.5.1.5.12 del Decreto Nacional 1076 de 2015 o la norma que lo complemente, modifique o sustituya, (...)

4.6. Su ancho es necesario para conformar con el espacio público peatonal hasta el sardinel una distancia de 12 metros”.

La Secretaría Distrital de Ambiente reitera su preocupación por el ruido ambiental y el efecto que tiene en la salud humana, por lo cual con respecto a lo subrayado de esta propuesta de norma, es preciso considerar que, el Decreto Nacional 1076 de 2015, da unos elementos mínimos con respecto al a las zonas de amortiguación de ruido de vías de alta circulación al prever en su artículo 2.2.5.1.5.12 que, en áreas urbanas o cercanas a poblados o asentamientos humanos, deberá contar con zonas de amortiguación de ruido que minimicen su impacto sobre las áreas pobladas circunvecinas o elementos de mitigación de ruido ambiental, o con elementos de mitigación ambiental.

En ese marco de referencias, podría decirse que lo único que mitiga el ruido son:

- Las pantallas contra ruido con son elementos de mobiliario costosos y rompen con los principios de espacio público de transparencia y accesibilidad.
- Alejarse de la fuente generadora. A borde de vía de alta circulación (V0 a V3) se emiten 80db, se necesitan mínimo 32 metros para llegar a 65 db, que no es lo óptimo pero sería aceptable para una zona comercial, porque lo recomendado para áreas residenciales son 55 db, con el fin de garantizar que los asentamientos urbanos aledaños a estos estén dentro del límite de la curva de los 65 dB(A) sugeridos por la OMS y se garantice un ambiente sano.

Conclusión, con la distancia exigida con el actual POT solo se lograría que a los 12 metros se tengan 69 db, que está por fuera de lo recomendado por la OMS (Este documento de la OMS sobre Guías para el ruido urbano es el resultado de la reunión del grupo de trabajo de expertos llevada a cabo en Londres, Reino Unido, en abril de 1999. Se basa en el documento “Community Noise”, preparado para la Organización Mundial de la Salud y



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

publicado en 1995 por la Stockholm University y el Karolinska Institute) para zonas residenciales que son 55 db día y 50 db noche (Resolución Nacional de Min ambiente 627 de 2006).

Basados en lo anterior se necesita la distancia del sardinel, más el andén, más la ciclorruta, más los 10 metros que exige el actual POT.

Es decir, se entiende que se está eliminando la franja de control ambiental que mitiga impactos por ruido y particulado de las vías principales y no se propone una medida de manejo diferente.

El parágrafo 1 del artículo 96, señala que, las franjas de transición, antes denominadas controles ambientales, podrán adecuarse como alamedas cumpliendo las disposiciones contenidas en dicho artículo. Se considera que con esta redacción se corre el riesgo de perder la zona verde que se deja actualmente por mandato del Decreto 190 de 2004 para mitigar contaminación ambiental por el diesel del parque automotor; de manera que podrían endurecerse las franjas de transición construir andenes y ciclovías. Por lo anterior se solicita la aclaración sobre si el diseño de estas alamedas, estaría conformado por elementos que aporten a la mitigación de los impactos por ruido y material particulado.

Al respecto la SDP señala que en el artículo 181 del Decreto Distrital 190 de 2004 se define las áreas de control ambiental o de aislamiento como *“franjas de cesión gratuita y no edificables que se extienden a lado y lado de las vías arterias con el objeto de aislar el entorno del impacto generado por estas y para mejorar paisajística y ambientalmente su condición y del entorno inmediato. Son de uso público y deberán tener, como mínimo, 10 metros de ancho a cada lado de las vías”*; en la revisión general del POT, al establecer la franja de transición, se mantienen los propósitos de mitigación de impactos ambientales y mejoramiento paisajístico y ambiental de estas áreas, pero incrementándolos con un mayor manejo paisajístico y funcional que esté acorde con los objetivos de accesibilidad, uso y disfrute de las áreas que conforman la estructura ambiental y de espacio público.

