

# Iniciativas

PARA LA CONCERTACIÓN DEL POT DE BOGOTÁ  
OCTUBRE DE 2021



---

**01.**

**MODELO DE OCUPACIÓN**

Para el desarrollo sostenible de Bogotá y la región.

---

**02.**

**GESTIÓN DEL SUELO PARA VIVIENDA Y SOPORTES URBANOS**

Ciudad compacta y de servicios cercanos.

---

**03.**

**INFRAESTRUCTURA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Para la calidad de vida y la sostenibilidad.

---

**04.**

**SERVICIOS PÚBLICOS**

Accesibles y equitativos para mitigar la segregación económica socio espacial.

---

**05.**

**EMPLEO E INDUSTRIA**

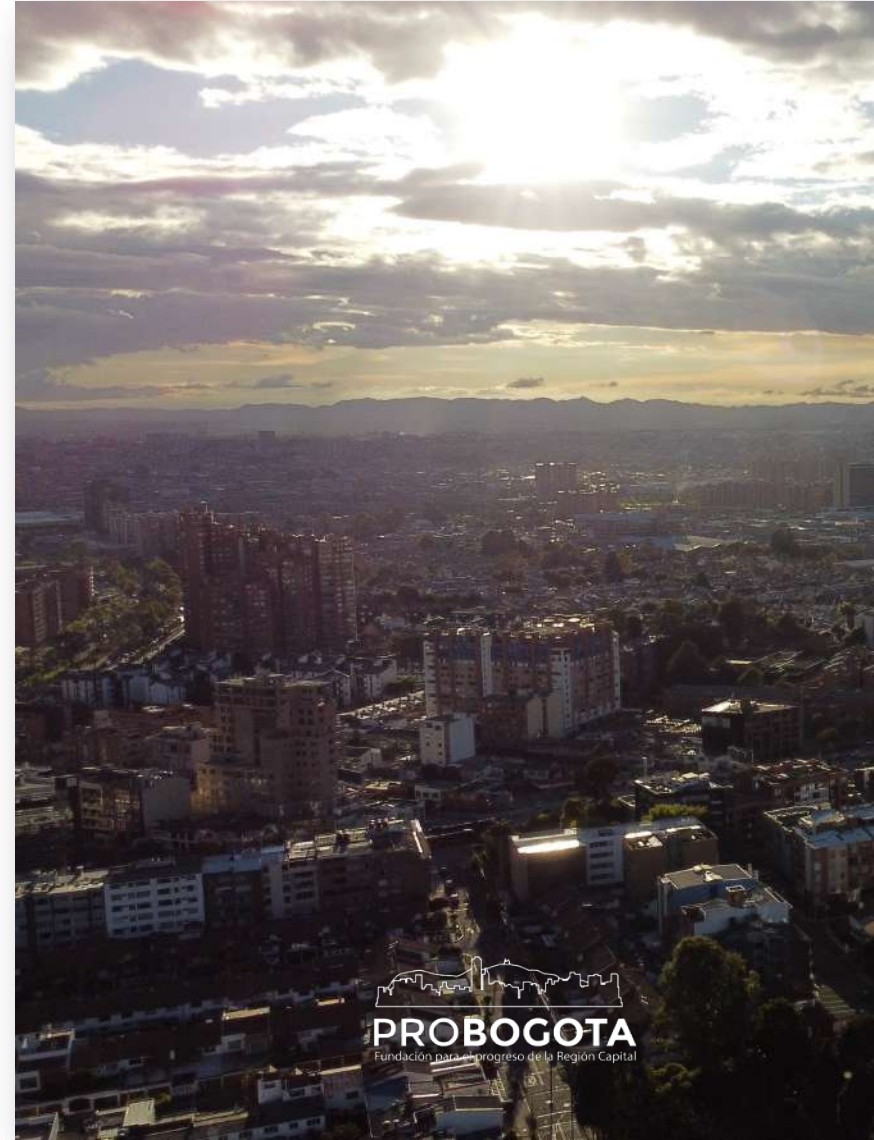
Para la innovación y la reactivación económica.

---

**06.**

**ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL**

Cambio climático y enfermedades no transmisibles.





# 01.

## MODELO DE OCUPACIÓN

Para el desarrollo sostenible de Bogotá y la región





**a.**

### **NO INCORPORACIÓN DE LAS DETERMINANTES DE SUPERIOR JERARQUÍA**

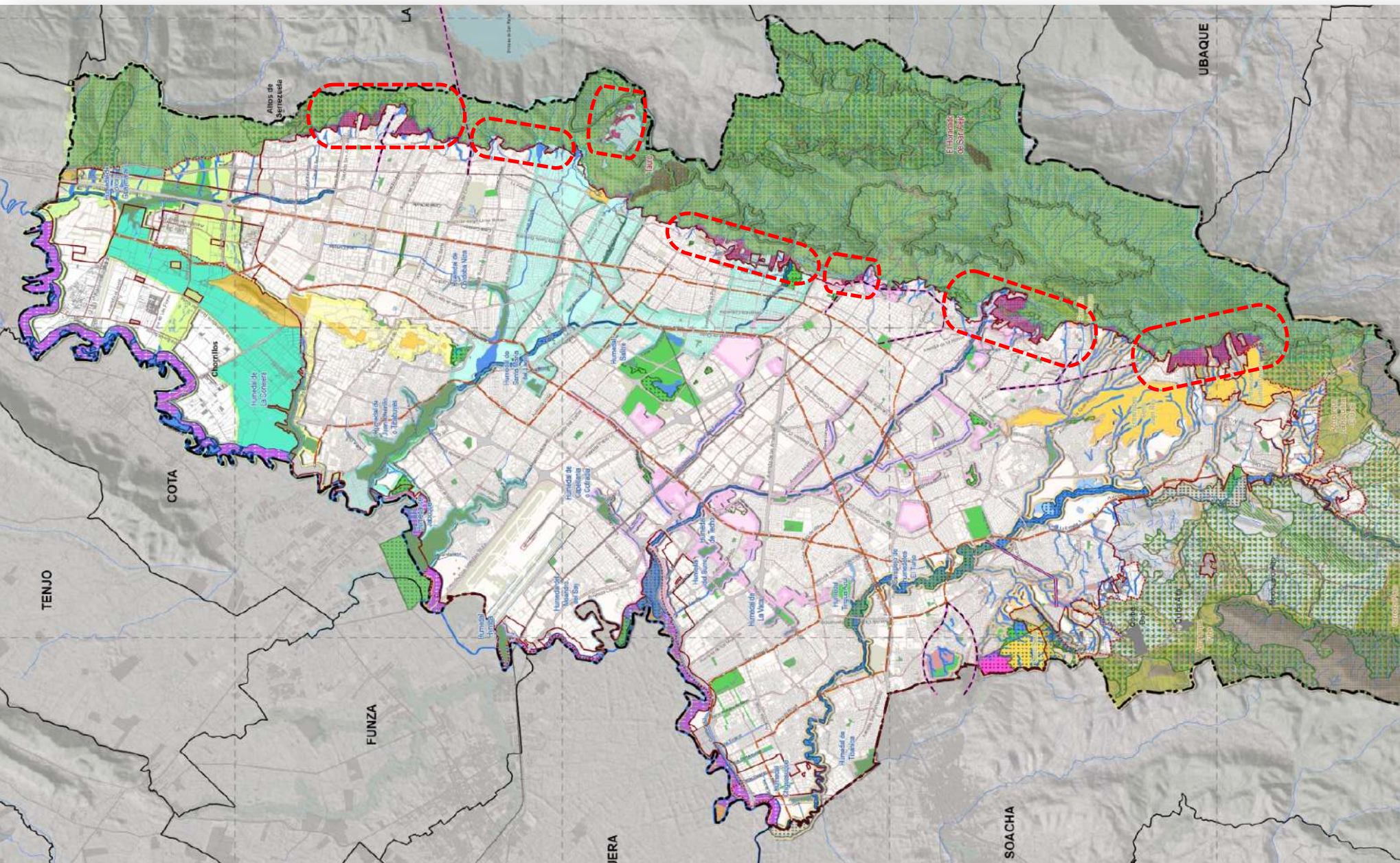
Sentencias del Consejo de Estado de las Acciones Populares de los Cerros Orientales y del Río Bogotá.

**La delimitación de los bordes oriental y occidental de Bogotá ha sido objeto de dos sentencias judiciales del Consejo de Estado, las cuales son obligatorias y vinculantes y deben ser incorporadas al Plan de Ordenamiento Territorial.**



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Oriental – Cerros Orientales



El cambio de suelo urbano a rural en la Franja de Adecuación discrepa de la realidad física y jurídica. En ella existen vías, redes de energía, acueducto y alcantarillado y edificaciones.



Parque de los Cerros Orientales áreas de ocupación pública prioritaria / Franja de adecuación / proyecto estructurante.



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Oriental – Cerros Orientales – legalización de barrios

Frente a barrios ya legalizados el POT propone:  
210 has suelo rural.

23.8 has suelo de expansión.

Al haber sido legalizados desde hace varias décadas, estos barrios deben ser incorporados al suelo urbano.

Tabla 1. Barrios legalizados en Franja de Adecuación - Cerros Orientales

NOMBRE	CLASE SUELO	ESTADO	ACTO ADM.	FECHA A.A.
AGUAS CLARAS	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1567	18-DIC-2015
BALCONES DE VISTA HERMOSA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 330	11-OCT-1999
BARRIO TIHUAQUE	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 14	22-ENE-1999
BELLAVISTA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 18	22-ENE-1999
BUENAVISTA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1126	18-DIC-1996
CERROS DEL NORTE	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 120	19-AGO-1982
CIUDAD LONDRES	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 38	01-MAR-1984
EL PARAISO	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1126	18-DIC-1996
EL CODITO	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1126	18-DIC-1996
ESTRELLITA Y BUENAVISTA II	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 18	22-ENE-1999
HORIZONTES	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 261	02-SEP-1985
LA SELVA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1117	01-AGO-2016
LOS LACHES	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 338	11-OCT-1999
LOS LAURES SUR OCCIDENTAL I SEC.	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1669	30-DIC-2015
PARCELACIÓN RESIDENCIAL SAN GABRIEL	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 22	07-FEB-1963
PARCELACIÓN SAN PEDRO	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 420	02-OCT-1998
SAN DIONISIO	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1126	18-DIC-1996
SAN MANUEL	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 2021	27-DIC-1994
SAN MARTÍN DE PORRES	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 451	22-DIC-1999
SAN RAFAEL SUR ORIENTAL	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 30	01-ENE-1961
SORATAMA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 18	22-ENE-1999
SUCRE BARRIO MARISCAL SUCRE	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 1126	18-DIC-1996
URBANIZACIÓN SANTA CECILIA NORTE PARTE ALTA	RURAL	LEGALIZADO	RESOLUCIÓN 18	22-ENE-1999

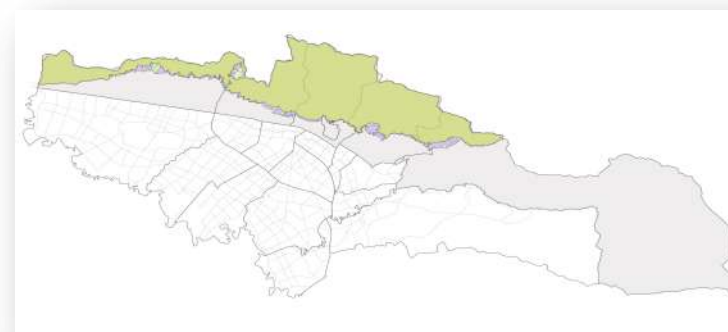
Imagen 1. Barrios legalizados en Franja de Adecuación - Cerros Orientales



Barrios como San Luis, Altos del Cabo y San Isidro (76.5 has) en proceso de legalización

Fuente: <https://www.ideca.gov.co/>, con fecha de actualización del 15 de agosto de 2019.

Imagen 2. Barrios y asentamientos en la franja de adecuación que no podrán ser legalizados al ser categorizado el suelo como rural.



# 36

## EN LA FRANJA DE ADECUACIÓN

Barrios legalizados (54,72 has.) son clasificados en la propuesta de POT como suelo rural.

