



REVISIÓN ORDINARIA DEL POT PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO

REUNIÓN CON ÓRGANOS DE CONTROL Y
VEEDURÍAS CIUDADANAS

ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN 2020



PALABRAS DE BIENVENIDA A CARGO DEL CONSEJO Y RED DISTRITAL INSTITUCIONAL DE APOYO A LAS VEEDURÍAS CIUDADANAS:

- **DOCTORA ADRIANA CÓRDOBA ALVARADO, SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN.**
- **DOCTORA MARÍA ANAYME BARÓN DURÁN, CONTRALORA DISTRITAL DE BOGOTÁ.**
- **DOCTORA ROSALBA JAZMÍN CABRALES ROMERO, PERSONERA DE BOGOTÁ (E).**
- **DOCTOR RAMÓN VILLAMIZAR MALDONADO, VEEDOR DISTRITAL DELEGADO PARA LA PARTICIPACIÓN Y PROGRAMAS ESPECIALES.**



Agenda a Desarrollar

1. Presentación del objetivo estrategia, canales y medios dispuestos para la participación, alcance de la reunión, reglas para la participación en la reunión y facilitadores/as del espacio. (15 minutos)
2. Presentación de aspectos básicos del POT, diagnóstico, aspectos generales y de detalle. (45 minutos). **Temas:**
 1. RESUMEN **DIAGNÓSTICO GENERAL** DE LA REVISIÓN DEL POT
 2. PRESENTACIÓN **DIAGNÓSTICO GENERAL**
 3. BALANCE APORTES CIUDADANOS PARTICIPACIÓN : **RESUMEN CABILDOS 2019 Y DEL CONCEPTO DEL CTPD**
3. Espacio para preguntas, observaciones, aportes e inquietudes de los y las participantes (60 minutos)
4. Cierre de la reunión y evaluación (**Ejercicio de comprensión**) (5 minutos)



Objetivo General

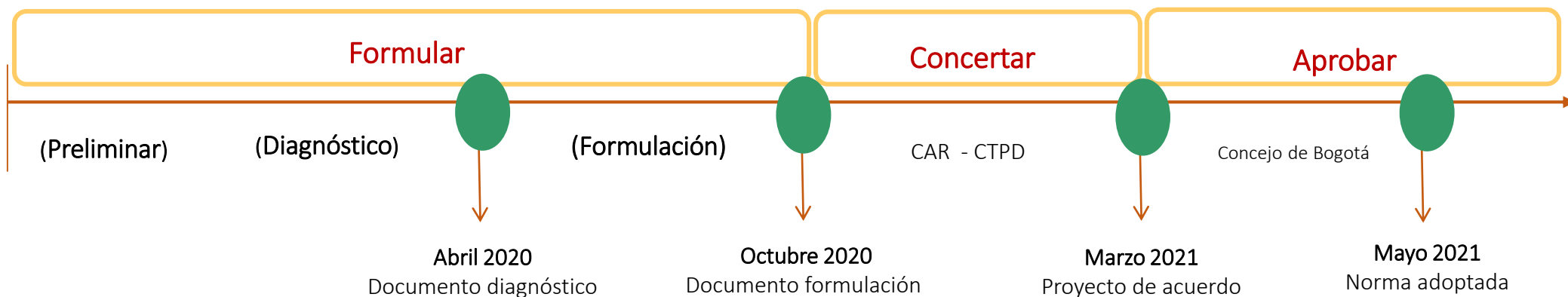
Informar y garantizar la participación a las autoridades de planeación y de gobierno, así como a las diversas organizaciones sociales y ciudadanas en el proceso de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - 2020. Lo anterior en el marco de la etapa de mitigación provocada por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



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



Proceso técnico de revisión POT

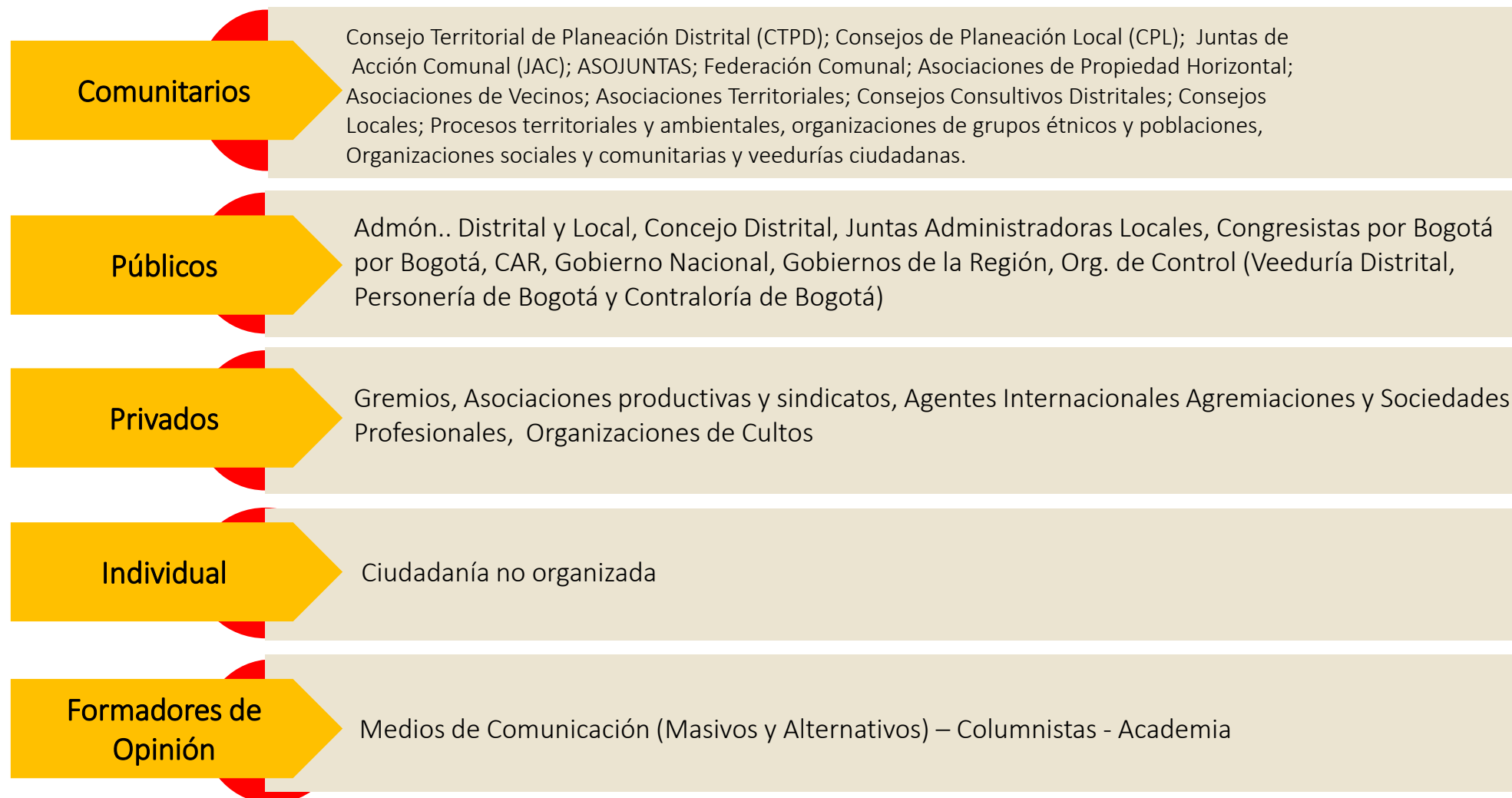


Fases de participación ciudadana





Principales actores del proceso – nivel de organización



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 elementos:**



	Acción Colectiva		Reto: La ciudadanía argumenta sus ideas, las prioriza con sentido de corresponsabilidad. El facilitador recoge sus palabras y expone posiciones de acuerdo a las intervenciones ciudadanas.
	Comprometer	Priorizar y proponer con corresponsabilidad	
	Vincular (emocional y racional)	Generar empatía a partir del conocimiento (diálogos pedagógicos y cercanos)	Reto: La ciudadanía se siente escuchada, expone sus necesidades y presenta soluciones. El facilitador recoge sus palabras y expone posiciones de acuerdo a las intervenciones ciudadanas.
	Conocer	Informar sobre el diagnóstico, DTS, concertación de conceptos de la CAR y CTPD y socialización del Acuerdo	Reto: La ciudadanía observa y oye, conoce el diagnóstico y los documentos básicos de esta fase.



Canal Personalizado

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

305 8104427



Canal Virtual

Reuniones Virtuales:

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



Canal Virtual

Correo Electrónico: Presentación de propuestas (radicadas o no)

potbogota@sdp.gov.co

Instrumento de captura: Conocer el diagnóstico y hacer aportes a la formulación. Ubicado en Portal Bogotá de la Alcaldía Mayor: **¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá! ¿Cuáles son tus propuestas?**

<https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-de-ordenamiento-territorial/aporta-al-pot>



Canal Virtual

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

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



SI EN EL **POT 2020** QUIERES PARTICIPAR, EN LOS SIGUIENTES CANALES **TUS APORTES PUEDES DEJAR**



Canal personalizado

Comunícate al **305 8104427**



Reuniones virtuales

Encuentra la programación semanal en nuestro **micrositio POT 2020**



Instrumento de consulta

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



Correo Electrónico

Envía tus propuestas a **potbogota@sdp.gov.co**



Mapa Virtual "Tu aporte, tu territorio":

Localiza el lugar de tu idea y regístrala



#EnElRadarDelPOT



Reuniones virtuales:

Infórmate y consulta

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

Instrumento de consulta:

¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá!

¿Cuáles son tus propuestas?

<https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-de-ordenamiento-territorial/aporta-al-pot>

Mapa Virtual "Tu aporte, tu territorio"

¡Ayúdanos a construir el POT de Bogotá!

¿Cuáles son tus propuestas?

<https://survey123.arcgis.com/share/3554209499b24f369f30791c2a22921d>



Alcance reunión

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





Reglas para la Participación en la reunión

Para la Secretaría Distrital de Planeación es fundamental escuchar, comprender y atender los requerimientos de los órganos de control, las veedurías ciudadanas, las autoridades y demás 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.
5. Las preguntas de control social serán apoyadas por los funcionarios de Contraloría de Bogotá, Veeduría Distrital, Personería de Bogotá y la Red Institucional Distrital de Apoyo a las Veedurías Ciudadanas.



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.

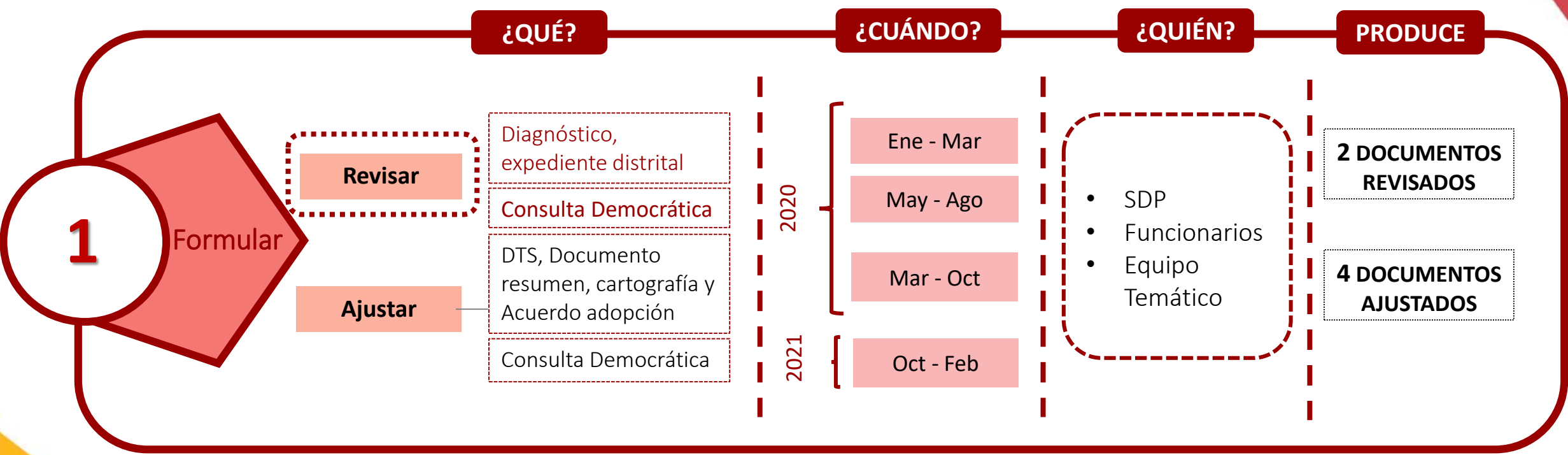


¿Cuál es el estado actual del POT de Bogotá?

- ❖ 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.

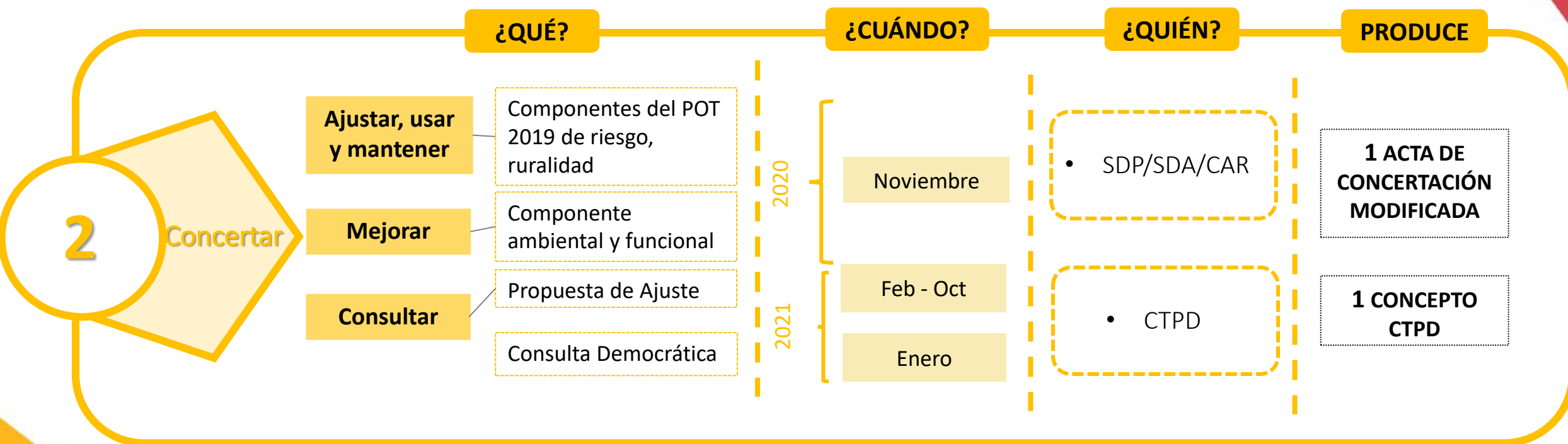


Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (InHouse)



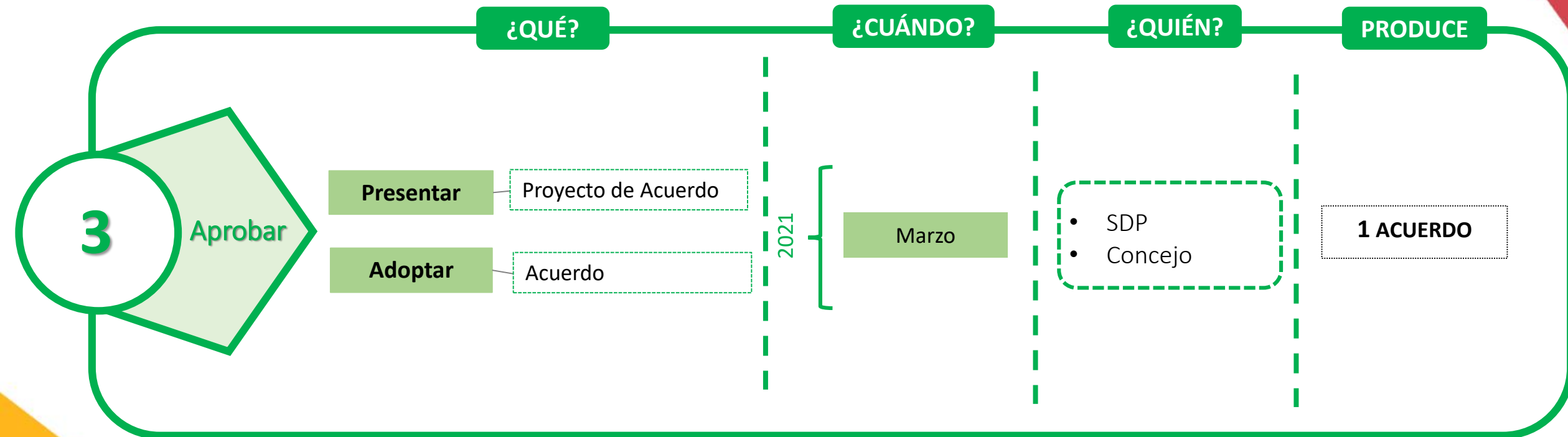


Plan de Acción para la revisión y ajuste al POT (InHouse)





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



ETAPA PRELIMINAR

[illegible]

ETAPA FORMULACIÓN

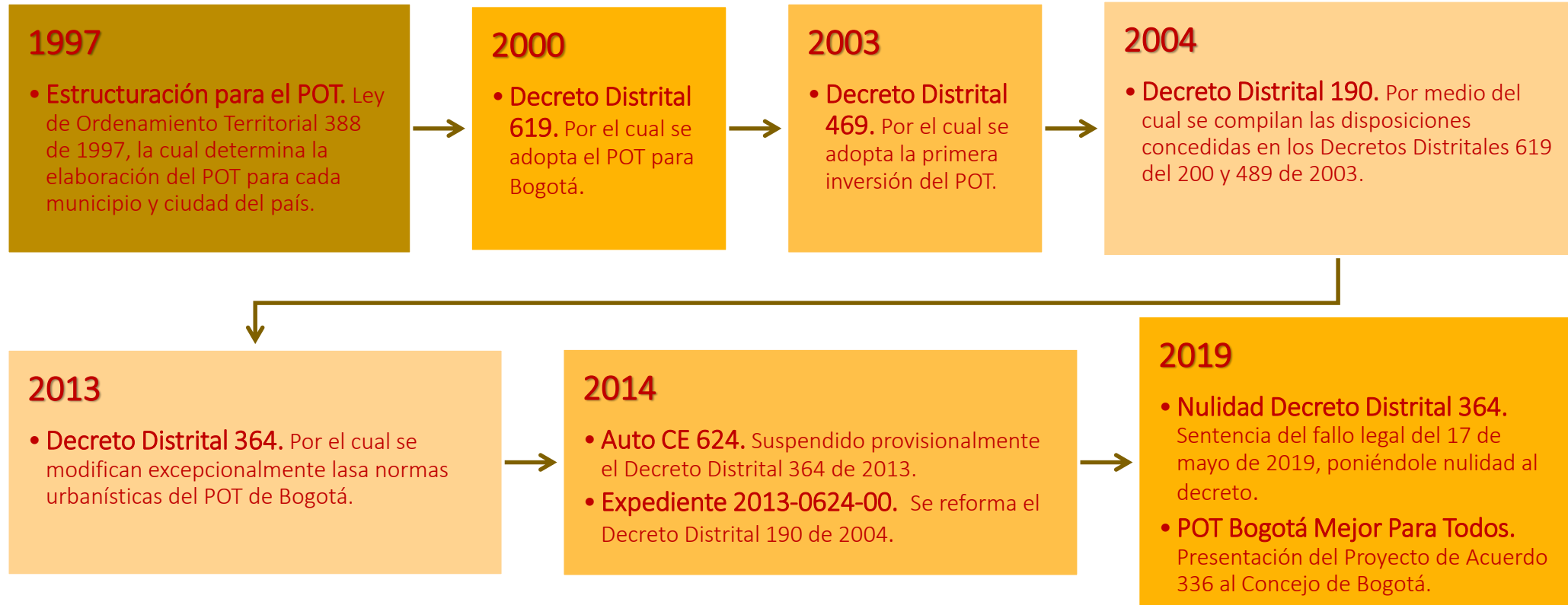
[illegible]

ETAPA CONCERTACIÓN Y CONSULTA

[illegible]



Línea de tiempo de los Planes de Ordenamiento Territorial POT Bogotá





1. REGIÓN

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





2. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

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





3. POBLACIÓN

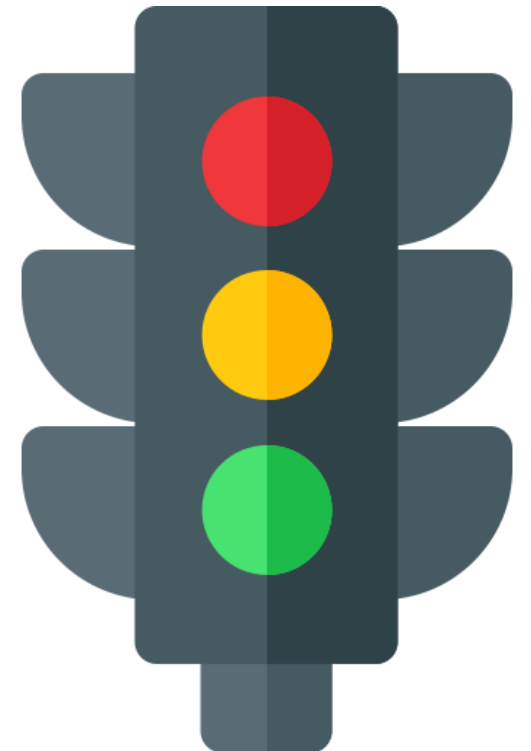
- Se planteaban proyecciones poblacionales con supuestos en cifras y metodologías no ajustadas a las cifras del DANE.
- El ajuste a estas cifras ajustará la necesidad de vivienda, servicios y de habilitación de suelo en los próximos 12 años.
- En estudio preliminar se encuentra posibles fallos metodológicos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





4. MOVILIDAD

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





5. REVITALIZACIÓN

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





6. SISTEMA DE CUIDADO

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





DIAGNÓSTICO POR LOCALIDADES

REGIÓN
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL
POBLACIÓN
MOVILIDAD
REVITALIZACIÓN
SISTEMA DE CUIDADO



Ejercicio de repaso

Herramienta: Encuesta POT

Se envía un link para que los participantes respondan una encuesta (google form).



Cierre

Agradecemos la participación de los asistentes, se enviará la presentación y los documentos de diagnóstico del POT para que sean analizados y se hagan los aportes ciudadanos a través de los diferentes canales para la participación ciudadana en el proceso de revisión del POT 2020.



Información disponible para la Revisión del POT

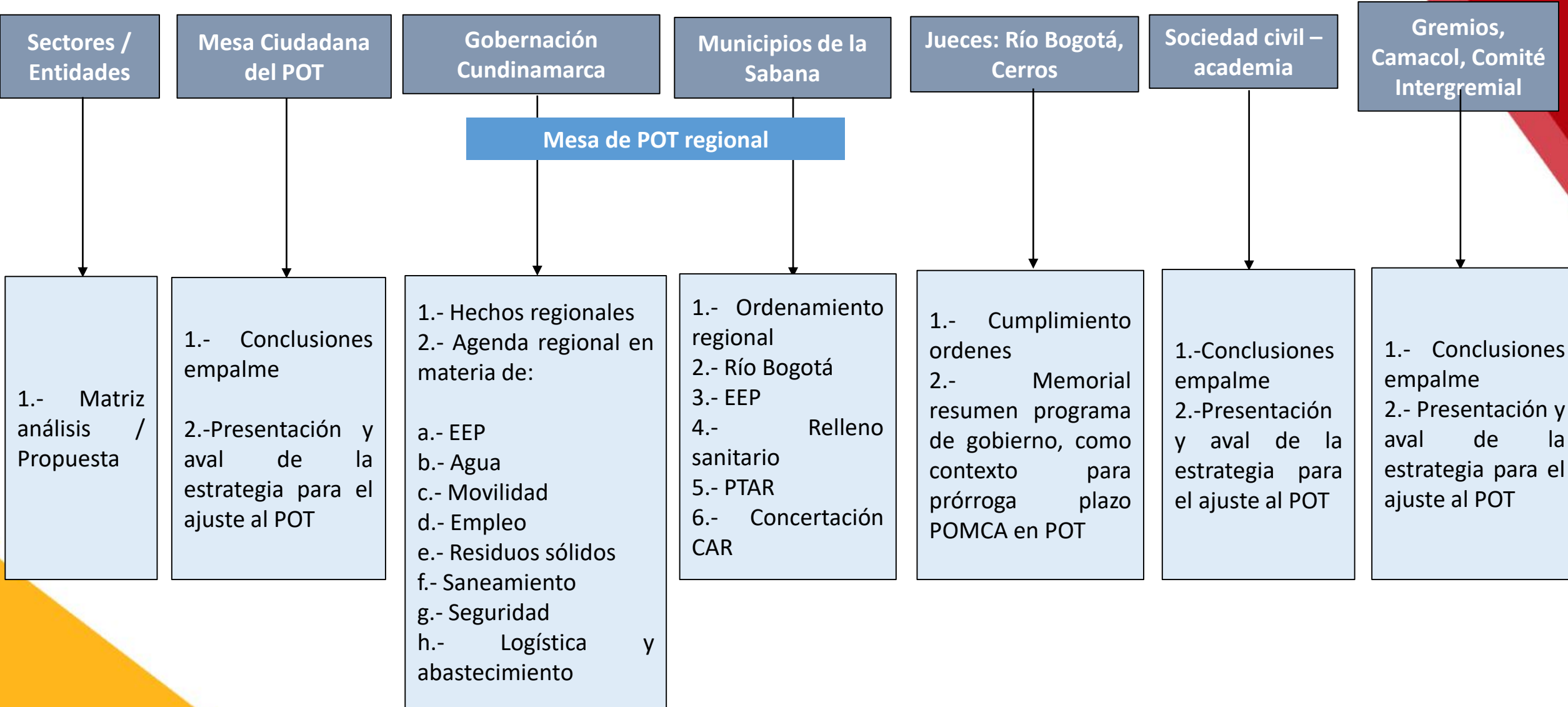


Estudios e información

Revisión Plan de ordenamiento Territorial

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

Articulación público- privada en proceso





RESUMEN DIAGNÓSTICO GENERAL

Balance general diagnóstico					
REGIÓN	ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL	POBLACIÓN	MOVILIDAD	REVITALIZACIÓN	SISTEMA DE CUIDADO
- No hay articulación regional en la ocupación del suelo de la Sabana. - Los municipios no han incluido el POMCA en las propuestas de ajustes a sus POT. Esta orden judicial es una oportunidad para definir una visión regional compartida - Se está perdiendo el suelo de riqueza agrológica y la vocación de la Sabana (incluida Bogotá) como de interés ecológico nacional. - Los hechos regionales diagnosticados no fueron incluidos en la formulación del POT 2019.	- Persiste la ocupación de suelo de protección por riesgo. - En el POT 2019 la EEP se degradaba a una Estructura Ambiental y de Espacio Público, cuyas funciones son diferentes. - Se formularon proyectos de urbanización sobre componentes de la EEP (Ciudad Rio y Lagos de Tunjuelo) y quedó condicionada a la sustracción la urbanización de la Reserva TVDH	- Se planteaban proyecciones poblacionales con supuestos en cifras y metodologías no ajustadas a las cifras del DANE. - El ajuste a estas cifras ajustará la necesidad de vivienda, servicios y de habilitación de suelo en los próximos 12 años. - En estudio preliminar se encuentra posibles fallos metodológicos en el cálculo de proyecciones, que se ajustarán en la formulación.	- El sistema de transporte se asociaba especialmente a TM - La segunda fase de la PLMB se extendía al norte. - El componente férreo regional no se articula al sistema de movilidad de la ciudad.	- Se planteaban grandes áreas de renovación urbana en modalidad de Redesarrollo. - No se adelantó una adecuada participación ciudadana ni la cartografía social, económica y ambiental del territorio en esas decisiones. - En la renovación asociada a corredores de movilidad no se formularon adecuadamente los instrumentos de recuperación de plusvalías	- El Déficit de equipamientos se concentra en localidades de periferia, occidente y sur de la ciudad: (Bosa. Ciudad Bolívar, Engativá, Suba y Kennedy). - En estratos 1 y 2, donde reside el 60% de la población. Bosa y Ciudad Bolívar con el 17.5%, equivale a la quinta parte de la población y presentan el mayor déficit de equipamientos.