Adicional a lo anterior, se debe tener en cuenta que la reglamentación relacionada con el diseño e intervención de estas franjas se definirá mediante el Manual de Calles de Bogotá, el cual para los propósitos mencionados anteriormente buscará incorporar los lineamientos definidos en la actual Guía Técnica para el manejo de las Franjas de Control



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Ambiental en la Ciudad adoptada por el Decreto 542 de 2015 donde se incluyen entre otras, las medidas de mitigación de ruido y del material particulado.

Por otra parte, en el Manual de Paisaje se definirán los lineamientos para la selección de especies, disposición espacial y funcional, siembra y mantenimiento de vegetación en el espacio público, en el cual se definirá el tipo de vegetación que mitiga el material particulado. Lo anterior sin perjuicio de los lineamientos establecidos por el manual de silvicultura urbana.

Frente a la posibilidad de conformar alamedas, en las franjas de transición, la propuesta de revisión del POT no suprime la función de mitigación de ruido de las franjas de transición, por el contrario, la ratifica, en la medida que para las alamedas se establecen porcentajes mínimos de cobertura vegetal tipo forestal, cubresuelos y jardinería. En este sentido, en el caso en que una franja de transición se adecúe como alameda, deberá cumplir con los parámetros estipulados en el artículo 96.

Finalmente, la SDP manifiesta que teniendo en cuenta las observaciones relacionadas con los objetivos de mitigación del ruido y del material particulado, los mismos harán parte de la definición y se realizarán los ajustes en los artículos 93 y 94.

El artículo **97 dispone:**

"Artículo 97. Fachadas, culatas, cubiertas y terrazas

(...)

4. En las culatas que se generen por la construcción de proyectos de infraestructura y de espacio público y que colinde con áreas de la Estructura Ambiental y de Espacio Público se podrán generar aperturas y/o accesos peatonales para lo cual se requiere la obtención de licencia de construcción en la modalidad correspondiente. (...)"

Para la SDA esta disposición es una puerta de ingreso para que las edificaciones tengan acceso directo a los humedales, con los tensionantes e impactos que esto pueda generar. Se debería poner la restricción para humedales y áreas protegidas o bien exigir que se obtenga autorización de la autoridad ambiental.

La SDP explica que la medida incluida en el numeral 4 se orienta a garantizar mayor seguridad ciudadana en los espacios públicos, los cuales incluyen las áreas protegidas, las áreas de estrategias de conservación in situ, los humedales, entre otros espacios de la EAEP, razón por la cual se considera que la apertura de culatas es indispensable para

Secretaría Distrital de Ambiente
Av. Caracas N° 54-38
PBX: 3778899
www.ambientebogota.gov.co
Bogotá D.C. Colombia

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

el logro de este objetivo. Sin perjuicio de lo anterior, la SDP considera pertinente aclarar que cuando se trate de áreas protegidas, de áreas de estrategias de conservación in situ, humedales, corredores ecológicos o áreas que hagan parte de la EEP, se aplicarán los lineamientos a los que haya lugar, como en caso de existir el respectivo plan de manejo definiendo la pertinencia o no de la aplicación de esta medida. En todo caso, las áreas de la EEP deberá cumplir con las normas generales ambientales aplicables a este tipo de áreas.

La SDP manifiesta que teniendo en cuenta las observaciones y aclaraciones del acta se realizarán los ajustes correspondientes al artículo 97.