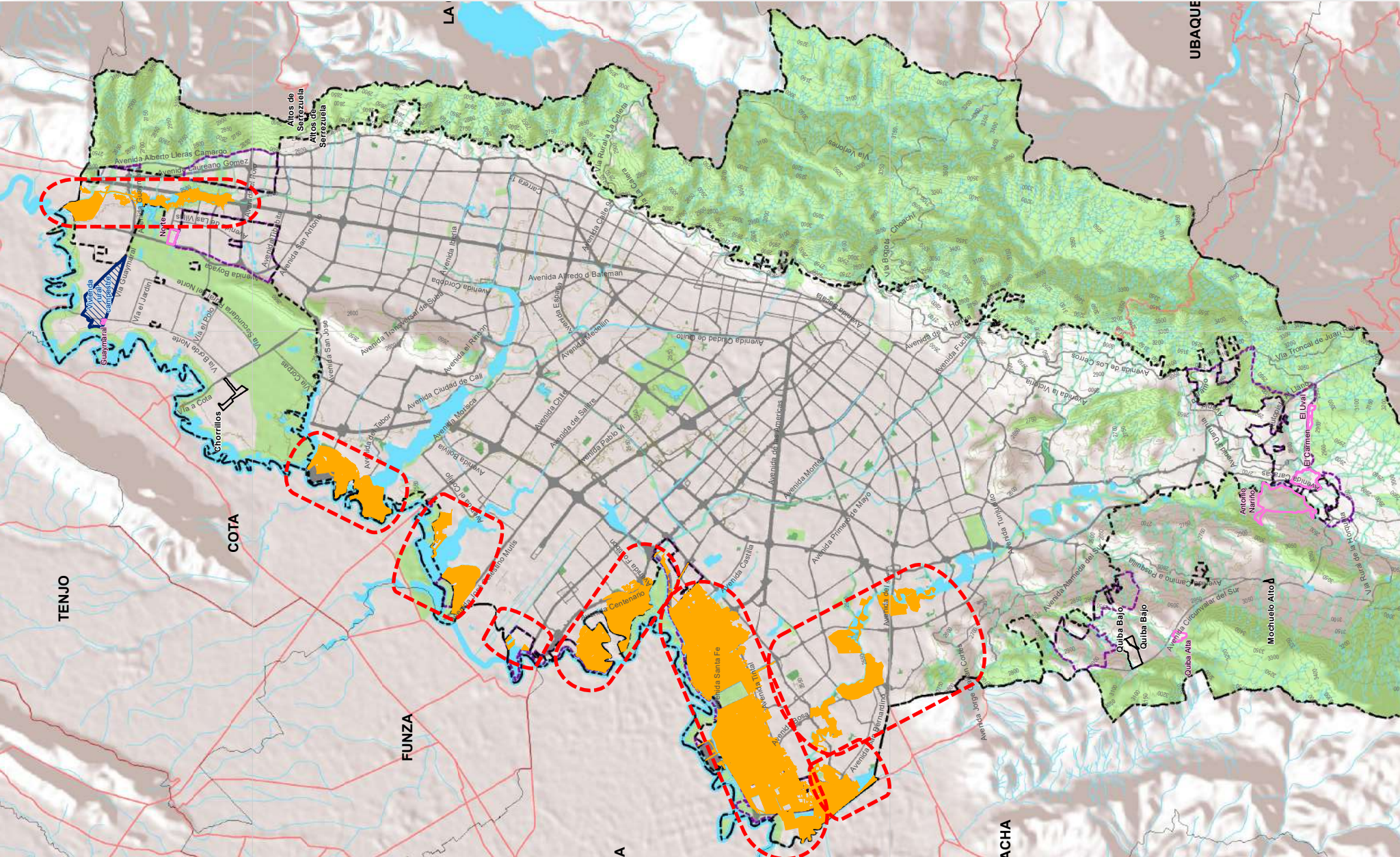






# Modelo de ocupación del territorio

Borde Occidental – Río Bogotá



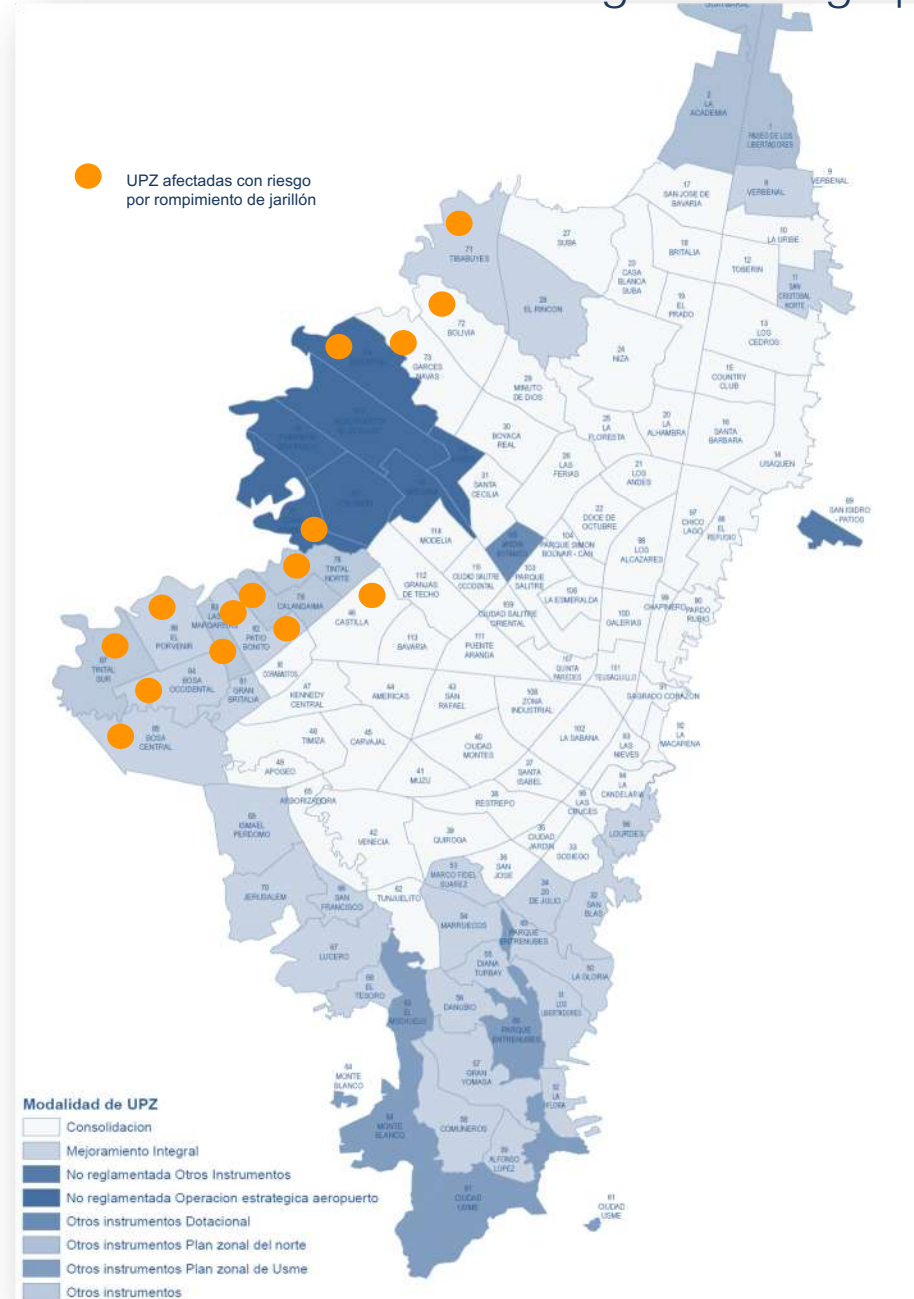
El riesgo por rompimiento de jarillones y la asignación al desarrollador su determinación, desconoce la sentencia del C.E. del Río Bogotá, que impuso esta responsabilidad a la CAR.

■  
Áreas con condición de riesgo por inundación por desbordamiento + por rompimiento de jarillón.



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Occidental – Río Bogotá – riesgo por rompimiento de jarillón



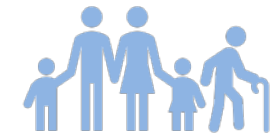
**27.000**

Adquisiciones de vivienda en estas zonas aproximadamente al año utilizan créditos hipotecarios, las cuales no se podrán llevar a cabo por la clasificación de riesgo.

**UPZ**

Bolivia, Bosa Central, Bosa Occidental, Calandaima, Castilla, El Porvenir, Engativá, Garcés Navas, Las Margaritas, Patio Bonito, Tibabuyes, Tintal Norte, Tintal Sur y Zona Franca.

**450.000**



FAMILIAS

Afectadas por la nueva declaratoria de riesgo por rompimiento de jarillón.

Imagen 3. Plano Unidades de Planificación Zonal, Decreto 190 de 2004.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación.



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Occidental – Río Bogotá

**Tabla 3.** Planes parciales clasificados en riesgo por inundación en el borde occidental

PLANES PARCIALES O PROYECTOS MOBILIARIOS	EN AMENAZA ALTA	EN RIESGO
BOSA 37	X	X
CAMPO VERDE	X	X
CIUDADELA EL PORVENIR	X	X
FINCA EL RECREO	X	X
HACIENDA SAN ANTONIO	X	X
LA MARLENE	X	
LA PALESTINA	X	X
LA PRADERA	X	X
EDÉN EL DESCANSO	X	X
PLAN PARCIAL NO. 23	X	
PLAN PARCIAL NO. 27	X	
TINTALITO MAZUERA – ALSACIA ORIENTAL	X	X
TINTALITO MAZUERA – ALSACIA OCCIDENTAL	X	X
SAN JOSÉ DE MARYLAND	X	X
PLAN PARCIAL NO. 29 – MÚDELA DEL RIO	X	
BOSA 38		X
EL CHANCO		X
LA MAGDALENA		X
LOTE ETAPA 2		X
SAN BERNARDINO		X
TOLIMA SAN PEDRO CUNDINAMARCA		X
VILLA MEJÍA TAGASTE		X
CENTRO EDUCATIVO SAN JOSÉ		X

El anexo 16 de estudios básicos de inundación, categoriza en amenaza alta parte del occidente de la ciudad, en áreas que actualmente se encuentran habitadas, como lo son algunos sectores de Bosa, Kennedy y Suba, sin contar con un análisis técnico detallado sobre la estabilidad de los jarillones.

23

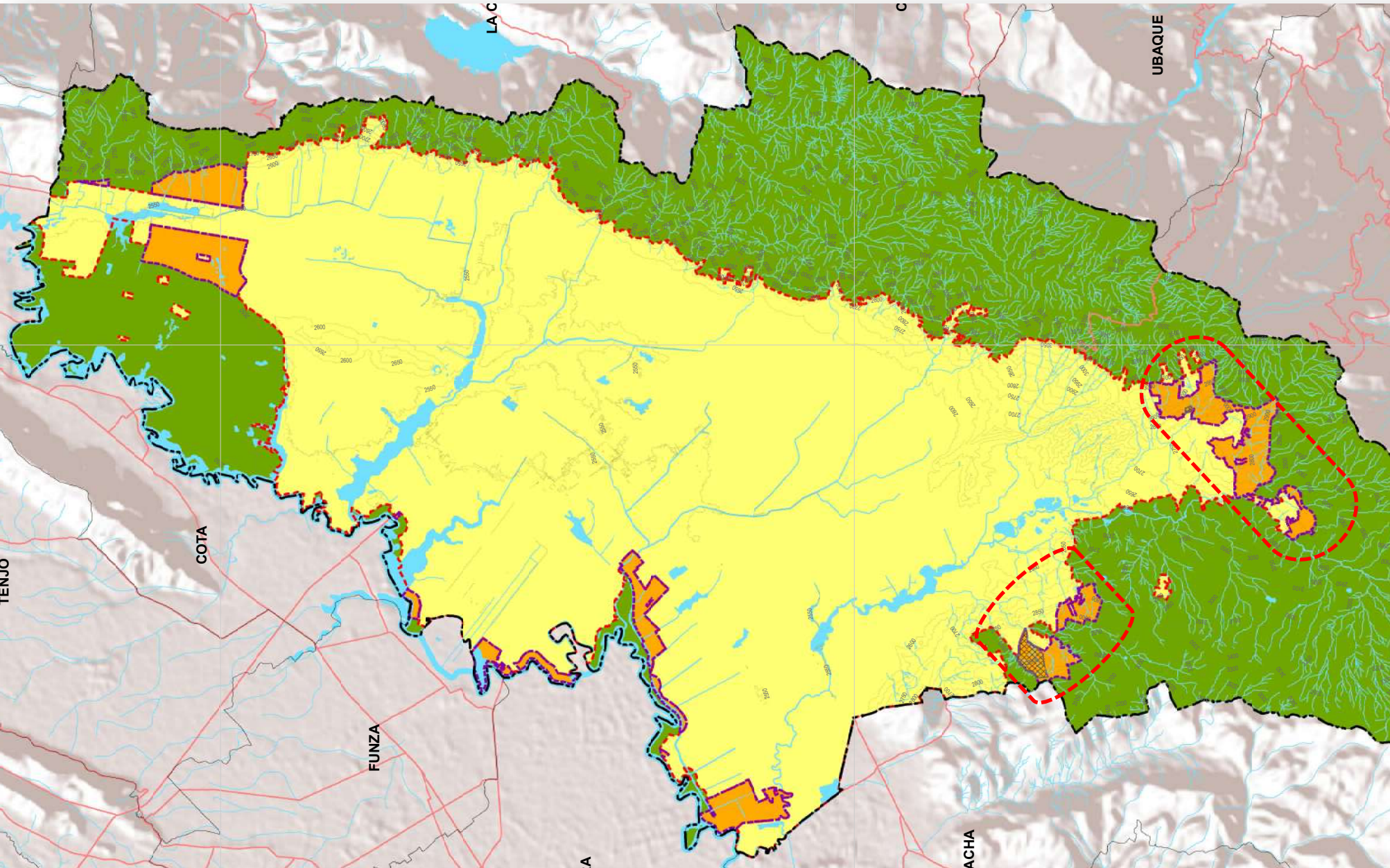
**PLANES PARCIALES QUE QUEDAN CONDICIONADOS SIN EJECUCIÓN POR 18 MESES**

Con un potencial de 68.000 viviendas, principalmente de Interés Social



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Sur



El **40 %** de la pieza de expansión suroriental tiene restricciones para su desarrollo debido a condiciones topográficas.

 Suelo de expansión al sur de Bogotá.



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Sur



Establecer áreas mínimas para la VIS y VIP, resultará en menor oferta de vivienda social, acentuando la segregación socioeconómica en la ciudad, incentivando la informalidad y desaprovechando los subsidios del orden nacional para la adquisición de vivienda.