INDICE



01

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN POT
- Dec.190/04

02

REGIÓN

03

ESTRUCTURA ECOLÓGICA
PRINCIPAL

04

POBLACION

05

MOVILIDAD

06

REVITALIZACIÓN

07

SISTEMA DE
CUIDADO





01

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN POT- Dec.190/04

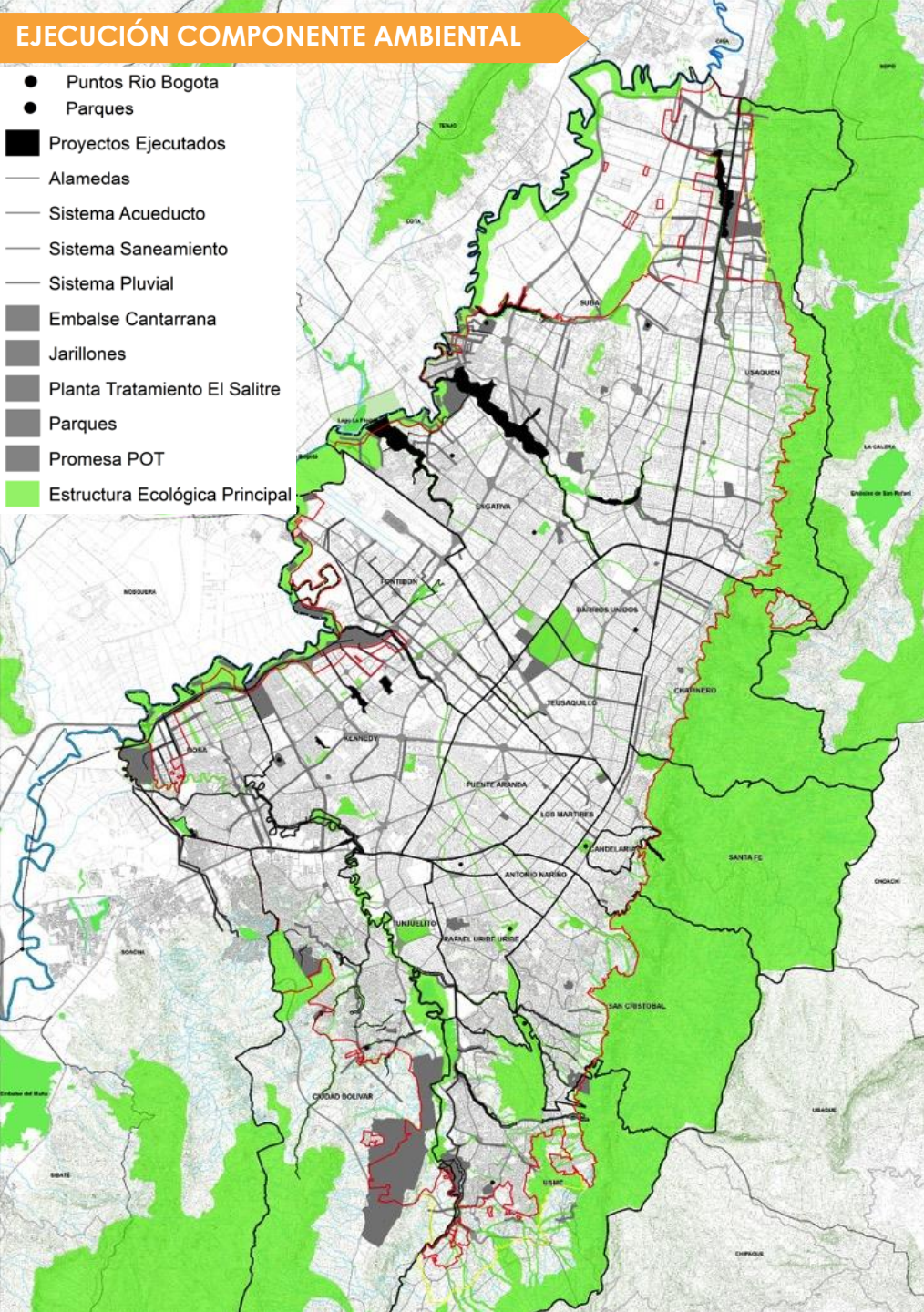


- Proyectos Ejecutados
- Proyectos POT
- Centralidades y Op Estratégicas

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

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

- Puntos Río Bogotá
- Parques
- Proyectos Ejecutados
- Alamedas
- Sistema Acueducto
- Sistema Saneamiento
- Sistema Pluvial
- Embalse Cantarrana
- Jarillones
- Planta Tratamiento El Salitre
- Parques
- Promesa POT
- Estructura Ecológica Principal



COMPONENTE AMBIENTAL

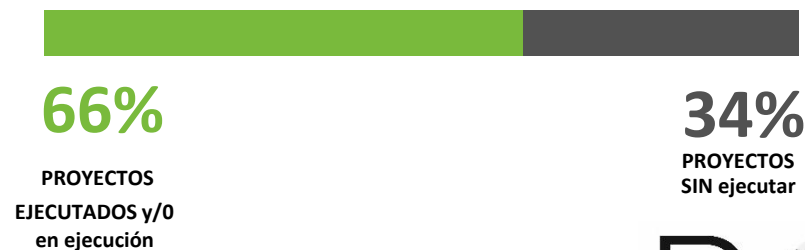
POT-DEC.190-2004 ART.70 Y DTS



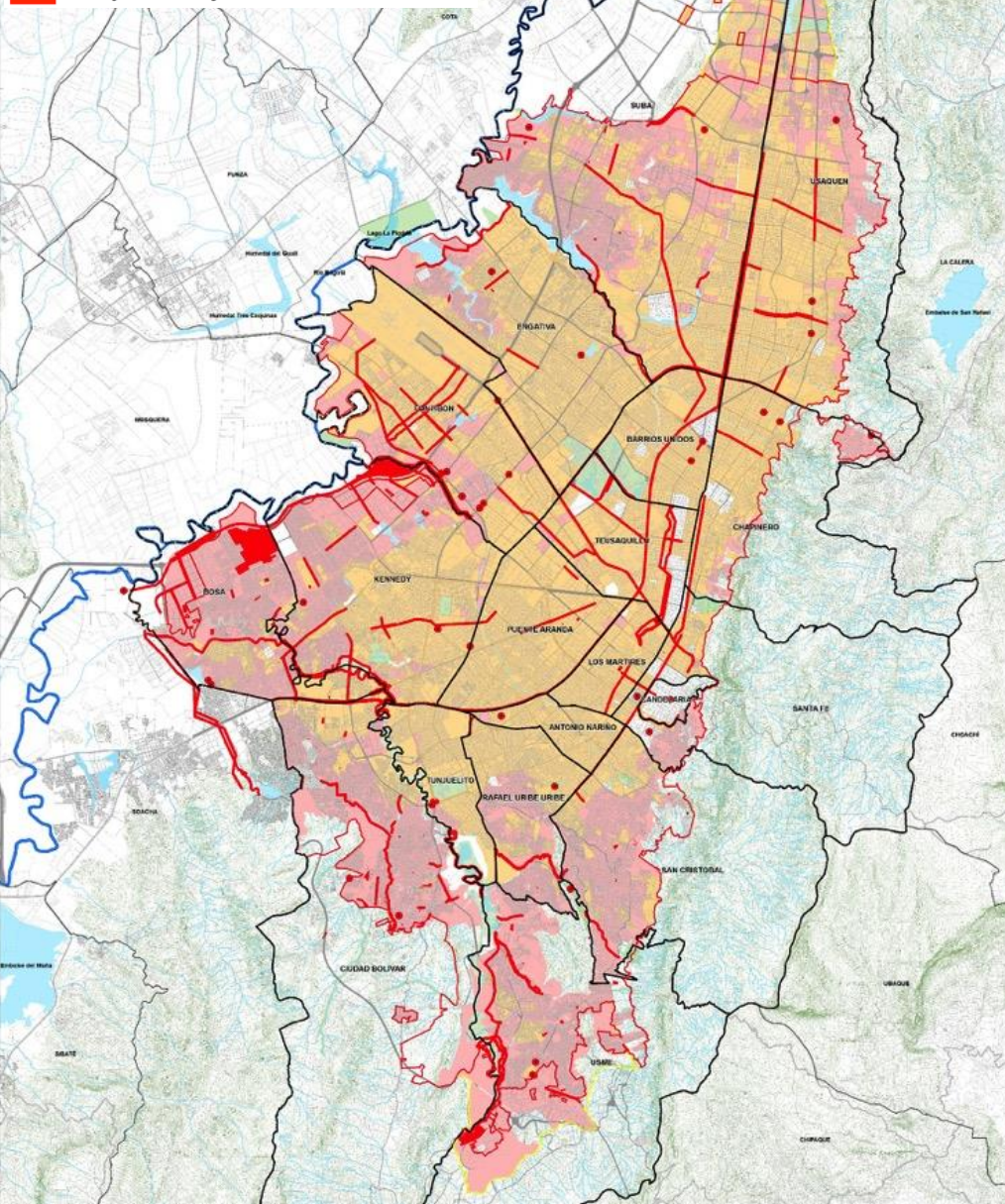
- **NO** se **FORMULÓ** ningún proyecto a **LARGO PLAZO**
- La **INVERSIÓN** se centra en la **INFRAESTRUCTURA**.
- La **ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL** es tomada **COMO DETERMINANTE** de los procesos de ordenamiento y **NO COMO ESTRUCTURADORA**.

ACTUACIONES TERRITORIALES

125
PROYECTOS
TOTAL



- Consolidación y Renovación
- Mejoramiento Integral y Desarrollo
- Proyectos Ejecutados



COMPONENTE TERRITORIAL

POT-DEC.190-2004 ART.70



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

ACTUACIONES TERRITORIALES

540
PROYECTOS
TOTAL

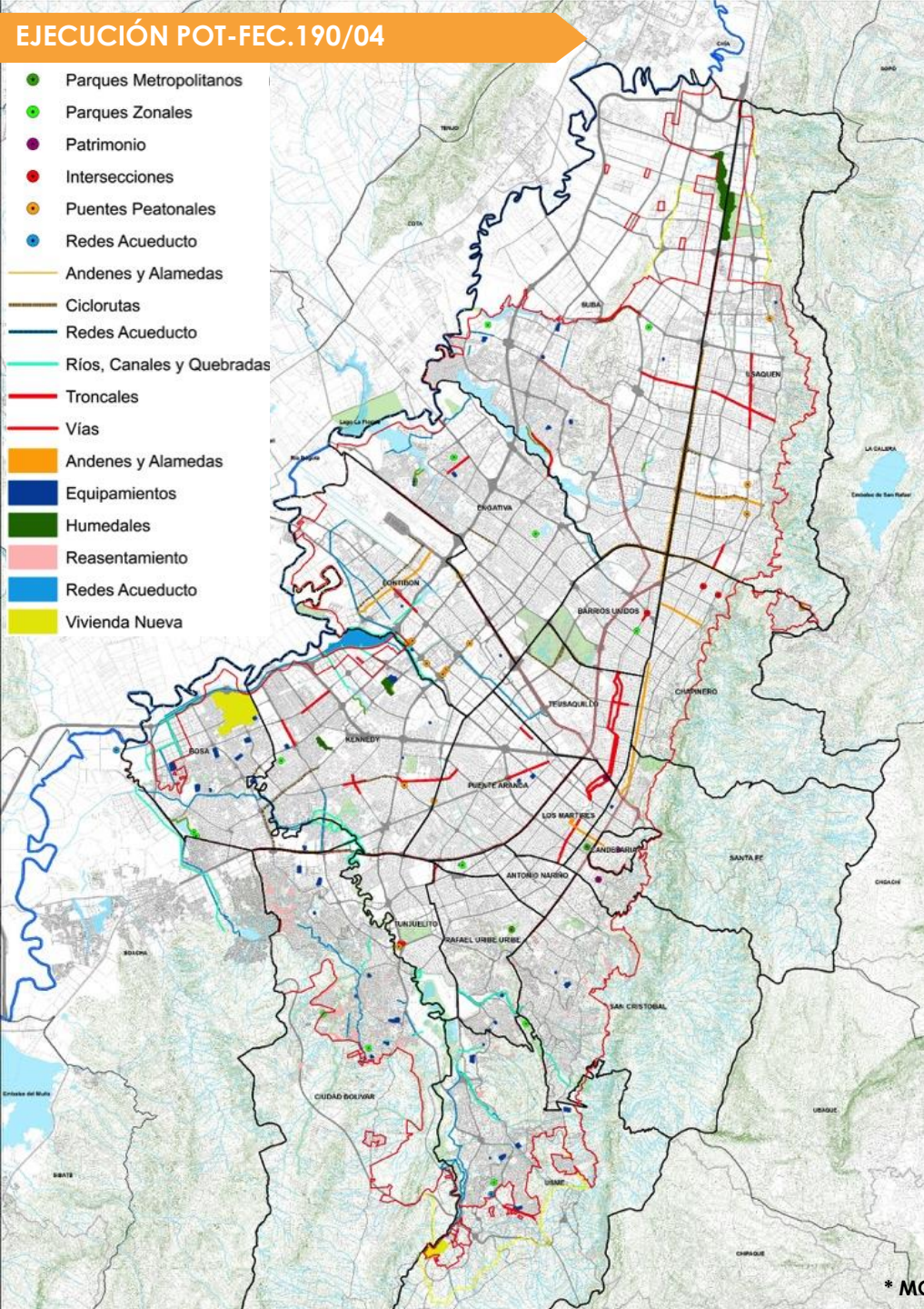
61%
PROYECTOS
EJECUTADOS

39%
PROYECTOS
SIN DESARROLLAR

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



- Parques Metropolitanos
- Parques Zonales
- Patrimonio
- Intersecciones
- Puentes Peatonales
- Redes Acueducto
- Andenes y Alamedas
- Ciclorutas
- Redes Acueducto
- Ríos, Canales y Quebradas
- Troncales
- Vías
- Andenes y Alamedas
- Equipamientos
- Humedales
- Reasentamiento
- Redes Acueducto
- Vivienda Nueva



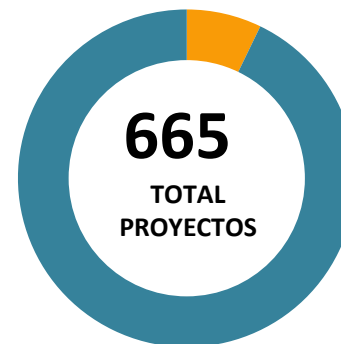
EJECUCIÓN

POT-DEC.190-2004 ART.70 Y DTS



EJECUCIÓN POT 190/04 ART. 70 Y DTS

ACTUACIONES TERRITORIALES (ART 70)



7%

PROYECTOS DE
GESTIÓN

93%

ACTUACIONES
TERRITORIALES



44%

EJECUTADOS Y/O
EN EJECUCIÓN

56%

SIN
DESARROLLAR

275
Actuaciones

353
Actuaciones

INVERSIÓN PRESUPUESTAL 2001-2019

Patrimonio	13,905
EEP	451,318
Proyectos regionales	476,005
Renovación urbana	497,649
Producción Ecoeficiente	1,398,418
Espacio Público	1,417,437
Vivienda	2,933,847
Equipamientos	3,148,913
Acueducto y saneamiento básico	5,615,880
Movilidad	17,406,601

64%

CORTO PLAZO
ART.70

36%

MEDIANO PLAZO
DTS

* MONTOS EN MILLONES DE PESOS 2019

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación





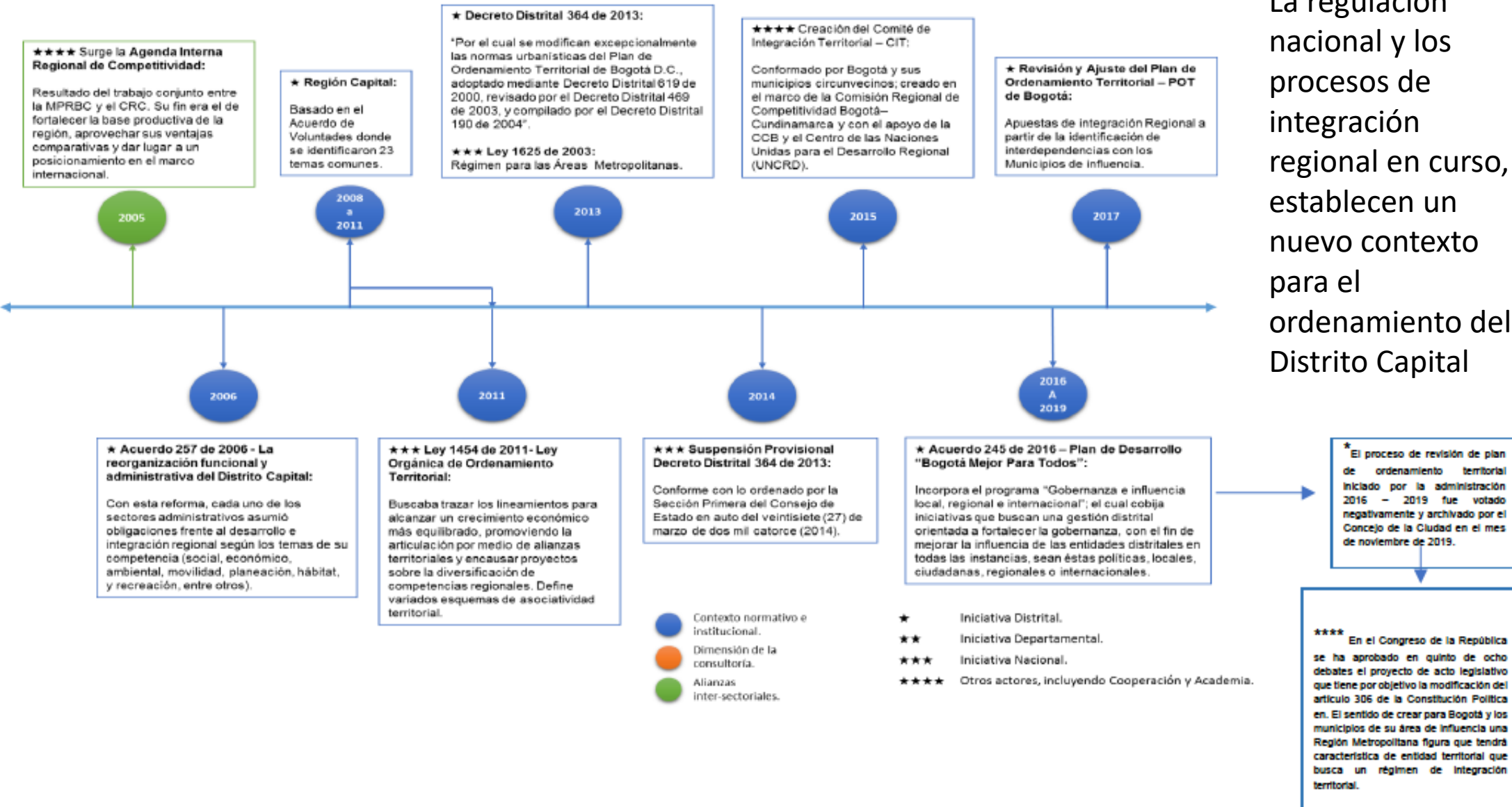
02 BOGOTÁ-REGIÓN

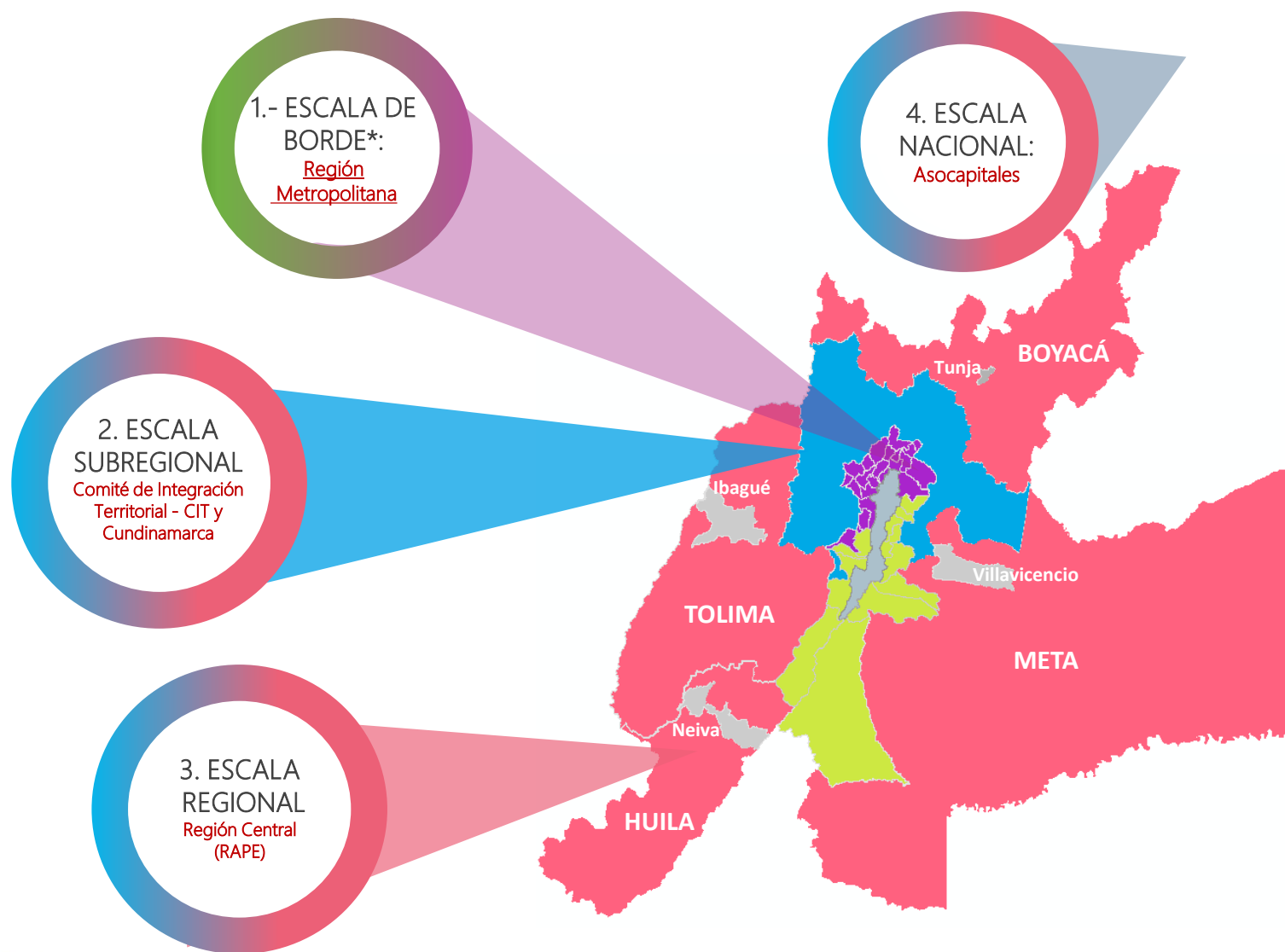
LO REGIONAL (2004 – 2020)

UN NUEVO CONTEXTO SOBRE LO REGIONAL



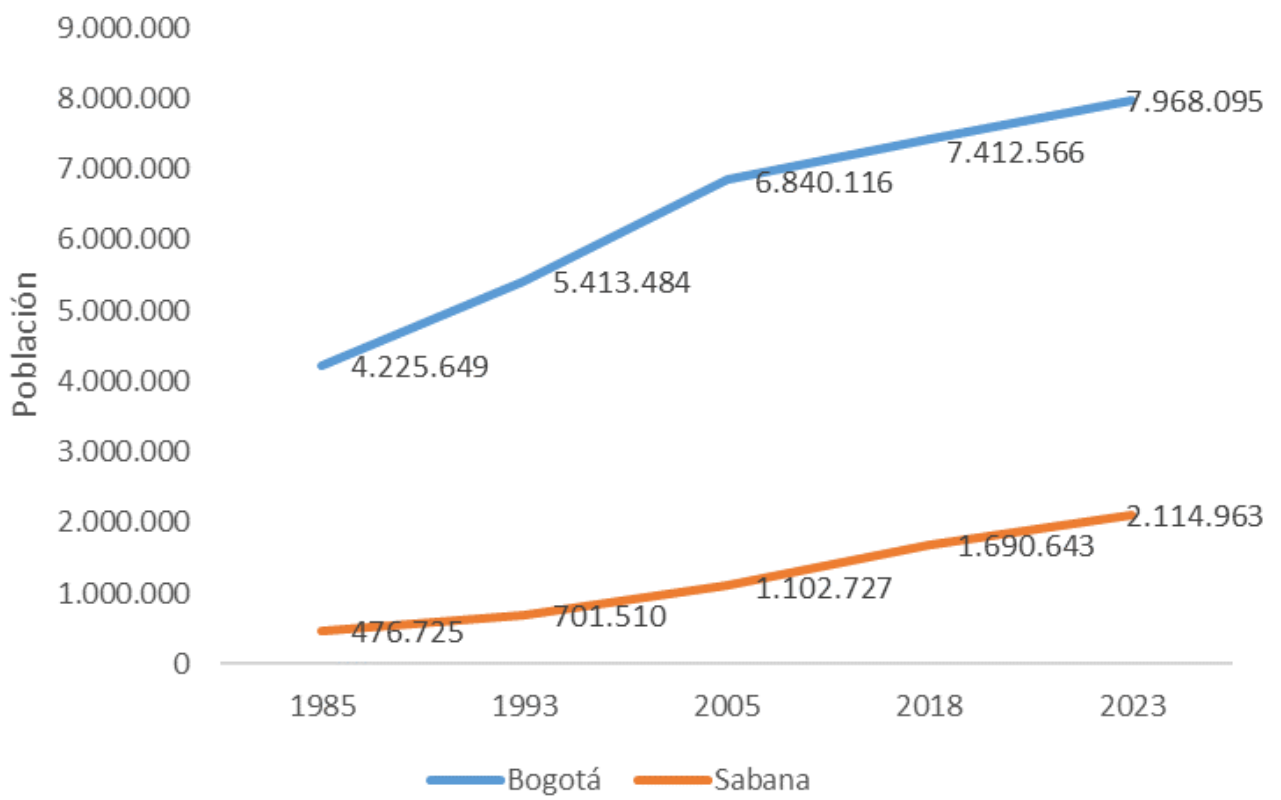
La regulación nacional y los procesos de integración regional en curso, establecen un nuevo contexto para el ordenamiento del Distrito Capital





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

¿CÓMO HA CRECIDO LA REGIÓN?



Crecimiento promedio anual

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

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

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

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

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



Ocupación 2005

Bogotá y su primer anillo

POBLACIÓN 2005

MUNICIPIOS PRIMER ANILLO*	1'102.727
BOGOTÁ	6'840.116
TOTAL POBLACIÓN	7'942.843

Ocupación 2018

Bogotá y su primer anillo

POBLACIÓN 2018

MUNICIPIOS PRIMER ANILLO*	1'690.643
BOGOTÁ	7'412.566
TOTAL POBLACIÓN	9'103.209

**UN PRIMER ANILLO CUYA
POBLACIÓN CRECE
VELOZMENTE**

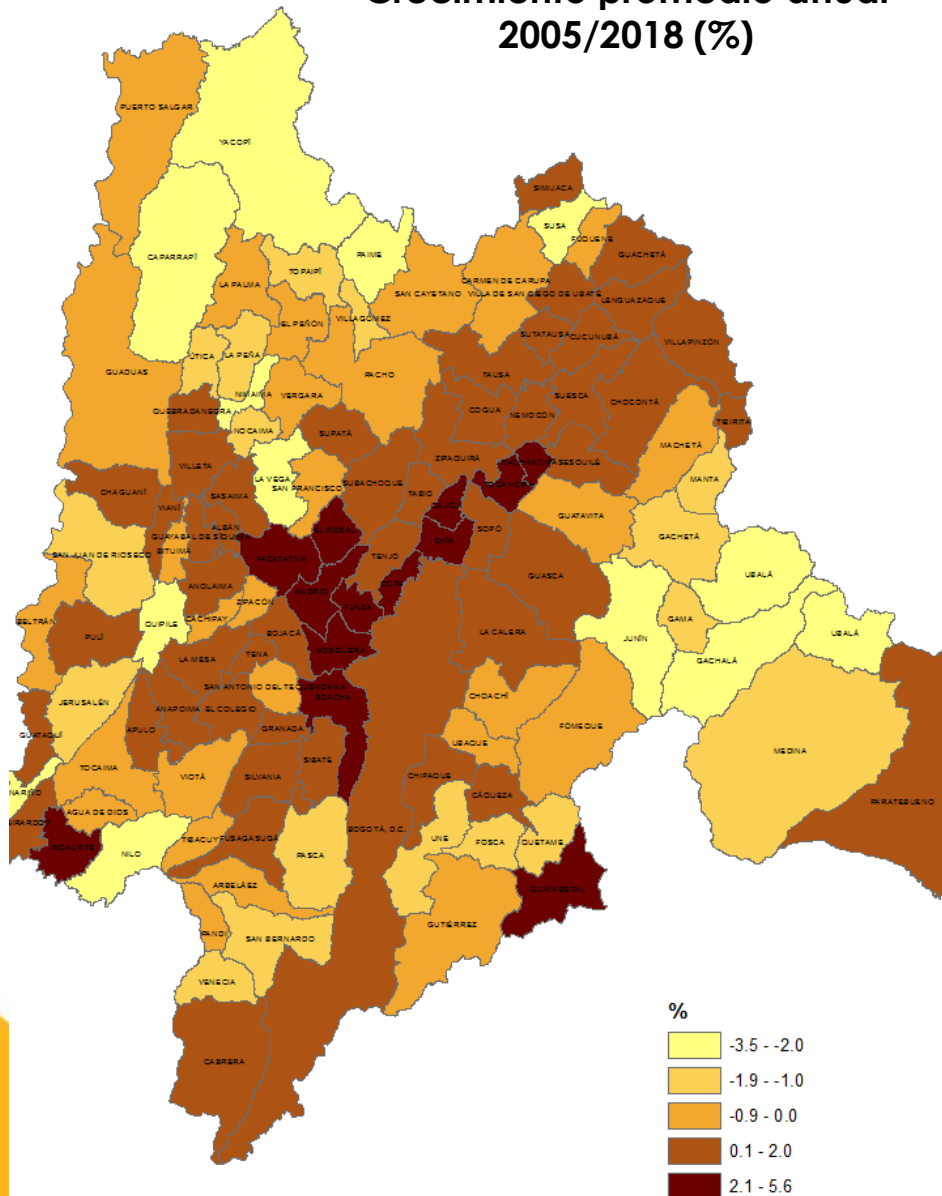
Mientras que Bogotá
creció un 0,62%
promedio anual
entre 2005 y 2018, los
16 municipios que
conforman el primer
anillo crecieron un
3,29% promedio
anual

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

Fuente: DANE Censo 2005 Y Censo 2018



Crecimiento promedio anual 2005/2018 (%)



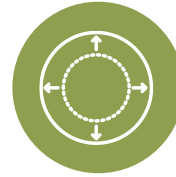
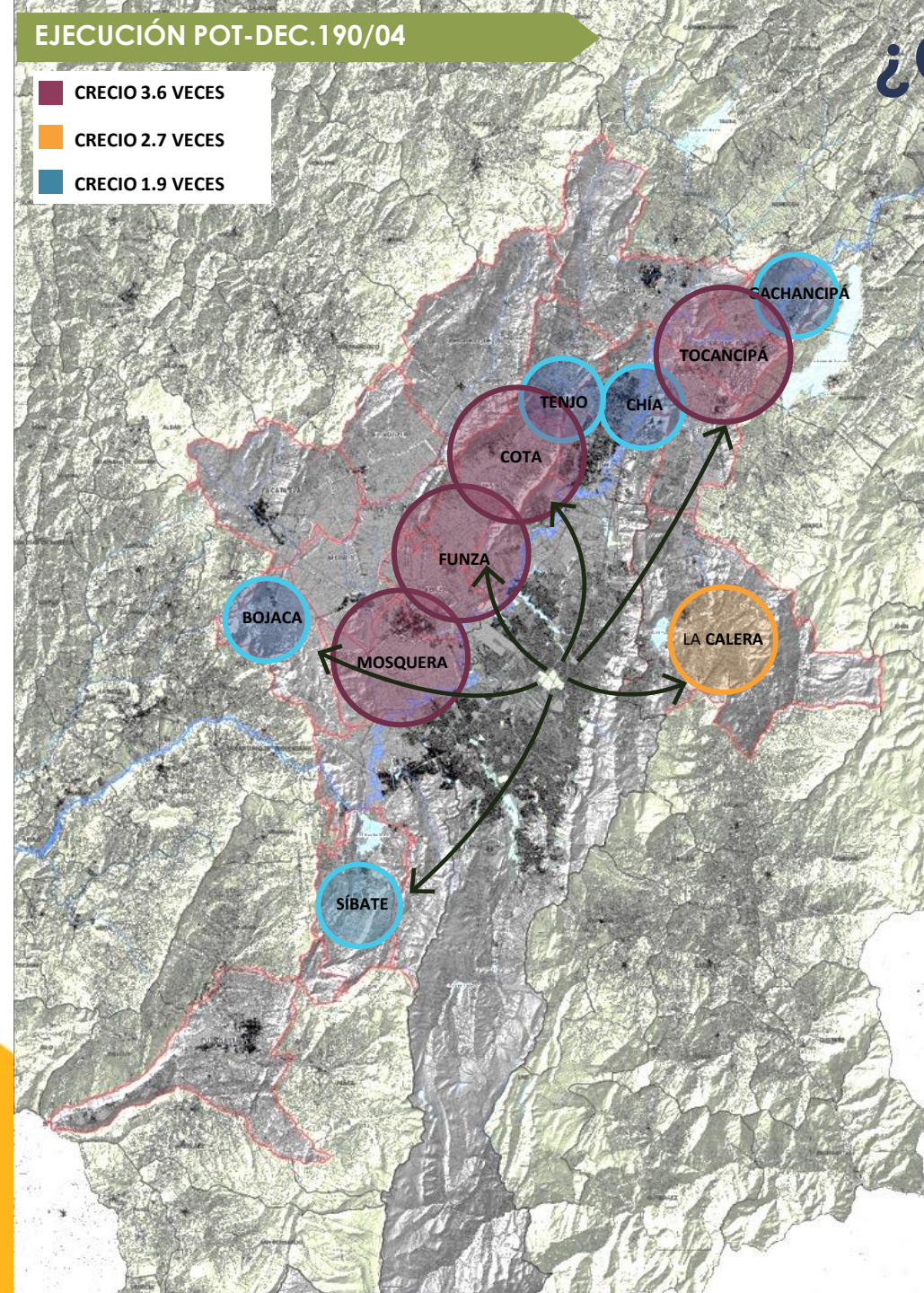
Mientras que Bogotá creció 0,62% promedio anual entre 2005 y 2018, los 16 municipios con los que se conforma la región proxima, crecieron, 3,29%

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

¿CÓMO CRECIÓ BOGOTÁ Y LA REGIÓN?