La SDA manifiesta que dentro del artículo 100 no se han considerado aspectos relevantes de la publicidad exterior visual que influyen en las dinámicas del territorio y el uso del paisaje urbano, siendo necesario dejar a consideración de la SDP la propuesta de un nuevo artículo. Se propone la siguiente redacción:

“Artículo 100: Con el fin de determinar condiciones que garanticen la protección de paisaje urbano y rural, respecto de la publicidad exterior visual y avisos, se disponen las siguientes reglas para su localización, las cuales se consideran en función del elemento objeto de publicidad:

1. No podrá instalarse Publicidad Exterior Visual en los siguientes sitios y bajo las siguientes condiciones:
 - 1.1 En las áreas que constituyan espacio público de conformidad con las normas vigentes; salvo las que en el presente Acuerdo se establezcan.
 - 1.2 En las zonas históricas, edificios, sedes de entidades públicas, embajadas y dentro de los 200 metros de distancia de los bienes declarados monumentos nacionales, salvo que se trate de los avisos que indican el nombre de su identificación, de lugares históricos, Publicidad Exterior Visual que anuncie obras de remoción, adecuación o construcción, eventos artísticos, publicidad con patrocinio para su restauración y las que en el presente Acuerdo se establezcan.
 - 1.3 En las áreas de actividad residencial neta (AA-R1), salvo que se trate de avisos para establecimientos comerciales y de servicios, adosados a sus respectivas fachadas.



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

- 1.4 En las áreas protegidas del orden nacional, regional y distrital, corredores ecológicos y parques lineales hídricos, excepto las vallas de tipo institucional que informen sobre la ubicación o el cuidado de estas zonas, las cuales en todo caso deberán ser armónicas con la reglamentación de estas áreas.
- 1.5 En lugares en los que su colocación obstaculice el tránsito peatonal, en donde interfiera con la visibilidad de la señalización vial, informativa y de la nomenclatura urbana, aun cuando sean removibles.
- 1.6 No se permitirá publicidad exterior visual mediante los sistemas de iluminación de las fachadas.
- 1.7 No se permitirá Publicidad Exterior Visual en movimiento en vías arteriales, salvo en las zonas de características especiales, tales como las áreas de desarrollo naranja – ADN, zonas de interés turístico y distritos de innovación.
- 1.8 No se permitirá el uso de luz neón para cualquiera de las formas de Publicidad.
- 1.9 Se prohíbe la instalación de vallas en la Avenida Carrera séptima, desde el límite norte del Distrito, siguiendo por la carrera séptima y su continuación por la carrera sexta hasta la calle 34 sur, siguiendo por ésta hasta la diagonal 36 sur avenida Ciudad de Villavicencio y hasta el límite oriental del Distrito. Se exceptúa de esta prohibición las vallas institucionales y las que anuncien obras de construcción, remodelación, adecuación o ampliación.
2. Sólo se permiten las vallas tubulares sobre lotes sin construir o *lotes contruidos sobre las áreas no edificadas* y las vallas convencionales en las cubiertas de edificaciones, con una distancia mínima entre vallas de 160 metros y que se encuentran ubicados sobre vías de la malla vial arterial con una sección mínima de 60 metros de ancho. En todo caso la publicidad no podrá exceder una dimensión de 48m² y la altura del elemento no podrá sobrepasar el máximo de la altura permitida por la norma urbanística y en ningún caso 24 metros. Las vallas que cuenten con iluminación solo podrán estar encendidos hasta las 9 p.m cuando tengan una afectación lumínica a edificaciones residenciales. Las demás hasta las 11 p.m.
3. Los murales artísticos en inmuebles privados sólo se permiten en culatas y muros de cerramientos, siempre que ocupen la totalidad de la superficie de la culata o el



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

muro a intervenir, y podrán contener patrocinio sin que este supere el 10% de la superficie, bajo las condiciones que para ello determine la Secretaría Distrital de Ambiente; en espacio público, los murales artísticos no podrán contar con patrocinio y se permitirán en zonas bajas de puentes vehiculares y en otras áreas de la Estructura Ambiental y de espacio público en suelo urbano, previo concepto de la Secretaría distrital de Cultura. En lo que respecta la Estructura Ambiental y de Espacio Público se debe contar con la autorización de la Secretaría distrital de Ambiente.