42 M2 VIS Obligatoria

36 M2 No VIS (mínimo 2 habitaciones (18M2)



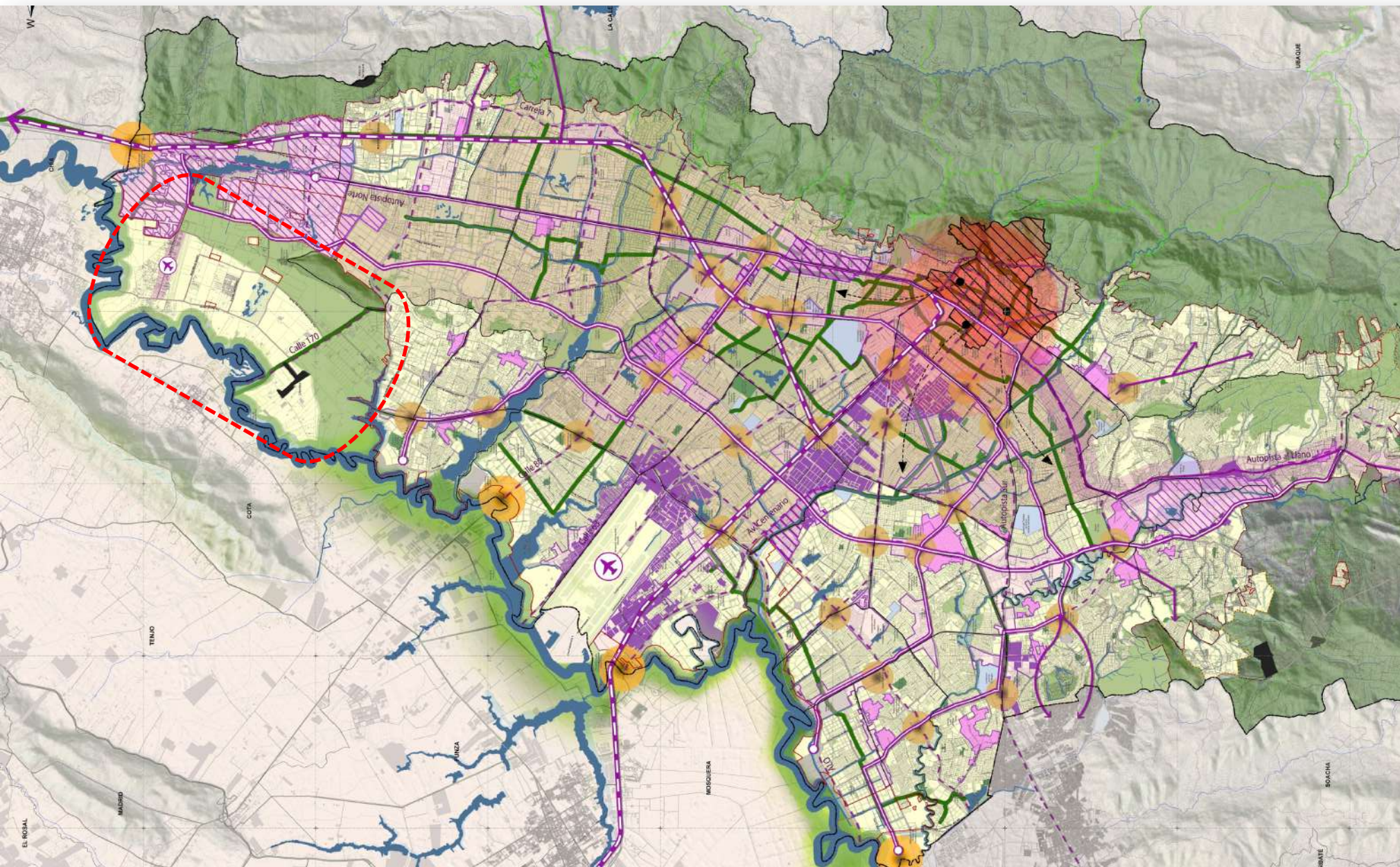
Anula el 70% del mercado para este tipo de vivienda, reduciendo las opciones del 46% de los hogares de 1 y 2 personas.

Imagen 6. Localización de barrios y asentamientos en suelo rural y de protección sin acceso a servicios de ciudad: agua, luz, gas, internet, transporte público, entre otros.  
Foto: ProBogotá Región



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Norte



El modelo centraliza los servicios

-7-

expulsa viviendas a la sabana e incrementando los viajes diarios Bogotá – Región que hoy reportan 2.6 millones, contradiciendo la idea de la ciudad de los 30 minutos.

Área del Norte de Bogotá sobre la cual, la propuesta, elimina las reservas viales previstas en el Decreto 190 de 2004, actual POT.



# Modelo de ocupación del territorio

Borde Norte



**Imagen 7.** Modelo de ocupación compacta en densidad.  
Foto: Secretaria Distrital de Planeación.



**Imagen 8.** Modelo de ocupación disperso.  
Foto: Secretaria Distrital de Planeación.



**Imagen 9.** Congestión de la autopista norte en un día hábil de Bogotá.  
Foto: Portafolio



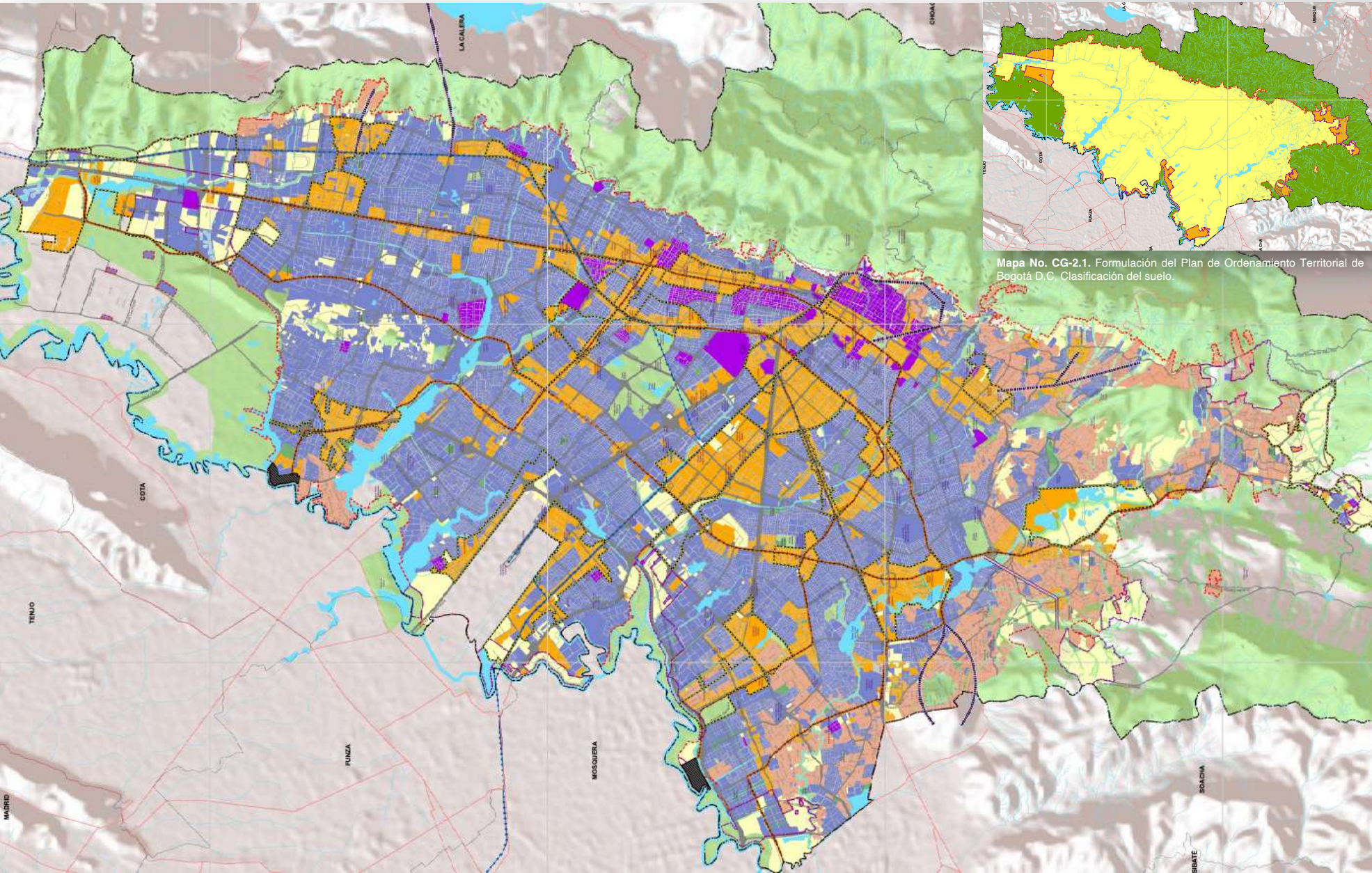
**Imagen 10.** Regiotram del Norte  
Foto: Revista semana.

El MOT migrará la vivienda y las familias a la periferia y a otros municipios, mantiene los servicios en el centro, aumentará desplazamientos, apuesta modo férreo para la conmutación personal intrarregional, pero no atiende los requerimientos del transporte terrestre de carga, vital para la actividad económica de la ciudad.



# Modelo de ocupación del territorio

Generación de vivienda con base en la renovación urbana



- Suelo urbano: 37.075,30 has.
  - Suelo rural: 124.230,75 has.
  - Suelo de expansión: 2.330,91 has.
- Conveniones Mapa No. CG-2.1. Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Clasificación del suelo.
- Desarrollo
  - Mejoramiento integral
  - Renovación
  - Consolidación
  - Conservación
- Conveniones Mapa No. CU-5.1. Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Tratamientos urbanísticos.

Mapa No. CG-2.1. Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Clasificación del suelo.

Mapa No. CU-5.1. Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Tratamientos urbanísticos.

Reduce el suelo urbano en 21,6%.  
Apuesta de producción de vivienda en Renovación Urbana 54,7 %. Olvida que el histórico de renovación en Bogotá ha sido baja, debido a la complejidad trámites, tiempos y costos.



# Modelo de ocupación del territorio

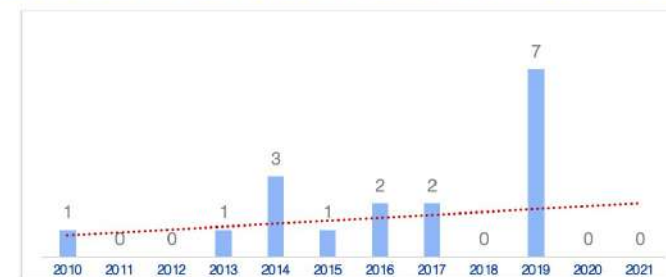
Clasificación del suelo y tratamientos para su desarrollo

Tabla 4. Planes parciales de renovación urbana

NOMBRE	Nº DECRETO	FECHA ADOPCIÓN	LOCALIDAD
EL PEDREGAL	188 de 2014 587 de 2014	19/12/2014	Usaquén
LA SABANA	723 de 2015 Mod.563 de 2018	28/09/2018	Los Mártires
CIUADDELA NUEVO SALITRE	583 de 2016	16/12/2016	Puente Aranda
CIUDAD CAN	635 de 2017	21/11/2017	Teusaquillo
VOTO NACIONAL LA ESTANZUELA	201 de 2019	11/04/2019	Los Mártires
FERROCARRIL – CALLE 13 (*)	800 de 2019	20/12/2019	Puente Aranda
MONTEVIDEO (*)	833 de 2019	27/12/2019	Fontibón
TRIÁNGULO DE FENICIA (II)	420 de 2014 Mod.421 de 2017 677 de 2018	22/11/ 2018	Santa Fe
SAN BERNARDO TERCER MILENIO	508 de 2019	27/08/2019	Santa Fe
PROSCENIO	271 de 2011 y 674 de 2018	22/11/2018	Chapinero
ESTACIÓN CENTRAL	213 de 2013	26/12/2019	Santa Fe
(AHORA ESTACIÓN METRO 26	Mod.822 de 2019		Los Mártires
CLÍNICA SHAIO	193 de 2014	19/12/2014	Suba
TRIÁNGULO BAVARIA	441 de 2016	10/10/ 2016	Puente Aranda
BAVARIA FABRICA	364 de 2017	13/07/2017	Kennedy
DISPAPELES	651 de 2017	30/10/2019	Puente Aranda
BODEGAS DEL RHIN	833 de 2019	27/12/2019	Puente Aranda
CAFAM FLORESTA	834 de 2019	27/12/2019	Barrios Unidos

De los 17 planes parciales de renovación adoptados, sólo 3 han logrado generar 1.800 unidades de vivienda de un potencial de 30 mil y tardaron en promedio 54 meses desde su formulación.

Gráfica 1. Adopción en Bogotá de Planes Parciales de Renovación Urbana



Fuente: Camacol B y C.





b.

### IMPACTO REGIONAL DEL MODELO DE OCUPACIÓN

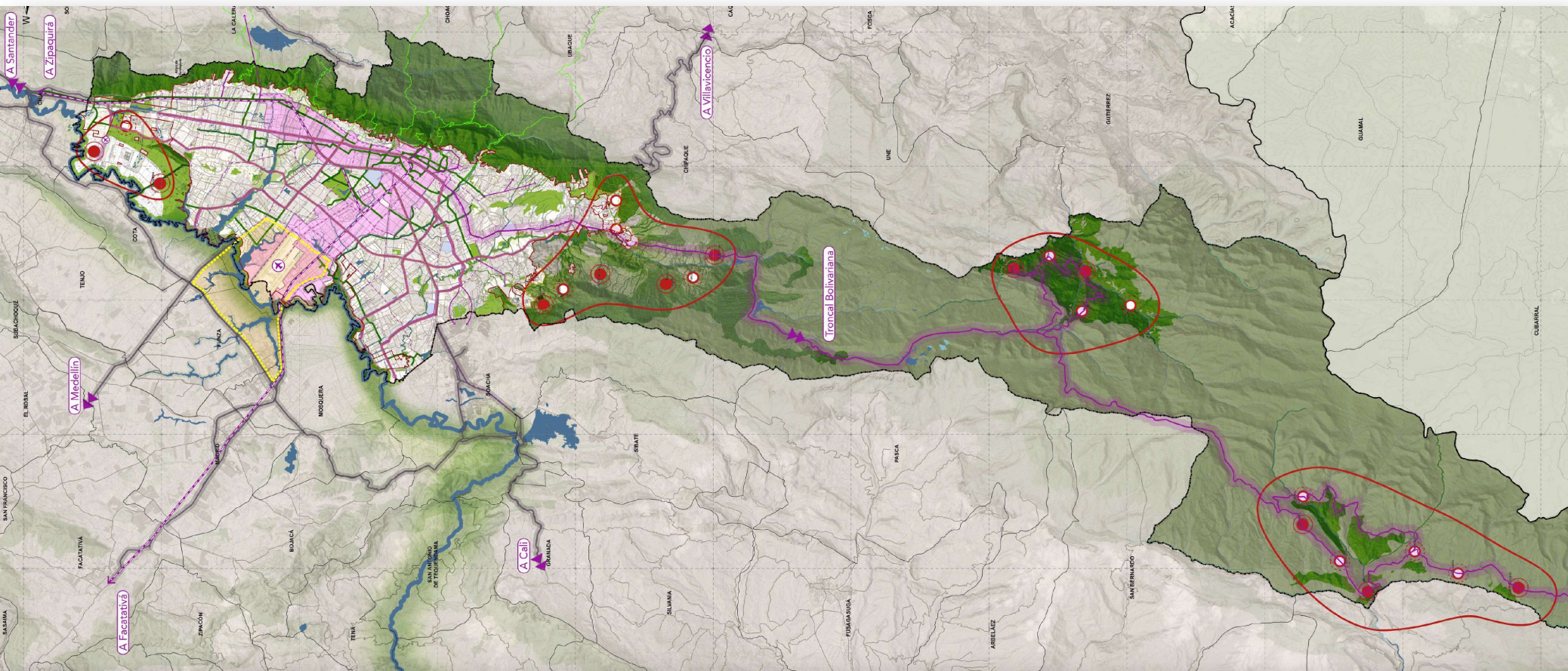
Migración de más de 500 mil familias de menores ingresos a la sabana de forma acelerada sin soportes urbanos y consumiendo suelos estratégicos y con potencial agrícola.