CRECIO 3.6 VECES
CRECIO 2.7 VECES
CRECIO 1.9 VECES



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



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



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



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



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



ALTA DESIGUALDAD ENTRE MUNICIPIOS en ingresos per cápita promedio.

INSTALACIÓN MESA POT REGIONAL – MESA DE CONSTRUCTORES

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Y REPRESENTANTES DEL GREMIO DE CONSTRUCTORES

ACTA N° 1

“Por medio de la cual se instala la Mesa participativa para la construcción armónica del desarrollo de la Bogotá-Región”

Febrero 13 de 2020

Que conforme a las competencias previstas en el Decreto 016 de 2013, la SDP deberá “Coordinar la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial”, se instala la presente Mesa de Trabajo:

NOMBRE	GRUPO AL QUE PERTENECE	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
Fernando Ortiz	Grupo Nacana	fortiza@grupomacana.com	[Firma]
PAOLA FRANCO	AR CONSTRUCCIONES	pf franco@arconstrucciones.com	[Firma]
PERO VALENZUELA	AR CONSTRUCCIONES	pvalenzuela@arconstrucciones.com	[Firma]
JANIER NIETO S	CONSTRUC R.H.	jdnieto@construc.com	[Firma]

www.sdp.gov.co

Articulación regional con constructores

1. Proyectos Bogotá y Sabana:

- Localización
- Tiempos /etapa
- Unidades

2.- Análisis Proyectos:

- Norma
- Gestión de suelo,
- Financiación
- Cuellos de botella
- Ruta de Solución



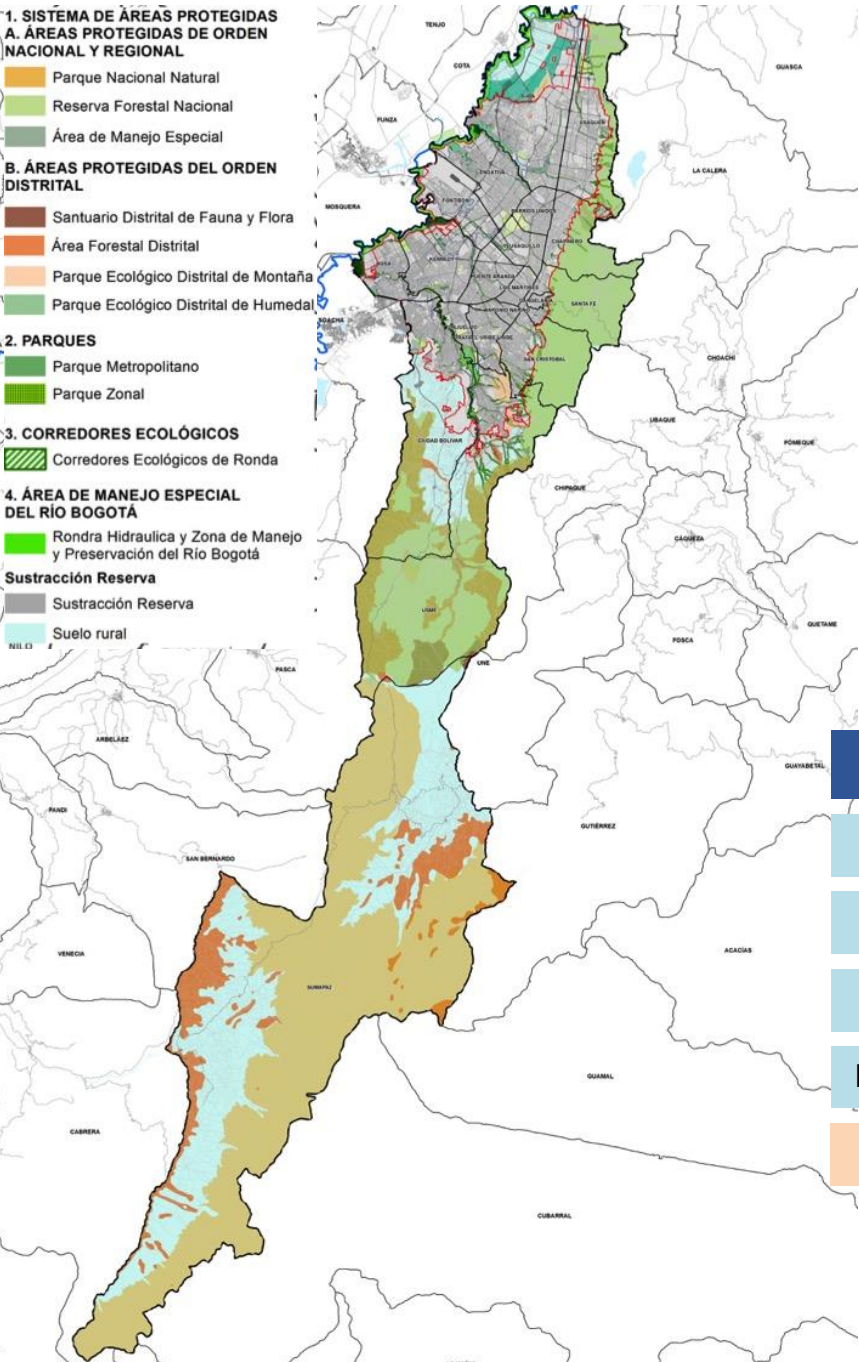


03

ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

- 1. SISTEMA DE ÁREAS PROTEGIDAS
- A. ÁREAS PROTEGIDAS DE ORDEN NACIONAL Y REGIONAL
 - Parque Nacional Natural
 - Reserva Forestal Nacional
 - Área de Manejo Especial
- B. ÁREAS PROTEGIDAS DEL ORDEN DISTRITAL
 - Santuario Distrital de Fauna y Flora
 - Área Forestal Distrital
 - Parque Ecológico Distrital de Montaña
 - Parque Ecológico Distrital de Humedal
- 2. PARQUES
 - Parque Metropolitano
 - Parque Zonal
- 3. CORREDORES ECOLÓGICOS
 - Corredores Ecológicos de Ronda
- 4. ÁREA DE MANEJO ESPECIAL DEL RÍO BOGOTÁ
 - Rondra Hidráulica y Zona de Manejo y Preservación del Río Bogotá
- Sustracción Reserva
 - Sustracción Reserva
 - Suelo rural

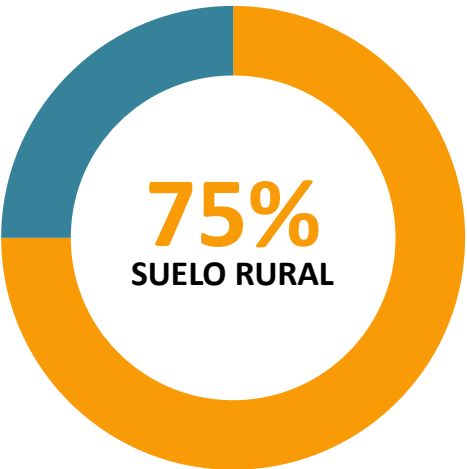


ESTRUCTURA ECOLÓGICA PPAL.

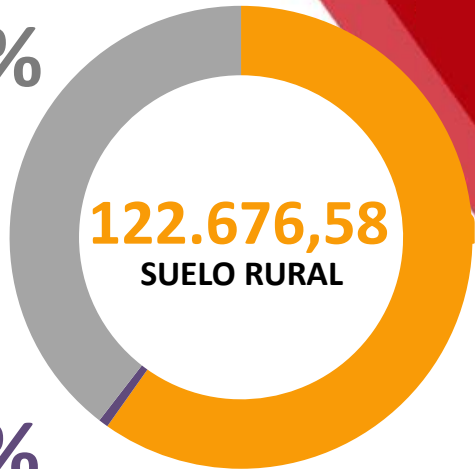
POT - DEC.190-2004 Y ACTUAL



25%
SUELO
URBANO Y
DE
EXPANSIÓN



66,07%
ÁREAS
PROTEGIDAS
NACIONALES
Y REGIONALES



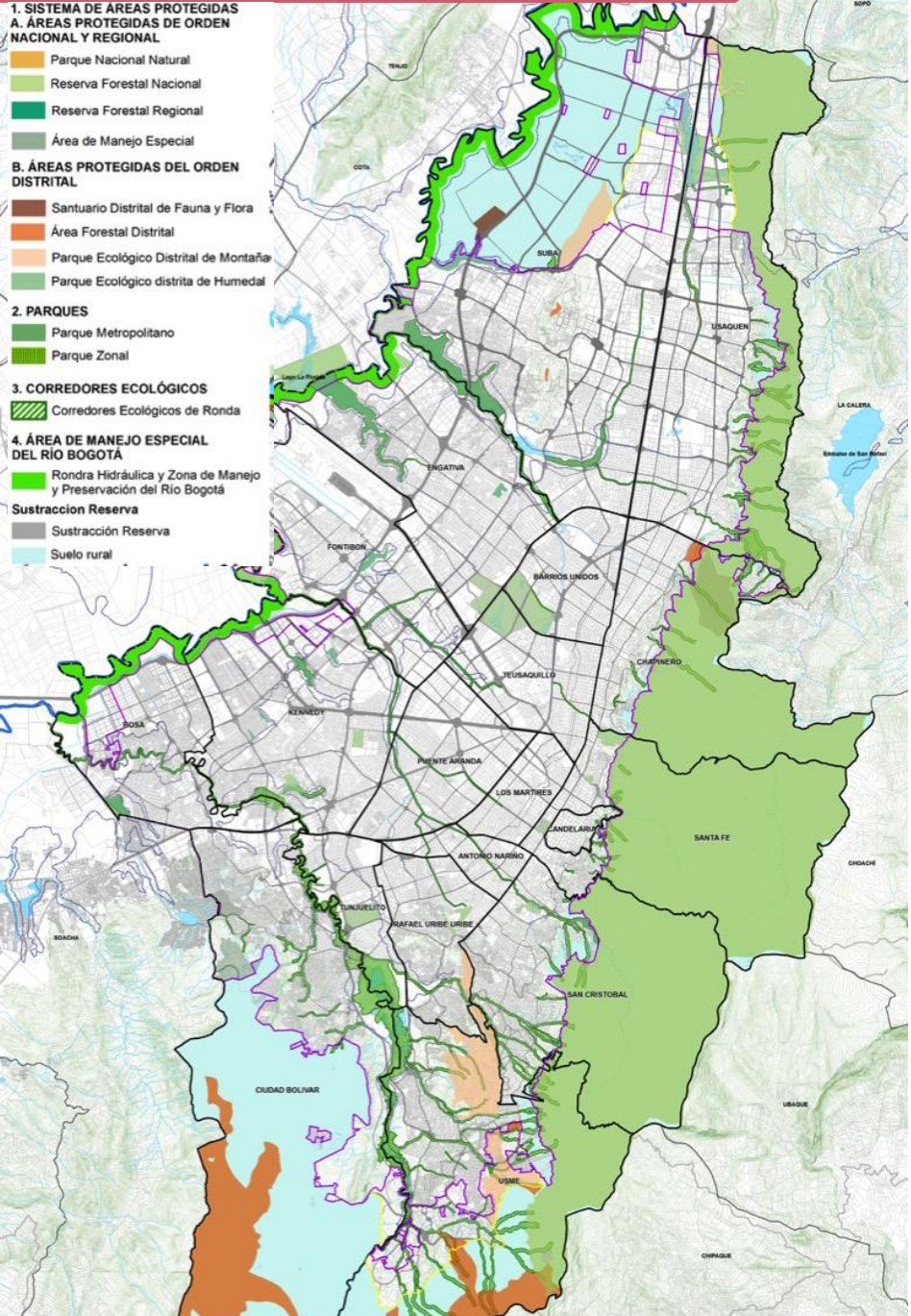
1,13%
RESERVA "Thomas Van Der
Hammen"

Áreas Protegidas del Orden Nacional y Regional	POT 190	Actual
Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental Bogotá	14.127,5 Ha	13.154,01 Ha
Parque Nacional Natural Sumapaz	37.395,19 Ha	46.728,90 Ha
Reserva Forestal Protectora-Cuenca Alta Del Río Bogotá	N/A	20.019,7 Ha
Reserva Forestal Regional Productora "Thomas Van Der Hammen"	N/A	1.396,27 Ha
Total	51.522,69 Ha	81.298,88 Ha



ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

- 1. SISTEMA DE ÁREAS PROTEGIDAS
- A. ÁREAS PROTEGIDAS DE ORDEN NACIONAL Y REGIONAL
 - Parque Nacional Natural
 - Reserva Forestal Nacional
 - Reserva Forestal Regional
 - Área de Manejo Especial
- B. ÁREAS PROTEGIDAS DEL ORDEN DISTRITAL
 - Santuario Distrital de Fauna y Flora
 - Área Forestal Distrital
 - Parque Ecológico Distrital de Montaña
 - Parque Ecológico distrita de Humedal
- 2. PARQUES
 - Parque Metropolitano
 - Parque Zonal
- 3. CORREDORES ECOLÓGICOS
 - Corredores Ecológicos de Ronda
- 4. ÁREA DE MANEJO ESPECIAL DEL RÍO BOGOTÁ
 - Rondra Hidráulica y Zona de Manejo y Preservación del Río Bogotá
- Sustracción Reserva
 - Sustracción Reserva
- Suelo rural



DISTRITO CAPITAL - ESTRUCTURA ECOLÓGICA PPAL.

POT-DEC.190-2004 Y ACTUAL



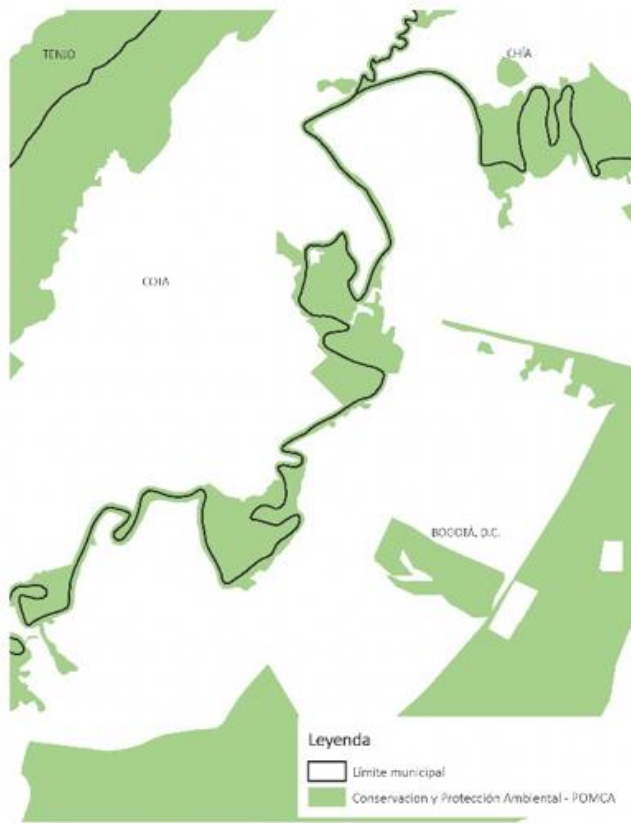
	POT 190	Actual
Áreas Protegidas del orden Distrital	21.852,63 Ha	21.919,04 Ha
Área de manejo especial del Río Bogotá	1.784,9 Ha	953.3,9Ha
Parques Urbanos Escala Metropolitana	1086,15 Ha	552,94 Ha
Parques Urbanos Escala Zonal	369,13Ha	323,09 Ha
Corredores Ecológicos	3.047 Ha	3.387,7 Ha
Total	28.139,81 Ha	27,136,07 Ha
Dec.088/17 Lagos de Torca		336,5 Ha

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General

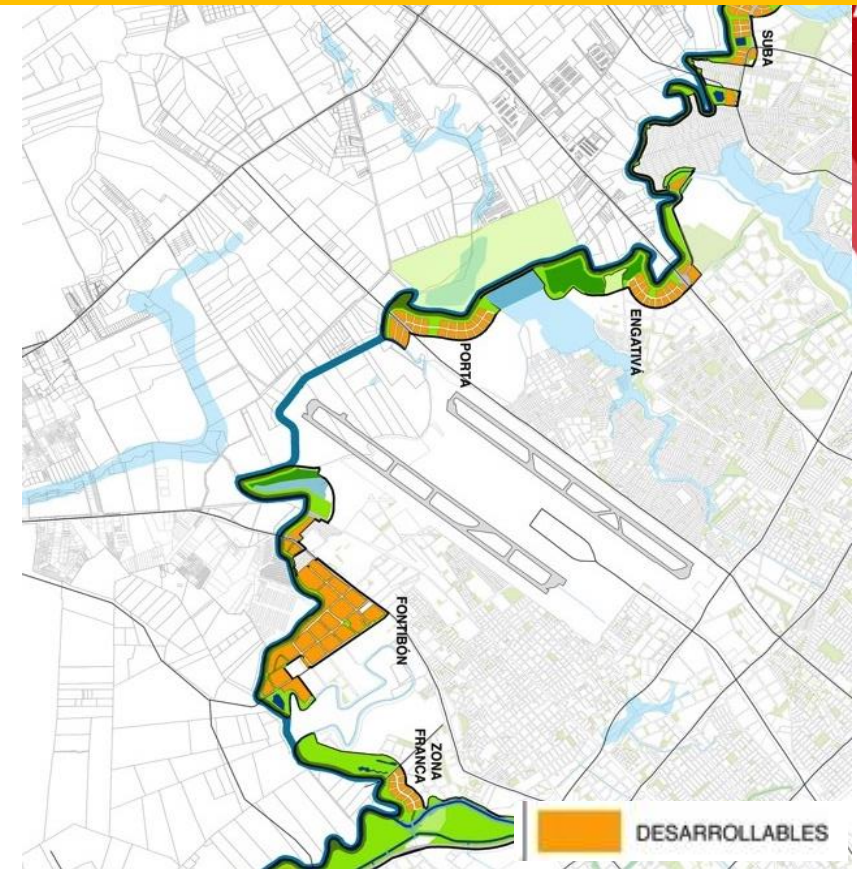
Incorporación POMCA en el POT de Bogotá



POMCA



POT 190 de 2004

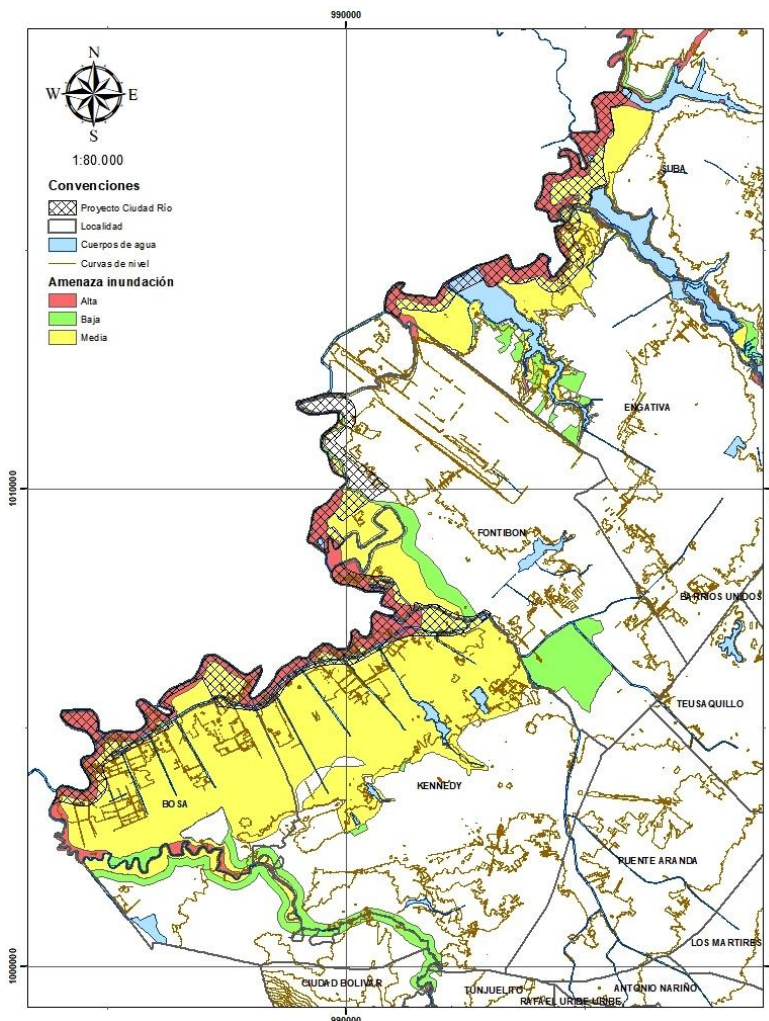


POT 2019

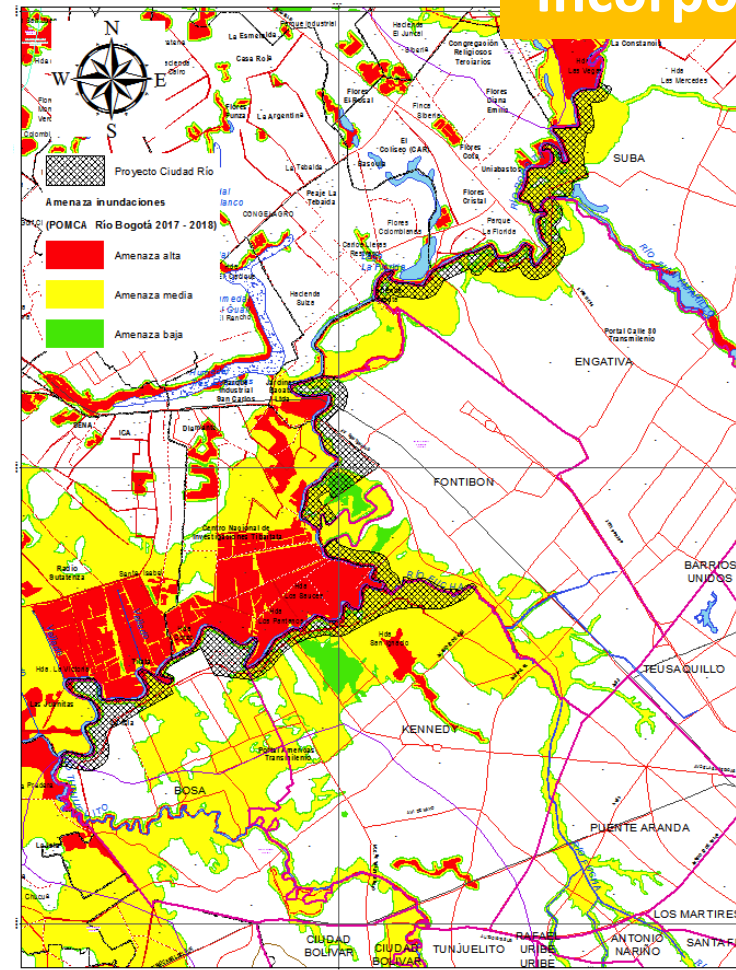
a.- El POT 190/2004 **tiene más suelo de protección** que el POMCA (ZMPA 270 m) y tiene el carácter de Estructura Ecológica Principal, b.- la **propuesta POT del 2019** elimina el concepto de ZMPA y plantea en su lugar áreas para urbanización (en revisión resoluciones internas)

1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General

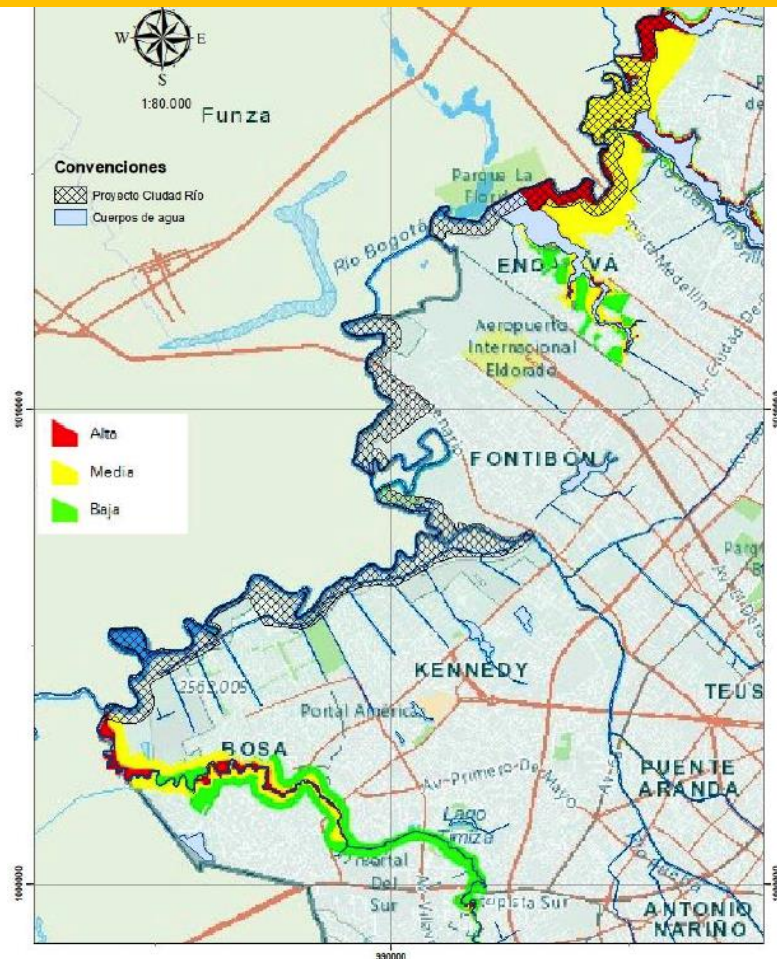
Incorporación POMCA en el POT de Bogotá



POT 2004



POMCA



POT 2019

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

1. Estado de la Revisión – Diagnóstico General



Cómo estamos hoy

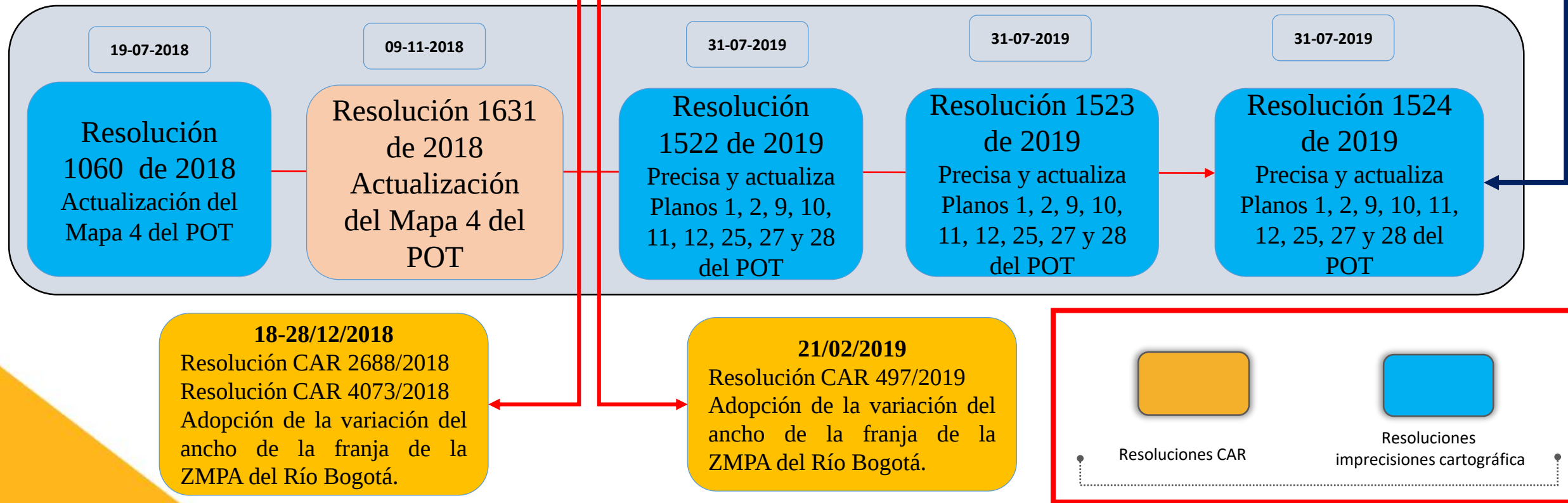
Expedición de actos administrativos que buscan cambiar destinación, disminuir, superponer y/o **eliminar** extensas franjas de la ZMPA de Río Bogotá (no zonas específicas).

Objeto

Permitir la urbanización de dicha franja otorgando áreas de actividad con usos urbanos, tratamientos urbanísticos, índices de desarrollo, entre otros.

A través de: Art 110-POT

A través de: Art 470 y 471-POT





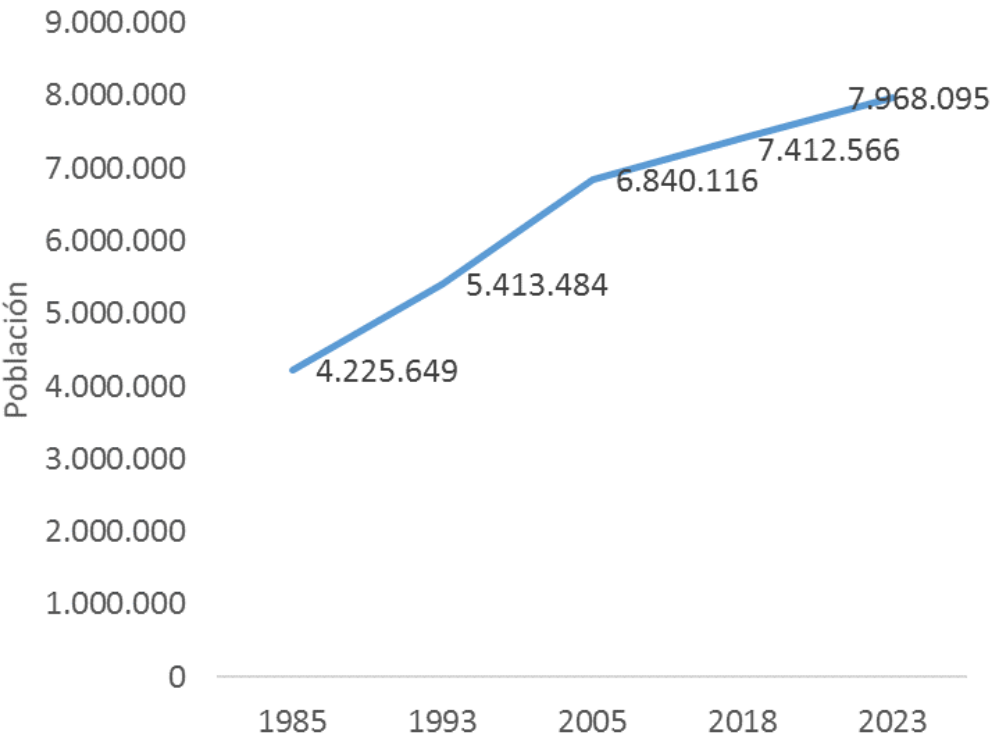
04

POBLACION



DATOS DANE

Tabla 1 Crecimiento poblacional intercensal



Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población.

