



CRÉDITOS

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ

Enrique Peñalosa Londoño

SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN

Andrés Ortiz Gómez

SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN SOCIOECONÓMICA

Paola Gómez Campos

DIRECTORA DE OPERACIONES ESTRATÉGICAS

Susana Morales Pinilla

EQUIPO TÉCNICO DIRECCIÓN DE OPERACIONES ESTRATÉGICAS

Santiago Carvajal Giraldo

Coordinador proyecto – Apoyo a la Supervisión desde el Componente de Gestión del desarrollo Urbano-Regional

Paola Andrea Flórez Aguirre

Apoyo a la Supervisión desde el componente Ambiental

Juan Camilo Amaya Raba

Apoyo a la Supervisión desde el componente Económico y financiero

Reinaldo Torres Núñez

Apoyo a la Supervisión desde el componente de Gobernanza

Alba Rocío Cruz Forero

Apoyo administrativo

Diego Felipe Anzola Parra

Apoyo componente cartografía y SIG

Juan Gabriel Sepúlveda Corzo

Apoyo SIG- componente funcional

EQUIPO TÉCNICO CONSULTOR

Luis Molina López

Director Consorcio Aeropuerto 1.8

Ángela María Parra Román

Gerencia Consorcio Aeropuerto 1.8

Alex Lorena Ardila Galvis

Diseño Urbano y diseño editorial

Angie Duarte Gómez

Cartografía y SIG

Ana Patricia Vieco Mestre

Apoyo Componente económico





PRESENTACIÓN

La competitividad del Aeropuerto El Dorado no está garantizada en el corto, mediano y largo plazo. Si bien esta terminal aérea se posiciona como uno de los principales puertos de América Latina, su éxito también depende de su ubicación estratégica en el plano territorial y de las futuras apuestas que se realicen desde el nivel nacional y regional, y no solo desde el Distrito Capital.

Bogotá aporta más del 25% del PIB nacional, y continúa consolidándose como el principal motor y jalonador de la economía colombiana. Por esta razón, el proceso de expansión del Aeropuerto El Dorado proyectado en una potencial tercera pista y/o en el Aeropuerto El Dorado II, debe tener en cuenta las inversiones necesarias para garantizar los diferentes accesos viales y la conexión con otros modos de transporte que permitan la articulación funcional del Aeropuerto con su entorno urbano y regional. No se trata solamente de la puesta en operación de una pista de vuelo, sino de un verdadero proyecto de ciudad-región en el que se cuente con una visión de ordenamiento territorial integral del occidente de la Sabana.

A manera de ejemplo, es importante resaltar el caso del Aeropuerto José María Córdoba de Rionegro, Antioquia, el cual contó con la gestión de la Aerocivil para financiar las obras complementarias dirigidas a la conexión de la infraestructura aeroportuaria con los municipios aledaños y el área metropolitana. No en vano, desde tiempo atrás, he señalado algunos proyectos estratégicos como la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), la Avenida Calle 63, la Av. Centenario Calle 13, la Avenida Perimetral de Occidente y la Variante Alterna de Occidente como proyectos necesarios que deben ser promovidos desde el Gobierno Nacional, para garantizar la competitividad del Aeropuerto El Dorado con la región y proveer de mejores accesos y salidas a Bogotá.

De esta manera, el generar mejores accesos e implementar alternativas de transporte multimodalidad en el entorno del Aeropuerto El Dorado, entre estos el Sistema TransMilenio, un sistema altamente eficiente y flexible, o el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para la carga de la ciudad, la cual actualmente se encuentra congestionada en el borde occidental de la ciudad, permitirá generar mejores condiciones para la consolidación de un nodo de desarrollo económico competitivo, que promueva la integración entre la actividad aeroportuaria y los encadenamientos productivos de Bogotá y la región.

Del mismo modo, aunando esfuerzos, se permitirá un crecimiento urbano planificado en el occidente de Bogotá, donde proyectos como Ciudad Río, o proyectos de cualificación urbana como el Distrito Aeroportuario, concretarán un modelo de ocupación del territorio que cualifiquen y consoliden fragmentos completos de ciudad con los mejores estándares de calidad de vida, que permitan posicionar a Bogotá como líder en América Latina por sus modelos de ecoeficiencia, competitividad y equidad.

Enrique Peñalosa Londoño

Alcalde Mayor de Bogotá.

La Administración del Alcalde Peñalosa está reinventando a Bogotá a través de una gran apuesta por la sostenibilidad integral de la ciudad. La sostenibilidad ambiental basada en la ecoeficiencia, la sostenibilidad social basada en la equidad y la sostenibilidad económica basada en la competitividad. Esta apuesta tiene como propósito fundamental mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

El entorno urbano-regional del Aeropuerto El Dorado es uno de los territorios más importantes del país en el siglo XXI. Es por esto que el Distrito viene articulando instrumentos y proyectos que generan desarrollo económico e inclusión social en el entorno del Aeropuerto El Dorado para mejorar la calidad de vida de la población. La conectividad ambiental, la movilidad urbano-regional y la articulación de los encadenamientos productivos y la actividad aeroportuaria son factores determinantes en la propuesta para avanzar en la consolidación de un nodo de desarrollo regional.

Indiscutiblemente, como región tenemos retos comunes para mejorar la calidad de vida de las presentes y futuras generaciones. Ahora, tenemos la oportunidad de concertar acuerdos que permitan planificar e implementar proyectos urbano-regionales para capitalizar las ventajas del aeropuerto en su entorno territorial.

Y, como país, tenemos que trabajar para que las inversiones en infraestructura nacional tengan un mayor impacto en sus entornos, complementándolas con proyectos integrados a las dinámicas del territorio y estrategias de ordenamiento regional, de manera que el sistema aeroportuario se convierta en una oportunidad real de desarrollo para la región y el país.

Este documento resume la visión compartida entre los actores y la apuesta del Distrito para este territorio; buscando así, fomentar la colaboración para construir consensos y alianzas que fortalezcan e impulsen el nodo de desarrollo del Aeropuerto El Dorado y su entorno urbano-regional.

Andrés Ortiz Gómez

Secretario Distrital de Planeación

INTRODUCCIÓN

El Aeropuerto Internacional Eldorado (AIED) representa la principal conexión de Bogotá y su área de influencia con el mundo. En una ciudad ubicada en medio de las cordilleras colombianas, la articulación con los mercados exteriores ha sido tradicionalmente difícil, pues depende en buena medida de la infraestructura vial que conecta los puertos del país. Sin embargo, desde su construcción y entrada en funcionamiento en 1959, el Aeropuerto se ha convertido en un propulsor del desarrollo económico de la ciudad y de la región, al punto que hoy es el principal puerto seco del país, y una de las infraestructuras de transporte más importantes del continente.

No obstante, el Aeropuerto El Dorado actualmente funciona como un enclave de desarrollo, que en el plano territorial refleja los grandes retos de articulación y gestión interinstitucional que actualmente limitan la relación funcional entre la terminal aérea y su entorno urbano-regional. Seguir planificando El Dorado desde una perspectiva centrada exclusivamente en la operación aeroportuaria desaprovecharía la inversión realizada en su modernización, pondría en riesgo su futuro como Hub de la región y promovería la desarticulación de un territorio con un enorme potencial para la sostenibilidad y competitividad de la Ciudad.