**Mientras que Bogotá ocupa el suelo de forma compacta 34.612 ha. de huella urbana continua y solo 1.424 ha. huella dispersa, los 20 municipios alrededor por el contrario tienen 8.948 ha. de huella urbana continua y 12.386 de huella dispersa.**



# Modelo de ocupación del territorio

## Perspectiva regional



El Modelo de Ocupación Territorial en perspectiva regional deja de lado la escala metropolitana.

No propone estrategias para la integración con los municipios al norte de la ciudad.

Solo aborda las escalas local e interdepartamental.

**LEYENDA**

**PROPOSITOS**

**ELEMENTOS**

- Río Bogotá: principal eje de articulación con la región
- Red hídrica
- Humedales
- Estructura Ecológica Regional y Distrital

**MOT - Modelo de Ocupación Territorial Distrital en Perspectiva Regional**

Fortalecimiento y desarrollo de los corredores de integración regional y la contribución en la construcción de un sistema de movilidad regional que se estructura en tiempo al modo libre, aprovechando las áreas de revitalización urbana, influencia de la infraestructura estratégica e inversión pública para el incremento de la inclusión productiva y el acceso a las economías de aglomeración.

Conectividad intrarregional y con los municipios aledaños a través de corredores verdes de alta capacidad y cables aéreos que permitan el uso de modos de transporte lentos y sostenibles y propicien el mejoramiento del ambiente urbano

Soporte del territorio y garantía del derecho a la ciudad para todos y todas, ya que de esta depende la accesibilidad a sus servicios, la conectividad entre los diversos territorios de Bogotá y fuera de Bogotá, la prestación de todos los servicios de inclusión y cuidado, y el goce y disfrute del espacio público.

Organización del funcionamiento logístico regional a través del Anillo Logístico de Occidente, que se consolida a través de las Actuaciones Estratégicas, la consolidación del circuito de infraestructura para el transporte de carga que conforman la ALCO, la 55 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 90, la 123 ampliada y consolidada como corredor de alta capacidad de transporte y la Avenida Boyacá, que conecta este anillo logístico.

Fortalecimiento de las zonas de aglomeración especializada que constituyen nodos económicos dinámicos de sus entornos territoriales y le dan su carácter vocación productiva.

Reconocimiento de los hechos regionales y metropolitanos para responder desde el MOT con decisiones de ordenamiento y proyectos de impacto regional que aporten a la construcción de la visión de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.

- Paisajes rurales sostenibles
- Centros poblados rurales
- Nodos de equipamientos rurales: templos autosuficientes
- Caminos de Interés Histórico

- Regiotram
- Metro

- Troncales Transmisionales: Corredores de alta capacidad
- Cables aéreos
- Corredores verdes de alta capacidad

■ Equipamientos Grandes Servicios Metropolitanos (Por encima de 30 Has)

■ Anillo Logístico de Occidente

■ Gran Ecosistema Económico y Productivo



# Modelo de ocupación del territorio

## Impacto regional

BOGOTÁ: OCUPACIÓN DE SUELO URBANO DE DESARROLLO.



MOSQUERA: OCUPACIÓN DE SUELO URBANO.



### MAZURÉN

Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo de desarrollo – Mazurén Bogotá.



### MOSQUERA

Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo de desarrollo – Mosquera.



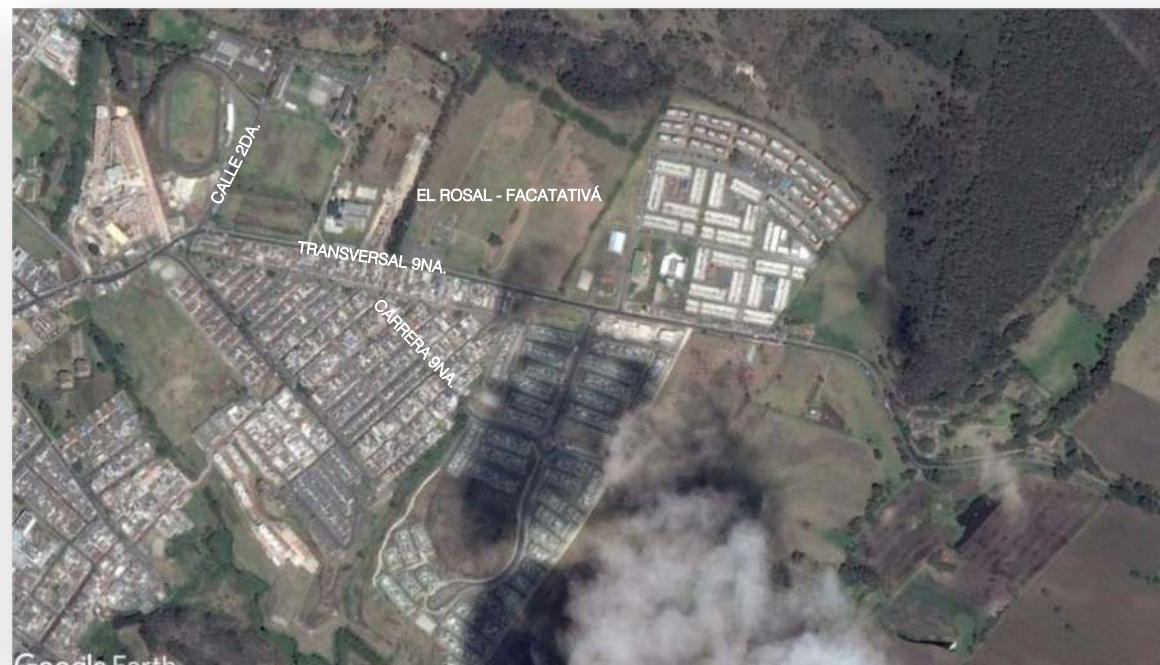
# Modelo de ocupación del territorio

Impacto regional

MADRID: OCUPACIÓN DE SUELO URBANO DE EXPANSIÓN.



FACATATIVÁ: OCUPACIÓN DE SUELO DE EXPANSIÓN.



MADRID

Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo de expansión – Madrid.



FACATATIVÁ

Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo de expansión – Facatativá.



# Modelo de ocupación del territorio

## Impacto regional

COTA: OCUPACIÓN DE SUELO RURAL SUBURBANO.



Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo rural suburbano- Cota.

### COTA

Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.

FUNZA: OCUPACIÓN DE SUELO RURAL SUBURBANO.



Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo rural suburbano- Funza.

### FUNZA

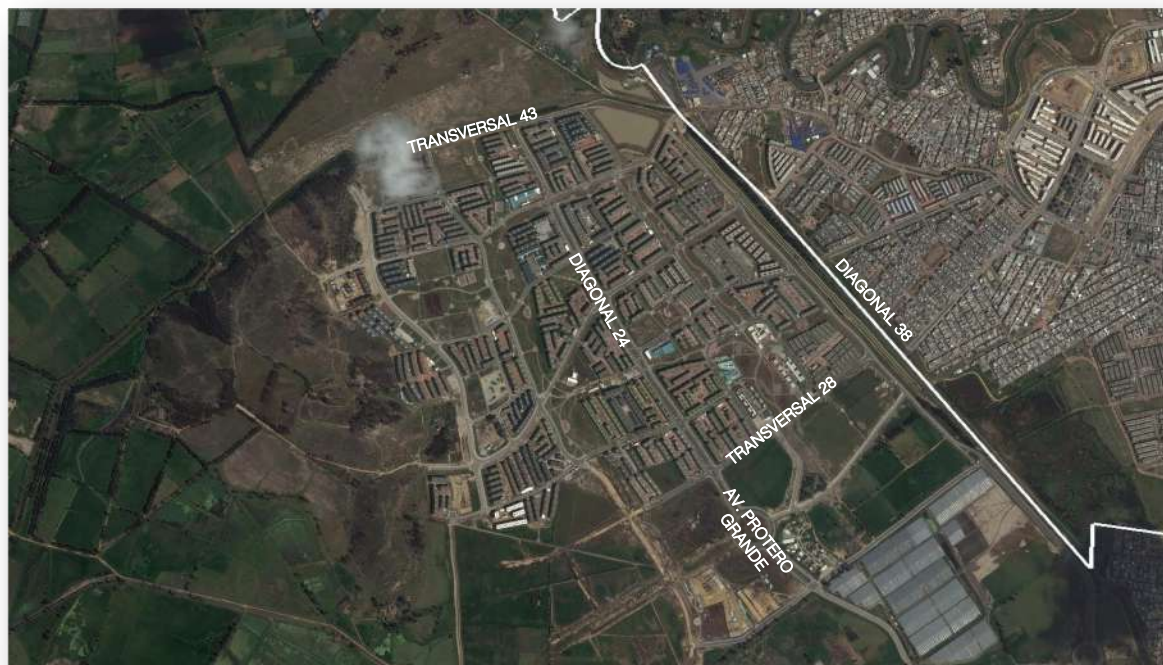
Fuente: ESTUDIO DE  
HUELLA URBANA DE IDOM,  
2018.



# Modelo de ocupación del territorio

## Impacto regional

SOACHA: OCUPACIÓN DE SUELO RURAL INCORPORADO A URBANO.



COTA: OCUPACIÓN DE SUELO RURAL.



### SOACHA

Fuente: ESTUDIO DE HUELLA URBANA DE IDOM, 2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo rural incorporado a urbano por macroproyecto - Soacha.



### COTA

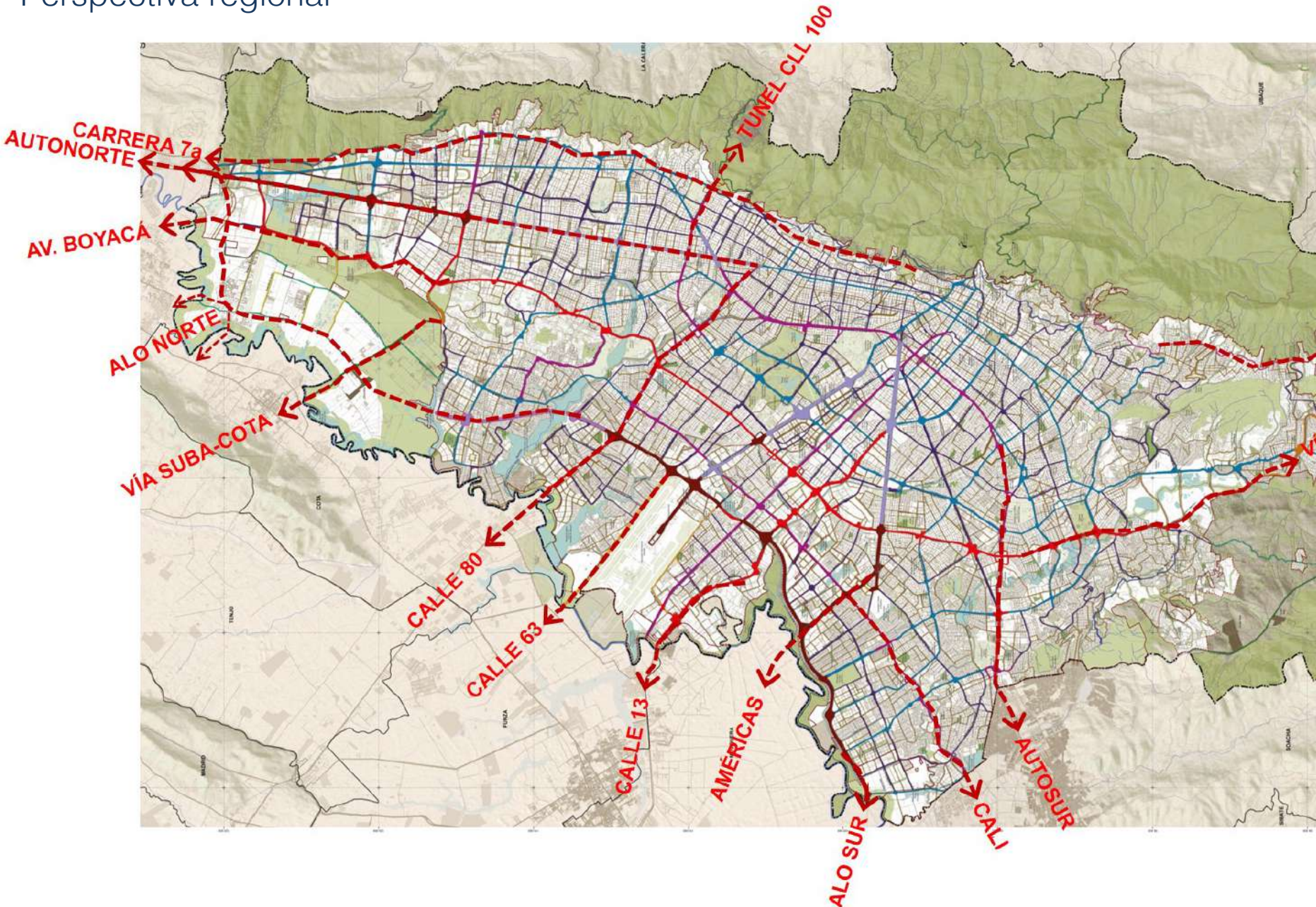
Fuente: ESTUDIO DE HUELLA URBANA DE IDOM, 2018.