4. La publicidad asociada a espectáculos de asistencia masiva de público sólo se podrá instalar de forma temporal al interior del evento y en avisos en el acceso a este.
5. Pendones y pasacalles solo podrán localizarse de forma temporal en el espacio público, previamente autorizados por la Secretaría Distrital de Ambiente, para anunciar eventos cívicos, culturales, institucionales, artísticos, deportivos, de cultura ciudadana o informativos de obra de construcción institucionales del Estado que promueva el Distrito. El periodo de instalación no podrá exceder 4 meses al año ni 40 días de forma continua y podrá distribuirse en al menos 3 periodos de tiempo en una misma área de la Estructura Ambiental y del Espacio Público.

Los pendones en las vías públicas deberán tener, entre uno y otro, una distancia mínima de sesenta metros (60 m).

En el caso de los pasacalles deberá existir una distancia mínima de cien metros (100 m) entre sí.

6. Sólo se podrá instalar un aviso por fachada y culata cuya dimensión será determinada por los estudios técnicos que desarrolle la Secretaría Distrital de Ambiente, en ningún caso se podrá exceder los 24 m² para los avisos en culata. En área de actividad residencial AA-R1, solo podrá instalarse un aviso por fachada de predio, cuya dimensión no podrá superar 2 m². Los avisos que cuenten con iluminación solo podrán estar encendidos hasta el horario de funcionamiento autorizado para el establecimiento.
7. En el mobiliario urbano se permitirá la instalación de publicidad o patrocinio de acuerdo al fin y propósito del elemento, mediante cualquier medio tecnológico o digital o implementando innovaciones tecnológicas sobre los elementos de



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

publicidad existentes, bajo las condiciones que se establezcan en la normativa que regule la materia.

8. En la infraestructura urbana o bienes públicos, entidades del Estado, estadios, arenas, coliseos, edificaciones del Distrito con uso dotacional cultural o deportivo, infraestructura urbana de transporte masivo, infraestructura de transporte no automotor, entre otros, ubicados en cualquier sector del Distrito Capital, se podrá emitir mensajes temporales de carácter educativo, cultural, deportivo o institucional, acompañados de mensajes comerciales o con patrocinio, o de naturaleza similar, mediante cualquier medio tecnológico o digital o implementando innovaciones tecnológicas sobre los elementos de publicidad existentes, manteniendo los principios de conservación del paisaje y seguridad vial; previa autorización y bajo las condiciones que establezca para tal efecto la Secretaría Distrital de Ambiente.
9. Se permitirá la Publicidad Exterior Visual en las cicloinfraestructuras y en los elementos constitutivos de los sistemas de bicicletas compartidas que sean autorizados, permitidos o contratados por la Secretaría Distrital de Movilidad. Estos estarán exceptuados de las prohibiciones consagradas en los numerales 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 de este artículo.
10. Se permitirá la Publicidad Exterior Visual en los en los sistemas alternativos de transporte, siempre y cuando estos medios estén autorizados para la prestación de servicio público de transporte incluidos los triciclos o tricimoviles no motorizados o con pedaleo asistido, y en la infraestructura de transporte no automotor. Estos estarán exceptuados de las prohibiciones consagradas en los numerales 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 de este artículo.
11. El área hábil para instalar publicidad exterior visual en vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo corresponde al 100% de los costados laterales, sin incluir puertas o ventanas. No se considera área hábil el costado anterior, ni el posterior del vehículo. Solo se permite colocar Publicidad Exterior Visual en el 5% de la totalidad de la flota de vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo, incluyendo vehículos no automotores o impulsados por otros mecanismos.



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

12. En los Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial - DEMOS se podrá instalar medios de innovación electrónica, digital de carácter institucional, comercial y/o artístico, con elementos visuales que incrementen la legibilidad del paisaje urbano de los respectivos Distritos.