En este contexto el Distrito Capital pretende dar el primer paso hacia un territorio articulado, doblando su apuesta por la planificación y gestión subregional, donde la infraestructura aeroportuaria sea uno de los principales ejes de integración de los municipios de occidente con Bogotá y llame la atención de los actores estratégicos de orden nacional sobre la necesidad de diluir el enclave institucional existente y potenciar unos de los territorios con mayor proyección del país.

Por ello, como ciudad proponemos la estrategia de intervención integral para el área de influencia del Aeropuerto El Dorado, reconociendo las competencias e intereses plurales de los actores que convergen en la planificación y gestión del territorio, así como el futuro de la operación del aeropuerto. En particular, esta apuesta institucional busca consolidar un nodo de desarrollo que promueva la integración entre la actividad aeroportuaria y el territorio que la soporta. De ahí la necesidad de incentivar una relación reciproca y funcional entre el Aeropuerto Eldorado y su área de influencia, que permita mejorar sus condiciones de habitabilidad y la ubiquen como referente urbano de desarrollo sostenible.

Por lo anterior, nos complace compartir los principales contenidos de la iniciativa liderada desde el Distrito Capital, y a su vez, extendemos la necesidad de priorizar en sus agendas institucionales y empresariales la planificación, gestión e inversión en el Aeropuerto El Dorado y su entorno.

Paola Gómez Campos

Subsecretaria de Planeación Socioeconómica

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Las nuevas tendencias de planificación urbana centradas en aeropuertos han venido mutando y evolucionando sistemáticamente. Los aeropuertos ya no son espacios aislados, situados al márgen de los tejidos urbanos de las ciudades, por el contrario, se han convertido en infraestructuras estratégicas inmersas entre complejas y diversas dinámicas urbanas y regionales. Este fenómeno ha traído consigo un cambio de paradigma en la manera como se planifican y gestionan los aeropuertos y sus entornos, lo cual requiere de nuevos arreglos institucionales desde los distintos niveles de gobierno, actores privados y comunidad vecina, con el fin de garantizar una relación funcional y sostenible entre la operación aeroportuaria y su entorno.

BOGOTÁ DC

Aeropuerto Internacional El Dorado AIFD



36 millones (2019*).



700 mil toneladas (2018).



SITP, bus integrado, taxi.



25 mil trabajadores (2018).



Modelo Administrativo: Operación privada (OPAIN), bien público del estado.



Aeropuerto corredor- Conurbado con desarrollo de Airfront.

MÉXICO DE



Aeropuerto Internacional Benito Juárez AICM



47 millones (2018*).



363 mil toneladas (2018).



Metro, aerotren, metrobus taxi, bus.

٥٥٥

45 mil trabajadores (2018).



Modelo Administrativo: Operación estatal. Aeropuertos y servicios auxiliares 100%.



Sin modelo-Conurbado.

FRÁNCFORT



Aeropuerto de Fráncfort del Meno Frankfurt Flughafen



69.5 millones (2018)



2.2 millones toneladas (2018).



Metro, tren regional, aerotren, taxi, bus.



81 mil trabajadores (2018).



Modelo Administrativo: Opera Fraport Ciudad 20%, Región 30%, Lufthansa 8%, privados 42%.



Aerotrópolis.



CIUDAD AEROPUERTO

Desarrollo de usos mixtos planeados dentro del aeropuerto



AEROPUERTO CORREDOR

Eje centro-aeropuerto. Desarrollo coordinado de comercio e infraestructura



AEROTRÓPOLIS

Dispersión metropolitana sensible en el tiempo a Los usos orientados al aeropuerto



Clusters espaciales de baja intensidad relacionados con la actividad aeroportuaria



AIRFRONT

Distrito especial de negocios conectado al aeropuerto



Aeropuerto



Área estratégica







Aeropuerto Internacional Incheon 인천국제공항



68 millones (2018).



2.9 millones toneladas (2018).



Tren, Aerotren, taxi, bus.



60 mil trabajadores (2018).



otros

Modelo Administrativo: Opera Incheon International Airport Corporation IIAC-Agencia Publica de Promoción.



Ciudad Aeropuerto.

DENVER



Aeropuerto Internacional de Denver Denver International Airport



64 millones (2018).



613 mil toneladas (2018).



Tren, taxi, bus.



35 mil trabajadores (2018).



Modelo Administrativo: Opera Departamento de Aviación de Denver. 100% Ciudad de Denver



Airea

ZÚRICH



Aeropuerto Internacional de Zúrich Flughafen Zürich



31 millones (2018).



525 mil toneladas (2018).



Tren, tranvía, taxi, bus.



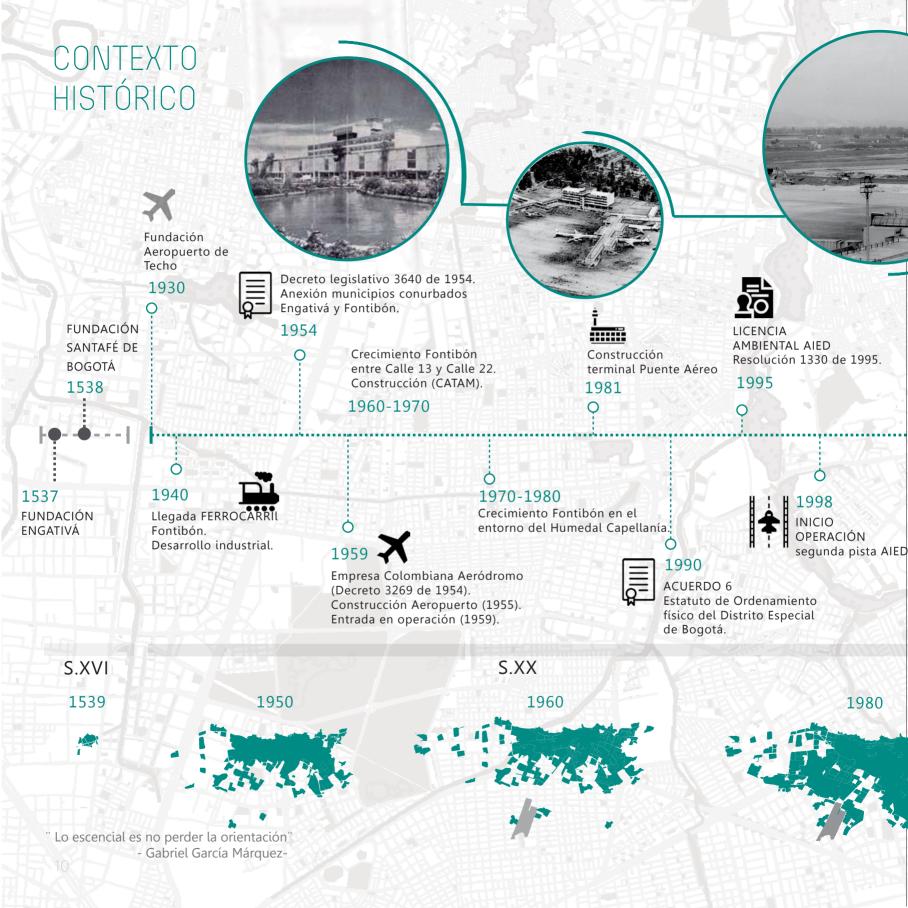
27 mil trabajadores (2018).