Fotos: Estudio de Huella Urbana IDOM, 2018. Huella 2016, suelo rural incorporado a urbano por macroproyecto - Soacha.



# Modelo de ocupación del territorio

Perspectiva regional

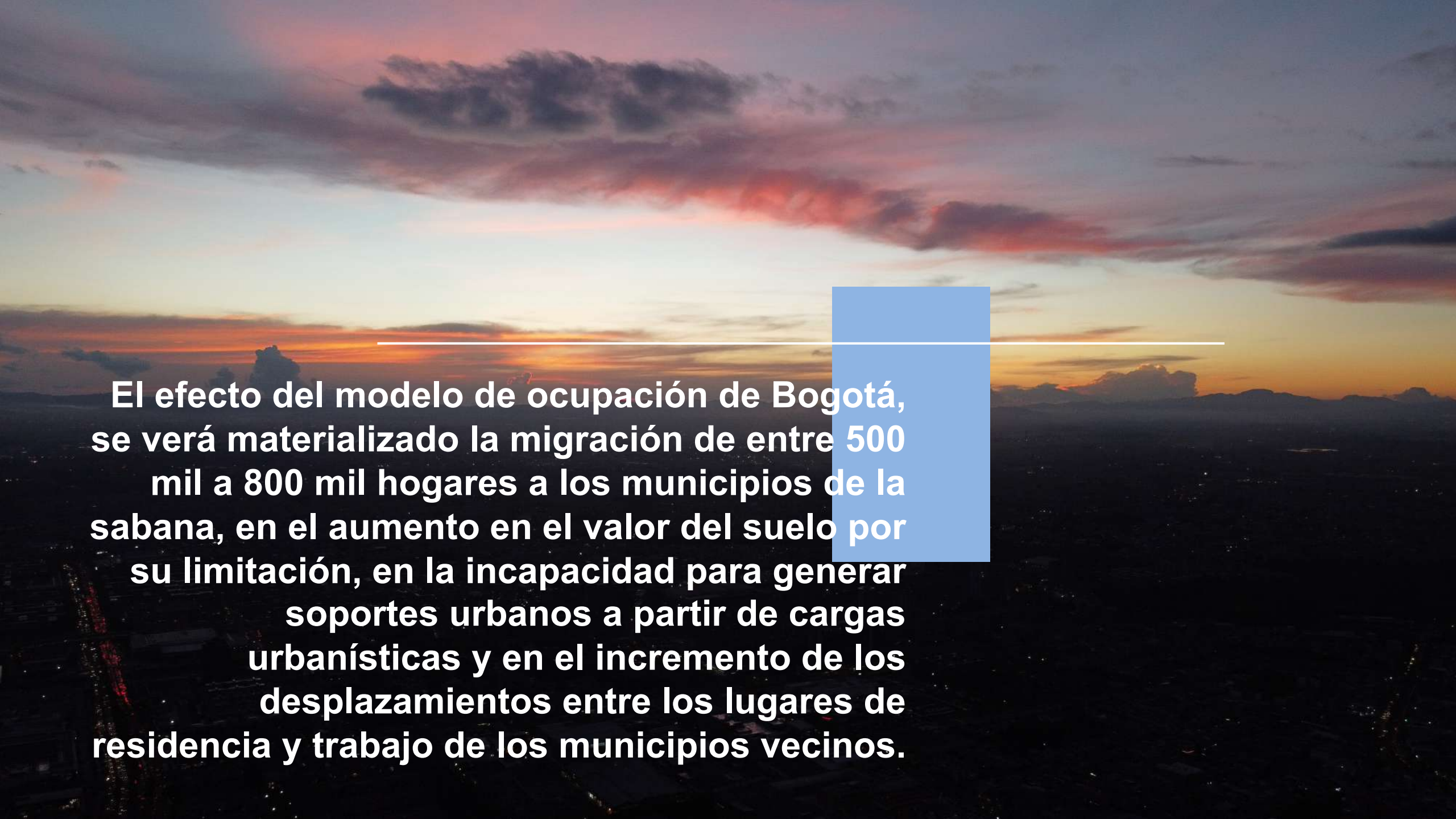


El POT debe definir los corredores de movilidad que requiere la ciudad en sus diferentes escalas.

El plan **deja de lado** la conexión regional mediante:

1. La Antigua vía al llano
2. La Autopista sur
3. Las Américas
4. La Avenida Calle 63
5. La vía Suba-Cota
6. La ALÓ Norte
7. La Avenida Boyacá
8. El Túnel de la Calle 100



An aerial photograph of Bogotá, Colombia, taken during sunset. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of orange, pink, and purple. The city below is mostly in shadow, with some lights visible. A white horizontal line is drawn across the middle of the image. A solid blue rectangle is positioned on the right side, partially overlapping the white line and the text.

**El efecto del modelo de ocupación de Bogotá, se verá materializado la migración de entre 500 mil a 800 mil hogares a los municipios de la sabana, en el aumento en el valor del suelo por su limitación, en la incapacidad para generar soportes urbanos a partir de cargas urbanísticas y en el incremento de los desplazamientos entre los lugares de residencia y trabajo de los municipios vecinos.**



# 02.

## GESTIÓN DEL SUELO

Para vivienda y soportes urbanos





**a.**

## **DESEQUILIBRIO ENTRE SUELO DE EXPANSIÓN Y DE RENOVACIÓN**

El efecto es proponer menos suelo que el determinado por el DANE para la proyección de población en los 12 próximos años.

**Presión sobre los municipios de la sabana que serán receptores de la población que no encontrará vivienda formal en Bogotá, demandará agilizar la provisión de soportes urbanos y se incrementarán los desplazamientos entre los lugares de residencia y trabajo.**



# Gestión del suelo

Déficit habitacional y generación de vivienda

La propuesta POT solo generará 589 mil viviendas, lo que implica una migración de cerca de 500 mil viviendas a la sabana.

**Tabla 5.** Déficit habitacional de Bogotá por tipología

<b>Déficit Cuantitativo</b>	96.947
<b>Generación de hogares 2022 -2035</b>	970.578
<b>Necesidad del periodo 2022 - 2035</b>	<b>1.067.525</b>



# Gestión del suelo

Generación de vivienda por clase de tratamiento



MEJORAMIENTO INTEGRAL

**18.291**

3,1 %



RENOVACIÓN URBANA

**347.148**

58,9 %



DESARROLLO

**138.912**

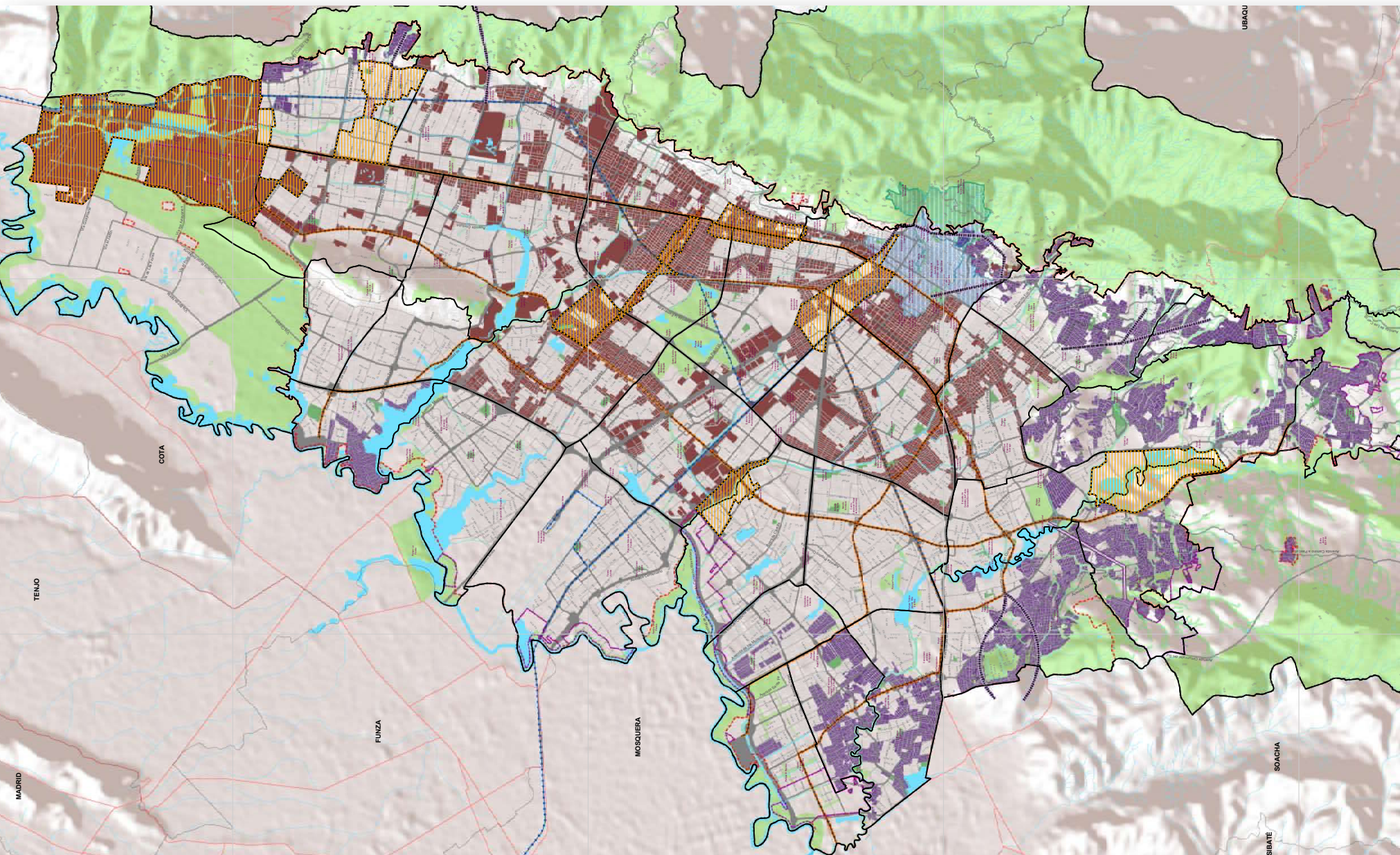
26,3





# Gestión del suelo

Mejoramiento integral de barrios y de vivienda



Bogotá tiene un déficit cualitativo de vivienda de





**256.633**

unidades y solo se establece un potencial normativo de

**18.291** en

tratamiento de mejoramiento integral.

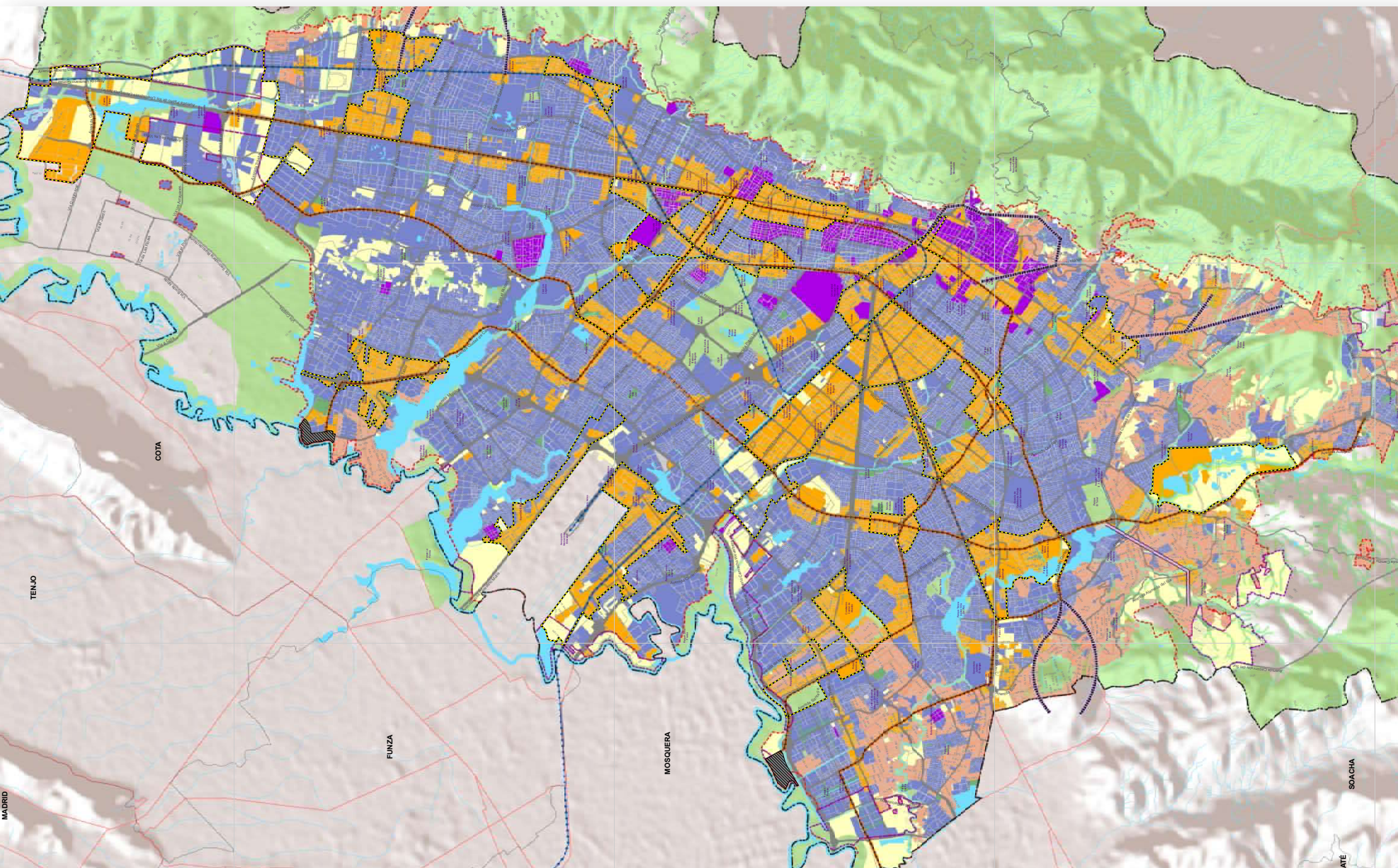
#### ZONAS RECEPTORAS DE VIVIENDA SOCIAL.