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

Fuente: DANE. Censos y proyecciones de población.

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



PERSONAS POR HOGAR

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

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

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



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

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

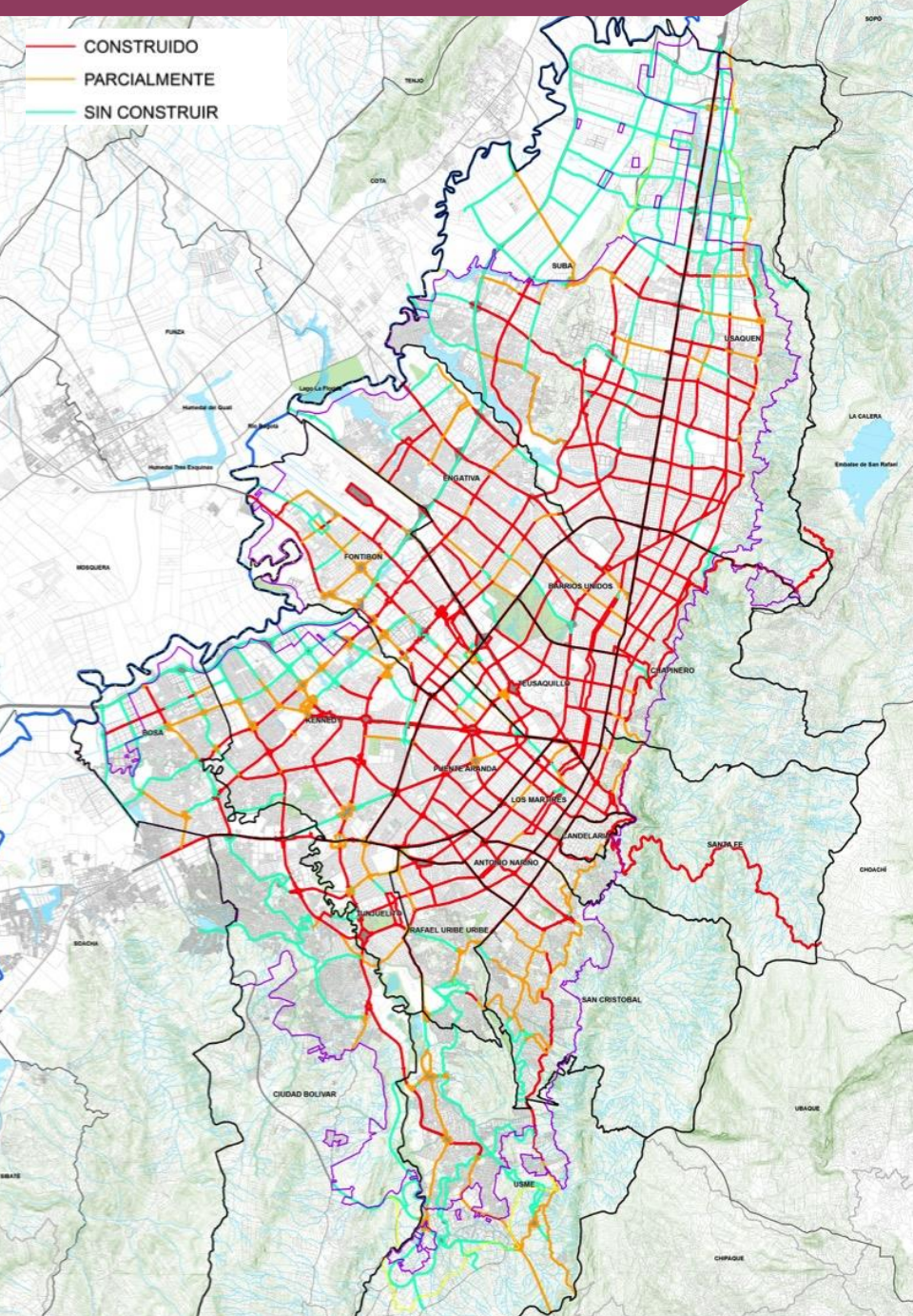
- No obstante, lo anterior, los ejercicios sobre proyecciones para determinar la demanda de vivienda muestran que proyectar a partir de la cantidad de personas por hogar arroja datos distorsionados por la diversidad y sensibilidad de las variables, específicamente las que tienen que ver con proyecciones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



05

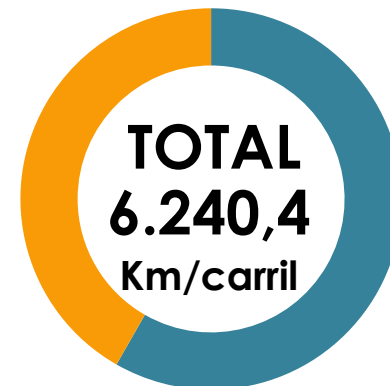
MOVILIDAD

ESTRUCTURA VIAL EJECUTADA



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

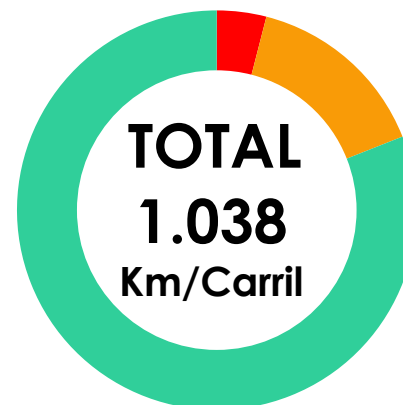
42%
SIN EJECUTAR
2.635 Km/ carril



58%
EJECUTADOS
3.605,4 Km/carril

MAILLA 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.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



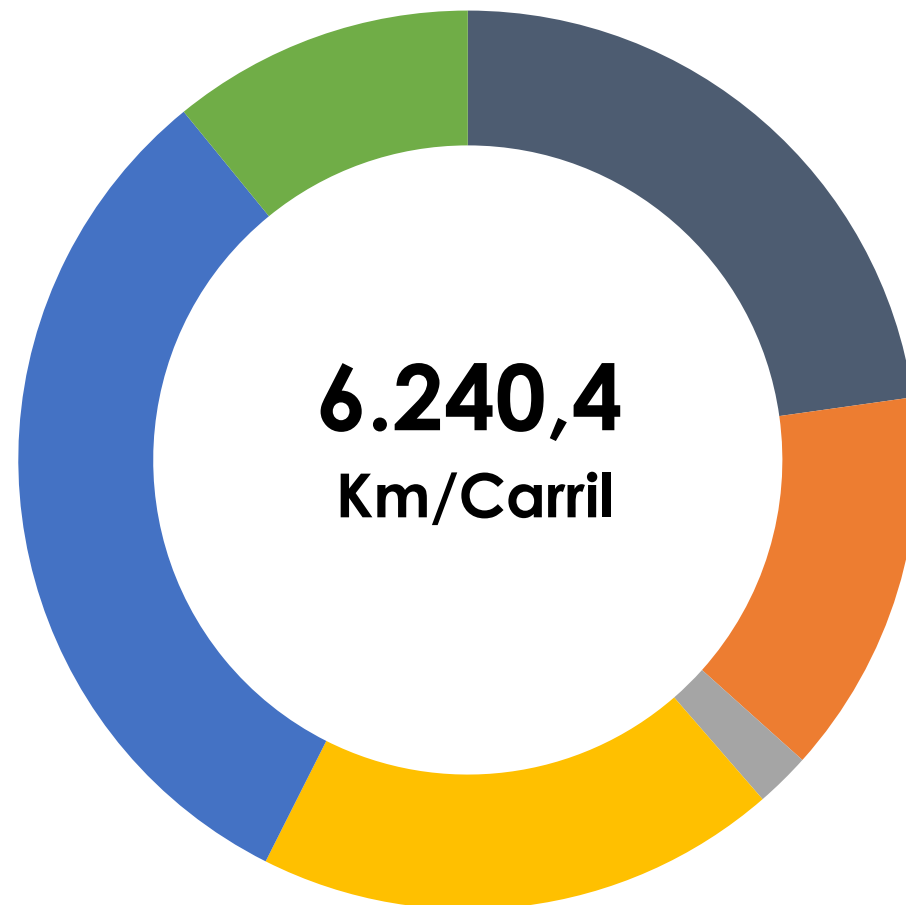
ESTADO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL



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

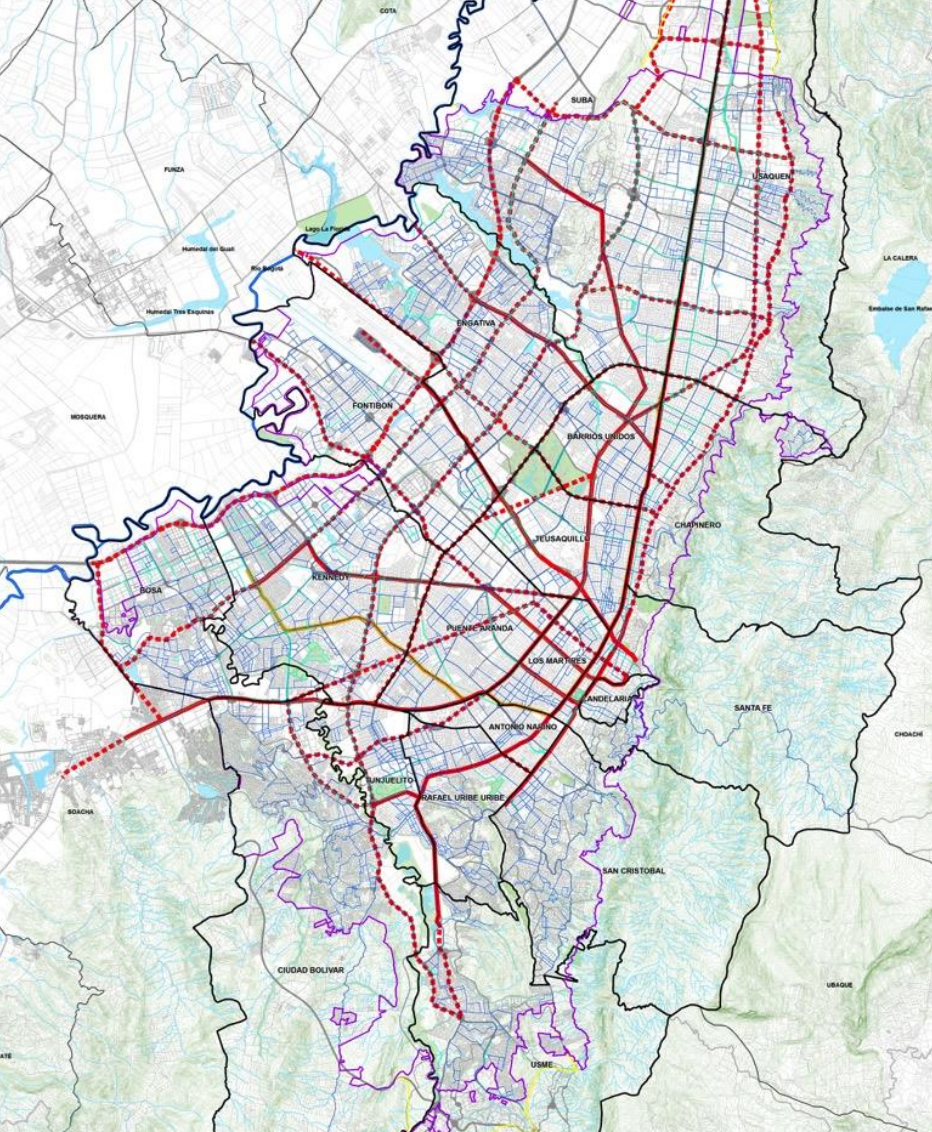
23%
CONSTRUIDA Y
TIENE PERFIL POT

14%
CONSTRUIDA
NO CUMPLE PERFIL POT
Y TIENE RESERVA POT

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

SUBSISTEMA VIAL

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



SUBSISTEMA VIAL

POT-DEC.190-2004



CICLORUTAS

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



TRANSMILENIO

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



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 parcialmente |
| 3. Avenida 68 | 7. Carreras 7ª | 11. Avenida Villavicencio |
| 4. Calle 170 | 8. Avenida de los Cerros | |
- Avenida carrera 68: adjudicada

- 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.

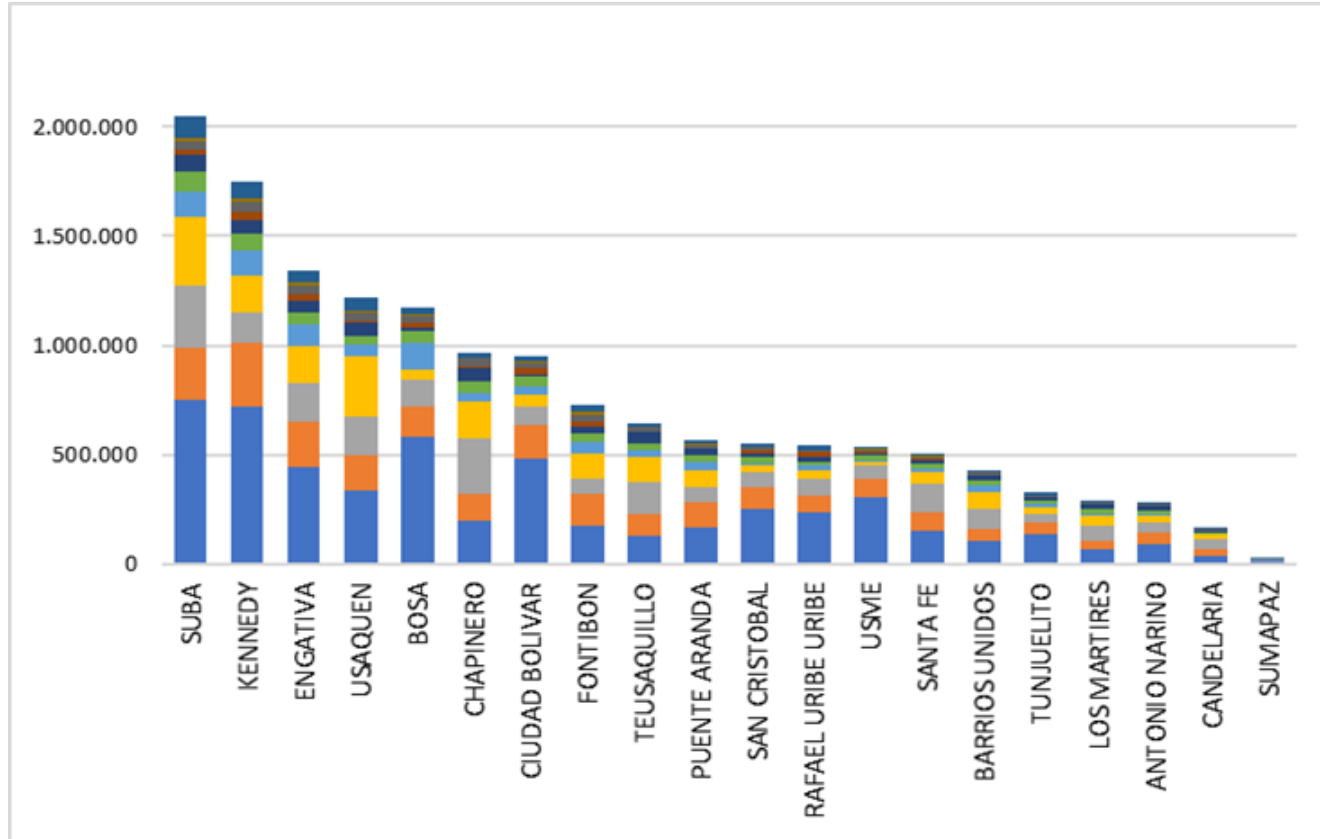


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación/ Revisión POT 2019

De 1998 a 2.000 se construyeron 289 km de Cicloruta

¿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%

TPC Y
SITP

13%

TM

13%

AUTO
MOVIL

12%

BICICLETA

6.2%

MOTO

4.8%

TAXI

3.6%

Otros

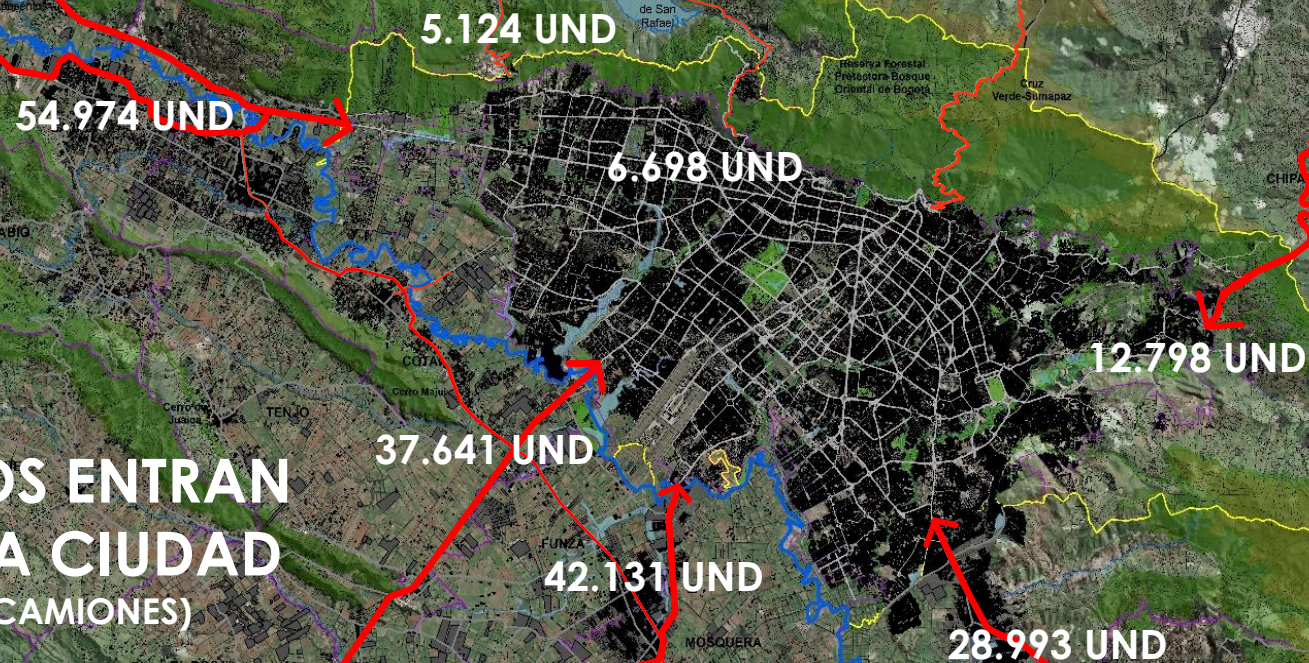
6.5%

ENTRADAS DE VEHÍCULOS DIARIOS A BOGOTÁ

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

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

Fuente: SDM



¿CÓMO SE MUEVE BOGOTÁ?



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

ESTRATOS BAJOS

ESTRATOS ALTOS

2,3
GASTO EN
TRANSPORTE



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

ESTRATOS

BAJOS

ESTRATOS ALTOS

56 MIN
42 MIN



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



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

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

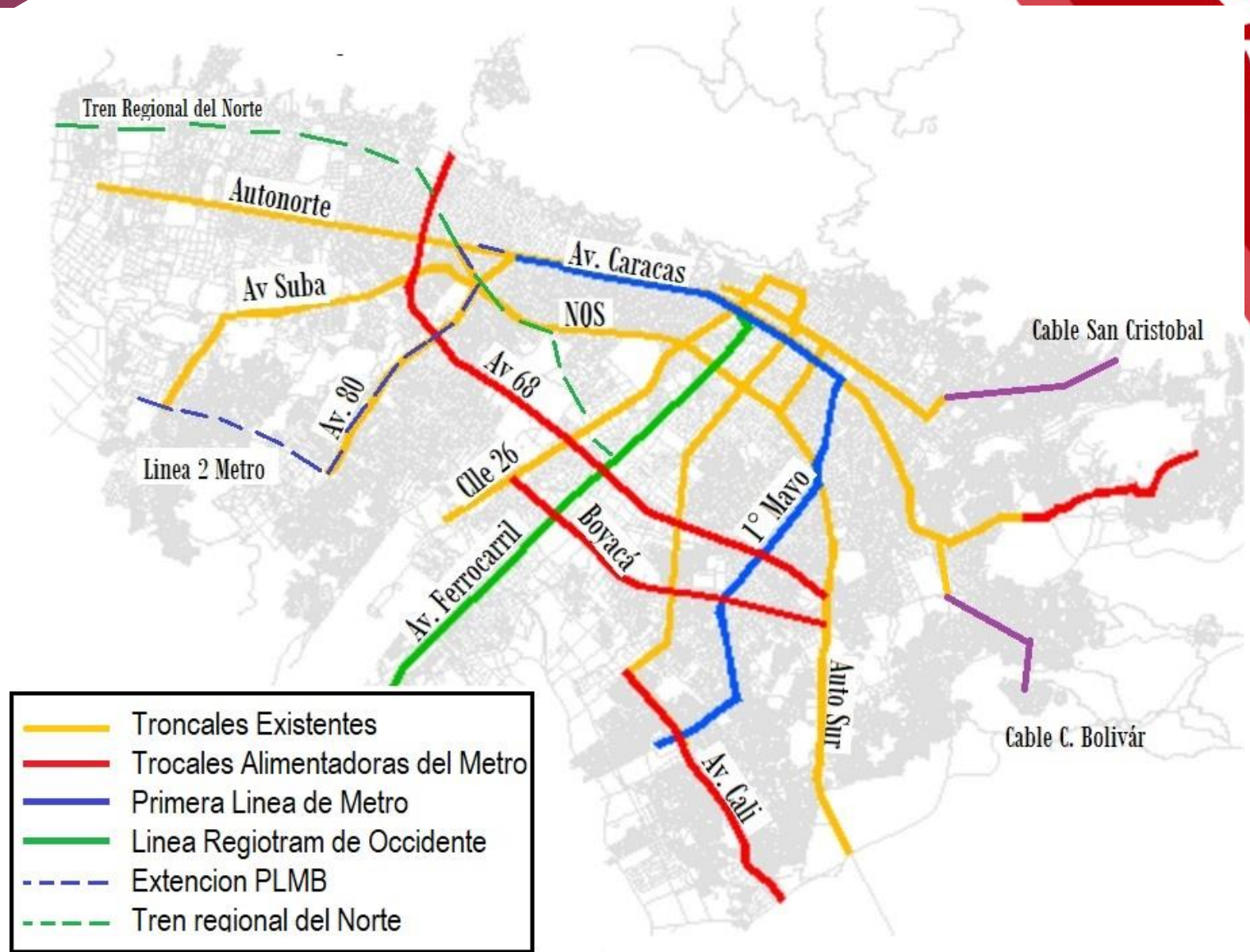
La propuesta desde el componente urbano del POT para el transporte público colectivo debe guardar estrecha relación y concordancia con los avances del PMM, en términos de la estructuración del SITP en su componente zonal, la tipología de sus rutas y la consolidación de los patios definitivos y sus componentes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

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

Políticas de integración regional

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

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





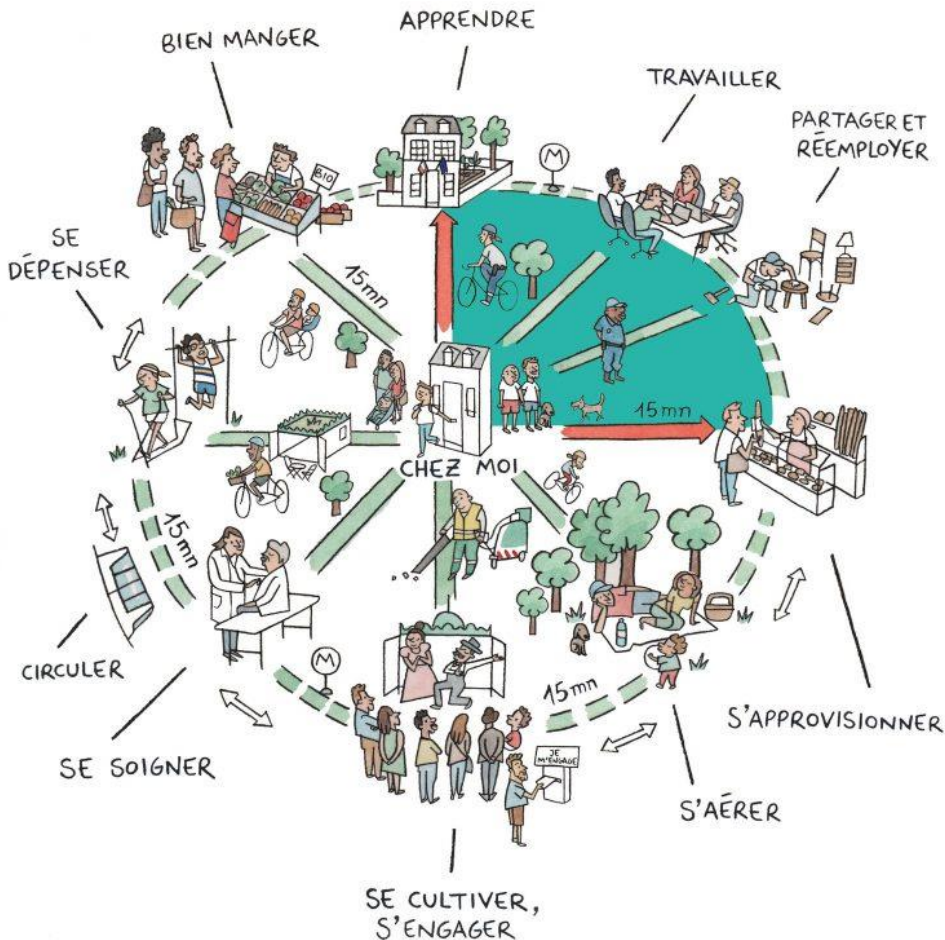
06

REVITALIZACIÓN

REVITALIZACIÓN



LE PARIS DU 1/4 HEURE



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

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

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

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

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

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



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

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

LA REVITALIZACIÓN EMERGE DE UNA PERCEPCIÓN LOCAL

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

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

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

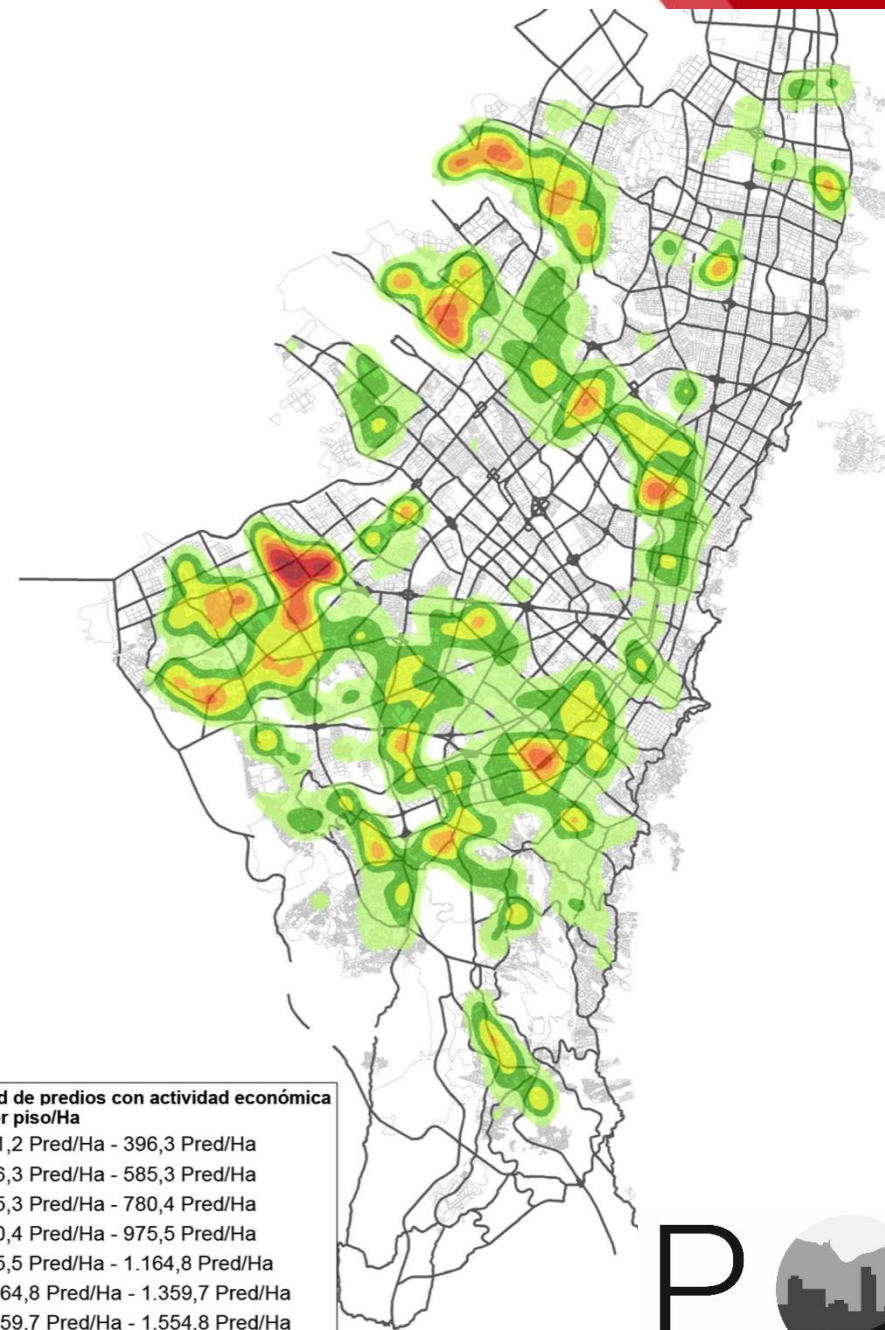
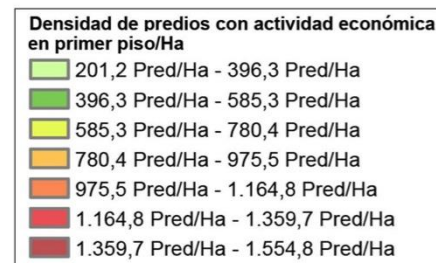
Además del registro de usos predominantes, se analizaron los estudios sobre usos en primer piso y se determinó lo siguiente:

- El 50,3% del suelo urbano tiene una predominancia residencial
- El 32,6% adelanta actividades económicas, de servicios y productivas
- El 17,2%, actividades Dotacionales

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

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

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



TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS



DESARROLLO

Orienta y regula la urbanización de los terrenos conjuntos.