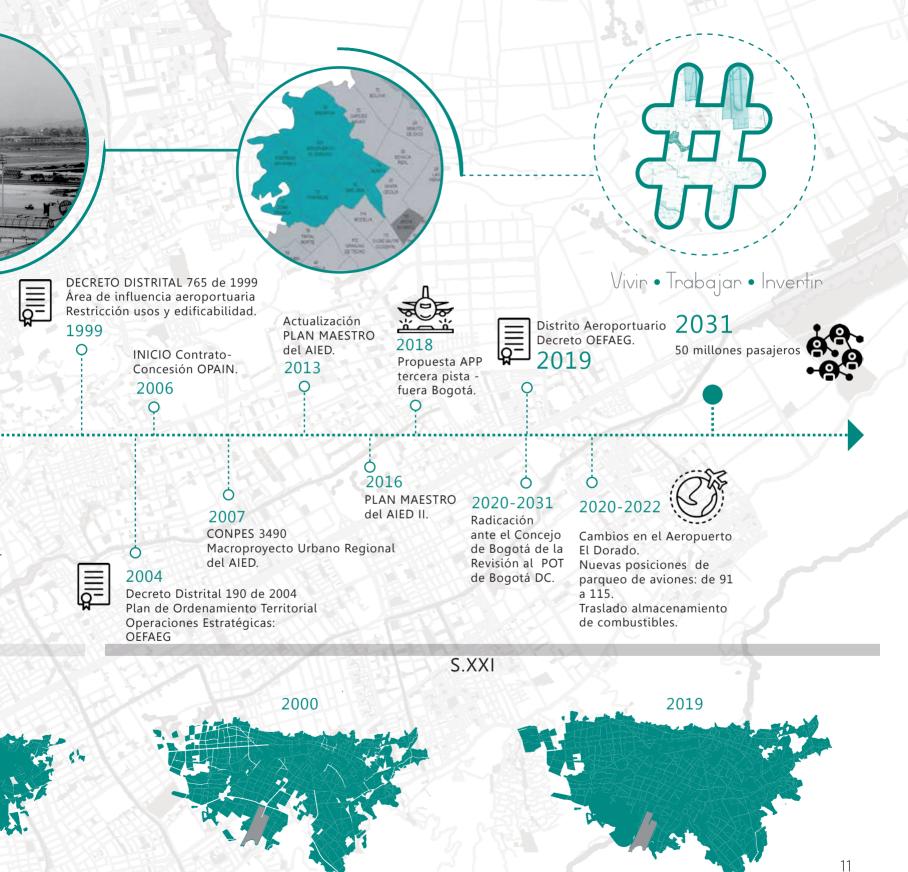


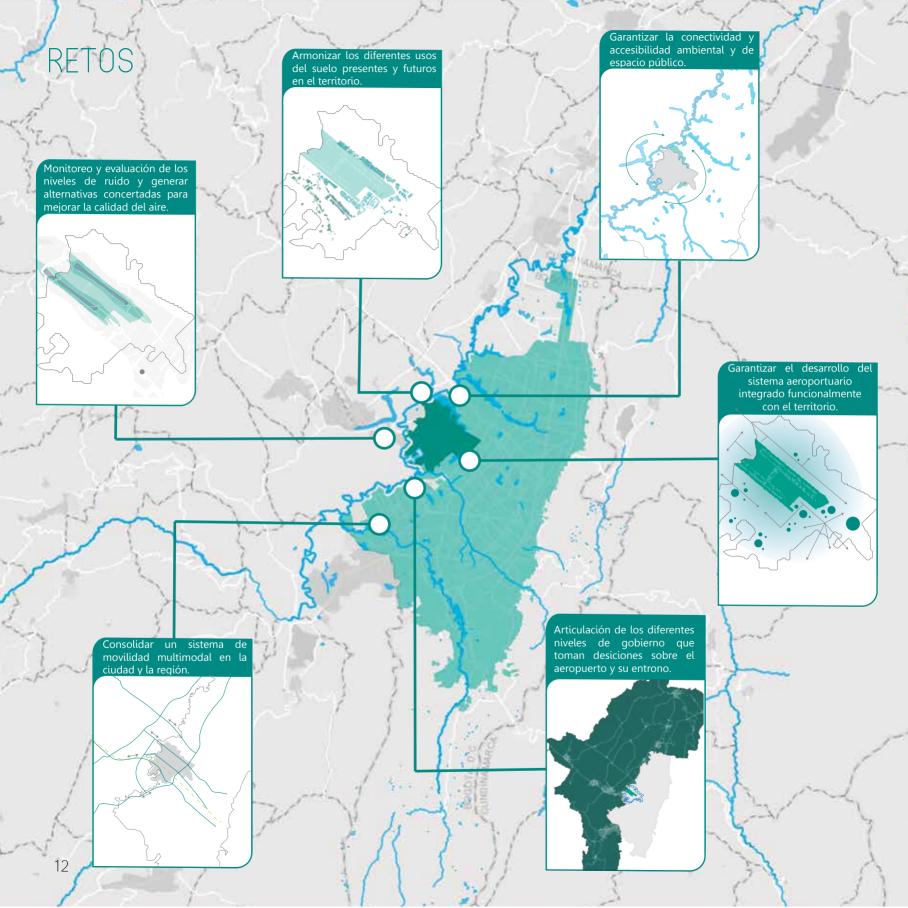
Modelo Administrativo: Opera Flughafen Zürich AG- Cantón de Zúrich 33%, Ciudad de Zurich 5%, Privados 61%.