-  Zonas prioritizadas para la producción de vivienda social nueva y para redés de edificaciones.
-  Zonas para la producción de vivienda social nueva y en actuaciones estratégicas.
-  Zonas prioritizadas para la cualificación del hábitat popular y vivienda progresiva.
-  Zonas de recuperación del uso residencial.



# Gestión del suelo

## Tratamiento de Renovación Urbana



Suelo urbano: 37.075,30 has.  
Suelo rural: 124.230,75 has.  
Suelo de expansión: 2.330,91 has.

Desarrollo  
Mejoramiento integral  
Renovación  
Consolidación  
Conservación

Reduce el suelo urbano en 21,6%.  
Apuesta de producción de vivienda en Renovación Urbana 54,7 %. Olvida que el histórico de renovación en Bogotá ha sido baja, debido a la complejidad trámites, tiempos y costos.



# Norma urbana

Renovación Urbana: las cargas urbanísticas no son equilibradas e imposibilitan el cierre financiero de los proyectos

Tabla 6. Comparación de las cargas entre el Decreto 190 de 2004 y la propuesta POT 2021

TEMA	DECRETO 190 DE 2004	PROPUESTA POT 2021				
		Rango ICe		T	En sitio	\$
CARGA LOCAL	20% Área original del predio + 5% por cada m2	-	1,30	0%	0%	0%
		1,30	2,00	20%	20%	0%
		2,00	3,00	27%	20%	7%
		3,00	4,00	35%	20%	15%
		4,00	5,00	45%	20%	25%
		5,00	6,00	54%	20%	34%
		6,00	7,00	60%	25%	35%
CARGA DE VIVIENDA SOCIAL	Sin carga de vivienda social.	Según IC, hasta 20% de AC (10% VIS + 10% VIP)				

Las cargas locales son elevadas y evitan el cierre financiero y de las cabidas arquitectónicas.

Desincentiva los englobes, dificultando la adquisición de suelo y el desarrollo de proyectos medianos, particularmente para la Reactivación.

Frente al reciclaje de edificaciones no se presentan:

- Estudios técnicos sobre su viabilidad,
- Una reglamentación clara e
- Incentivos.



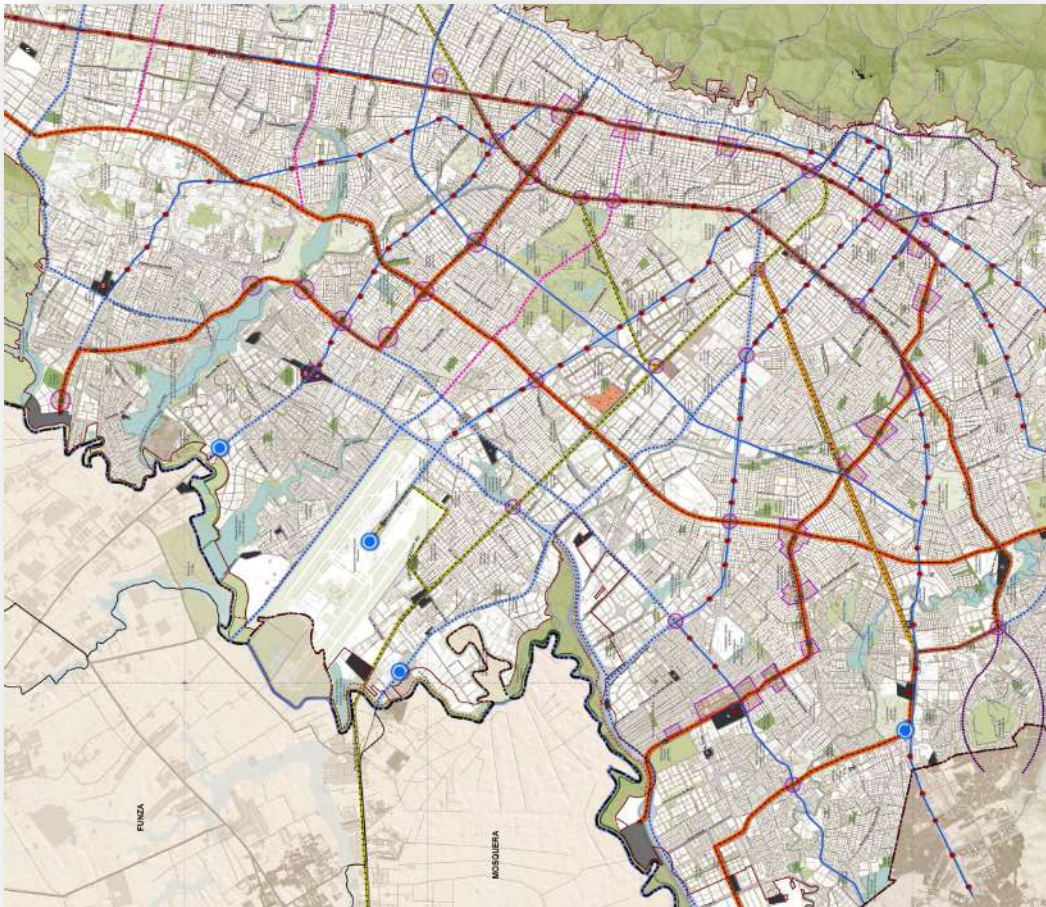
# Gestión del suelo

Pérdida de oportunidad para la renovación urbana y captura de valor con el Metro de Bogotá

AIM - áreas de integración multimodal

Tratamiento de Renovación urbana

Oportunidad de RU



Las AIM en las estaciones y las áreas en tratamiento de Renovación Urbana no son exactas, desconoce el corredor del Metro como una oportunidad de Desarrollo Orientado al Transporte.

Es importante planificar la totalidad del corredor de la PLMB y definir incentivos en la RU asociados a:

- Modelos participativos con propietarios
- Baja de cargas
- Propiciar englobes

Todo en un modelo de gestión enfocado a la captura de valor (valorización y en beneficios urbanos) que ayude a financiar la operación del sistema Metro.

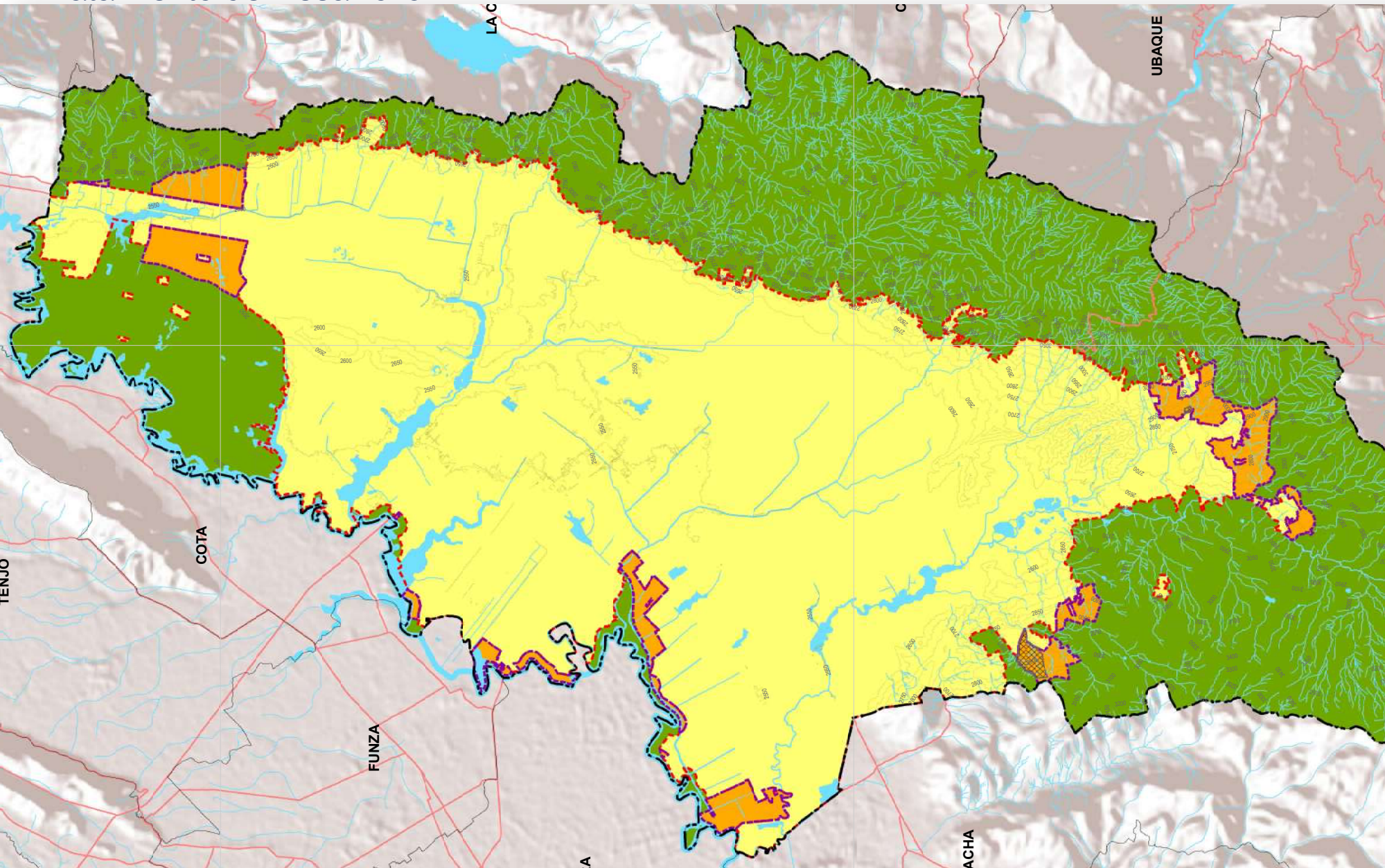
Mapa No. CU-4.4.1 Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., sistema de movilidad-red del sistema transporte público

Mapa No. CU-5.1 Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., Tratamientos Urbanísticos.



# Gestión del suelo

Tratamiento de Desarrollo



Pese al ser el tratamiento más eficiente en la generación de soluciones habitacionales y que mayores soportes urbanos brinda a la ciudad, tan sólo le asignan un potencial de **138.912** viviendas.

- Suelo urbano: 37.075,30 has.
- Suelo rural: 124.230,75 has.
- Suelo de expansión: 2.330,91 has.



# Norma urbana

Desarrollo: la baja habilitación del suelo el incremento de cargas, aumentará los costos para el comprador final y restringirá los proyectos en este tratamiento.

Tabla 7. Cargas locales propuesta POT 2021

CARGAS LOCALES					
VIS EN SITIO			VIS COMPENSADA		
Rango ICe		% ANU	Rango ICe		% ANU
-	1,00	17%	-	1,00	22%
1,00	1,25	23%	1,00	1,25	28%
1,25	1,75	34%	1,25	1,75	39%
1,75	2,00	39%	1,75	2,00	44%
2,00	2,25	45%	2,00	2,25	50%
2,25	2,50	50%			
2,50	2,82	57%			

Tabla 8. Cargas generales propuesta POT 2021

CARGAS GENERALES					
VIS en sitio			VIS compensada		
Rango ICe		% ANU	Rango ICe		% ANU
-	0,20	0,00%	-	0,20	0,00%
0,20	1,57	3,00%	0,20	1,00	10,00%
1,57	1,82	6,00%	1,00	1,25	13,00%
1,82	2,32	12,00%	1,25	1,75	19,00%
2,32	2,57	15,00%	1,75	2,00	22,00%
2,57	2,82	18,00%	2,00	2,25	25,00%

## Las cargas generales y locales incrementan.

Se plantean cargas del 67% en sitio (el triple de la reglamentación actual) y del 75% compensadas (equivalentes al doble).

Se traslada la reglamentación de la metodología de pago compensado a una cartilla.

Desincentivo a la generación de VIS debido a las cargas excesivas en los productos no VIS que la apalancan. (La obligación de VIS VIP pasa a un 40%).

La exigencia de frentes activos (de 50% y 30%) más un 8% del área construida en usos no residenciales en áreas de grandes servicios metropolitanos o receptoras, sobrepasa la demanda.



# Norma urbana

Consolidación: contrario a lo establecido en la ley y en detrimento de las estrategias del plan, se imponen carga a este tratamiento.

Tabla 9. Cargas generales propuesta POT 2021

DECRETO 190		PROPUESTA POT 2021				
		Rango ICe		T	En sitio	\$
<b>Carga local</b>	No hay carga	-	1,30	0%	0%	0%
		1,30	2,00	0%	0%	0%
		2,00	3,00	5%	5%	0%
		3,00	4,00	10%	10%	0%
		4,00	-	15%	10%	5%
<b>Vivienda social</b>	Sin cesión de vivienda.	20% de AC (10% VIS + 10% VIP).				