MEDIANTE:

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

CONSOLIDACIÓN

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

MODALIDADES:

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

RENOVACIÓN URBANA

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

MODALIDADES:

- De redesarrollo
- De reactivación

CONSERVACIÓN

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

MODALIDADES:

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

MEJORAMIENTO INTEGRAL

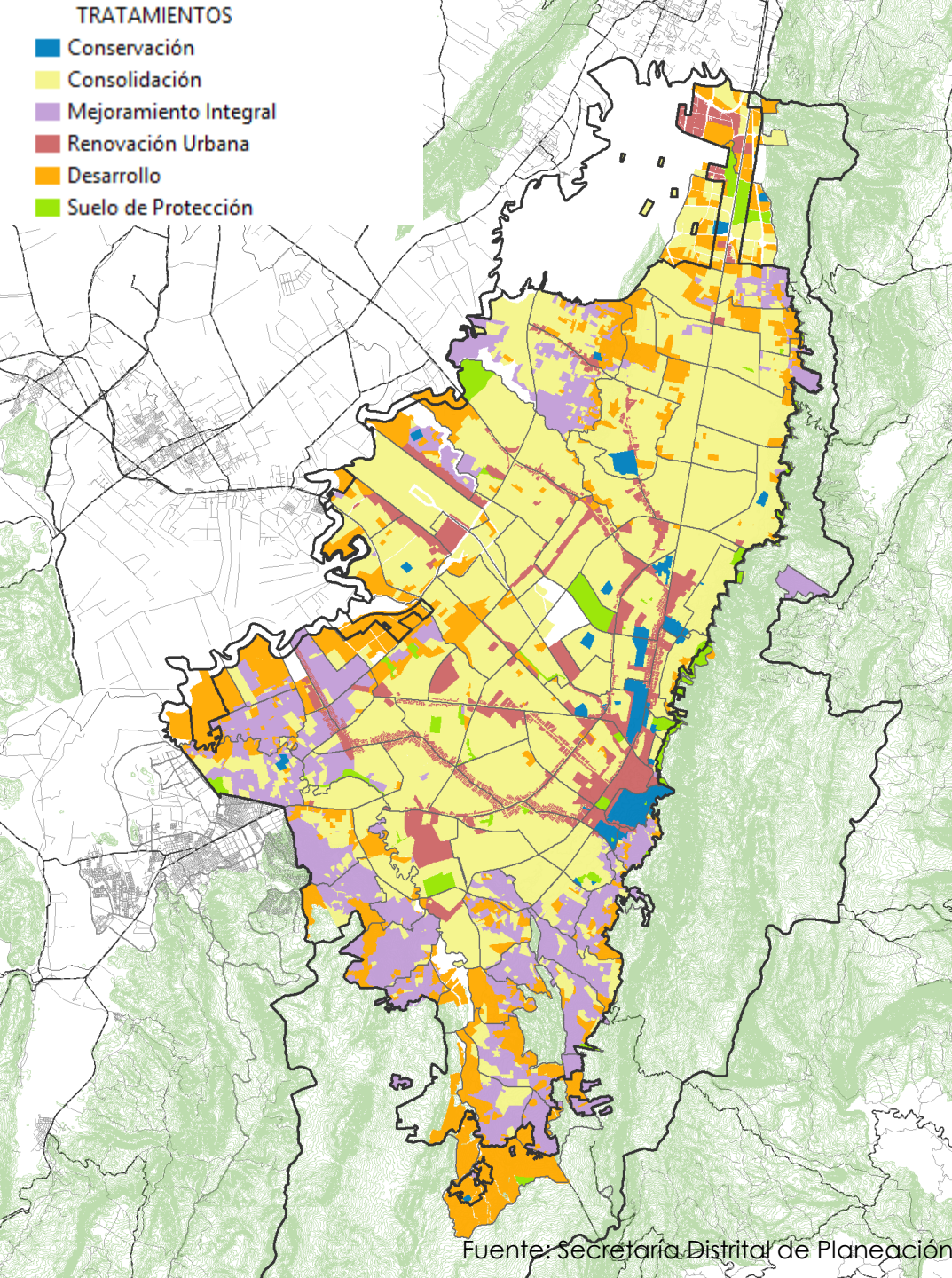
Rige las actuaciones de planeamiento para la regularización de los asentamientos de origen informal.

MODALIDADES :

- De intervención reestructurante
- De intervención complementaria

REVITALIZACIÓN – Puede ser una modalidad transversal





TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

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



49,78%
20.389,51 Ha
TRATAMIENTO
CONSOLIDACIÓN

16,25%
6655,25 Ha
TRATAMIENTO DESARROLLO
SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN

14,92%
6.111,74 Ha
MEJORAMIENTO
INTEGRAL

7,68%
3.143,69 Ha
TRATAMIENTO
RENOVACIÓN

1,81%
741,94 Ha
TRATAMIENTO
CONSERVACIÓN

9,56%
3.917,18 Ha
SUELO PROTECCIÓN
DISTRITAL Y OTROS

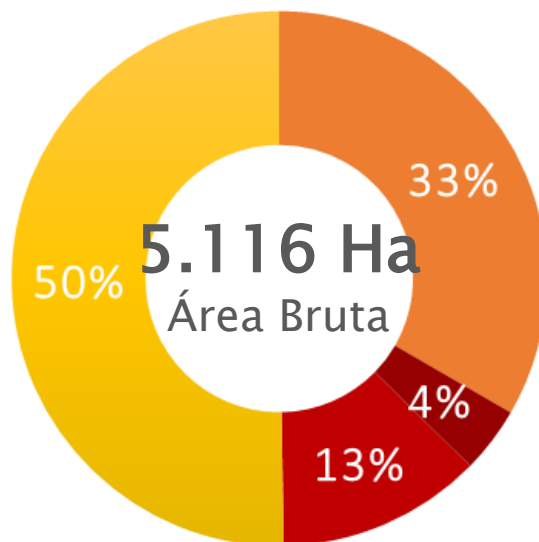
Nota: Las áreas de los tratamientos urbanísticos asignadas por las resoluciones 1522, 1523 y 1524 de 2019 se encuentran en revisión y no han sido consideradas en el cálculo.



UNIVERSO GENERAL PLANES PARCIALES

133

PLANES
PARCIALES DE
DESARROLLO



2002-2019

2020

53

ADOPTADOS

1.706,3
Ha
33%

2

EN
DETERMINANTE
S

204,22
Ha

15

EN
FORMULACIÓN

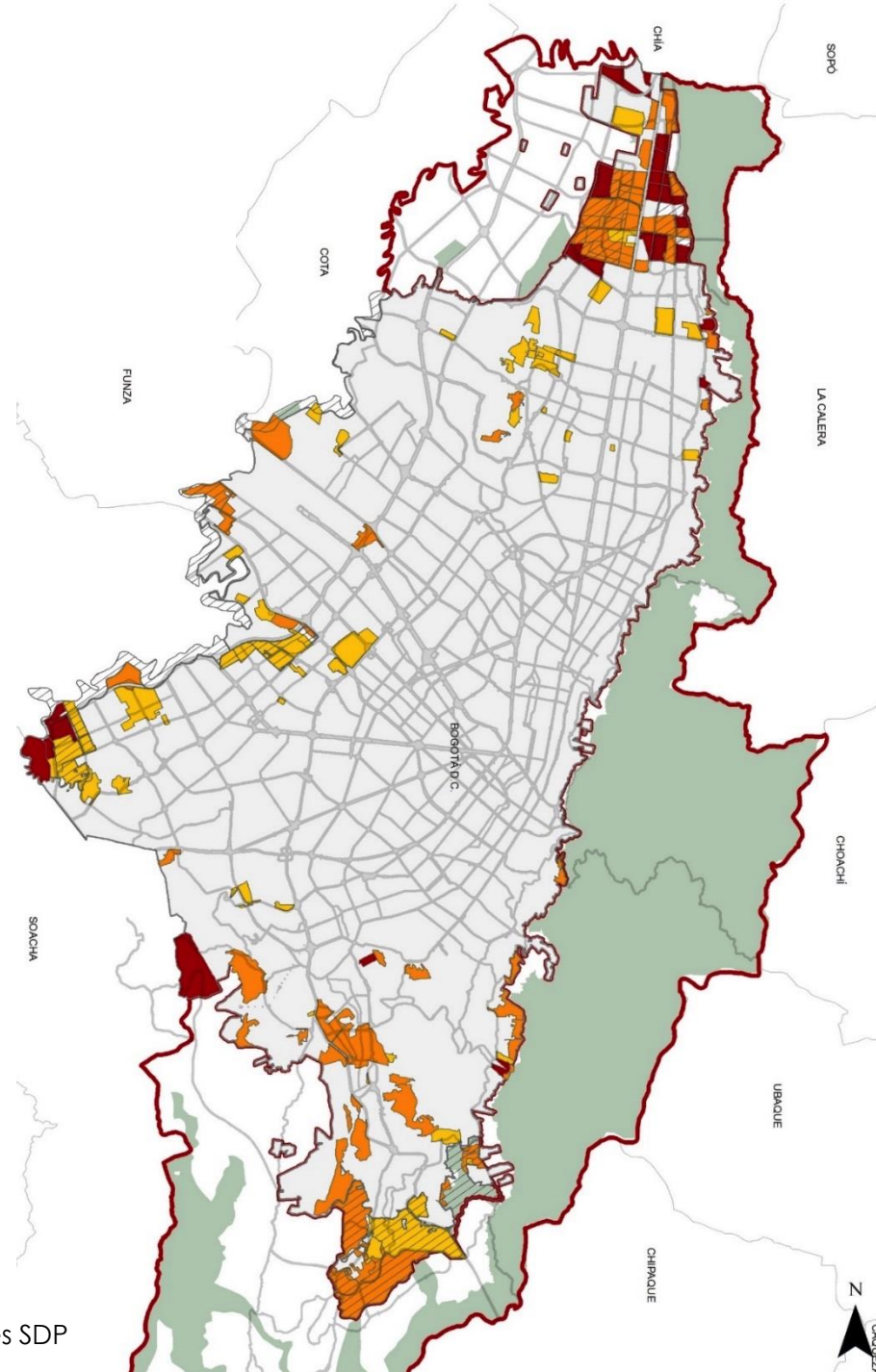
633,85
Ha

63

PREDELIMITADOS

2,571,82H
a
50%

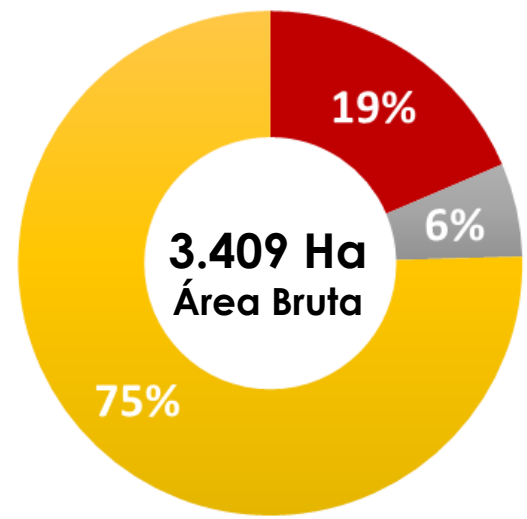
16%





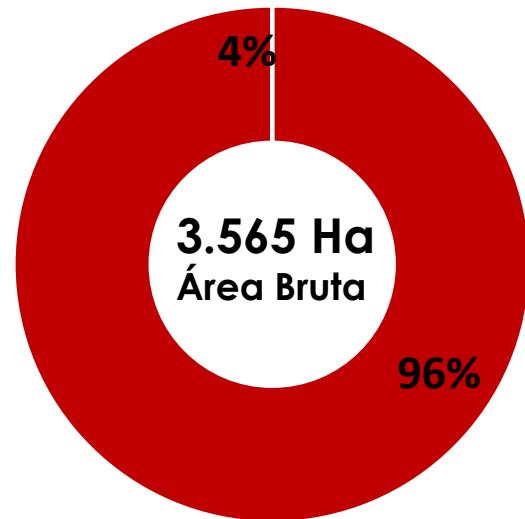
SUELO DISPONIBLE TRATAMIENTO DE DESARROLLO

PLANES PARCIALES DE DESARROLLO
-NO INCLUYE LOS PP ADOPTADOS-



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

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



- Área en Planes Parciales de Desarrollo (Sin adoptados)
- Área en desarrollo Sin Plan Parcial –Licenciamiento Directo-

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

Fuente: Dirección de Planes Parciales SDP





Análisis densidad de vivienda en los planes parciales adoptados

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

TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN

- CON CAMBIO DE PATRON
- CON DENSIFICACION MODERADA
- DE SECTORES URBANOS ESPECIALES
- URBANISTICA
- UPZ NO REGLAMENTADAS
- R. U. SOBRE EJES VIALES

TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN
53,17% DEL ÁREA URBANA

53,17%

40.07 %

8.169,07 ha
URBANÍSTICA

25.67%

5.234,51 ha
**CONSOLIDACIÓN CON
DENSIFICACIÓN MODERADA**

20.389,51Ha
TOTAL

24.38 %

4.970,56 ha
**SECTORES URBANOS
ESPECIALES**

7.45%

1.519,14 ha
CAMBIO DE PATRÓN

2.43%

496,26 ha
SIN MODALIDAD*

*El instrumento no
reglamentó modalidad

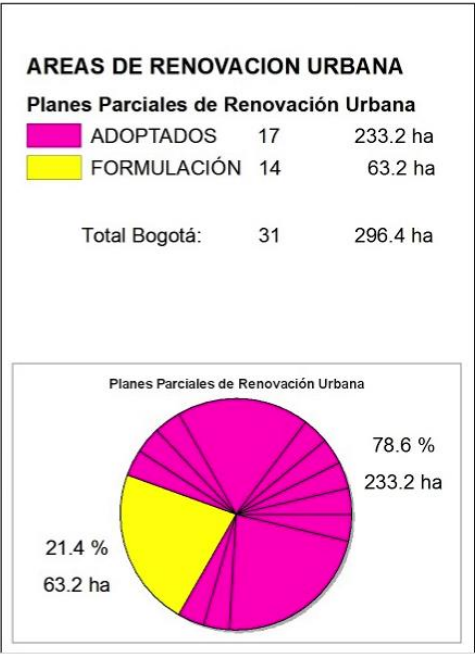
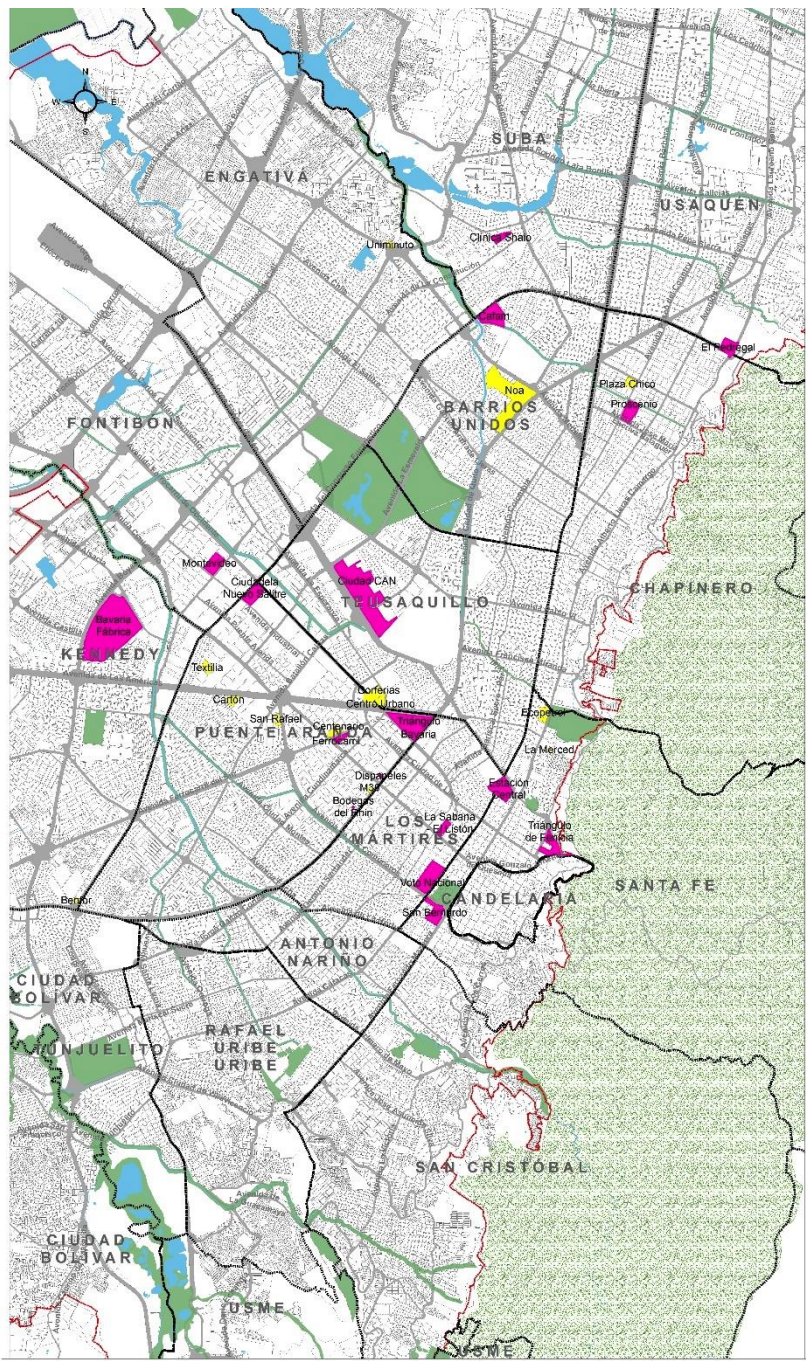
El tratamiento de consolidación fue concebido en cuatro modalidades. Urbanística, Densificación Moderada, Cambio de Patron y Sectores Urbanos Especiales. De las cuatro modalidades solo la primera y la cuarta pretender consolidar procesos previos al POT. El desarrollo de las modalidades de Cambio de Patron y Densificación Moderada transformaron mas sectores de la ciudad de los que se intervinieron con el tratamiento de renovación urbana.

De otra parte, la modalidad de Consolidación de Sectores Urbanos Especiales, que buscaba consolidar Zonas industriales y Dotacionales existentes para garantizar empleo y servicios básicos, se distorciónó, se mezcló con otros tratamientos y nunca se reglamentó.

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

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación





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

17 PLANES PARCIALES ADOPTADOS

LOCALIDAD	NOMBRE	AÑO ADOPCIÓN	AREA BRUTA
CHAPINERO	PROSCENIO	2010/2019	7.35
USAQUÉN	EL PEDREGAL	2014	6.74
SANTAFÉ	ESTACIÓN CENTRAL	2013/2019	10.7
SANTAFÉ	TRIANGULO DE FENICIA	2014	8.82
SANTAFÉ	SAN BERNARDO	2019	8.86
SUBA	CLÍNICA SHAI0	2014	3.64
MÁRTIRES	LA SABANA	2015/2018	2.93
MÁRTIRES	VOTO NACIONAL	2019	14.46
PUENTE ARANDA	TRIÁNGULO DE BAVARIA	2016	19.43
PUENTE ARANDA	NUEVO SALITRE	2016	6.77
PUENTE ARANDA	DISPAPELES	2019	.58
PUENTE ARANDA	FERROCARRIL CL 13	2019	2.28
PUENTE ARANDA	BODEGAS DEL RHIN	2019	.27
KENNEDY	BAVARIA FÁBRICA	2017	78.25
TEUSAQUILLO	CIUDAD CAN	2017	48.78
BARRIOS UNIDOS	CIUADELA CAFAM	2019	9.83
FONTIBÓN	ÉXITO MONTEVIDEO	2019	7.71

1

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

2

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

3

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

4

La **generación de espacio público** en el marco de los proyectos de renovación **no responde a los aprovechamientos otorgados** y corresponden básicamente a andenes, controles ambientales y vías, y no en espacio público efectivo (parques, plazas y plazoletas); situación más evidente en los planes parciales planteados en los corredores de renovación urbana.

5

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

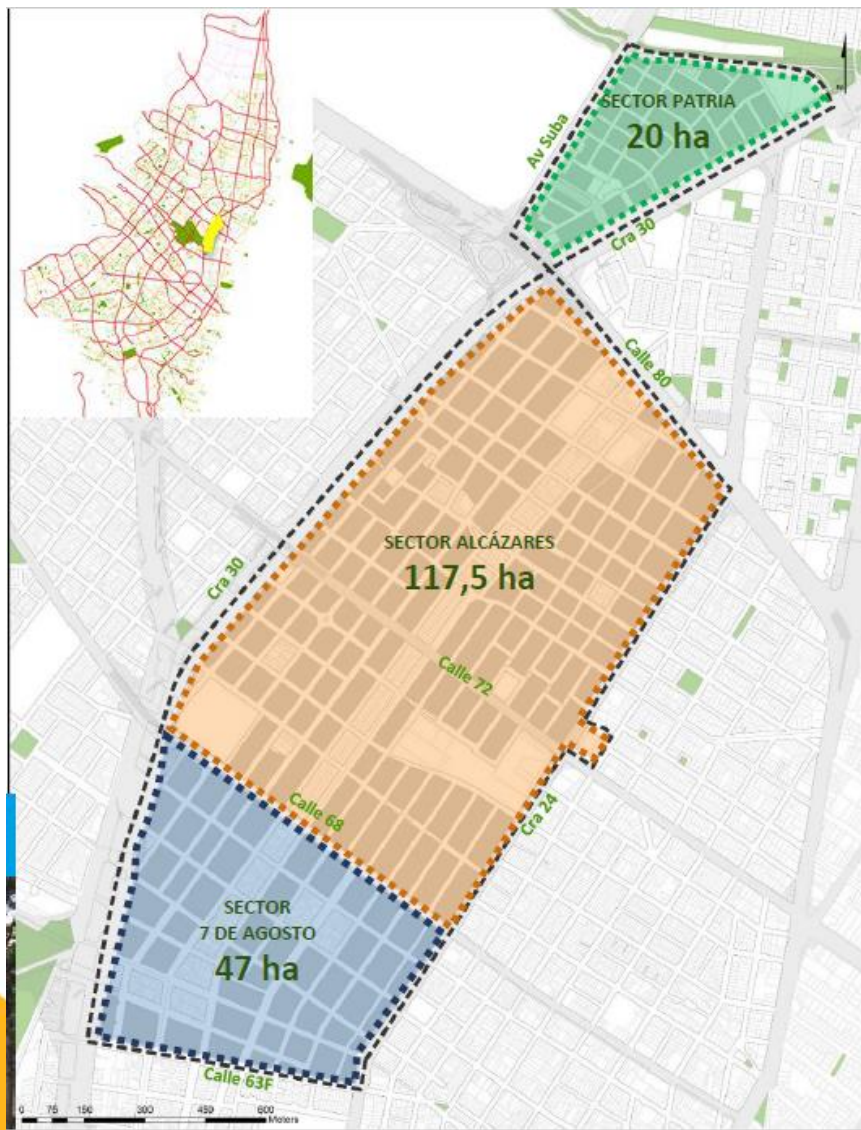
6

Los **Decretos de Corredores de Renovación Urbana**, más que proyectos de reactivación, generó planes parciales de renovación urbana en zonas industriales de pequeña magnitud, incluso en predios individuales, orientados a la densificación sin mayores aportes de espacio público y sin opción de generar plusvalías a la ciudad.

7

La **Administración no ha logrado generar una institucionalidad fuerte**, con la capacidad técnica y financiera **para la intervención en el mercado inmobiliario**, por medio de la cual se pudieran **apalancar proyectos de gran escala** que tengan el potencial de atraer el interés del sector privado

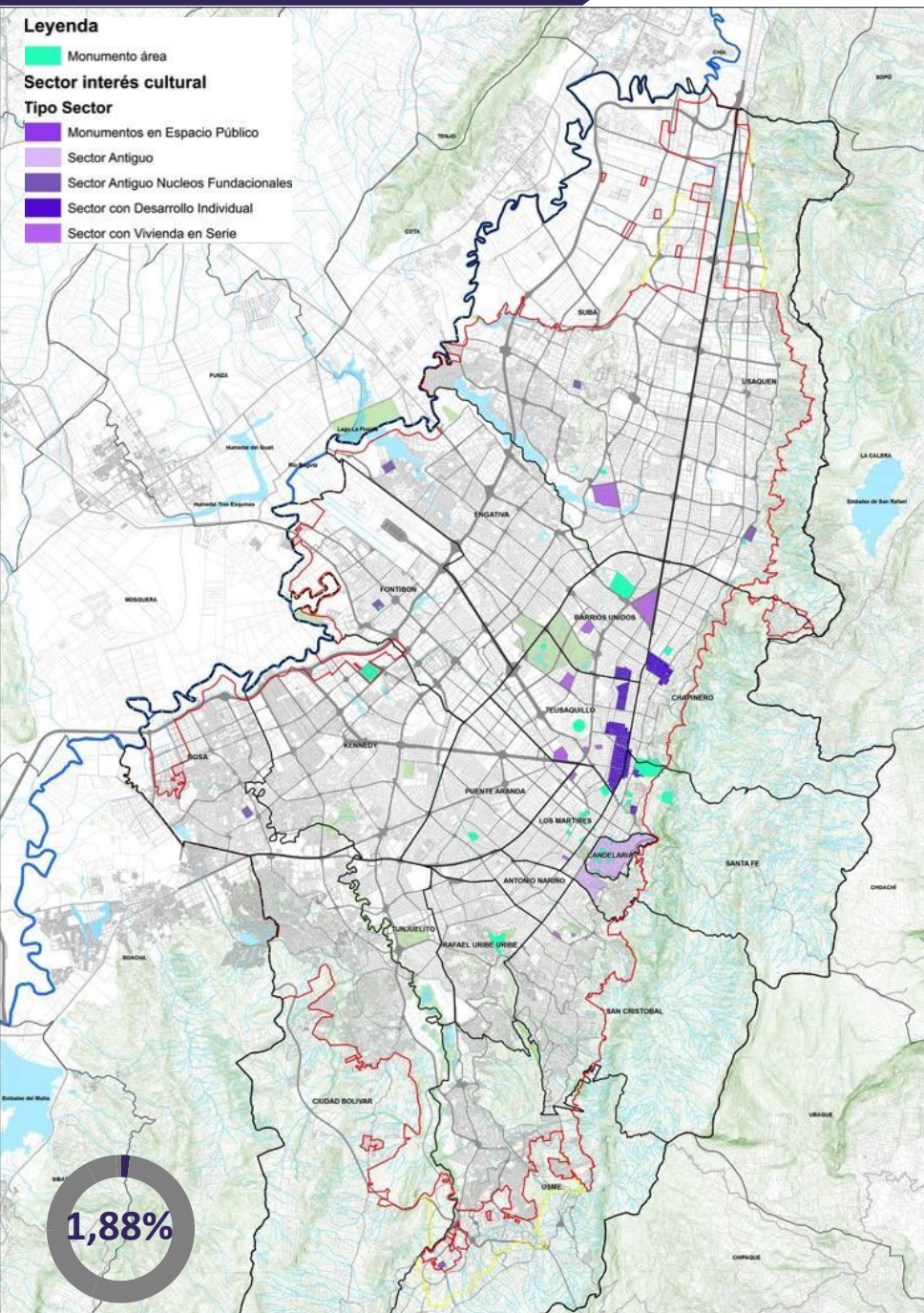
PROYECTO INTEGRAL DE RENOVACION URBANA – PIRU **Alameda Entreparkes**



DESCRIPCION	AREA (Ha)	% AB
AREA BRUTA	185,40	100%
MALLA VIAL ARTERIAL	23,80	12,84%
MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL	65,00	35,08%
ESPACIO PUBLICO	14,00	8,02%
EQUIPAMIENTOS	8,50	4,60%
AREA UTIL	71,80	38,74%

ANTECEDENTES:

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



BIENES DE INTERES CULTURAL

COMPONENTES DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO en el Decreto 190 de 2004

SECTORES DE INTERÉS CULTURAL

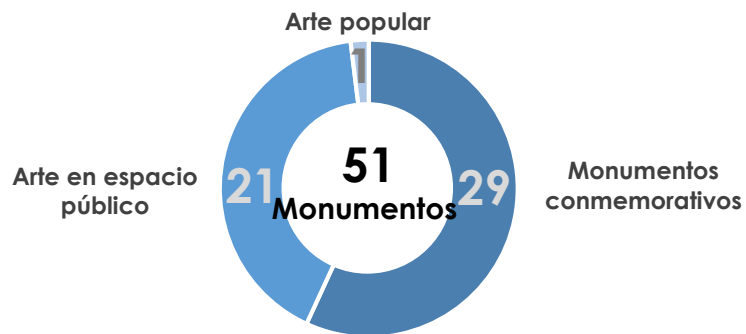
Sectores de vivienda en serie, Agrupaciones y/o conjuntos



Sectores Antiguos

Sectores de Desarrollo Individual

MONUMENTOS CONMEMORATIVOS Y OBJETOS ARTÍSTICOS



Arte popular

Arte en espacio público

Monumentos conmemorativos

INMUEBLES DE INTERÉS CULTURAL



Distritales

CAMINOS HISTÓRICOS Y BIENES ARQUEOLÓGICOS

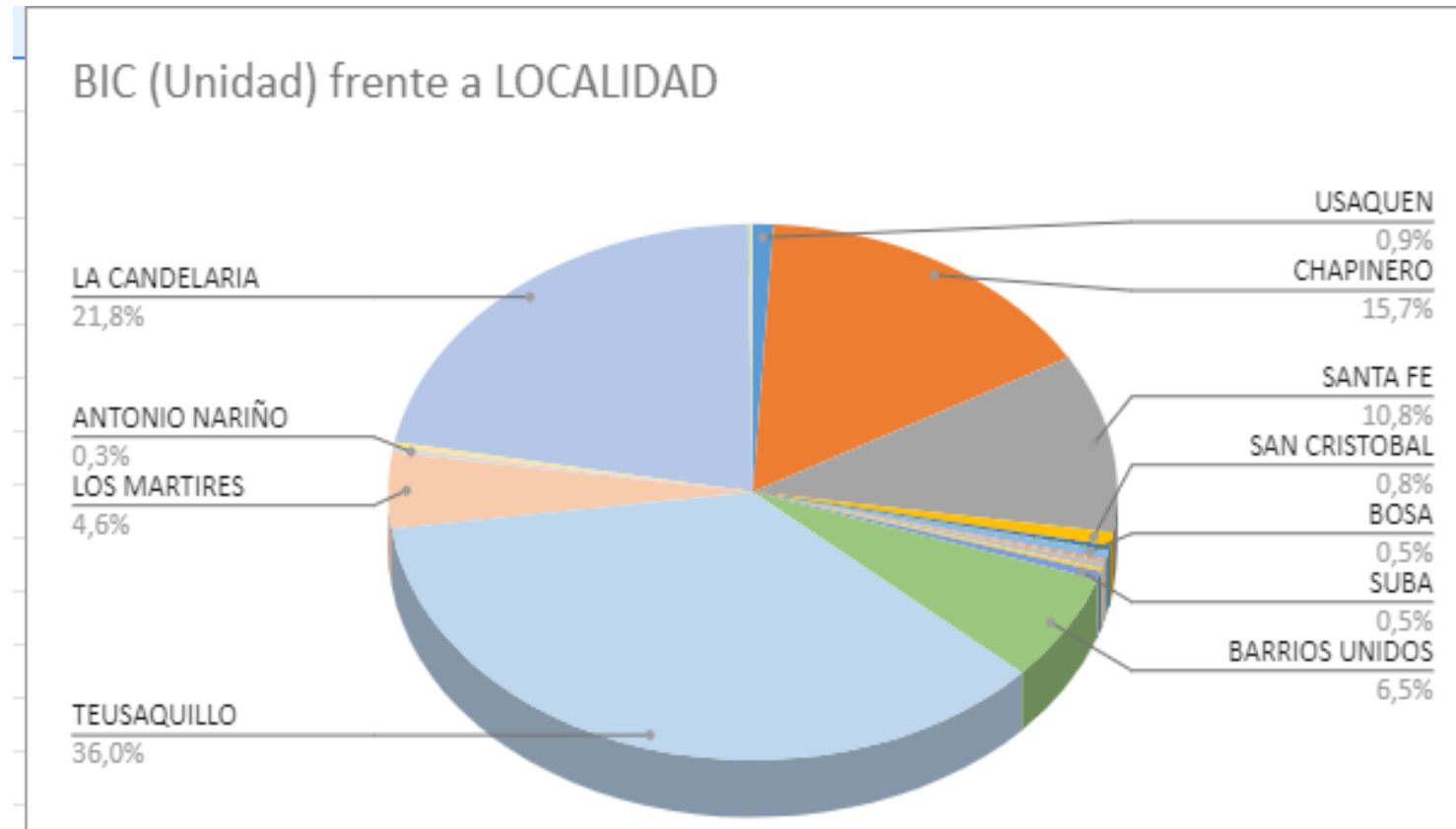
ÁREA ARQUEOLÓGICA PROTEGIDA NECRÓPOLIS DE USME