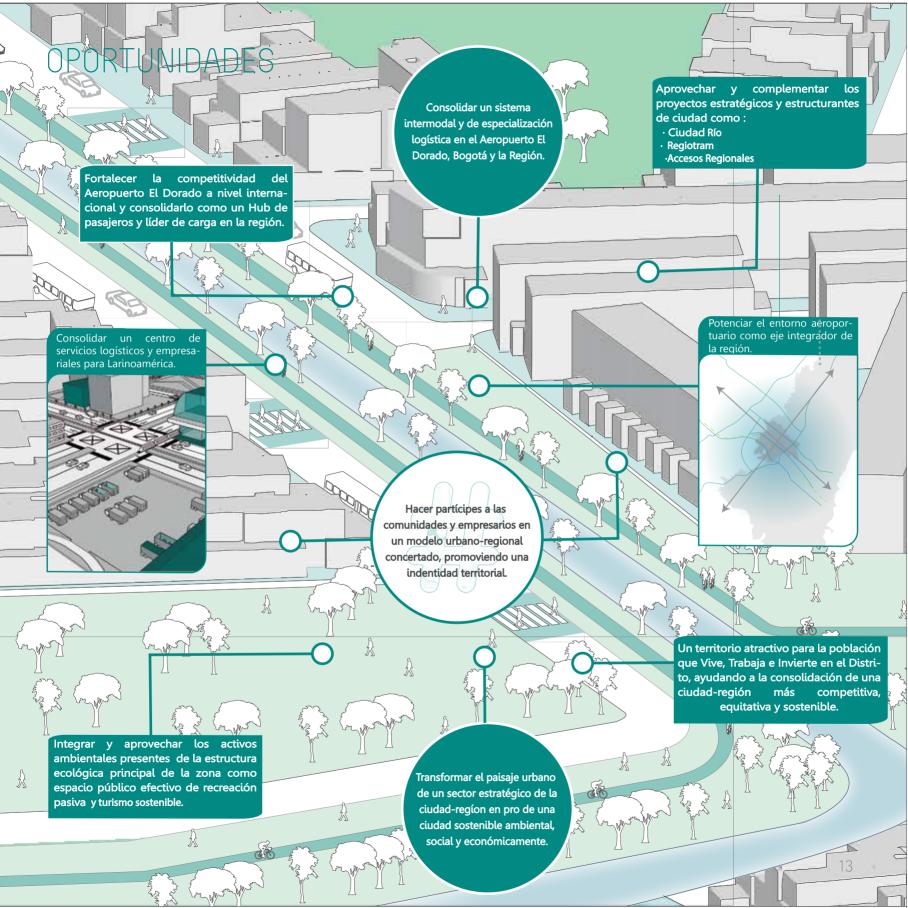


Aeropuerto Corredor

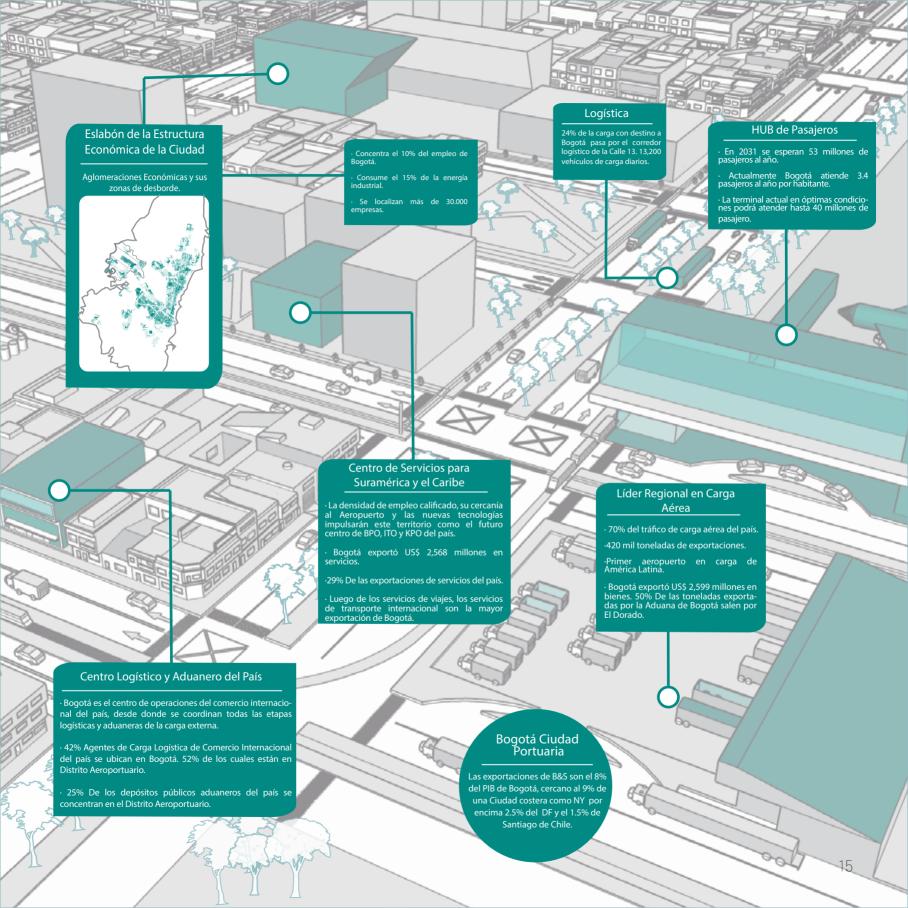








APUESTA DISTRITAL
PARA EL ENTORNO DEL AEROPUERTO EL DORADO

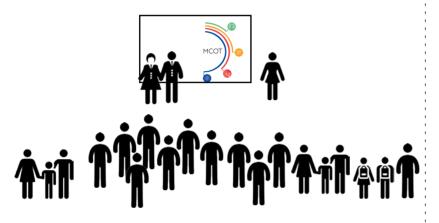


PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA

La construcción compartida del territorio del entorno del Aeropuerto El Dorado es fundamental para definir metas, objetivos y proyectos con mayor probabilidad de impacto. Los actores comunitarios, el sector privado y las entidades del orden nacional, regional y distrital han sido parte del proceso de formulación de la apuesta distrital por este territorio.

Momento 1

Modelo Conceptual de Ordenamiento

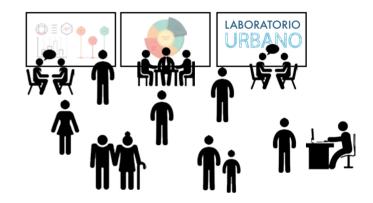


- · Comunidad (1xUpz)
- · Actores institucionales (3)
- · Actores privados

621 asistentes

Momento 2

Laboratorio Urbano



- · 1 cada jueves por 2 meses
- · 1 sesión Engativá
- 1 sesión Álamos

211 asistentes

5 - 15 JUNIO · 2019

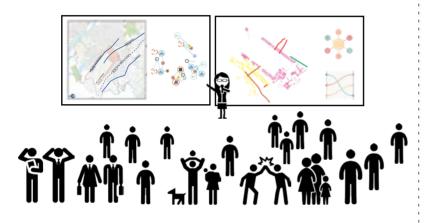
20 JUNIO - 24 AGOSTO · 2019

Presentación del Modelo Conceptual de Ordenamiento Territorial **MCOT**, el cual contiene las propuestas preliminares a partir de la revisión técnica de los proyectos estratégicos que hacen parte de la agenda de la ciudad, así como los demás proyectos asociados en las áreas de intervención.

El LABORATORIO URBANO tenía el propósito de ser un espacio de planeación participativa. Se generó un lazo de confianza a partir de una comunicación directa y constante, mediante la cual se resolvieron las dudas, y además se incluyeron propuestas de la comunidad, las cuales se estudiaron técnica, jurídica y financieramente para que formarán parte fundamental del componente programático del proyecto.

Momento 3

Programas y Proyectos

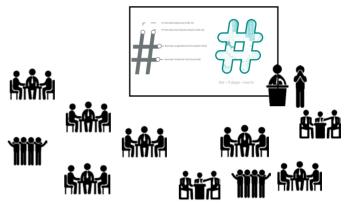


- · Comunidad (1xUpz)
- · Actores institucionales (3)
- · Actores privados

439 asistentes

Momento 4

Pacto por el DISTRITO AEROPORTUARIO



· Evento Lanzamiento

100 asistentes

16 AGOSTO - 02 SEPTIEMBRE · 2019

Presentación y consenso del componente programático de la Estrategia de Intervención Integral. Producto de este ejercicio se definió un portafolio de 23 proyectos PRIORIZADOS y 36 proyectos Complementarios. Estas iniciativas de inversión además buscan armonizarse con los Proyectos Estructurantes de la ciudad y la región.