De acuerdo con el Decreto Nacional 1077 de 2015, el tratamiento de consolidación es aquel mediante el cual en determinadas áreas desarrolladas en el suelo urbano se establecen las directrices para mantener las condiciones del trazado y de edificabilidad, promoviendo su equilibrio con la intensidad del uso del suelo y las infraestructuras de espacio público y equipamientos existentes.





## **b.** ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

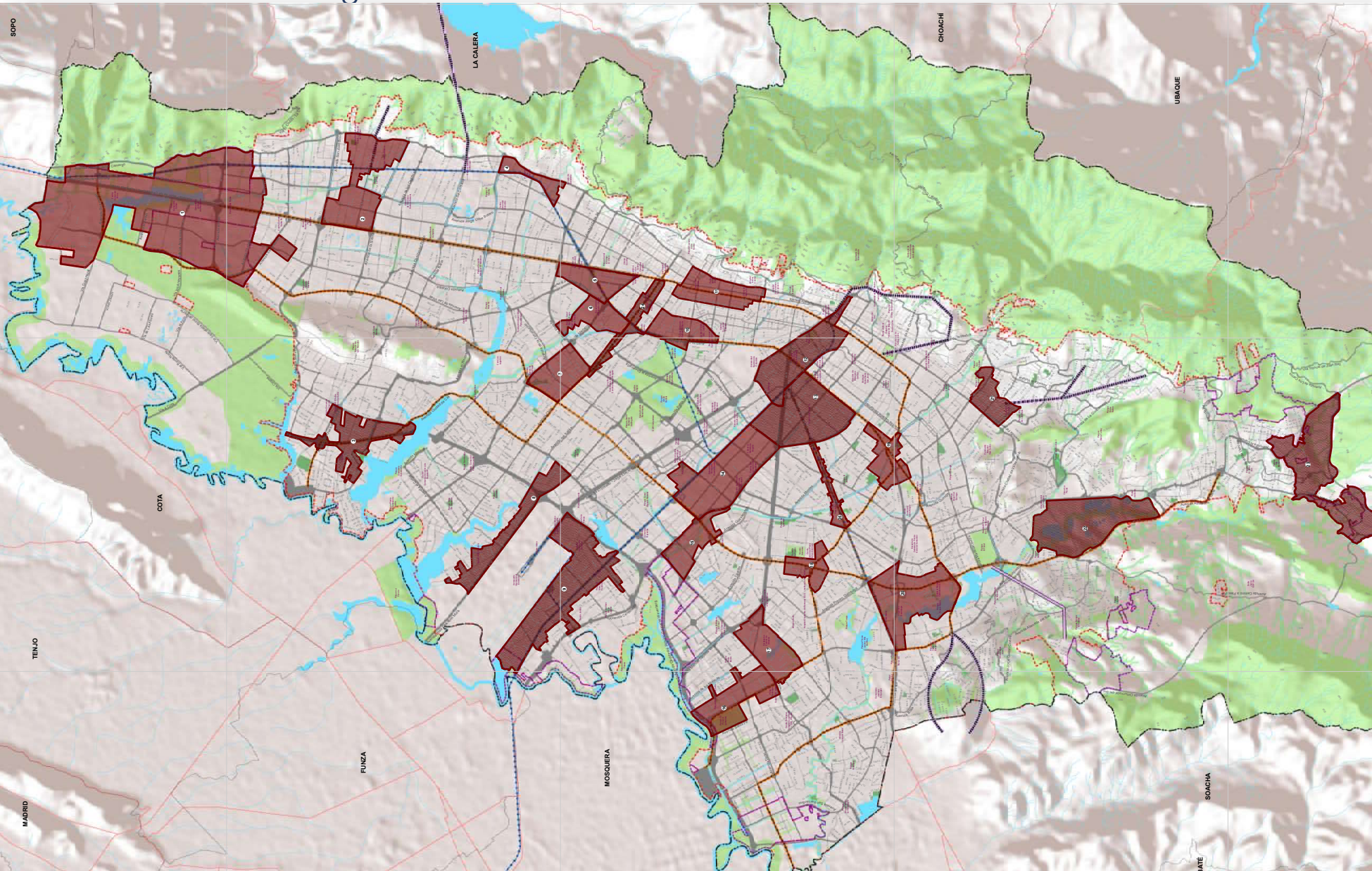
Creación de un trámite adicional sin precisión de su alcance, procedimientos y tiempos de adopción.

**Se congelará hasta por 6 años, 5.633 hectáreas en 24 actuaciones estratégicas sujetas a gestión Distrital. Suelo que equivale a 3.2 veces Lagos de Torca pero en tratamiento de renovación urbana.**



# Gestión del suelo

## Actuaciones estratégicas



Las actuaciones estratégicas generan incertidumbre por el trámite aplicable, si es del Plan Zonal o de Plan Parcial y el esfuerzo de gestión y costos derivados del tamaño de los polígonos (234 has. prom.) y la gestión de suelo

**Tabla 10.** Cifras históricas de los planes parciales en Bogotá

PLAN PARCIAL	HECTÁREAS ENTREGADAS EN CARGAS		UNIDADES DE VIVIENDA	MESES EN INICIAR EJECUCIÓN
	Generales	Locales		
50 de Desarrollo	309 ha.	628 ha.	222.924	22
17 de Renovación Urbana	25 ha.	60 ha.	30.308	54





C.

## REDUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO

Creación de un trámite adicional sin precisión de su alcance, procedimientos y tiempos de adopción.

**El futuro del país está ligado al de sus ciudades. Tres de cada cuatro colombianos vive en zonas urbanas que generan el 85 % del PIB nacional. Se debe entonces mejorar la calidad de vida de sus habitantes potenciando las áreas verdes y parques para su uso y disfrute. Hoy, en Bogotá, sólo contamos con 4.3 m<sup>2</sup>/hab de espacio público por habitante.**



# Gestión del suelo

Reducción de espacio público efectivo

## Subprograma de Consolidación de bosques urbanos:

“Tiene como propósito consolidar bosques urbanos para aumentar la cobertura vegetal de los componentes del sistema de espacio público, donde prime la plantación de especies nativas que contribuyan a la generación de bosques urbanos, la configuración de jardines y el aprovechamiento de las zonas verdes. (...)”

**Meta:** 139,38 hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante.

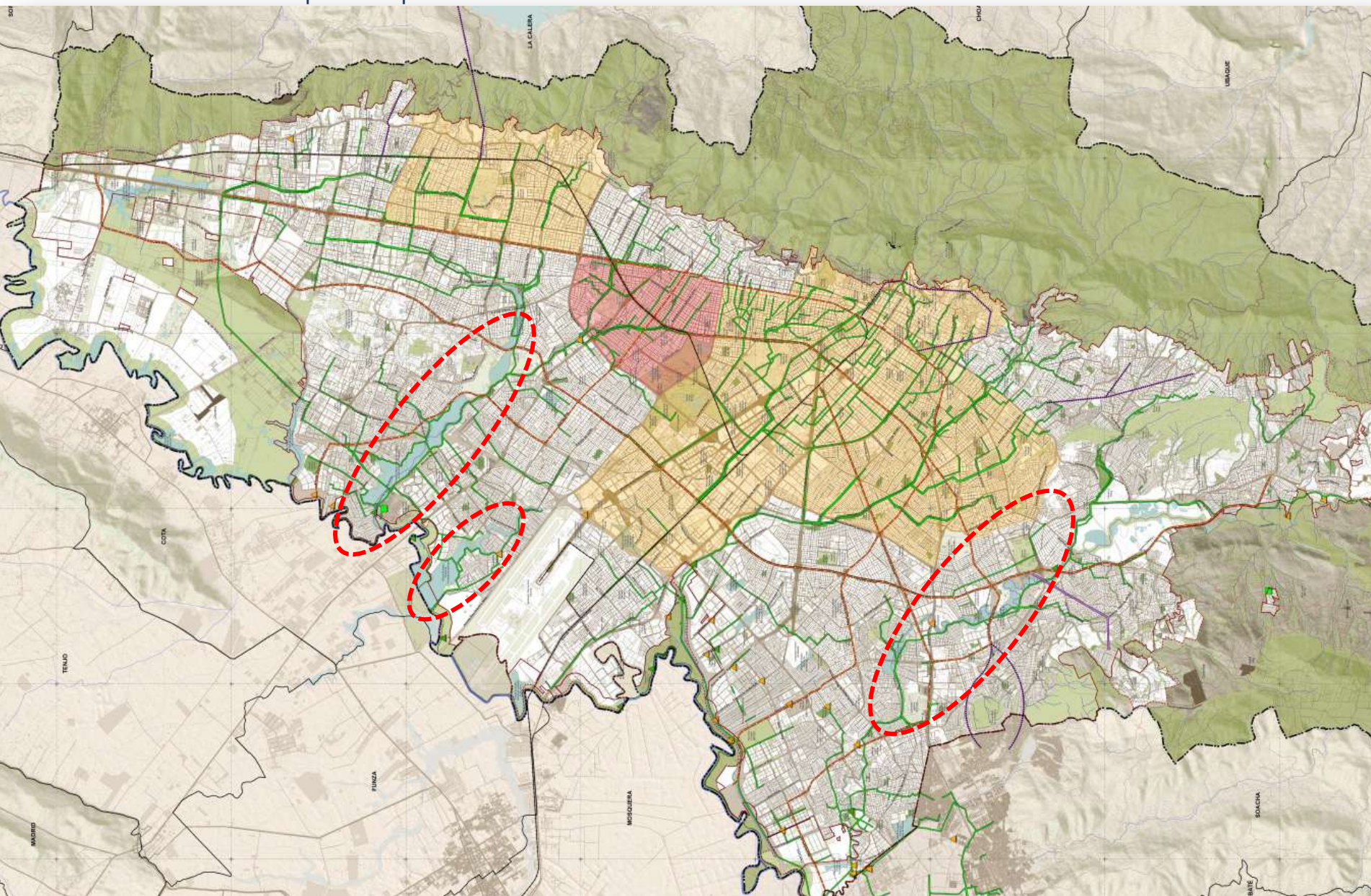
Destinar entre el 30 % y el 50% de los parques para bosque urbanos se limita el uso y disfrute de los ciudadanos.





# Gestión del suelo

Reducción de espacio público efectivo



Los ríos y humedales de Bogotá hacen parte de la red troncal de alcantarillado, por lo tanto la EAAB requiere construir infraestructura en ellos para una adecuada prestación del servicio.

Existe una contradicción entre los usos del POT para humedales y los establecido en la Ley y los PMA vigentes.

Tabla 11. Usos humedales

Usos principales	Usos compatibles	Usos condicionados	Usos prohibidos
<b>Conservación</b> <b>Restauración:</b> Restauración de ecosistemas, recuperación de ecosistemas y rehabilitación de ecosistemas.	<b>Conocimiento:</b> Educación ambiental, investigación y monitoreo	<b>Restauración:</b> Medidas estructurales de reducción del riesgo y obras para el mantenimiento, adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas – caudales. <b>Sostenible:</b> Viverismo, ecoturismo y actividad de contemplación, observación y conservación.	Todas las actividades que no se encuentran en los usos principales o condicionados.

Red troncal de alcantarillado





## VIVERISMO

En el Artículo 56. Régimen de usos de las Reservas Distritales de Humedal, se prohíbe el endurecimiento en las Reservas Distritales de Humedal para el desarrollo de los usos principales, compatibles y condicionados limitando la acción de la EAAB. Adicionalmente promueve actividades de Viverismo, **catalogadas por el DANE como Actividad Agropecuaria y prohibida en humedales RAMSAR por la LEY 1450 de 2011 ( Art 202).**





## VIVERISMO

En el Artículo 56. Régimen de usos de las Reservas Distritales de Humedal, se prohíbe el endurecimiento en las Reservas Distritales de Humedal para el desarrollo de los usos principales, compatibles y condicionados limitando la acción de la EAAB. Adicionalmente promueve actividades de Viverismo, **catalogadas por el DANE como Actividad Agropecuaria y prohibida en humedales RAMSAR por la LEY 1450 de 2011 ( Art 202).**





## VIVERISMO

En el Artículo 56. Régimen de usos de las Reservas Distritales de Humedal, se prohíbe el endurecimiento en las Reservas Distritales de Humedal para el desarrollo de los usos principales, compatibles y condicionados limitando la acción de la EAAB. Adicionalmente promueve actividades de Viverismo, **catalogadas por el DANE como Actividad Agropecuaria y prohibida en humedales RAMSAR por la LEY 1450 de 2011 ( Art 202).**





## VIVERISMO

En el Artículo 56. Régimen de usos de las Reservas Distritales de Humedal, se prohíbe el endurecimiento en las Reservas Distritales de Humedal para el desarrollo de los usos principales, compatibles y condicionados limitando la acción de la EAAB. Adicionalmente promueve actividades de Viverismo, **catalogadas por el DANE como Actividad Agropecuaria y prohibida en humedales RAMSAR por la LEY 1450 de 2011 ( Art 202).**





d.