PARÁGRAFO PRIMERO: La Secretaría Distrital de Ambiente, en el marco de sus funciones y competencias, deberá reglamentar y establecer las condiciones de ubicación, instalación y exhibición de la publicidad exterior visual a la que se refiere el presente artículo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Salvo en los paneles publicitarios, exceptúese de las prohibiciones consagradas en el numeral 1 de éste artículo a la Publicidad Exterior Visual que se instale en virtud de los contratos de concesión que incluyan mobiliario urbano asociado al sistema de transporte público y/o módulos simples de venta u otros módulos con fines culturales, deportivos, institucionales o turísticos, entre otros, autorizados por el Distrito Capital.

Así las cosas, la SDA encuentra en la nueva propuesta de artículo que se han dejado aspectos relevantes para el ordenamiento del territorio y las necesidades de la ciudad para el uso de la publicidad exterior visual.

Frente a las observaciones realizadas por la SDA con respecto a la propuesta del artículo 100, la SDP manifiesta que de conformidad con el artículo 3 de la Ley 140 de 1994, su incorporación en el proyecto de acuerdo corresponde a la necesidad de determinar condiciones de localización de la publicidad exterior visual acordes con la propuesta de revisión general del POT, en especial aclarando lo relacionado con las áreas que constituyen espacio público y la actualización normativa propia que implica el ajuste del modelo de ocupación territorial y las normas urbanísticas del POT.

En ese sentido el artículo propone que la prohibición de publicidad exterior visual sea concordante, entre otras, con el ajuste a las estructuras del territorio, especialmente la estructura ambiental y de espacio público, estructura funcional y de soporte (Clasificación del sistema vial) y áreas de actividad.

De acuerdo con lo anterior la SDP manifiesta que encuentra adecuado el artículo propuesto por la SDA.



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El artículo 105, **Parágrafo 4**, dispone:

***“Parágrafo 4.** Las vías con sección V0 a V3 deben contar con franja de transición. Su ancho es el necesario para conformar con el espacio público peatonal hasta el sardinel una distancia de 12 metros. Las vías con sección V4, V5 y V6 deben contar con una franja de circulación peatonal cuyo ancho total es de 8 metros para el tratamiento urbanísticos de desarrollo y de 5 metros para el tratamiento urbanístico renovación urbana”.*

Con el texto de este parágrafo, la SDA señala que se hace evidente la eliminación de las franjas de transición; ya que si se dejan mínimo 8 metros para circulación peatonal, se deben dejar mínimo 2 metros para ciclovía y sardinel; de manera que, la “franja de transición” queda en 2 metros en el mejor de los casos.

Al respecto la SDP señala que, complementando lo manifestado a las observaciones a los artículos 93 y 94, las dimensiones que se incluyen en el parágrafo 4 corresponden a los anchos mínimos que se deben definir para cada tipología de la vía según su clasificación, sin que sea la única medida que se tendrá en cuenta ya que la dimensión aplicable se debe definir teniendo en cuenta varios factores, entre otros, la sección vial, la clasificación vial, la caracterización de la tipología vial, la evaluación del impacto generado según la caracterización de la tipología y el tratamiento urbanístico.

La SDP incorporará en la redacción del artículo 94 “Lineamientos de diseño para Franjas Funcionales” lo señalado anteriormente y eliminará de la propuesta el parágrafo 4 del artículo 105.

El parágrafo 2 del artículo 116, respecto a las bicicletas:

“(…).

***Parágrafo 2.** En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016 las entidades distritales brindarán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas”.*



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Al respecto la SDA advierte que si se quiere impulsar el uso de la bicicleta, se debe garantizar, como mínimo, que los usuarios de este medio de transporte tengan donde parquear en sus sitios de trabajo y, donde guardar este vehículo en su vivienda.

Se recomienda, entonces, que 2 ciclo parqueaderos por cada unidad de vivienda no VIS-VIP, que son las personas que más usan este tipo de transporte para llegar al sitio de trabajo y el garantizar cicloparqueaderos para el 10% de la población usuaria y visitante en los demás usos.