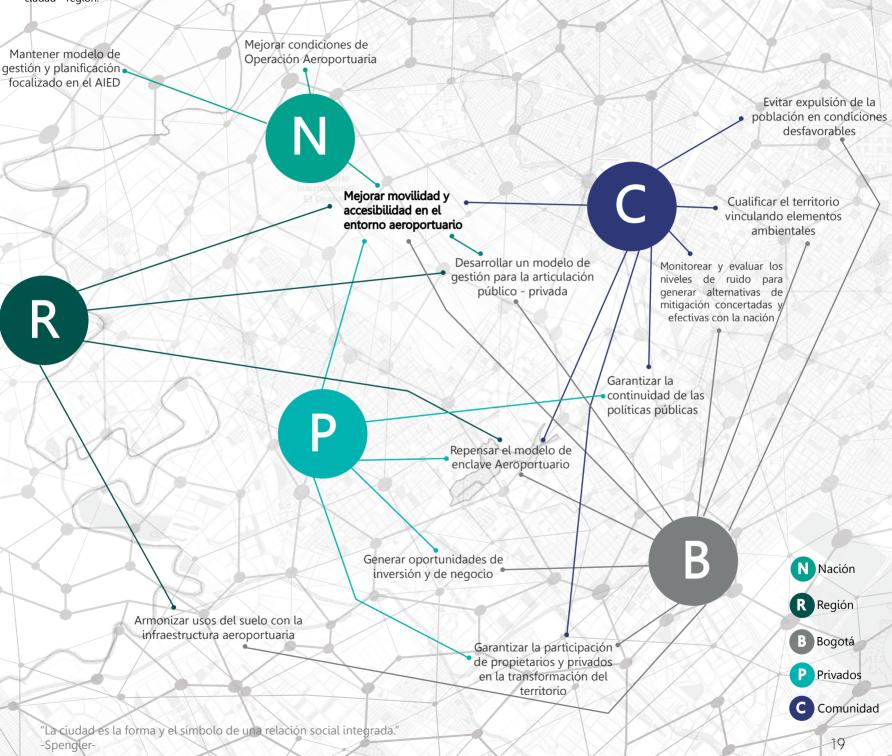
21 DE OCTUBRE · 2019

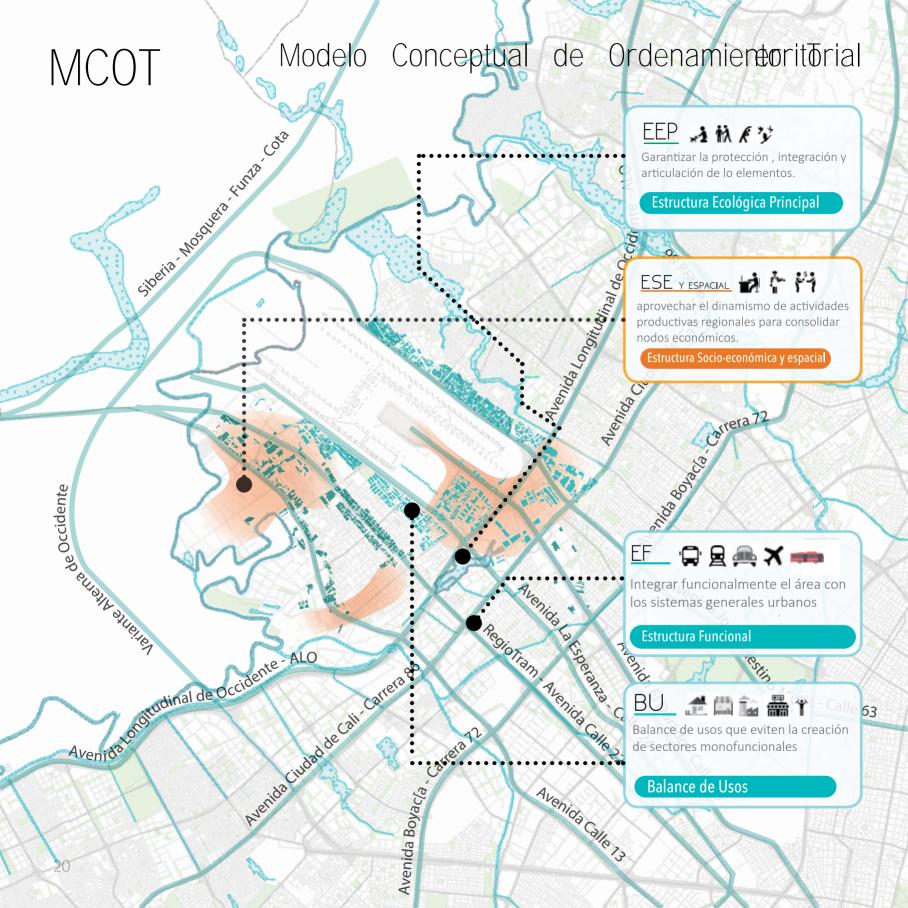
Entender el territorio como un "todo", implica comprender los intereses de los actores involucrados y desarrollar las estrategias para lograr acuerdos que permitan reforzar las acciones de planificación. "Juntos hacemos ciudad - región" implica la construcción conjunta del territorio y en esa medida la creación de una identidad que promueva una ejecución efectiva de los proyectos propuestos en la formualción de la Estrategia de Intervención Integral, y aquellos que hacen parte de la ciudad y la región. De ahí surge el Distrito Aeroportuario como una forma de agrupar los intereses y competencias de los actores, con el fin de planificar y promover un NODO de desarrollo fundamental para la competitividad y sostenibilidad del aeropuerto y su entorno urbano - regional.

OUÉ ESPERA CADA N Nación Mejorar condiciones Operación Aeroportuaria. · Mejorar movilidad en el entorno aeroportuario. • Mantener modelo de gestión y planificación focalizado en el AIED. **R** Región • Mejorar movilidad en el entorno aeroportuario. **Privados** · Armonizar usos del suelo con la infraestructura aeroportuaria. Desarrollar un modelo de • Mejorar movilidad en el entorno gestión para la articulación aeroportuario. público - privada. • Repensar el modelo de enclave Aeroportuario. • Desarrollar un modelo de gestión para la articulación público - privada. • Generar oportunidades de inversión y de negocio. Garantizar la participación de propietarios y privados en la transformación del territorio. Bogotá **C** Comunidad • Mejorar movilidad en el entorno aeroportuario. • Repensar el modelo de enclave Aeroportuario. • Desarrollar un modelo de gestión para la articulación • Mejorar movilidad en el entorno aeroportuario. público – privada. • Garantizar la continuidad de las políticas públicas. • Generar oportunidades de inversión y de negocio. • Evitar expulsión de la población en condiciones • Garantizar la participación de propietarios y privados en la desfavorables. transformación del territorio. Monitorear y evaluar los niveles de ruido para • Evitar expulsión de la población en condiciones generar alternativas de mitigación concertadas y desfavorables. efectivas con la nación. • Monitorear y evaluar los niveles de ruido para generar Cualificar el territorio vinculando elementos alternativas de mitigación concertadas y efectivas con la ambientales. nación. • Repensar el modelo de enclave Aeroportuario. Cualificar el territorio vinculando elementos ambientales.