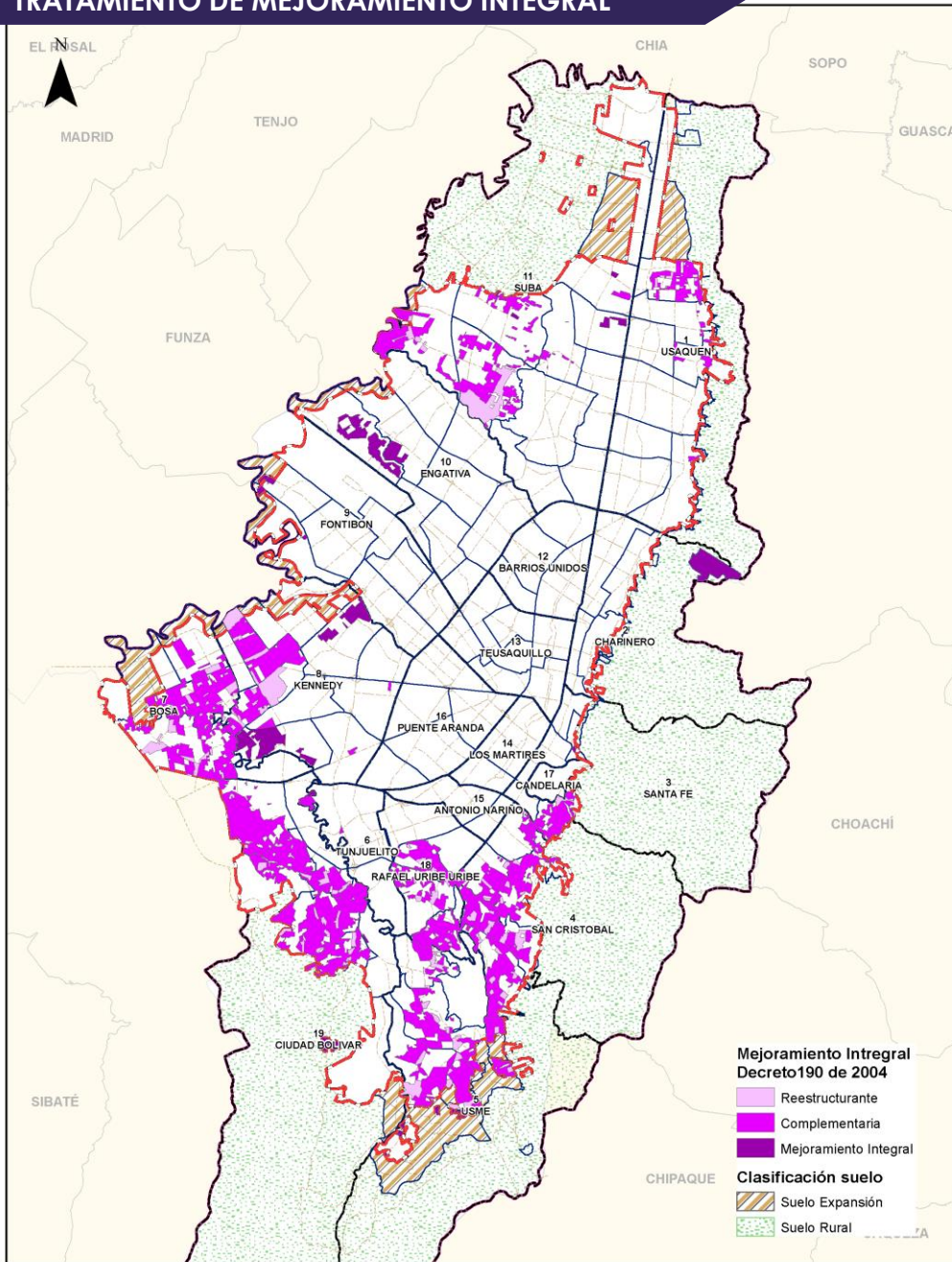
Caminos reales y parques arqueológicos

No han sido inventariados ni reglamentados



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





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

REGLAMENTACIÓN DE ÁREAS DE MEJORAMIENTO INTEGRAL

10,84%

OTROS TRATAMIENTOS

2%

SUELO DE PROTECCIÓN

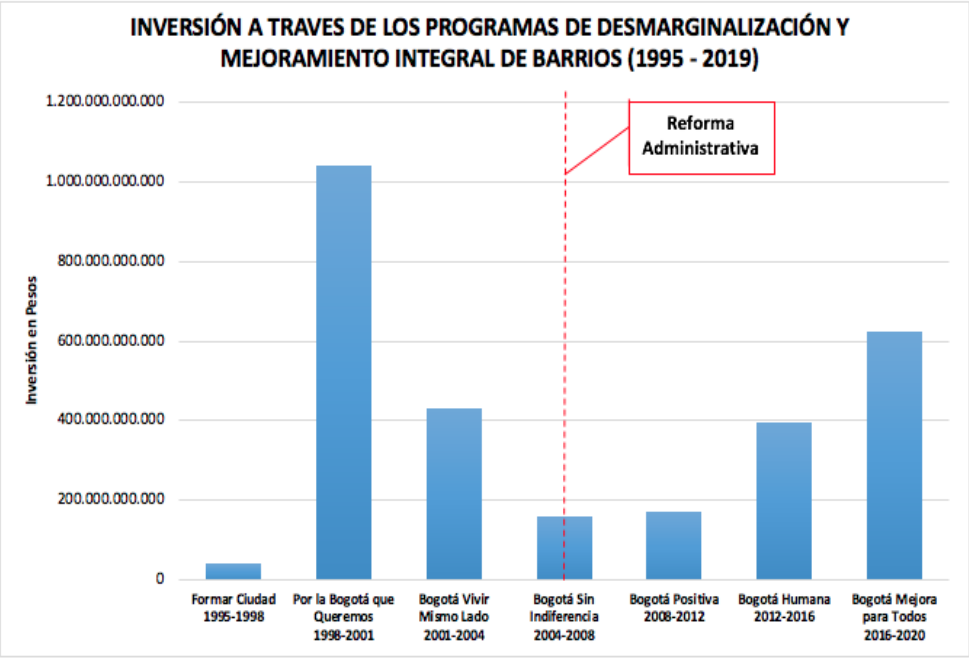
1,61%

REGLAMENTACION SUJETA A OTROS INSTRUMENTOS



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

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



Proyectos propuestos por medio de los decretos reglamentarios al Decreto 190 de 2004 – UPZ MI

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



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



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

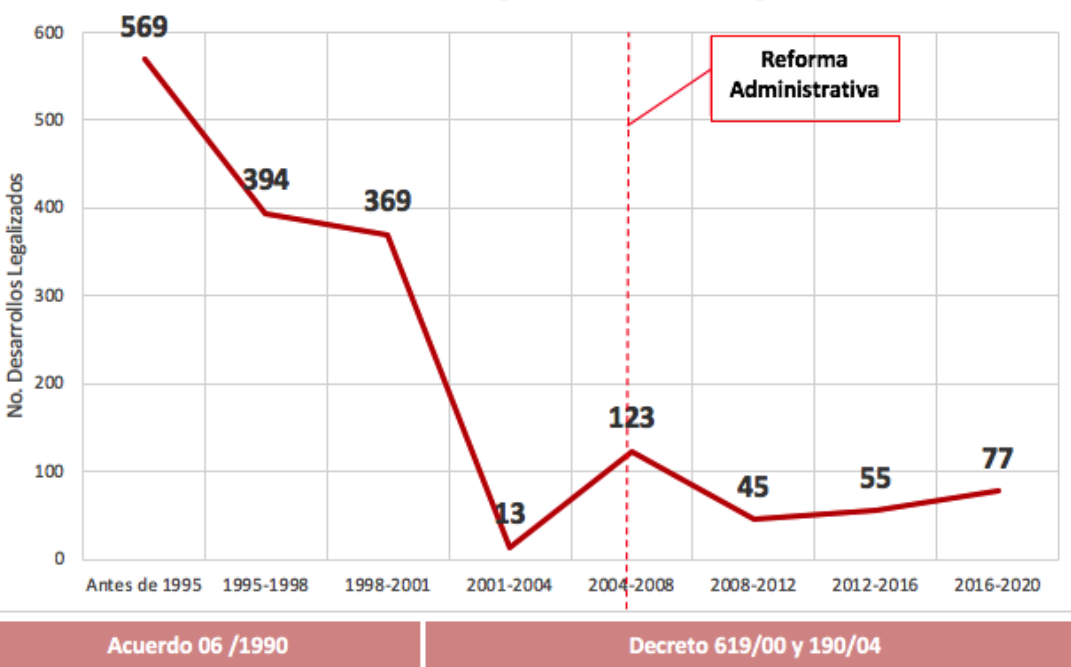


Se evidencia permanente modificación en estructura institucional y REDUCCIÓN EN SU PRESUPUESTO DE INVERSIÓN.

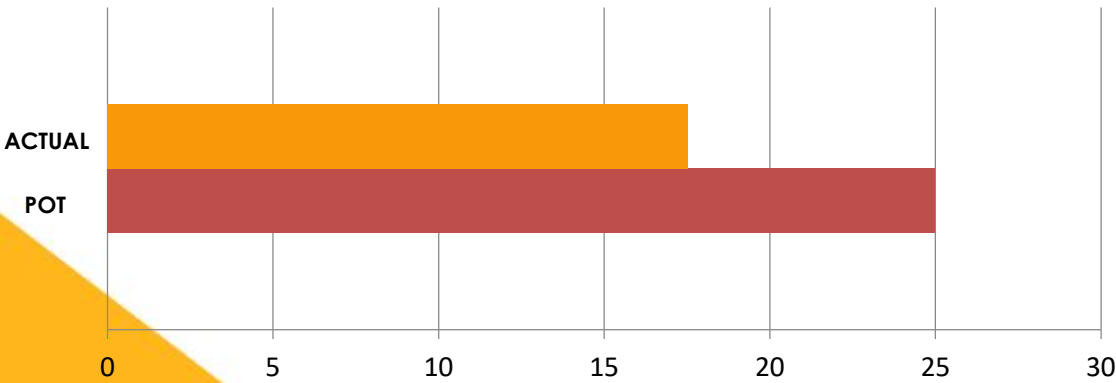


EL PMIB NO HA TENIDO UN MODELO ADECUADO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO el cual entregue datos precisos que se constituyan en insumos para la formulación de Política Publica para las Áreas de Origen informal.

Asentamiento de Origen Informal Legalizados



DÉFICIT DE PARQUES Y EQUIPAMIENTOS



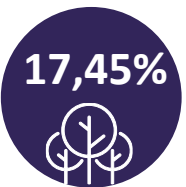
En toda la historia de la ciudad se han **LEGALIZADO 7.530,22 ha** mediante la Legalización Urbanística.



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



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



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

PROBLEMAS EN LA APLICACIÓN DE LA NORMA URBANÍSTICA

3 PROBLEMAS GENERALES



1

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

2

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

3

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

Aplicación en cada TRATAMIENTO URBANÍSTICO

CONSOLIDACIÓN

+

RENOVACIÓN URBANA

+

MEJORAMIENTO INTEGRAL

+

DESARROLLO

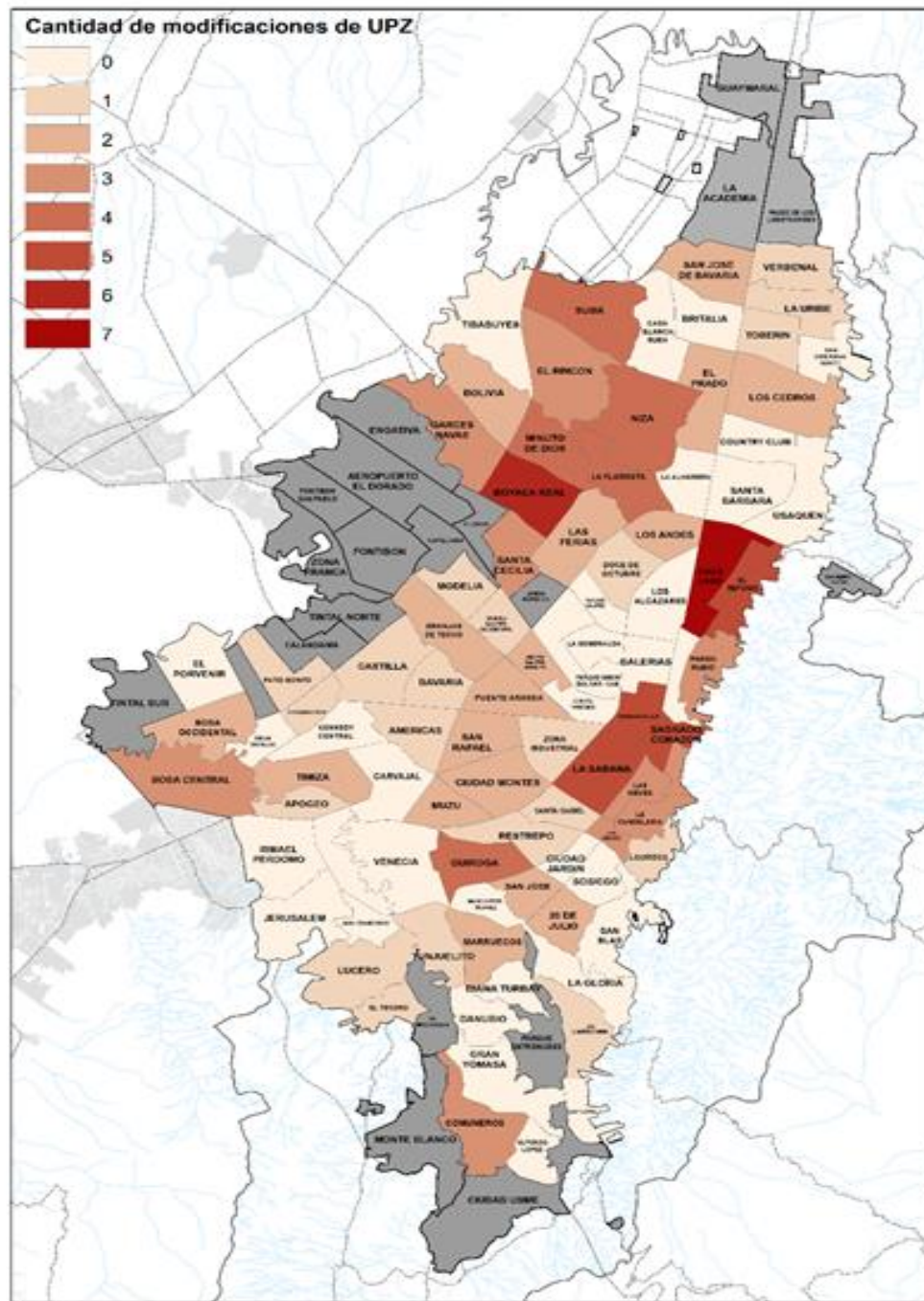
+

CONSERVACIÓN



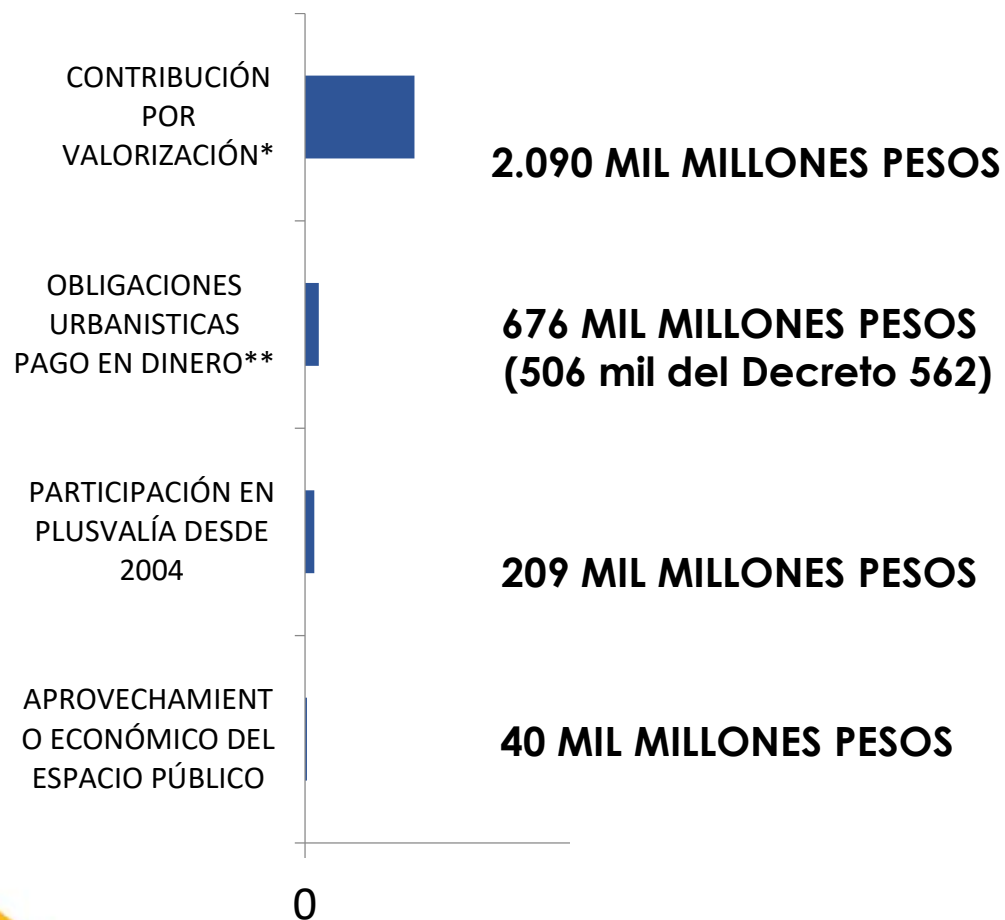
En las UPZ reglamentadas, se han ejecutado 137 modificaciones puntuales a un total de 58 UPZ; menos de la mitad todavía mantiene la norma reglamentada originalmente.

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





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



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

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

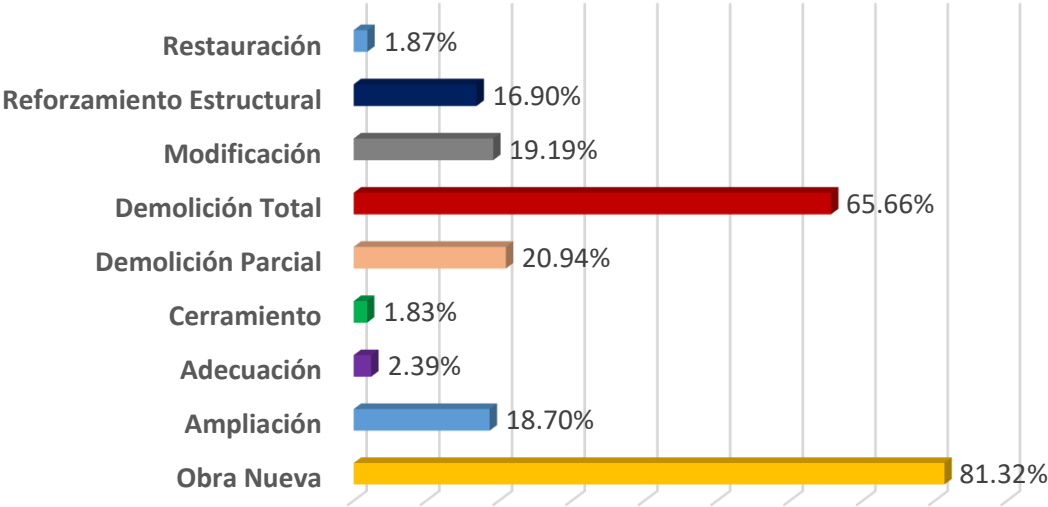


- Los resultados del financiamiento mediante fuentes “tradicionales” fueron limitados por la **DESARTICULACIÓN** entre la priorización de los **Planes Distritales de Desarrollo y el Programa de Ejecución del POT**.
- El modelo de ordenamiento de la ciudad **NO se articuló con la estrategia de financiamiento**.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

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



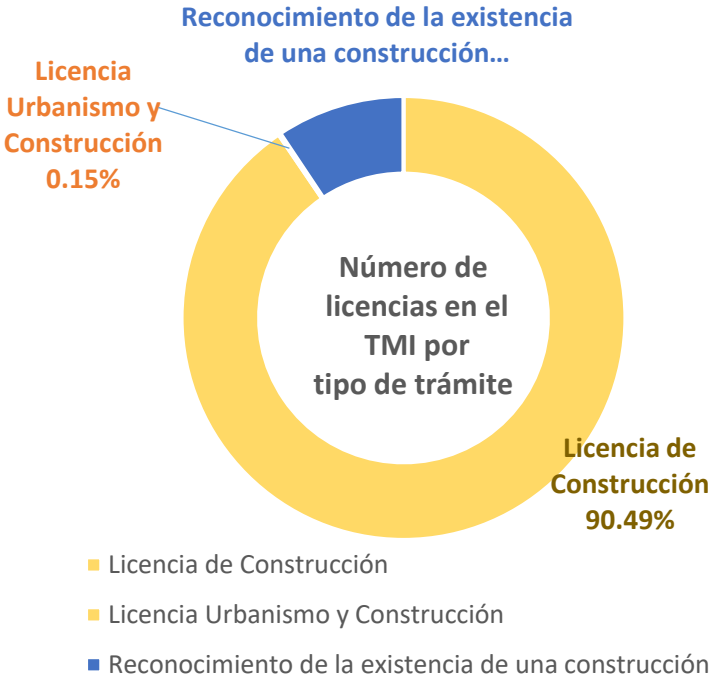
TMI - Participación (%) de las diferentes modalidades en las licencias de construcción



% sobre el número total de licencias (10.241).
Nota: Una licencia puede ser aprobada para más de una modalidad

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

Hectáreas licenciadas por modalidad del tratamiento. Febrero de 2020– SDP
Licencias reportadas por las curadurías urbanas desde el año 2012



% sobre el número total de licencias (10.241)

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





07

SISTEMA DE CUIDADO

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

LOCALIZACIÓN EQUIPAMIENTOS POR FUNCIÓN

EQUIPAMIENTOS SEGÚN FUNCIÓN

- Equipamientos colectivos
- Servicios urbanos básicos
- Deportivo y recreativo

INVENTARIO POR FUNCIÓN



88%

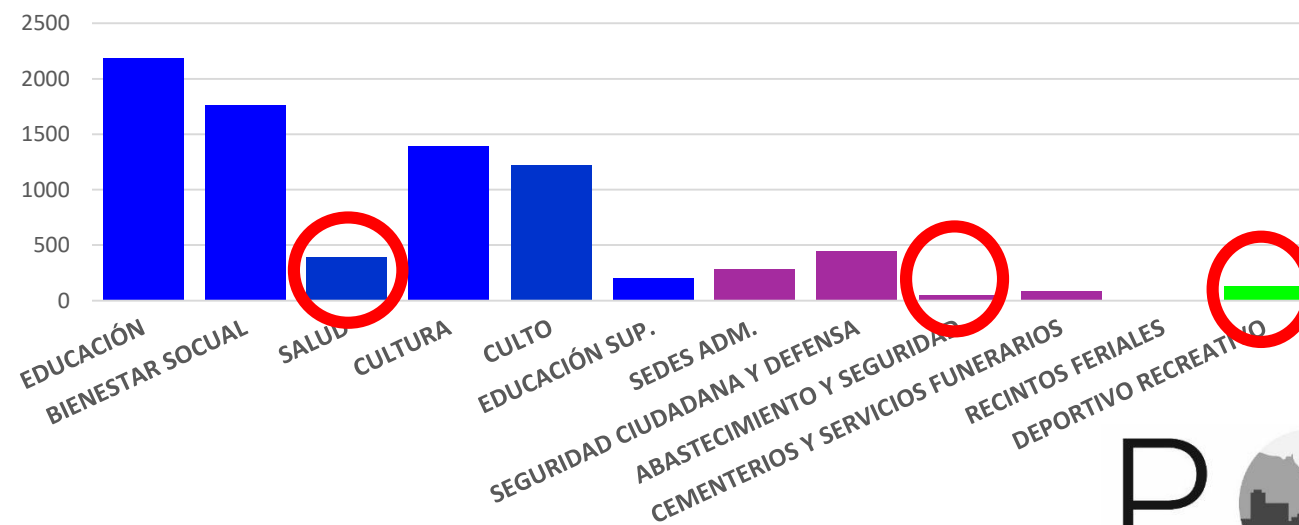
EQUIPAMIENTOS
COLECTIVOS

11%

SERVICIOS
URBANOS BÁSICOS

1%

DEPORTIVO
RECREATIVO

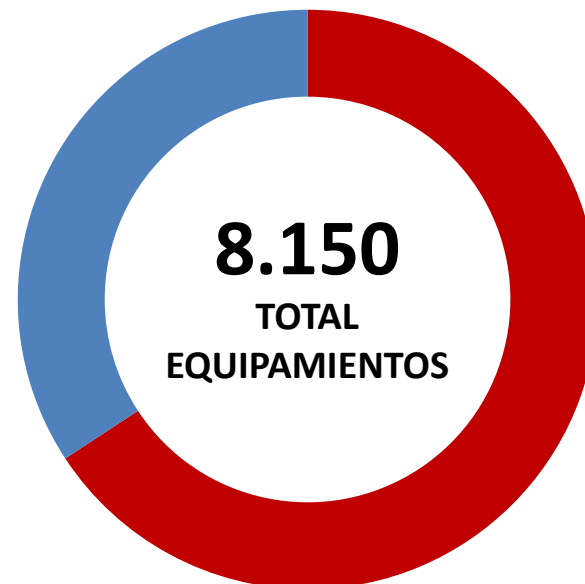


EQUIPAMIENTOS SEGÚN CARÁCTER

Público
Privado

INVENTARIO POR CARÁCTER

PORCENTAJE DE EQUIPAMIENTOS POR PROPIEDAD



31%
PÚBLICO

69%
PRIVADO

Deportivo Recreativo

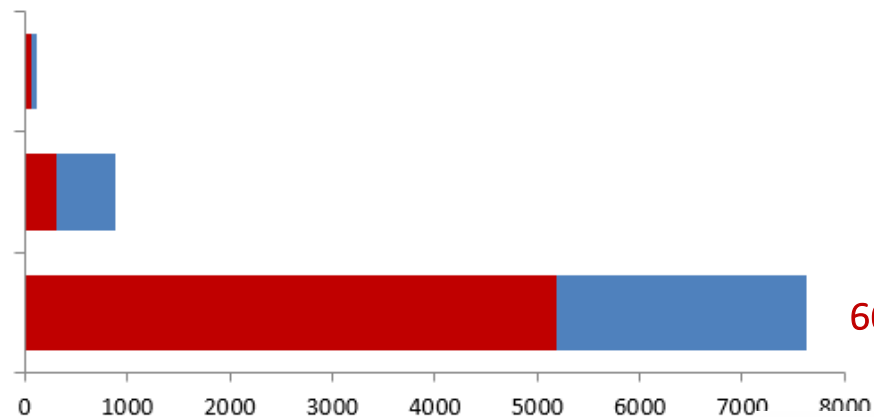
1% - 1%

Servicios Urbanos Básicos

2% - 9%

Equipamientos Colectivos

66% - 21%

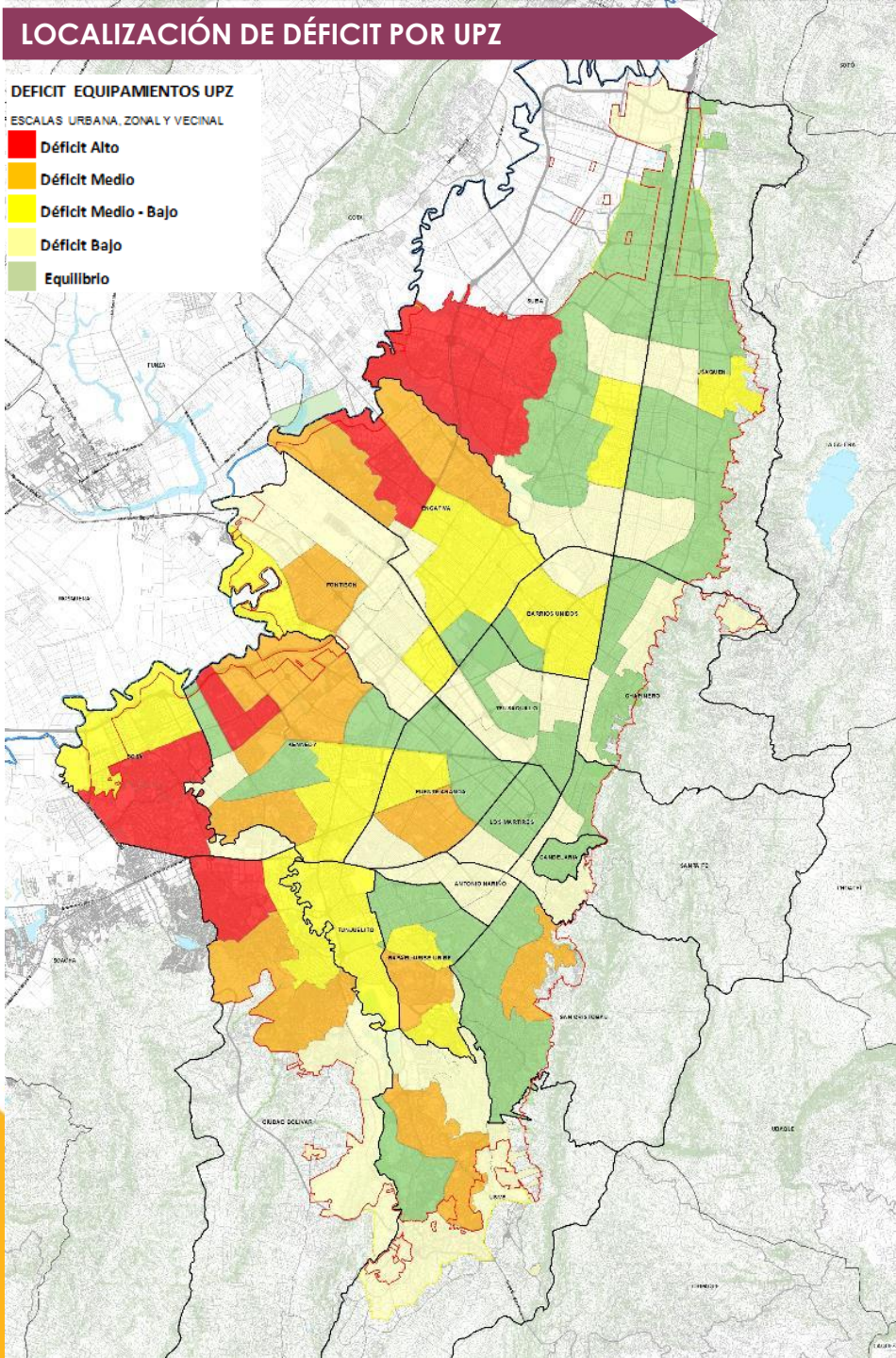


LOCALIZACIÓN DE DÉFICIT POR UPZ

DÉFICIT EQUIPAMIENTOS UPZ

ESCALAS URBANA, ZONAL Y VECINAL

- Déficit Alto
- Déficit Medio
- Déficit Medio - Bajo
- Déficit Bajo
- Equilibrio



DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS POR UPZ



DÉFICIT

UPZ

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

- El Rincón
- Bosa Occidental
- Bosa Central
- Suba
- Ismael Perdomo
- Patio Bonito
- Garcés Navas
- Tibabuyes

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

- Castilla
- Lucero
- Gran Yomasa
- Jerusalén
- Engativá
- Timiza
- Fontibón
- Calandaima

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

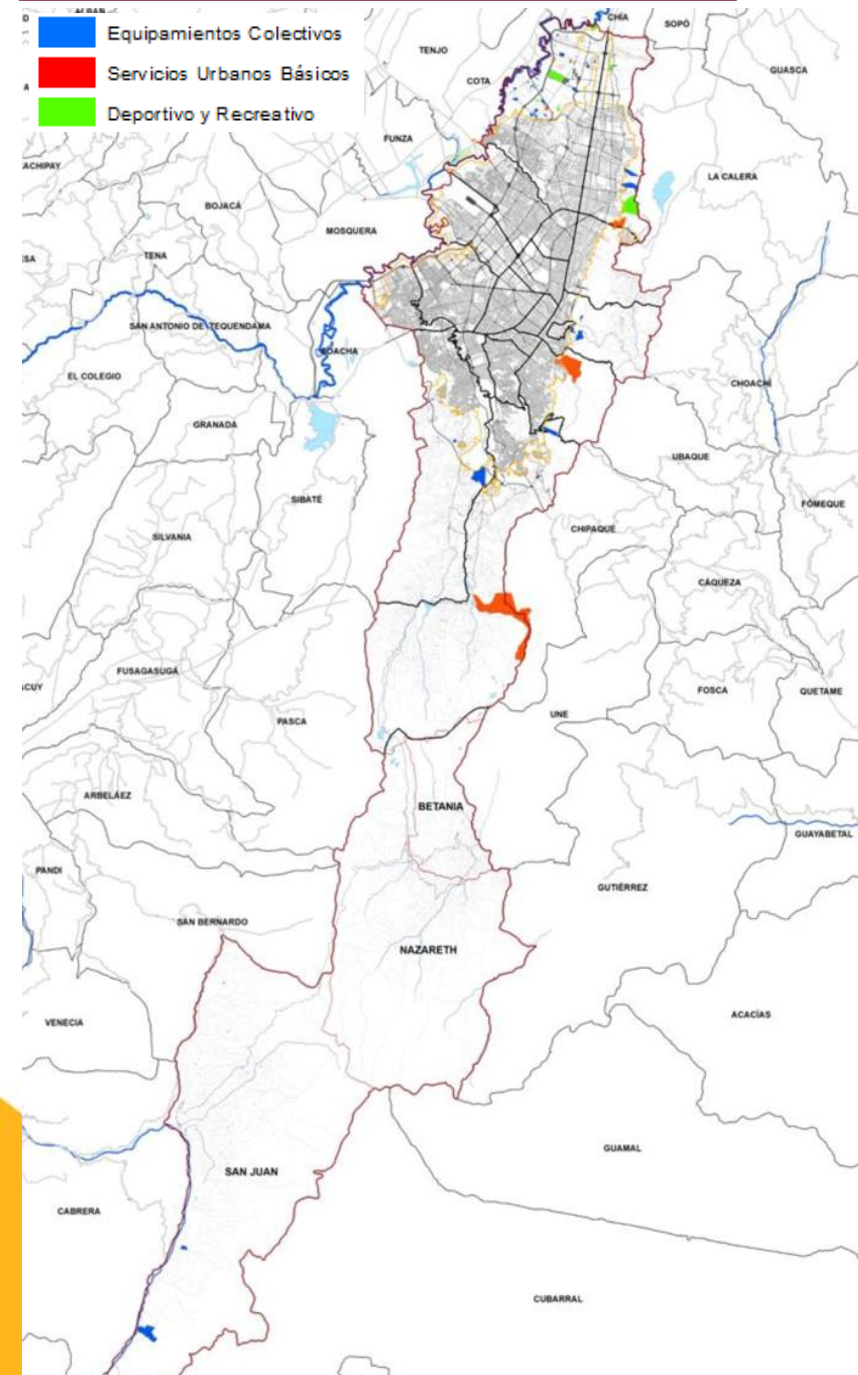
- Los Alcázares
- Américas
- San Francisco
- Arboleda
- Boyaca Real
- San Rafael
- El Porvenir
- Tintal Sur

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

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

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

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



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



87%

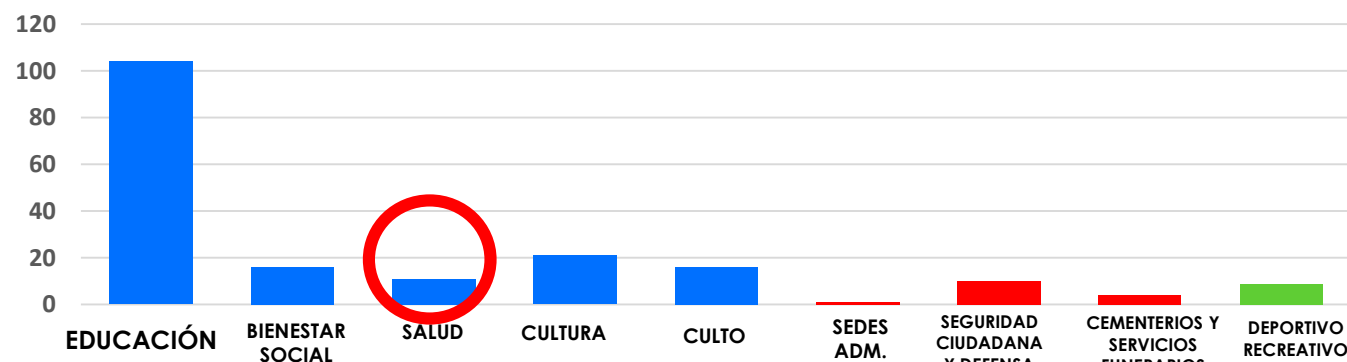
EQUIPAMIENTOS
COLECTIVOS

8%

SERVICIOS
URBANOS BÁSICOS

5%

DEPORTIVO
RECREATIVO





- **NO SE FORMULÓ** ni implementó **EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS** para **QUE ACTÚE COMO RED** no una simple plataforma de seguimiento.
- **NO SE DEFINIÓ** la ESTRATEGIA TERRITORIAL DE **LOCALIZACION Y DISTRIBUCIÓN** de dotacionales.
- **SE DEBEN INCLUIR LOS EQUIPAMIENTOS PRIVADOS, REGIONALES Y NACIONALES** en la apuesta de organización del Sistema.
- **NO SE HAN APLICADO LOS MECANISMOS ADECUADOS**, ni se ha definido una estrategia interinstitucional coordinada **PARA LA CONSECUCIÓN DE SUELO DOTACIONAL**.
- Es necesario **SIMPLIFICAR LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO (PRM, PI)** para la efectiva construcción de equipamientos.

COMPONENTES ESPACIO PÚBLICO

POT-DEC.190-2004

ESTRUCTURA GENERAL



ESPACIOS PEATONALES

PARQUES DISTRITALES

ESTRUCTURANTES

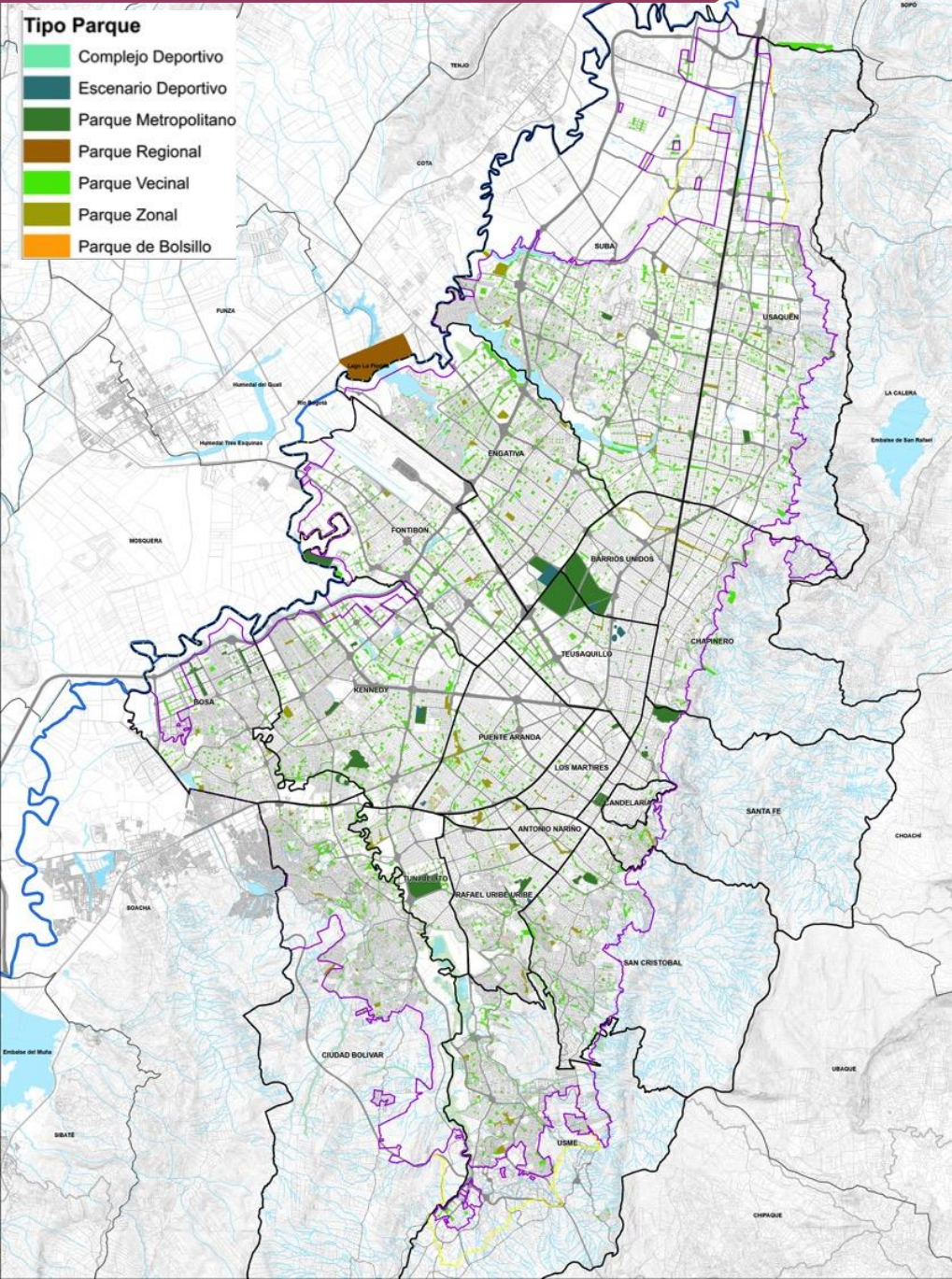
1. Plazas y Plazoletas.
2. Red de Andenes.
3. Vías Peatonales.
4. Zonas de Control Ambiental.
5. Separadores.
6. Retrocesos.
7. Franjas de terreno entre edificaciones y vías.
8. Paseos y Alamedas.
9. Puentes y túneles peatonales.
10. Cruces con la red vehicular.
11. Vías férreas.
12. Ciclorutas.

COMPLEMENTARIOS

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

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



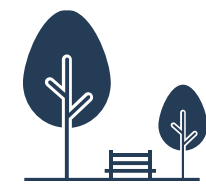


INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO

PARQUES DISTRITALES

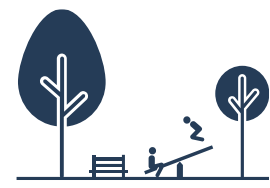


3%



88,4 Ha
BOLSILLO

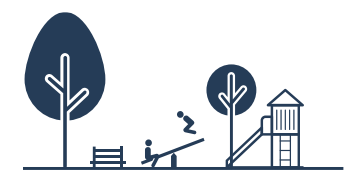
64%



1.907,09 Ha
VECINAL

ÁREA PROMEDIO 3.000 M2

9%



323,09Ha
ZONA
L

18%



552,9Ha
METROPOLITANO

6%



179,34Ha
REGIONAL

INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO

PLAZAS



PLAZAS Y PLAZOLETAS

56,57%



39,49_Ha
PLAZAS

43,43%

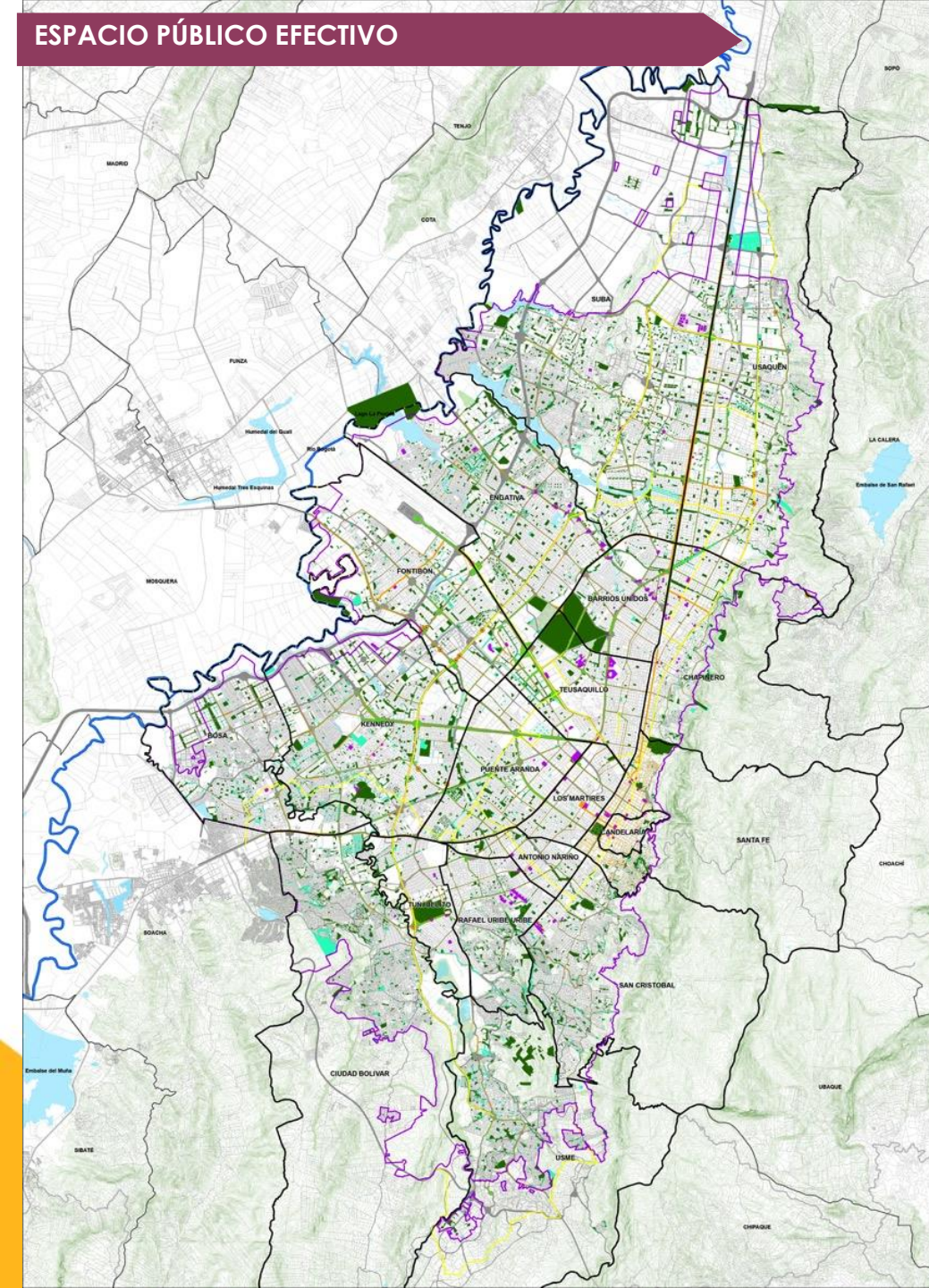


13,12_Ha
PLAZOLETAS

0,28_Ha

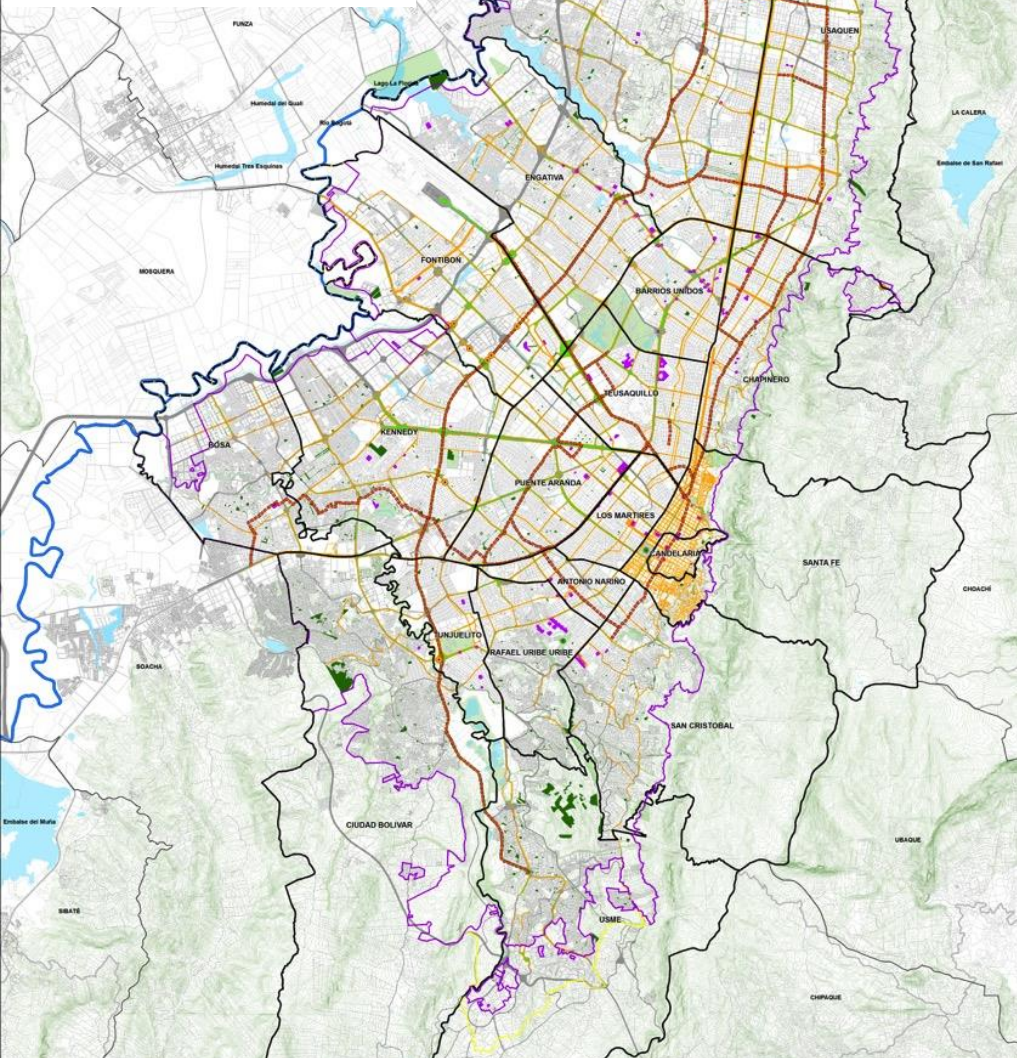
PLAZUELAS

Fuente: IDU – DADEP – 2019-2018



ESPACIO PÚBLICO – ANDENES Y SEPARADORES

- Ciclovia
- Plazas y Plazoletas
- Separador
- Zonas Verdes
- Andenes y Alamedas
- Parques Metropolitanos / Urbanos
- Puentes Peatonales



INDICADORES ESPACIO PÚBLICO

ANDENES, SEPARADORES, ALAMEDAS,
CICLORUTAS Y PUENTES PEATONALES



2.799,25Ha

ANDENES



782,25Ha

SEPARADORES



16,57Ha

PUENTE PEATONAL



476Km

CICLORUTA (INCLUYE BICI-CARRILES)



80Km

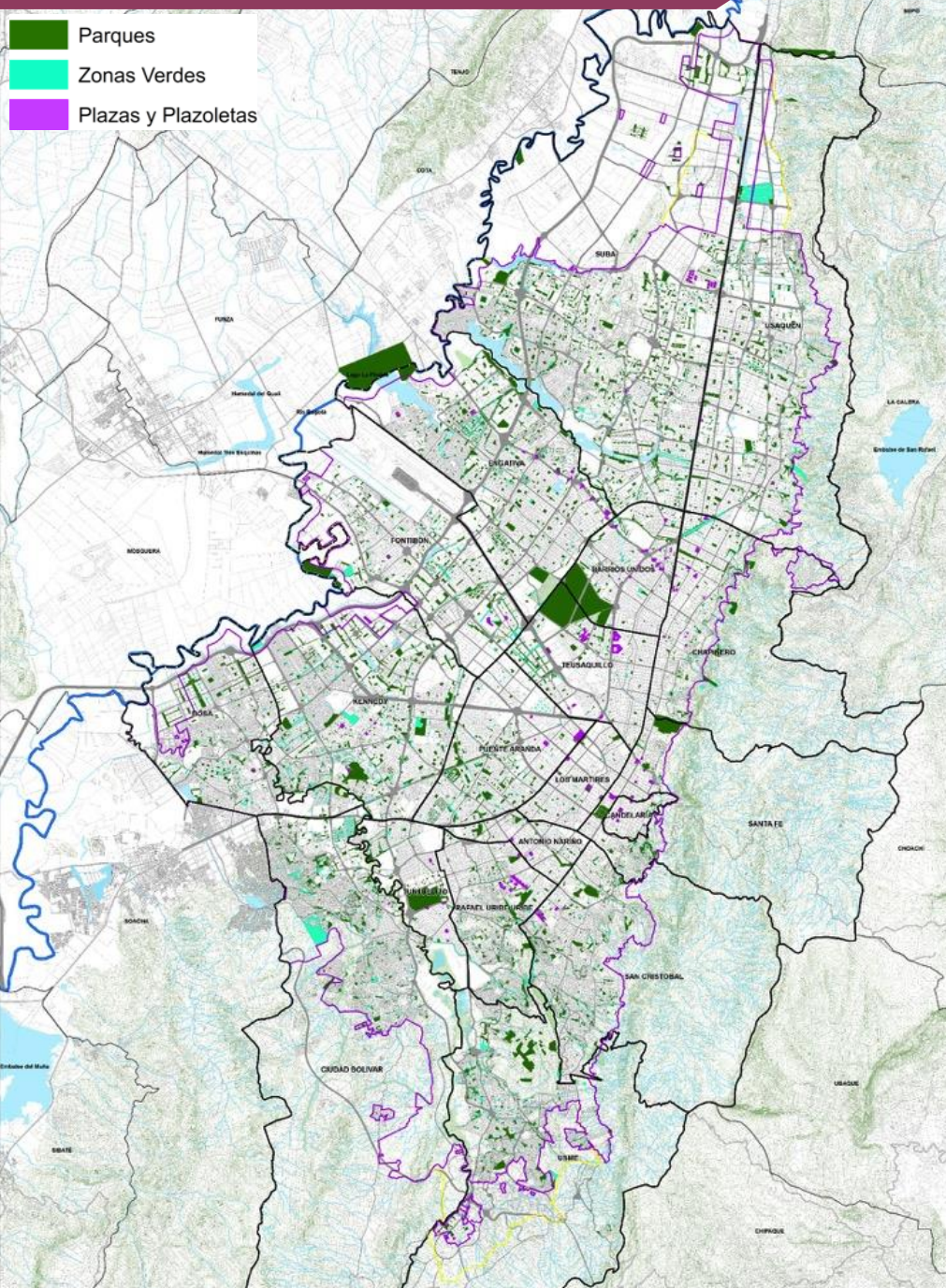
ALAMEDA

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO

- Parques
- Zonas Verdes
- Plazas y Plazoletas



INDICADOR DE ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO

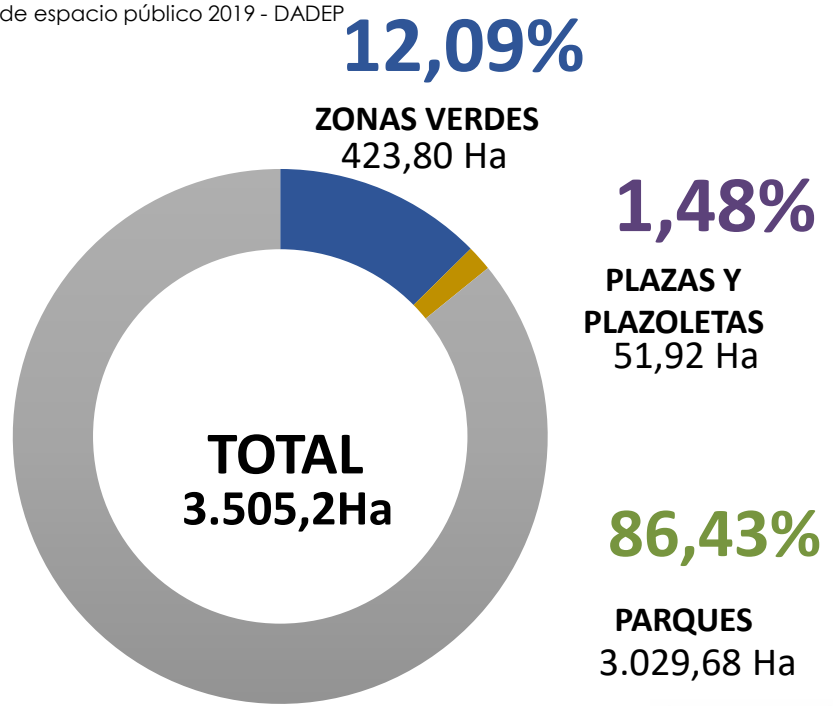


4,5 m2

ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO POR HABITANTE

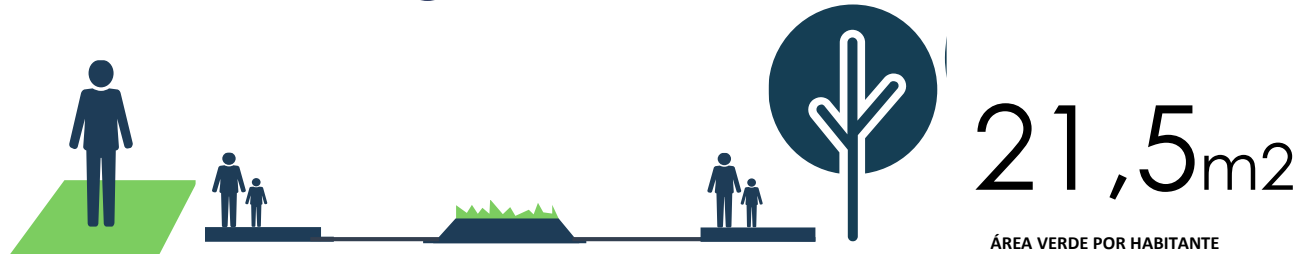
3,8m2
PARQUE POR HABITANTE

Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2019 - DADEP





ESPACIO PÚBLICO TOTAL



Espacio público efectivo, sistema vial y estructura ecológica

Fuente: Plan de acción Política pública de espacio público 2019 DADEP

INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO

INDICADOR	ÍNDICE M2/HAB
Espacio Público Efectivo	4,5*
Espacio público área verde	11,4*
Espacio público total	21,5***

*Reporte técnico 2019 DADEP

***Datos plan de acción DADEP con Población 2019

Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2019 - DADEP



Hay una **DESARTICULACIÓN** entre las normas **NACIONALES Y DISTRITALES** de espacio público, frente a su definición y reglamentación (multiplicidad de enfoques en las definiciones y componentes de espacio público que han dificultado su desarrollo, apropiación y seguimiento).



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



Los componentes del sistema de espacio público están **DESARTICULADOS**.