Al respecto la SDP aclara que el artículo 354 de la Propuesta del Acuerdo señala la cuota mínima obligatoria de estacionamientos de bicicletas por uso, la cual está asociada a los m² del uso propuesto. Para el caso de la Vivienda NO Vis y NO Vip, en cualquiera de las 3 categorías del uso residencial (R1, R2 y R3), la propuesta contempla la exigencia de 1 cupo por cada 80 m² del uso. No obstante, dada la recomendación de la SDA, y teniendo en cuenta que el área de vivienda promedio por persona, de todos los segmentos, es de 61 m², para un promedio de 2,86 personas por hogar, se aumentará la cuota mínima obligatoria de estacionamientos de bicicletas para la vivienda (de cualquier tipo) a 1 cupo por cada 20 m² del área neta del uso de residencial. En todo caso se aclara que para la aplicación de la cuota mínima obligatoria para bicicletas en los usos residenciales no se exigirán más de 4 cupos por unidad de vivienda. Finalmente, teniendo en cuenta que el párrafo establece cupos de estacionamientos en edificaciones públicas, conforme con lo determinado por la Ley 1811 de 2016, la SDP lo incluirá como una nota de la tabla del artículo 354 "Cuotas de estacionamiento por tipo de uso" a fin de guardar la unidad de materia del artículo citado, y se eliminará entonces el párrafo 2 del artículo 116.

Por otra parte, el artículo 128, señala que el dimensionamiento del patio corresponde al área neta obtenida de la relación de cantidad de vehículos a estacionar y su equivalencia en metros cuadrados por automotor. Esta área se distribuye para las siguientes zonas funcionales:



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

ZONAS FUNCIONALES	
Zona de aislamientos y manejo ambiental	
Zona de maniobras y estacionamiento	
Zona administrativa.	Taller Integral (surtidores, hangar de taller, oficinas de mantenimiento, almacenes, servicios generales, baterías de baños).
Zona de mantenimiento.	Administración General.
Zona de instalaciones seguridad.	Áreas de bienestar a conductores.
Zona de funcionamiento técnico del patio.	Cuartos técnicos. Seguridad.

Tabla 12 "Distribución de zonas funcionales Patios"

La SDA recomienda que para el caso de infraestructura de acceso y tránsito esta se localice en áreas de actividad residencial o dotacional para equipamientos sociales de educación o salud, debe contar con zonas de aislamiento y manejo ambiental con un ancho de hasta 5 metros que puede estar habilitado para circulación peatonal, más un terraplén o barrera de mínimo 1.5 metros o las barreras de ruido equivalente y árboles en altas densidades de mínimo 3 metros. Además, el diseño debe alejar las fuentes generadoras de emisiones especialmente de ruido.

La SDP manifiesta que acoge la propuesta en el sentido de incorporar en el artículo 126 "Infraestructura de acceso y tránsito" las acciones de mitigación para estas infraestructuras, pero redactándolas nuevamente de manera general.

En atención al **artículo 142**. Condiciones generales para el manejo de las reservas del Sistema de Movilidad: en el numeral 3: el cual refiere:

"3. Reservas localizadas en áreas de protección ambiental. Son aquellas reservas requeridas para vías localizadas sobre áreas protegidas. Las áreas de reserva localizadas en áreas de protección ambiental, se determinarán con base en estudios detallados de acuerdo con los requerimientos establecidos por la autoridad ambiental competente. De conformidad con los resultados de los estudios detallados, se realizarán las siguientes acciones por parte de las entidades ejecutoras:

- 3.1 Identificación y definición del trazado.
- 3.2 Determinación de medidas de mitigación.
- 3.3 Cumplimiento de compensación ambiental por la afectación generada.
- 3.4 Trámite licencias ambientales, en caso de requerirse".