JUNTOS HACEMOS CIUDAD - REGIÓN

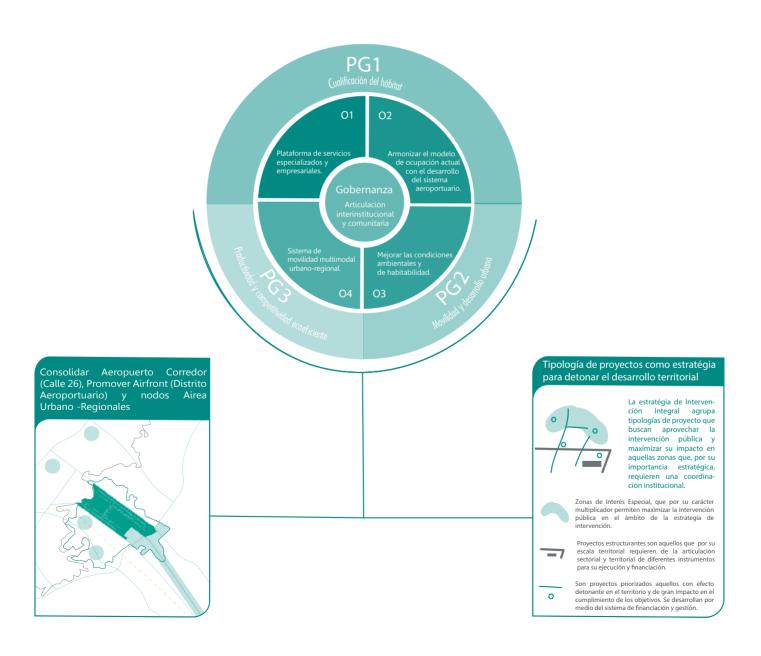
Teniendo en cuenta la convergencia de actores y competencias diversas, es importante que el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria sea comprendida como proyectos de ciudad - región.





OBJETIVOS Y PROGRAMAS

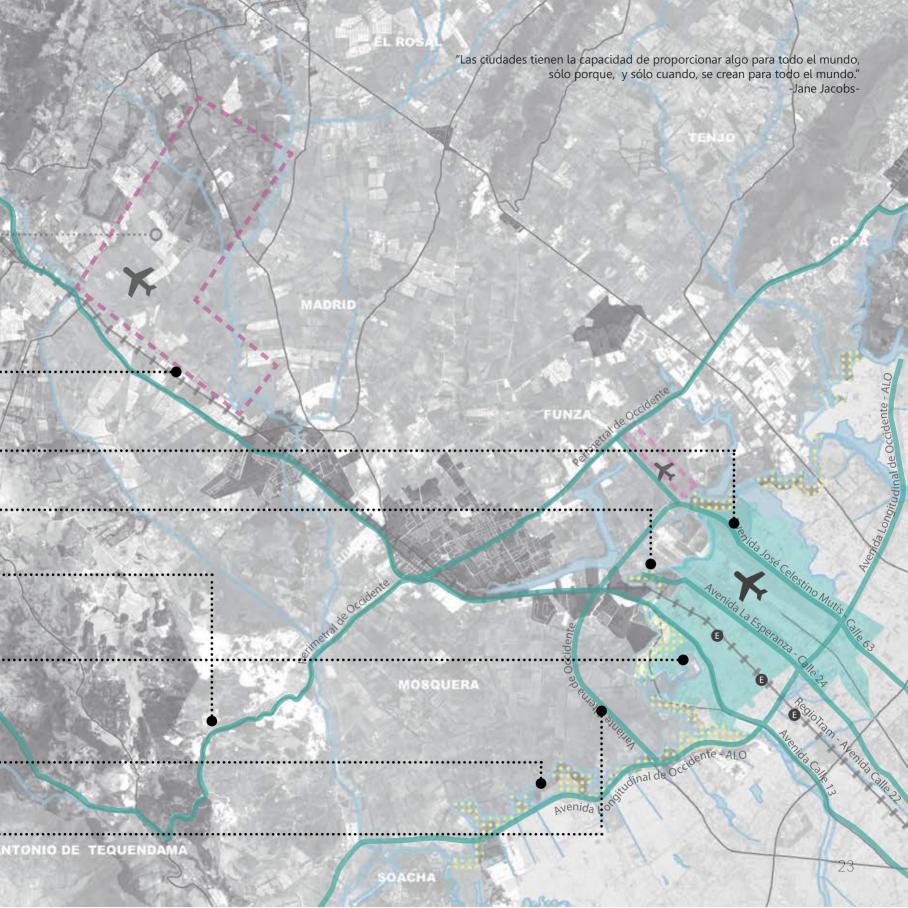
La problemática que deben enfrentar las administraciones públicas y los planificadores urbanos es lograr que el ordenamiento del territorio impulse y aproveche los beneficios económicos y de competitividad que innegablemente produce el contar con una infraestructura de esta magnitud, articulándolos a las dinámicas comerciales e industriales presentes en su área de influencia. Pero, a su vez, deben disminuir las externalidades negativas que este tipo de actividades generan sobre las áreas residenciales cercanas y las cuales tienen sus propias necesidades de mejoramiento del hábitat.

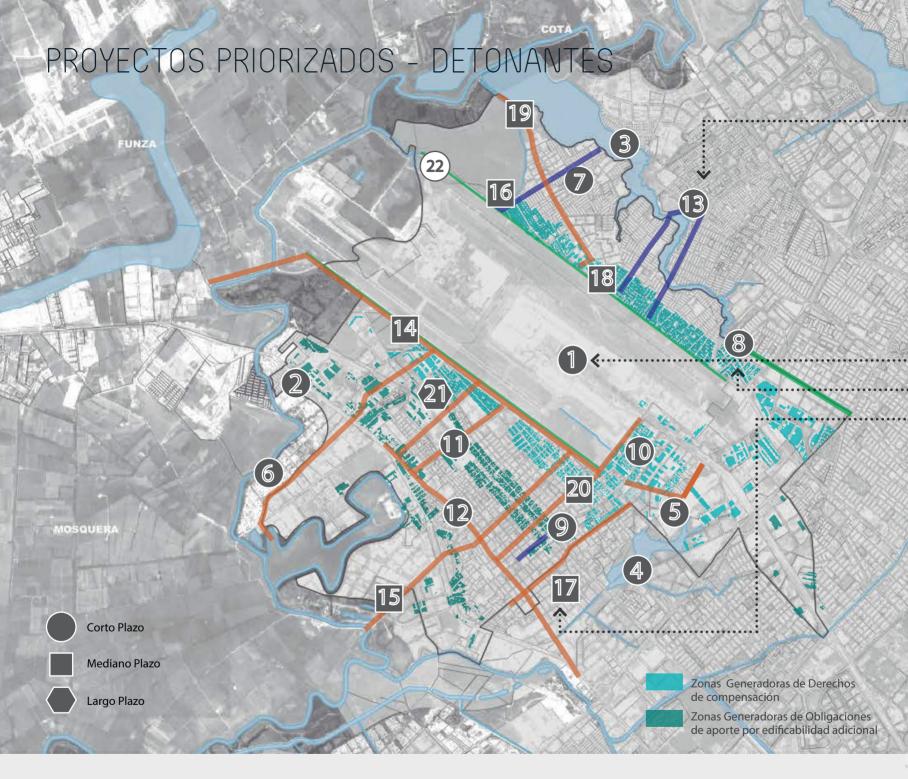


PROYECTOS ESTRUCTURANTES

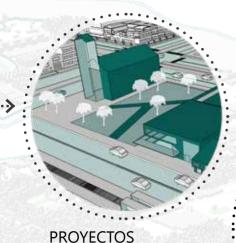
Proyectos estratégicos que garantizan la sostenibilidad de un nodo desarrollo económico regional y del sistema aeroportuario. Requieren de articulación entre los actores nacionales, regionales y distritales para generar mejores y mayores impactos principalmente sobre la movilidad, la conectividad ambiental y el sistema aeroportuario.