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



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

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



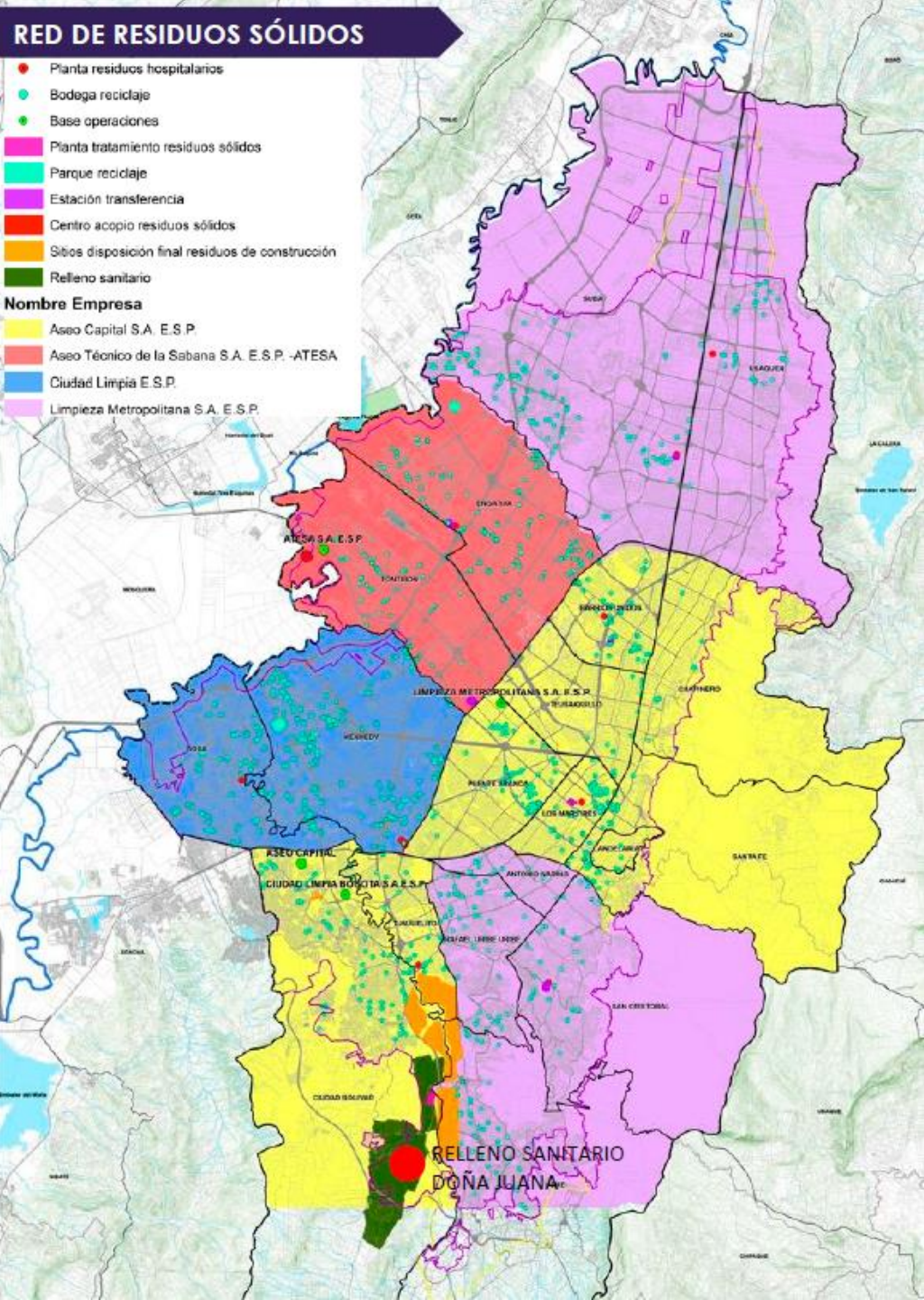
NO EXISTE UN SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA EL SUELO RURAL. No hay un inventario actualizado, ni criterios de diseño o indicadores específicos diferenciados para la ruralidad.



RED DE RESIDUOS SÓLIDOS

- Planta residuos hospitalarios
- Bodega reciclaje
- Base operaciones
- Planta tratamiento residuos sólidos
- Parque reciclaje
- Estación transferencia
- Centro acopio residuos sólidos
- Sitios disposición final residuos de construcción
- Relleno sanitario

- Nombre Empresa**
- Aseo Capital S.A. E.S.P.
 - Aseo Técnico de la Sabana S.A. E.S.P. -ATESA
 - Ciudad Limpia E.S.P.
 - Limpieza Metropolitana S.A. E.S.P.



SANEAMIENTO BÁSICO

SISTEMA RESIDUOS SOLIDOS

Toneladas de Residuos Sólidos Dispuestos en el Relleno Sanitario Doña Juana

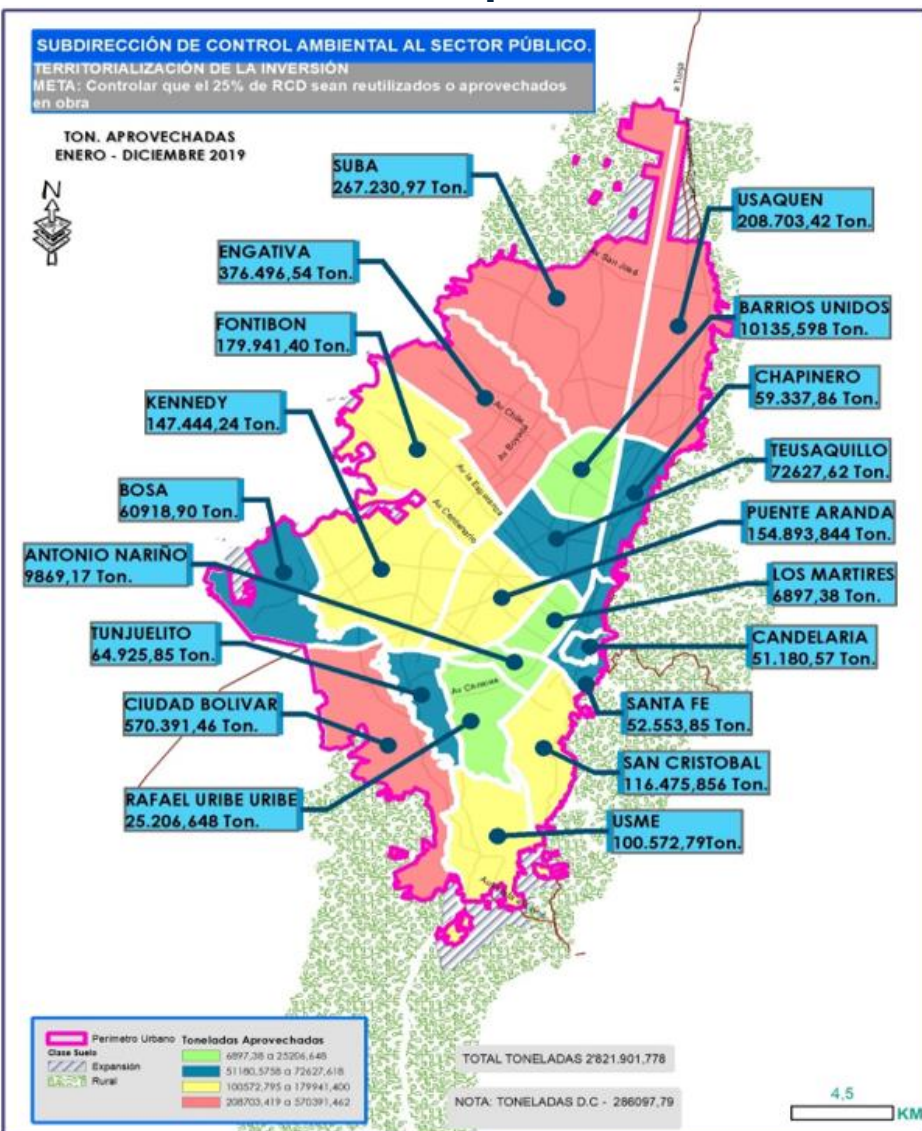


Áreas de servicio Exclusivo para el servicio público de aseo





Toneladas de RCD aprovechadas 2019

Toneladas de RCD con adecuada
disposición final

12.529.365,71 Toneladas de RCD dispuestas adecuadamente durante 2019

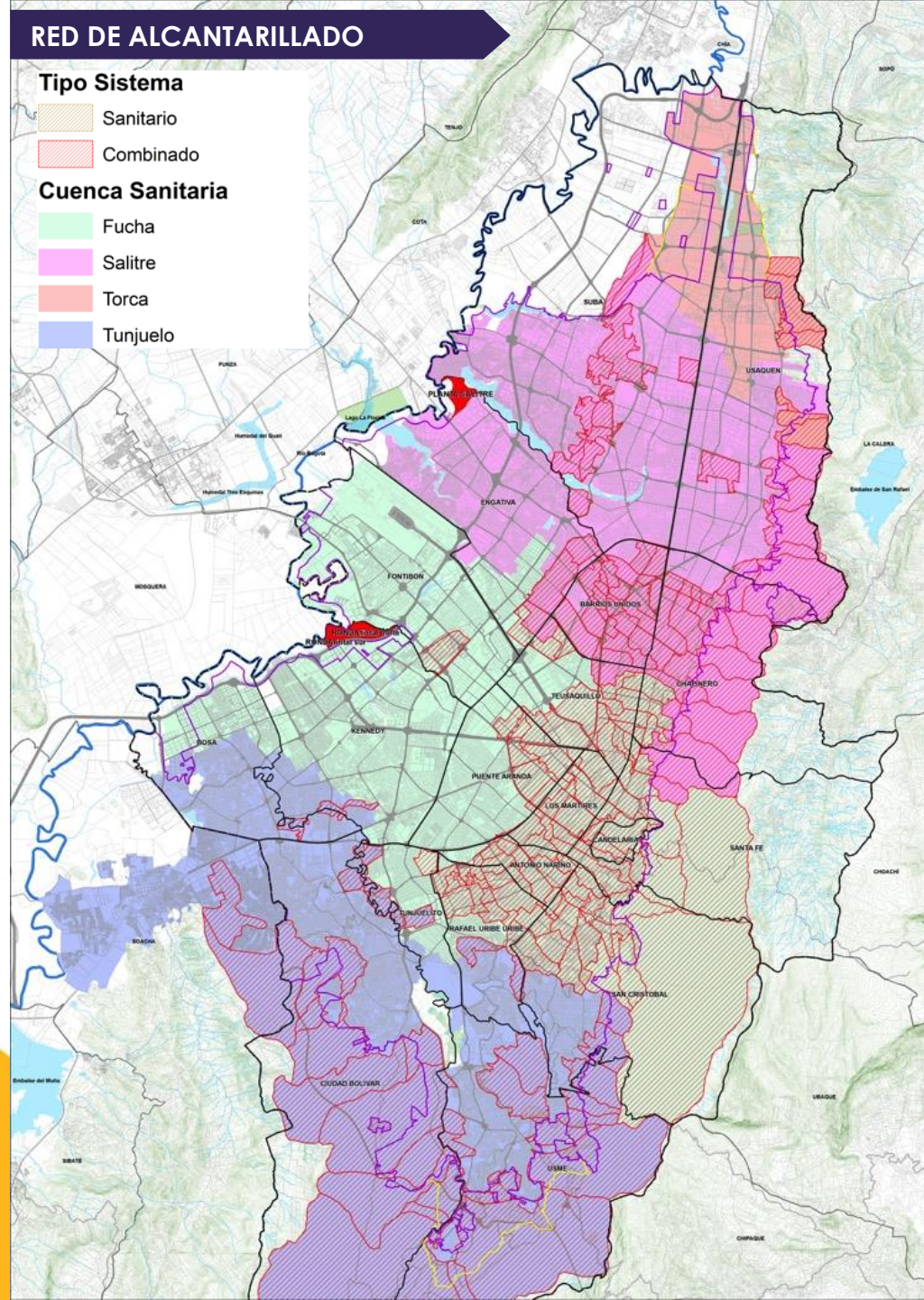
RED DE ALCANTARILLADO

Tipo Sistema

- Sanitario
- Combinado

Cuenca Sanitaria

- Fucha
- Salitre
- Torca
- Tunjuelo



SANEAMIENTO BÁSICO

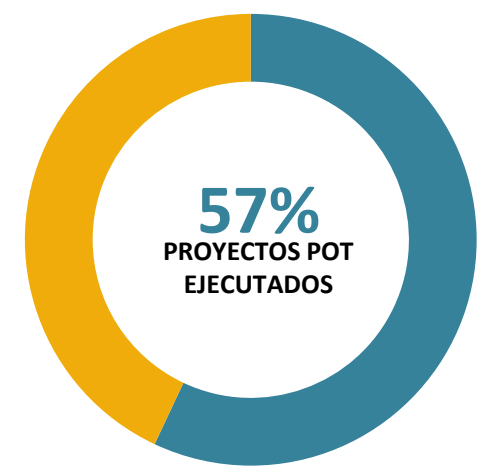
ALCANTARILLADO SANITARIO Y PLUVIAL



COBERTURA SUMINISTRO DE SANEAMIENTO BÁSICO



• LONGITUD DE REDES 10.000 km



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación



RED DE ENERGÍA

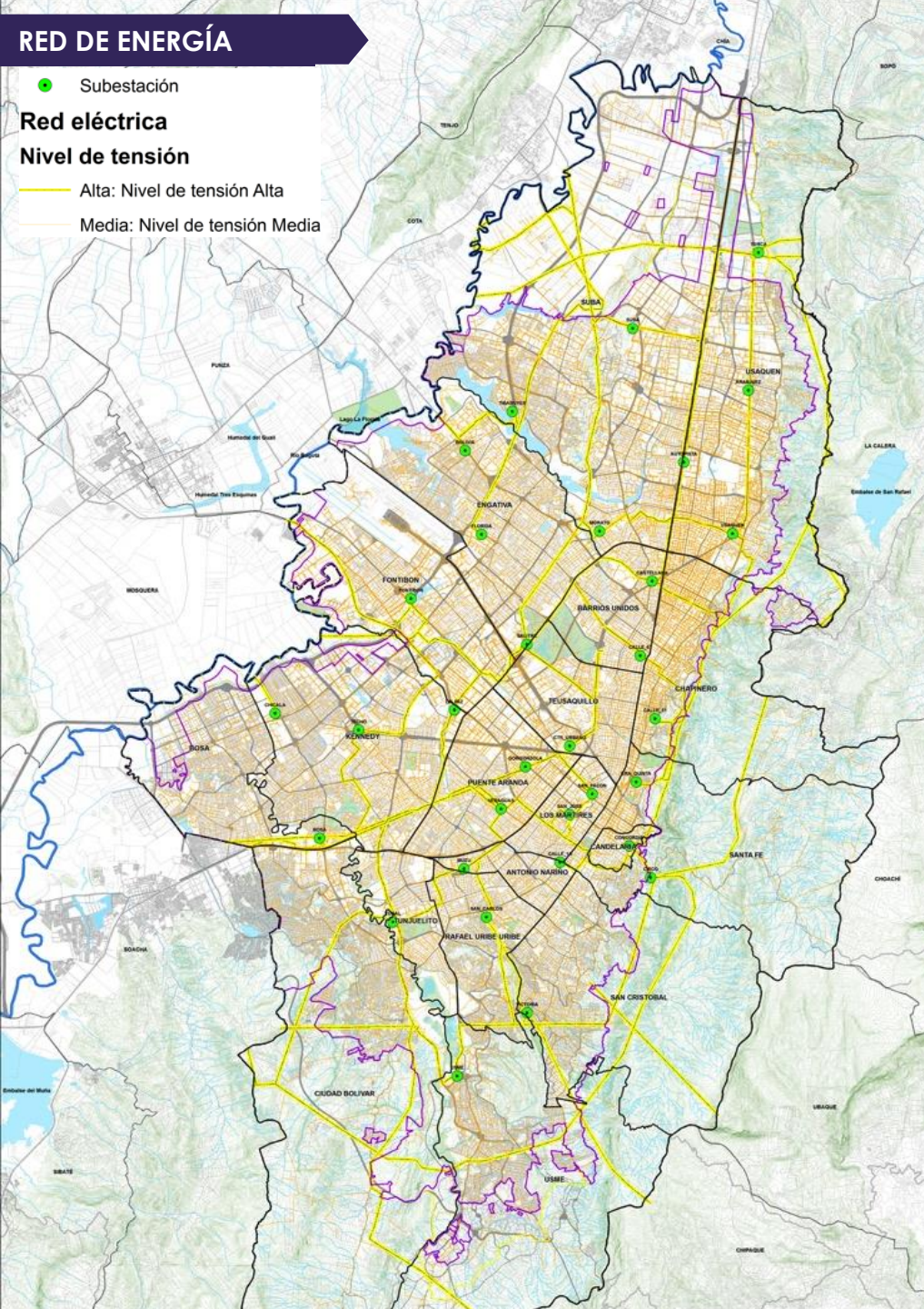
● Subestación

Red eléctrica

Nivel de tensión

— Alta: Nivel de tensión Alta

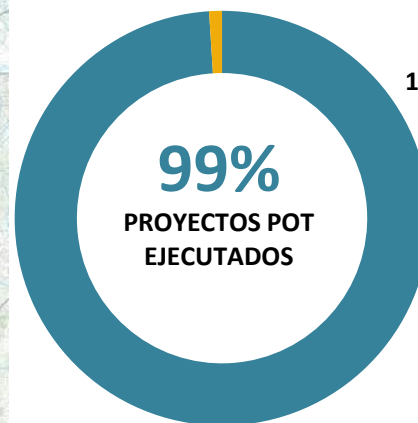
— Media: Nivel de tensión Media



SISTEMA DE ENERGÍA



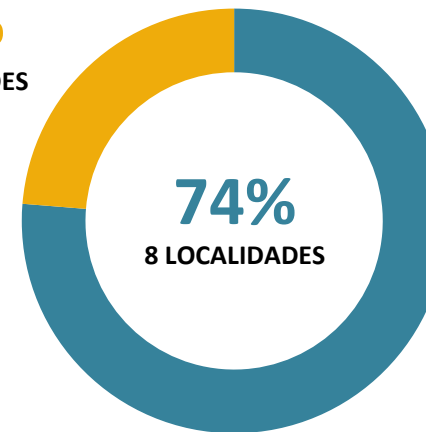
EJECUCIÓN POT



23%

12 LOCALIDADES

CONSUMO DE ENERGÍA

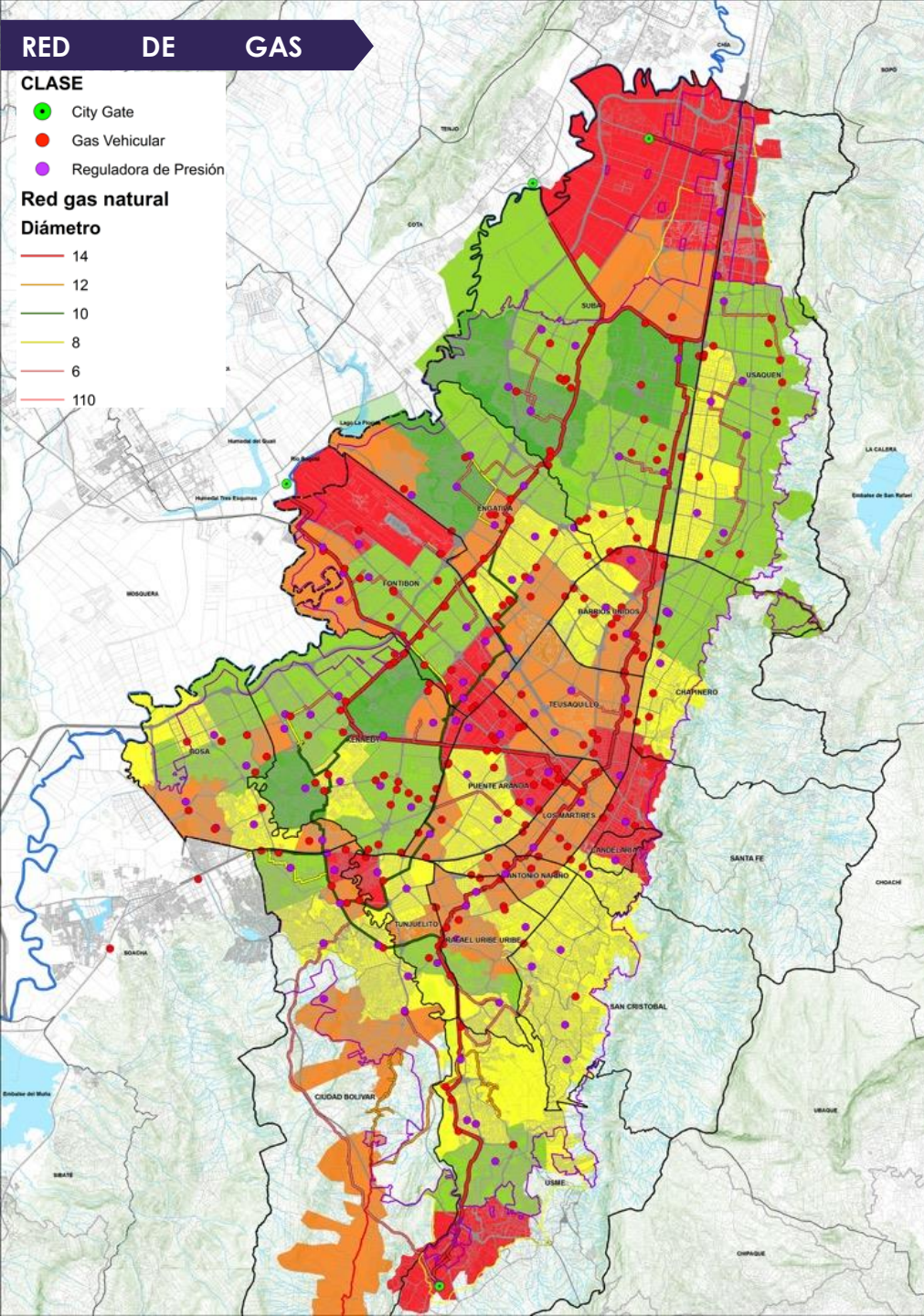


1. Suba (17%)
2. Kennedy (12%)
3. Usaquén (11%)
4. Engativá (10%)
5. Bosa (7%)
6. Ciudad Bolívar (6%)
7. Chapinero (6%)
8. Fontibón (5%)

- Se ha mantenido la cobertura del servicio de energía eléctrica **ALCANZANDO UN 100% DE COBERTURA EN EL ÁREA URBANA.**
- La **SUBTERRENIZACIÓN DE REDES ALCANZÓ UN NIVEL 90% Y EN LA SUBTERRANIZACIÓN DE MALLA VIAL ARTERIAL ALCANZÓ EL 80,9%.**
- Se logró la **MODERNIZACIÓN DE LUMINARIAS** de alumbrado publico pasando **DE MERCURIO A SODIO EN 99%.**

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación





SISTEMA DE GAS NATURAL



Cobertura Residencial: 99,32%

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

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



SERVICIOS PÚBLICOS RURALES

Red gas natural

Red gas natural

Subestación

Red eléctrica

Red eléctrica

Línea acueducto

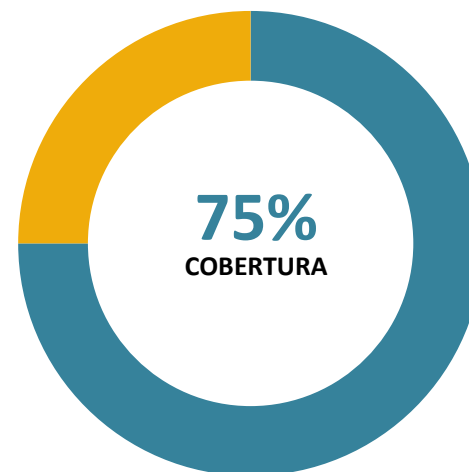
Línea acueducto

Línea alcantarillado sanitario combinado

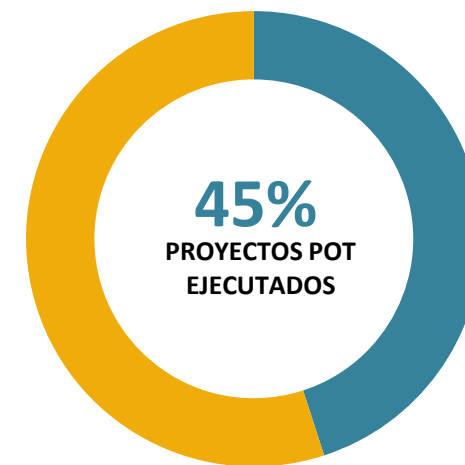
Línea alcantarillado sanitario combinado

Centro Poblado

COBERTURA



EJECUCIÓN POT



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



COMPILACIÓN APORTES GREMIOS

01

APORTES EN EL CTPD

02

TALLERES DE PARTICIPACIÓN

03

PROPUESTAS GREMIOS



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

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

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



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

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

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



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

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

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



Comerciantes

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

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

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



Industrias creativas, culturales, de contenido, música y TIC

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

Sistema de Moda

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



Agropecuario y Agroindustrial, Químico y Salud

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

Turismo, Servicios Empresariales y Energía

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



PROPUESTA CCB

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

Infraestructura para la movilidad sostenible:

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



PROPUESTA CCB

Infraestructura para la movilidad sostenible:

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

Transporte de carga y logística:

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



PROPUESTA CCB

Estrategia normativa:

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

Renovación y desarrollo urbano:

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

Medio ambiente:

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

Ruralidad:

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



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

Ciudad Inteligente:

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



Sistema vial:

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



Espacio público

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

Servicios públicos

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



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



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



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



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

Objetivo

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

Como?

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

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

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



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

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

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

1.1. El abastecimiento en agua potable

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

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

1.2. El saneamiento del río Bogotá

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

Solo el 34% del caudal de aguas residuales vertido en el Río Bogotá está siendo tratado, y con muy bajo nivel de tratamiento.

La insuficiencia de tratamiento de aguas residuales en los municipios traduce una falta de correlación entre:

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

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



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

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial-

1.3. La disposición y aprovechamiento de residuos sólidos

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

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

1.4. La movilidad, el transporte y logística

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

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



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

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

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

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

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

1.6. La especialización inteligente del territorio

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

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



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

1. Grandes Retos de Gobernanza Territorial

1.7. LA SEGURIDAD Y CONVIVENCIA

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

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

3. Conceptos directores para un territorio Inteligente y Sostenible

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



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

4. Construcción de un territorio inteligente y sostenible

4.1 Escenarios complementarios para el desarrollo del territorio

4.1.1 Escenario mínimo para la sostenibilidad y la calidad de vida de un territorio dormitorio y dependiente de Bogotá

- Proyectos estructurantes (indispensables)
 - Entramado de infraestructura, servicios, equipamientos y espacio público
 - Entramado de calidad ambiental y paisajístico
 - Entramado de movilidad, transporte y conectividad digital c.
 - Entramado de soporte turístico del Valle del Majuy
- Proyectos detonantes
 - Las 3 centralidades históricas: Chía, Cajicá y Zipaquirá
 - Alameda Central del Valle del Río Frío
 - Campus articuladores de nuevas centralidades: U.Sabana -U.Militar
 - Parque ecológico lineal Río Frío Canteras reimaginadas

4.1.2 Escenario óptimo que equilibra el uso del suelo para consolidar una subregión más autónoma y competitiva

- Proyectos detonantes
 - Agroparque del Abra (eventualmente conectado a Central de acopio y abasto del Norte de la Sabana)
 - Ecoparque tecnológico de la Tingua
 - Clúster de Salud
 - Sabana-Tec: Hub de innovación para la cuarta revolución industrial Landmarks

MATRIZ APORTES A POT 2020



PROPUESTA CAMACOL

Análisis POT vigente

Análisis Mepot

DECRETO 190 DE 2004	
Temas	Propuesta
ODS - Objetivos de desarrollo sostenible	<i>Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural</i>
Región	<i>Pensar en las dinámicas reales de la región, priorizando vías estratégicas de conectividad regional establecidas desde el 2004</i> <i>Avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios</i>
EEP - Estructura ecológica principal	<i>Establecer los mecanismos de financiación para cumplir política de RCD</i> <i>Generar estudios de riesgo detallados y armonizar la cartografía</i>
Movilidad / Estructura funcional y de servicios	<i>Mantener lo concerniente a producción y consumo sostenible en lo referente a parques industriales ecoeficientes y manejo del ciclo de materiales</i>
Revitalización	<i>Identificación general de las operaciones estratégicas para la renovación urbana</i>
Revitalización / Modelo de ocupación /Estructura socio económica	<i>Contribuir a mejorar la convivencia ciudadana y los usos residenciales, comerciales, productivos, administrativos y rurales en el Distrito Capital, así como promover una oferta de servicios, en función de las coberturas, los tipos de demanda y las economías de escala, en un contexto regional</i>

DECRETO MEPOT /2013	
Temas	Propuesta
EEP- Estructura ecológica principal	<i>Es importante incluir un capítulo amplio y detallado para la gestión del riesgo y cambio climático. Sin embargo, ese debe incluir estudios de detalle que permitan dilucidar las necesidades reales del territorio.</i> <i>Por ello, los estudios de detalle de la MEPOT se encuentran incompletos , dado que hay unas actualizaciones en 2019 en materia de riesgo que deben ser consideradas.</i> <i>Esta propuesta debe tener en cuenta que ya se cuentan con los estudios técnicos actualizados y la nueva reglamentación del POMCA, además se deben incluir las inversiones realizadas por la CAR y las obras se encuentran en ejecución y ya ejecutadas.</i> <i>Por este motivo los artículos relacionados están desconectados de la realidad , a pesar de identificar generalidades en temas de riesgo</i>
Revitalización	<i>Inclusión del concepto de revitalización urbana</i>
Revitalización / modelo de ocupación /Estructura socio económica	<i>Inclusión de propietarios en esquemas de renovación urbana</i>

MATRIZ APORTES A POT 2020



PROPUESTA CAMACOL

Análisis POT revisión 2019 negada y archivada

PROYECTO DE ACUERDO 2019	
Temas	Propuesta
Región	Mantener la propuesta tal y como esta expresada el tratamiento específico de Renovación Urbana sobre corredores de movilidad regional
	Mantener el articulado y complementarlo con los hechos regionales identificados en la Comisión de Integración Territorial
EEP – Estructura ecológica principal	Mantener armonizado el POT con el POMCA vigente y respetar la sentencia de río Bogotá, no solamente en el articulado sino también a nivel cartográfico.

PROYECTO DE ACUERDO 2019	
Temas	Propuesta
EEP- Estructura ecológica principal	Mantener el acato al fallo del consejo de estado en cuanto a cerros orientales, respetando su franja de adecuación y ajustando el perímetro urbano
	Cumplimiento de la Sentencia respecto al Río Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO 2019	
Temas	Propuesta
Movilidad /estructura funcional y de servicios	Mantener el Tratamiento de renovación urbana en corredores de transporte masivo (tren y metro)
	Incluir Distrito Aeroportuario y sus proyectos viales estructurantes (Ejemplo: Calle 63, Calle 13, ALO Av. Ferrocarril) como AUI
Proyecciones de población / suelo / políticas públicas	Mantener la estructura funcional y de soporte como se encuentra: normas flexibles. Redefinir las UPZ como de seguimiento del plan
	Reglamentar y habilitar suelo de expansión para construcción de viviendas teniendo presente los cambios demográficos, crecimiento poblacional, recomposición de hogares, déficit
Revitalización	En troncales proyectadas, debe considerar el momento idóneo en el cual se debe dar inicio al pago de cargas por edificabilidad
Revitalización / modelo de ocupación /estructura socio económica	Mantener los Incentivos para el pago de cargas VIS en sitio
	Mantener los Incentivos renovación Urbana
	Mantener pago de cargas urbanísticas de renovación en espacio público y redes en sitio. Reglamentar aumentos de índice de construcción que no modifiquen el índice básico y no generen plusvalía y se cobren por medio de cargas en sitio.

MATRIZ APORTES A POT 2020



PROPUESTA CAMACOL

Análisis POT revisión 2019 negada y archivada

PROYECTO DE ACUERDO 2019

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

PROYECTO DE ACUERDO 2019

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

PROYECTO DE ACUERDO 2019

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

Gracias...