DESARROLLO DE LA REUNIÓN

La Secretaría Distrital de Ambiente considera que debido a que las reservas no solo se localizan sobre áreas protegidas, sino también sobre el sistema hídrico de la ciudad. Debe dejarse claro que se debe hacer un estudio ambiental de alternativas garantizando la mínima afectación y fragmentación del área. Se sugiere la siguiente redacción para el numeral 3.1:

3.1 Identificación y definición del trazado, evaluando la mínima afectación y fragmentación del área.

La SDP acoge la observación

En cuanto al **artículo 143**, usos y alturas permitidos en zonas de reserva del sistema de movilidad. Sobre los predios donde se hayan demarcado zonas de reserva, se podrán solicitar licencias de urbanización y construcción, en sus diferentes modalidades con una altura máxima de 3 pisos de acuerdo con los usos que permita el área de actividad en donde se localice la zona, cumpliendo con las normas del tratamiento urbanístico que aplique. En suelo rural la altura máxima es de 2 pisos.

La SDA advierte que si se dejan urbanizar las reservas viales, el Distrito nunca va a tener los recursos para adquirirlas y poder construir o ampliar nuevas vías. Con esto aumentando los problemas de movilidad que conllevan a problemas ambientales aumento de emisiones y ruido, repercutiendo en la calidad del aire de la ciudad.

Frente a las observaciones a los artículos 142 y 143, la Secretaría Distrital de Planeación señala que el artículo 2.2.1.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 define las zonas de reserva vial "como las áreas de suelo que se requieren para la localización de la infraestructura del sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos y las áreas de conservación y protección de los recursos naturales. Con base en estas zonas se definirán las afectaciones de que tratan los artículos 37 de la Ley 9a de 1989 y 122 de la Ley 388 de 1997". De la anterior definición se resalta que es una figura previa y preparatoria del proceso de adquisición predial, incluso previo a la afectación, por consiguiente, sus efectos son diferentes a los de la afectación, la cual de acuerdo con el artículo 37 de la ley 9 de 1989 si limita la obtención de licencias urbanísticas, en los siguientes términos: "Para los efectos de la presente Ley, entiéndase por afectación toda restricción impuesta por una entidad pública que limite o impida la obtención de licencias

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

de urbanización, de parcelación, de construcción, o de funcionamiento, por causa de una obra pública, o por protección ambiental".

La finalidad de las reservas viales es identificar preliminarmente los inmuebles que se requieren para la futura construcción o ampliación de obras públicas y preparar y planear las partidas presupuestales previas que respalden el proceso de adquisición, por consiguiente, la delimitación de las zonas de reserva vial no constituye limitación alguna sobre el derecho de propiedad, ni sobre la posibilidad de obtener licencias urbanísticas. Se agrega que esta figura no tiene una limitación en el tiempo.

Bajo el anterior marco legal, se advierte que el proyecto del POT busca permitir que el Distrito pueda ejecutar obras públicas, las cuales prevalecen sobre los intereses particulares, sin sobrepasar los efectos que la Ley le ha definido a las Reservas. Razón por la cual se propone limitar la altura de la edificación de los predios en zonas de reserva a 3 pisos en suelo urbano y a 2 pisos en suelo rural, lo que permitirá que los costos de adquisición de los suelos sean más razonables. Lo contrario implicaría vaciar el derecho de propiedad sobre inmuebles con una figura que, por ser ilimitada en el tiempo y preparatoria del proceso de adquisición predial, legalmente no tiene el alcance para limitar o impedir la obtención de licencias urbanísticas.

Finalmente, se advierte que el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, Decreto Distrital 190 de 2004, permite la construcción de las zonas de reserva sin límite de altura, la propuesta de revisión del POT impone una restricción de altura a fin de facilitar la ejecución de proyectos.

Se culmina la reunión de revisión y se determina que se convocara a una nueva reunión vía correo electrónico.