*	MEJORA SISTEMA AEROPOR- TUARIO: OPTIMIZACIÓN AIED AEROPUERTO EL DORADO AIED- II TERCERA PISTA AIED	0	2024 -2027	2028-2031
	REGIOTRAM DE OCCIDENTE	2020 -2023	2024 -2027	2028-2031
, ,	AMPLIACIÓN AV. 63 - AVENIDA	2020 -2023	2024 -2027	2028-2031
	JOSÉ CELESTINO MUTIS CALLE 24- AV. LUIS CARLOS	•	2024 -2027	
	GALÁN PERIMETRAL DE OCCIDENTE	2020 -2023	2024 -2027	
909	CALLE 13- AVENIDA CENTENARIO	2020 -2023	2024 -2027	2028-2031
	CALLE 13- AVENIDA CENTENARIO	J G		
	ALO -AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE	2020 -2023	2024 -2027	
	VAO- VARIANTE ALTERNA DE OCCIDENTE	2020 -2023	2024 -2027	
22		CORTO 2020-2023	MEDIANO 2024-2027	LARGO 2028-2031



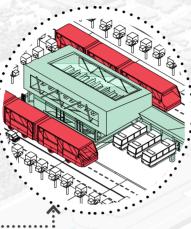


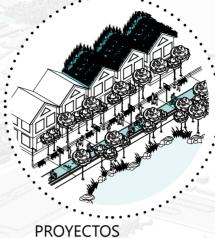
Proyectos detonantes en Engativá y Fontibón priorizados por el sistema de financiación y gestión que buscan garantizar el desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental, condiciones óptimas de habitabilidad de la población residente y condiciones de competitividad del Aeropuerto El Dorado.



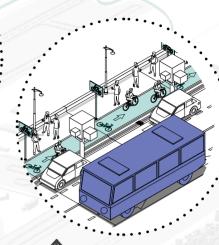
SOCIO - ECONÓMICOS

PROYECTOS INTERMODALES





AMBIENTALES



PROYECTOS MOVILIDAD

- Estación Terminal Aeropuerto Interconexión con Transmilenio hasta el Aeropuerto El Dorado
- CIM Calle 13
 Conexión intermunicipal de Occidente
- Integración de corredores ambientales y espacio público entorno al humedal Jaboque
- Integración de corredores ambientales y espacio público entorno al humedal Capellanía
- 5 Intervención integral de acceso Diagonal 24c Conectividad futura con la Avenida Longitudinal de Occidente
- Corredor logístico TAM Ampliación Av TAM y construcción de intercambiador vial en la Calle 13
- Reactivación y consolidación económica del centro fundacional de Engativá y Fontibón

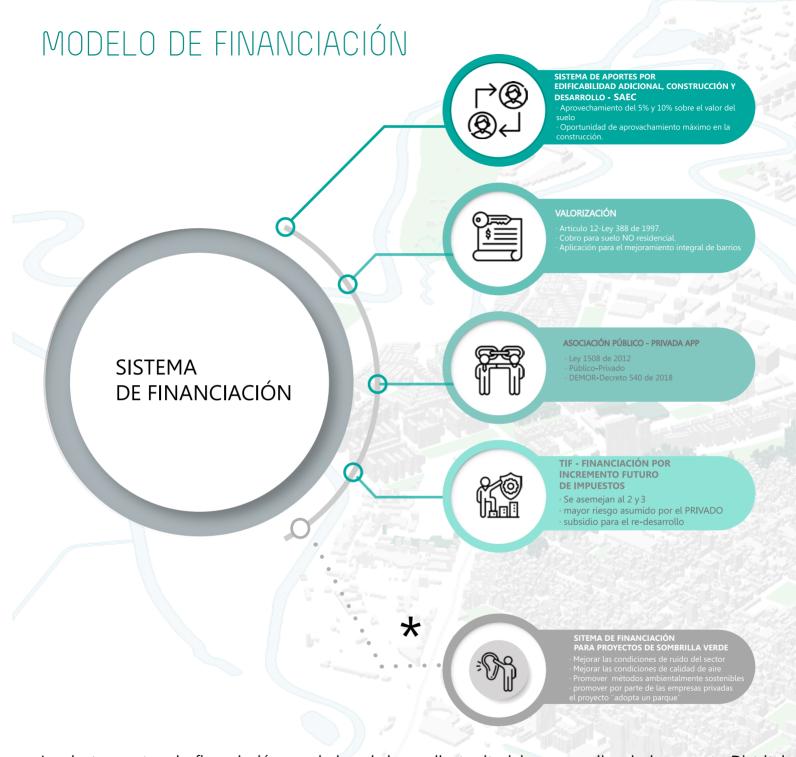
- Corredor Alameda Canal de Los Ángeles Consolidación del Espacio Público
- © CIM RegioTram Conexión regional y nodos de equipamientos
- Sistema de Aportes por Edificabilidad Adicional para la Construcción y el Desarrollo. Zonas generadoras de derechos y obligaciones
- Intervención integral de la Carrera 116 entre la Calle 13 y la Calle 24
- Eje Comercial e intervención integral Calle 17 entre Carrera 90 y Carrera 121a
- Corredor logístico TAM SUR
 Construcción del par vial logístico por
 la Carrera 128 y 123
- TAM LCG Calle 24 Carrera 103 Corredor Logístico de Carga

- Ampliación Carrera 106 entre la calle 24 hasta el límite sur occidente del distrito
- Eje ambiental y comercial Carrera 121 Engativá Diseño paisajístico
- Eje ambiental Carrera 97
 Diseño paisajístico para la pacificación de la movilidad y el espacio público
- 18 Consolidación de la red de ciclorutas
- Intervención integral Calle 64 desde la Avenida Celestino Mutis hasta el Colegio Colsubsidio Torquigua
- Eje ambiental Carrera 103 entre la Calle 13 y la Calle 24
- Eje ambiental Carrera 120 con Calle 22