ACUERDOS Y COMPROMISOS

DESCRIPCIÓN	NOMBRE	FIRMA
Verificar las áreas correspondientes para las franjas de transición, respecto a las zonas de amortiguación de ruido de vías de alta circulación, de acuerdo con el		SDP

Secretaría Distrital de Ambiente
Av. Caracas N° 54-38
PBX: 3778899
www.ambientebogota.gov.co
Bogotá D.C. Colombia

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



DESARROLLO DE LA REUNIÓN		
Decreto Nacional 1076 de 2015. De los artículos 94, 95 y 105.		
Ajustes artículo 97 de acuerdo con las aclaraciones contenidas en el acta.		SDP
La SDP incorporará en la redacción del artículo 94 "Lineamientos de diseño para Franjas Funcionales" y eliminará de la propuesta el parágrafo 4 del artículo 105.		SDP
Incluir en la tabla del artículo 354 "Cuotas de estacionamiento por tipo de uso", y se eliminará entonces el parágrafo 2 del artículo 116		SDP
Incluir en el Glosario definiciones de publicidad exterior visual, publicidad exterior visual en movimiento y publicidad exterior visual móvil.		SDP
En atención al tema de publicidad exterior visual se incorporan las propuestas de redacción e incorporación al artículo sobre PEV		SDP
Incorporar en el artículo 126 "Infraestructura de acceso y tránsito" las acciones de mitigación para estas infraestructuras		SDP
Ajustar artículo 142 numeral 3.1 de acuerdo con la propuesta de la SDA		SDP

Anexo1: La lista de asistencia que hace parte integral del acta.

Control de Cambios

Versión	Descripción de la Modificación	Fecha

Secretaría Distrital de Ambiente
Av. Caracas N° 54-38
PBX: 3778899
www.ambientebogota.gov.co
Bogotá D.C. Colombia

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

Acta de reunión y relación de asistencia

Código: PE03-PR01-M2

FECHA:

JUNIO 5 de 2019

HORA DE INICIO:

2:00 PM

HORA DE TERMINACIÓN:

5:00 PM

LUGAR:

Secretaría Distrital de Ambiente

TEMA:

Proceso de concesión Proyecto de Acuerdo POT

NOMBRE

DEPENDENCIA / ENTIDAD

TELÉFONO

CORREO ELECTRÓNICO

FIRMA

Edna Bedoya	SDA	37789100	edna.bedoya@sdg.gov.co	[Firma]
Camilo Cardona	SDP - SSI	3358000	ccardona@sdg.gov.co	[Firma]
Wiz Villoman	SDA	3778879	wiz.villoman@sdg.gov.co	[Firma]
Edna Bedoya	SDP	3378000	edna.bedoya@sdg.gov.co	[Firma]
Natalia Marquis	SDP	34308540	nmarquis@sdg.gov.co	[Firma]
Kumberto Chant	SDP SUBSEC SUR	37265405	kumberto.chant@sdg.gov.co	[Firma]
Andrés Gargón	SDA	37788795	andres.gargon@sdg.gov.co	[Firma]
Clayvia Cuesta M	SDA / SDA	3778049	clayvia.cuesta@sdg.gov.co	[Firma]
Della Camelo Sabana	SDA / SDA	3778885	della.camelo@sdg.gov.co	[Firma]
LUIS SALGADO P.	DLA / SDA	37789100	luis.salgado@sdg.gov.co	[Firma]

Nombre del responsable de la reunión



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

Acta de reunión y relación de asistencia

Código: PE03-PR01-M2

FECHA:

Junio 5 de 2019

HORA DE INICIO:

2:00 PM

HORA DE TERMINACIÓN:

5:00 AM

LUGAR:

Secretaría Distrital de Ambiente

TEMA:

Proceso de Conversación Proyecto de Acuerdo POT

NOMBRE

DEPENDENCIA / ENTIDAD

TELÉFONO

CORREO ELECTRÓNICO

FIRMA

Viviana Cardina

DIA - SDA

8814

cardina.017@ambienteb.

David Moreno

JCAV - SDA

8924

david.moreno@ambienteb.gov.co

Juliana Cortes

DSIA - SDA

8885

claudia.cortes@da.gov.co

Roxana Sanfelix

DPFA - SDA

87813

roxana.sanfelix@da.gov.co

Paola Berro

SDA - SDA

8814

msb@da.gov.co

Nombre del responsable de la reunión