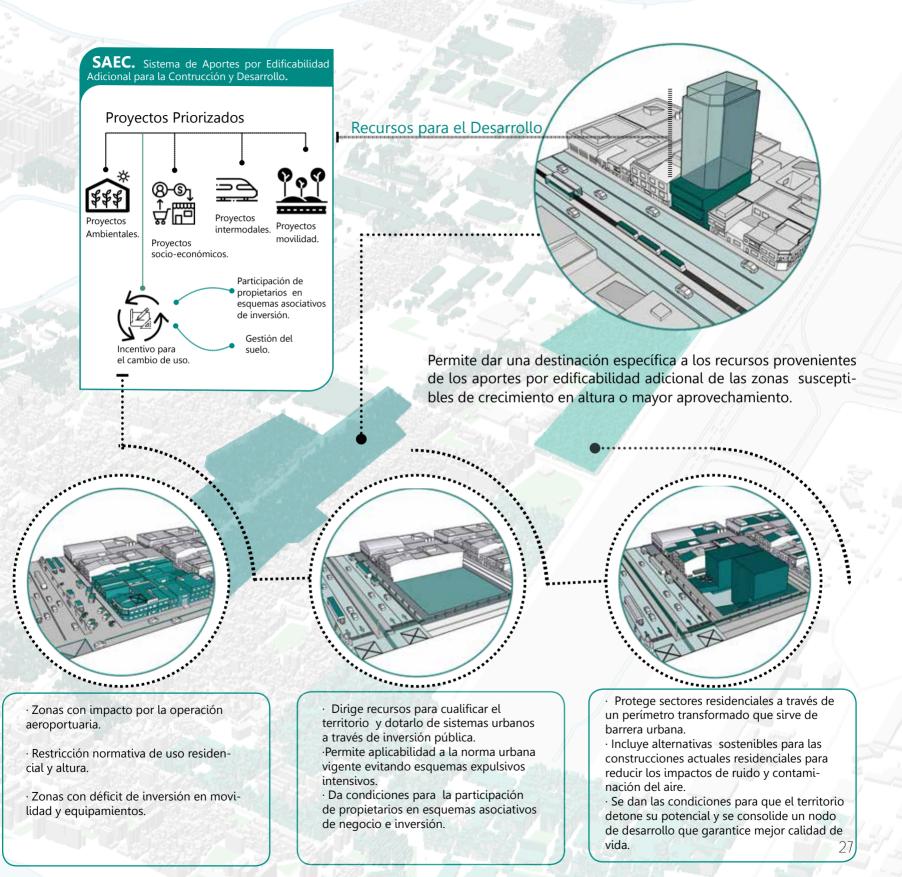
*Proyectos transversales

22 Barrera paisajística*

23 Adopta un parque*



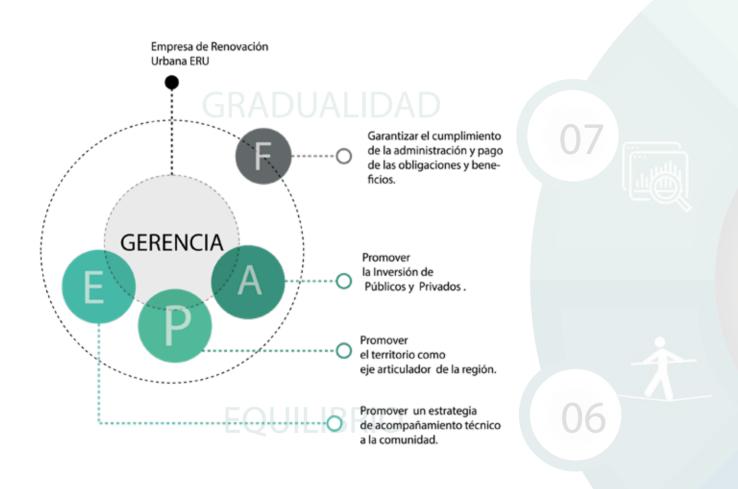
Los instrumentos de financiación asociados al desarrollo territorial son un pilar de la apuesta Distrital para desarrollar proyectos detonantes en el entorno del Aeropuerto El Dorado. De esta manera, se busca complementar los proyectos estructurantes, promover la inversión privada y la colaboración interinstitucional para desarrollar de manera integral y funcional este territorio, garantizando la obtención de recursos para su ejecución.



MODELO DE GESTIÓN

RESPONSABILIDAD

En busca de la implementación efectiva de una operación urbana de esta relevancia se define un gerente que promueva la ejecución de instrumentos de financiación, de proyectos detonantes, la promoción del territorio ante entidades del orden nacional y regional y de la articulación con el sector privado.



PRINO DEL EJERCICIO

AF

Los modelos exitosos de gestión de los aeropuertos y sus entornos integran arreglos institucionales, proyectos multisectoriales, inversión privada y las necesidades de la comunidad para lograr un territorio con mayores capacidades y, así, un aeropuerto más competitivo.









COORDINACIÓN

El Pacto por el Distrito Aeroportuario es una expresión de voluntades entre los actores públicos y privados para promocionar y planificar de manera conjunta un nodo de desarrollo en el Aeropuerto El Dorado y su entorno urbano-regional.

A partir del Pacto buscamos impactar positivamente en :

- El mejoramiento en la calidad de vida de la población que Vive, Trabaja e Invierte en el territorio.
- El fortalecimiento de la competitividad del Aeropuerto El Dorado a nivel internacional.
- La continuidad de la Estructura Ambiental y de Espacio Público del Distrito y la región.
- La consolidación de un **centro de servicios especializados** para Latinoamérica con mayor inversión en logística, comercio y actividades soporte a la actividad aeroportuaria y aeronáutica.
- En la transformación del paisaje urbano de un sector estratégico de la ciudad-región.
 - En la disminución de tiempos y costos en la movilidad urbano-regional.
 - 4• En fortalecer la identidad de comunidades partícipes de las dinámicas territoriales.
 - En la reducción de impactos ambientales.

JUNTOS HACEMOS CIUDAD – REGIÓN
Pacto por una Ciudad - Región más sostenible en lo ambiental, social y aconómico.

DISTRITO
AEROPORTUARIO
Vivir - Trabajar - Invertir

GLOSARIO Y ABREVIATURAS

AEROCIVIL Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

AIED Aeropuerto Internacional Eldorado.

ERU Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano. **MCOT** Modelo Conceptual de Ordenamiento Territorial.

OEFAEG Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto Eldorado-Engativá-Aeropuerto Guaymaral.

POT Plan de Ordenamiento Territorial.

SDP Secretaría Distrital de Planeación.

SAEC Sistema de Aportes por Edificabilidad Adicional para la Construcción y Desarrollo.

BPO Business Process Outsourcung - Externalización de procesos de negocios.

ITO Information Technology Outsourcing - Externalización de tecnologías de la información.

KPO Knowdledge Process Outsourcing-Externalización de procesos de conocimiento.

PIB Producto Interno Bruto.

CIM Centro de intercambio Modal.

LINEAMIENTOS

URBANÍSTICOS Se entenderán como la pauta que sirve para orientar la actuación sobre este territorio.

EJE AMBIENTAL Los ejes ambientales son intervenciones físicas que incrementan la calidad paisajística del espacio público sobre corredores viales existentes y propuestos, bajo un lineamiento que promueve conectar el tejido urbano con los elementos de la estructura ecológica principal. Cumple con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales y los soportes ambientales existentes en el ámbito de la operación estratégica.

CORREDOR

AMBIENTAL El corredor ambiental corresponde a proyectos requeridos para relacionar elementos de la estructura ecológica principal entre sí, con el fin de garantizar la conectividad ecológica y los ciclos naturales a través de los cuerpos de agua, parques, zonas verdes, separadores viales, franjas de control ambiental y la arborización, donde la selección de las especies se realizará de acuerdo con sus funciones ecosistémicas. Se enmarca en el programa de cualificación del hábitat y cumple con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales y los soportes ambientales existentes en el ámbito de la operación estratégica.

INTERVENCIÓN

INTEGRAL

La Intervención Integral corresponde a proyectos que contemplan la construcción de infraestructura vial (calzadas, alamedas, ciclorrutas, andenes y zonas verdes, con mobiliario urbano, arborización, señalización, entre otros) y de transporte (Ferrocarriles, carriles exclusivos para buses, estaciones, paraderos, entre otros) con el respectivo desarrollo inmobiliario asociado a la generación de corredores de alta capacidad y de movilidad local. Se enmarca en el programa de movilidad y desarrollo urbano y cumple con el objetivo de conectar el territorio con los sistemas generales de Bogotá y la región, con integración multimodal de sistemas de movilidad.