## SEGURIDAD JURÍDICA

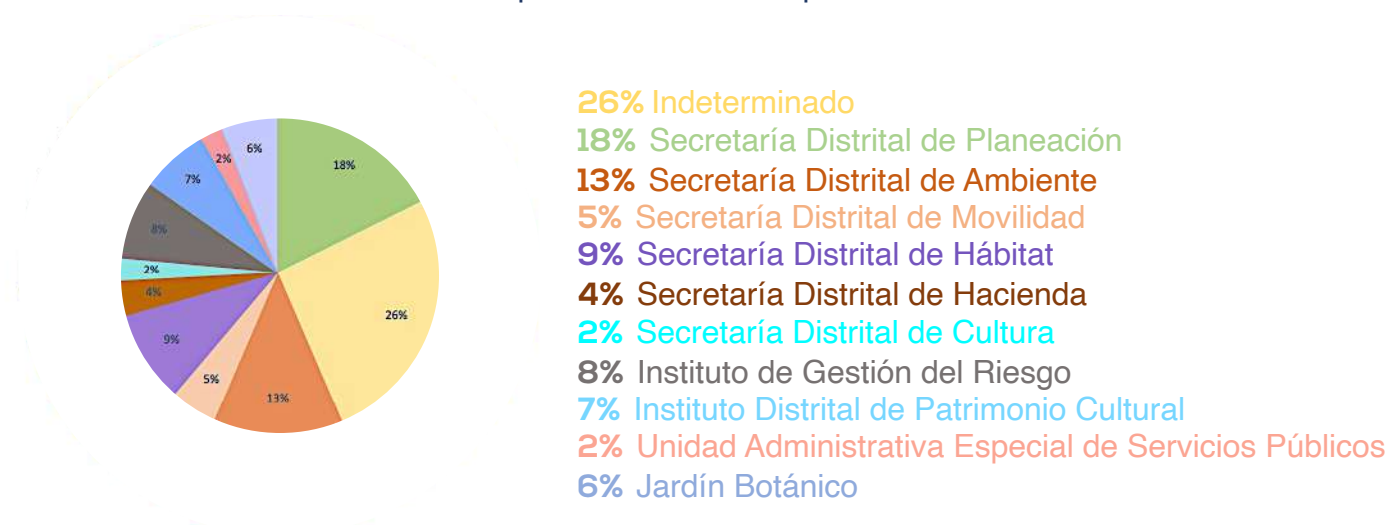
Creación de nuevos trámites y defiere a decreto la adopción de 66 reglamentos, actuaciones y regulaciones.



# Seguridad Jurídica

La reglamentación posterior y nuevos trámites que generarán incertidumbre.

**Gráfico 2.** Entidades responsables de la adopción de trámites



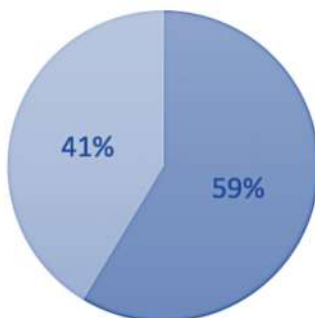
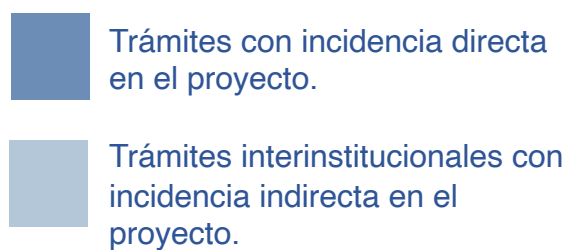
La reglamentación del POT no tiene términos definidos; podrán tardar entre 6 meses y 6 años.

Dispersión de responsables en la reglamentación posterior del POT.

El traslado a reglamentación por Decreto le resta cohesión al POT.

Crea 29 nuevos trámites al proceso de gestión y licenciamiento.

**Gráfico 3.** Trámites que se aplican a proyectos





# Seguridad Jurídica

Régimen de transición y derogatorias.

Tabla 12. Cargas generales propuesta POT 2021

TITULO	DETALLE
Título A - Disposiciones Generales	74% de los artículos se encuentran derogados y el 8% parcialmente derogados
Título B - Requisitos Arquitectónicos	48% de los artículos se encuentran derogados y el 9% parcialmente derogados
Título C - Requisitos Estructurales	100% de los artículos se encuentran derogados
Título D - Disposiciones Generales	12% de los artículos se encuentran derogados
Título E - Licencias de Construcción	100% de los artículos se encuentran derogados.
Título F - Consideraciones sobre construcción	Referente principalmente al Código de Policía Acuerdo 79 de 2003, el cual ya se encuentra derogado.
Título G - Consideraciones sobre ocupación	59% de los artículos se encuentran derogados.

## ACUERDO 20

Revive el Acuerdo 20 durante **2 años**, con ello generará conflictos normativos ya que **el 70 % de sus decisiones son obsoletas.**

Deroga más de 300 decretos reglamentarios derivados expedidos por los Alcaldes Distritales - fuera de su competencia - y generará un vacío normativo.

No incorpora un periodo de adaptación normativa a los preceptos, términos y conceptos urbanísticos.

La falta de precisión normativa requerirá conceptos de SDP, los cuales no son vinculantes.





# 03.

## INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para la calidad de vida y la sostenibilidad.





**a.**

### MALLA VIAL EN EL NORTE

Eliminación de las reservas viales

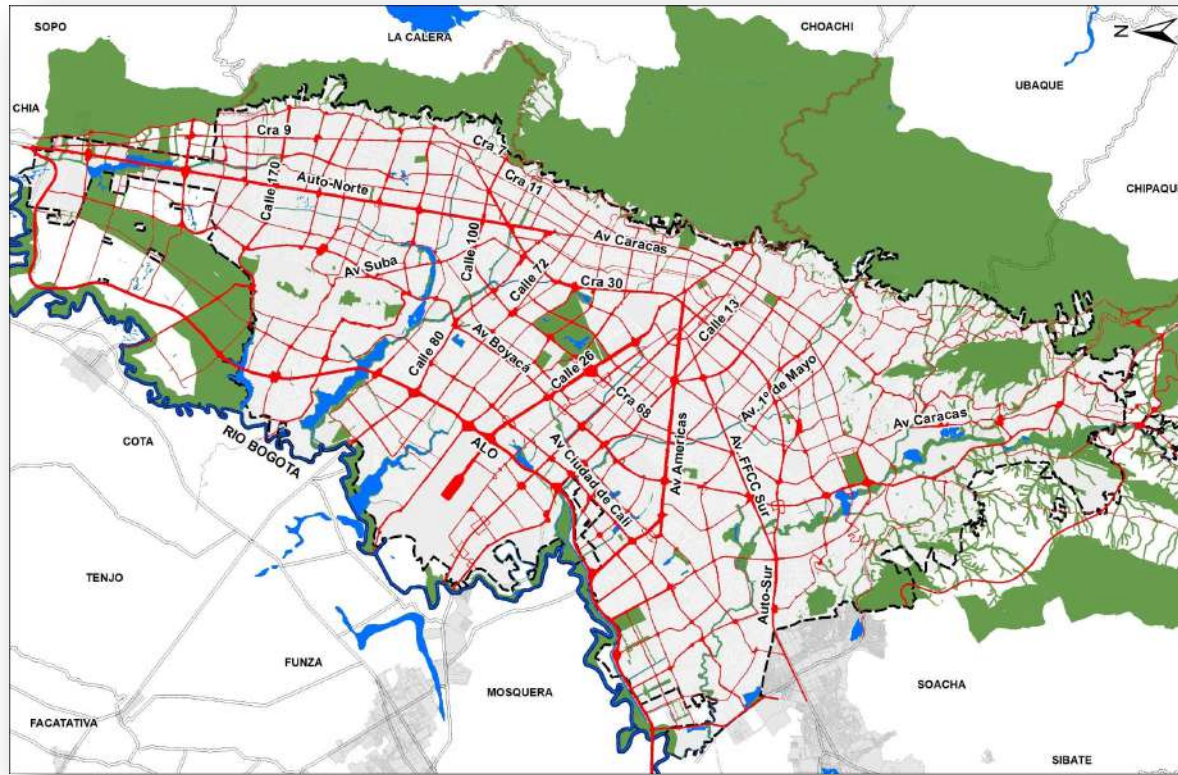
**La movilidad urbana es un factor determinante para el acceso a educación, salud y empleo, recortar la ALÓ al norte afecta la movilidad en la ciudad, puesto que es una vía prevista para recorrer la ciudad de sur a norte por el occidente y para conectarnos con los municipios vecinos, con Cundinamarca y que, por sus características, incluso es de interés nacional para la competitividad del país.**



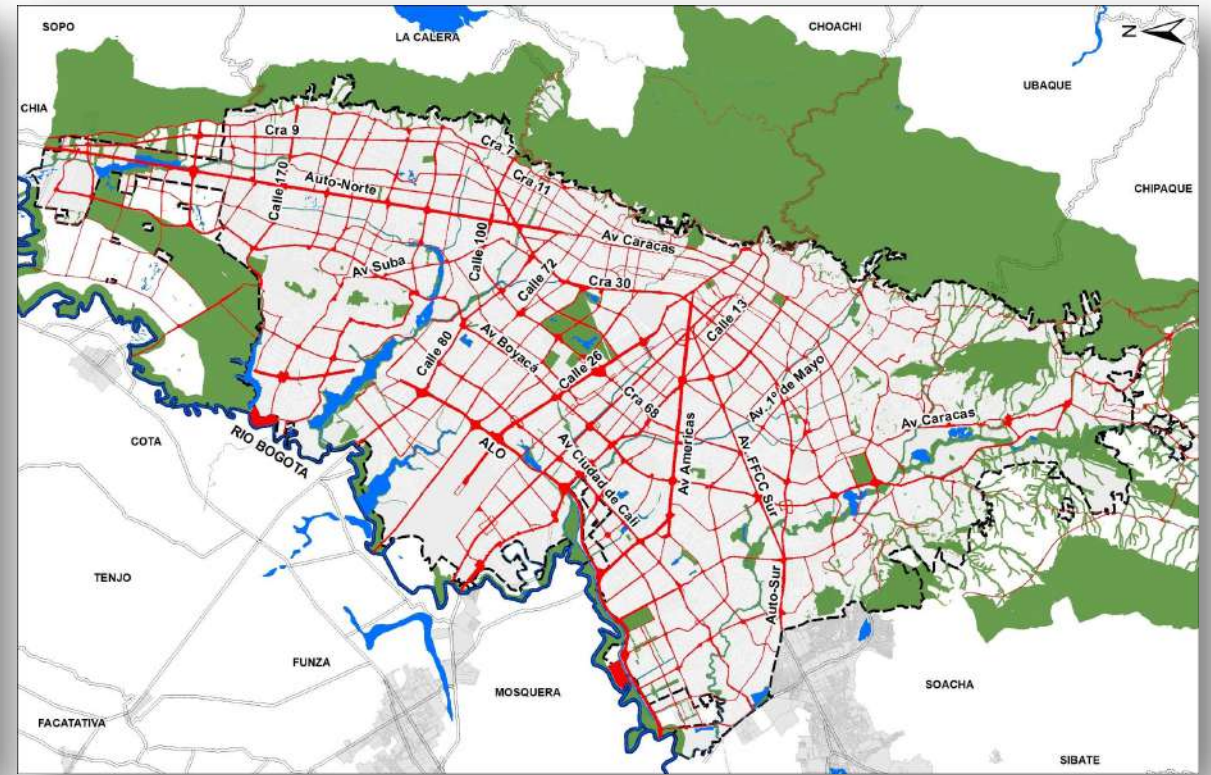
# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Comparativo POT 2004-2021

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2004



ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2021



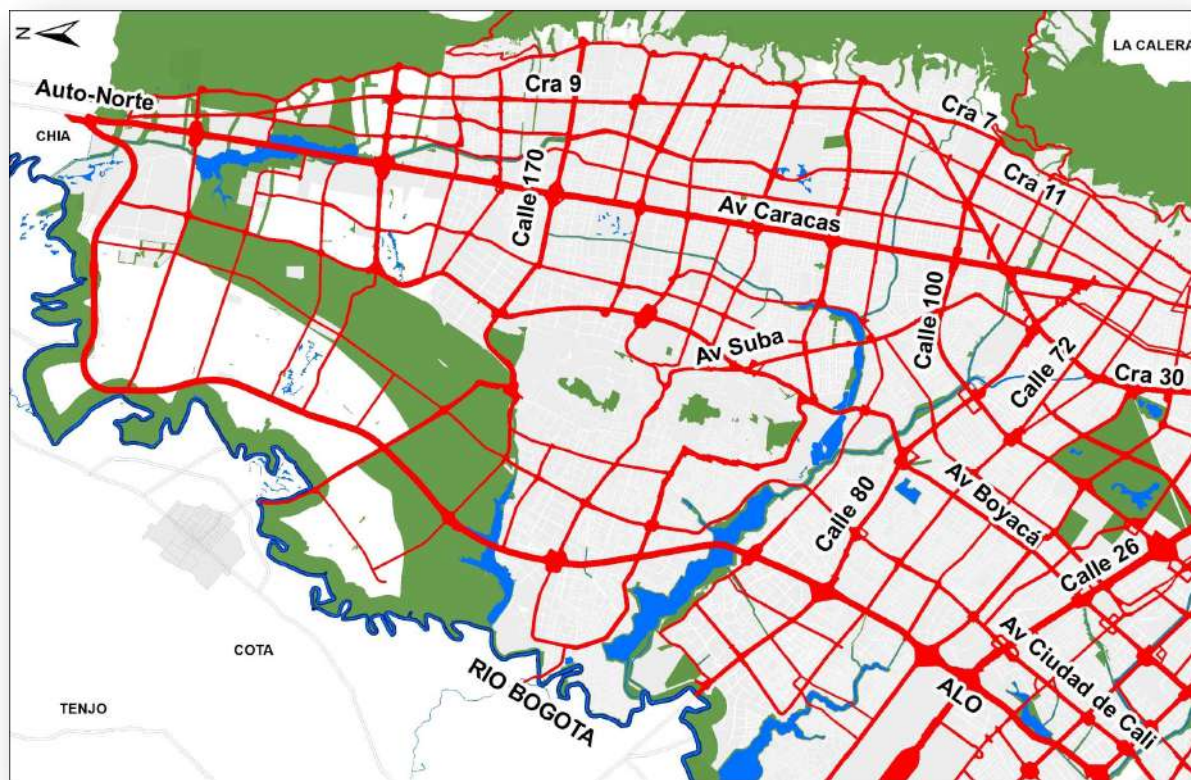
Cortesía. Camilo Santamaría. ¿Cómo reverdecer Bogotá y cómo mejorar la movilidad?, septiembre de 2021.– Base Cartográfica Concertación Ambiental POT 2021 y Mapa de Referencia Bogotá D.C. V0321.



# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Sector Norte malla vial 2004 comparativo malla vial 2021

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y MALLA VIAL 2004



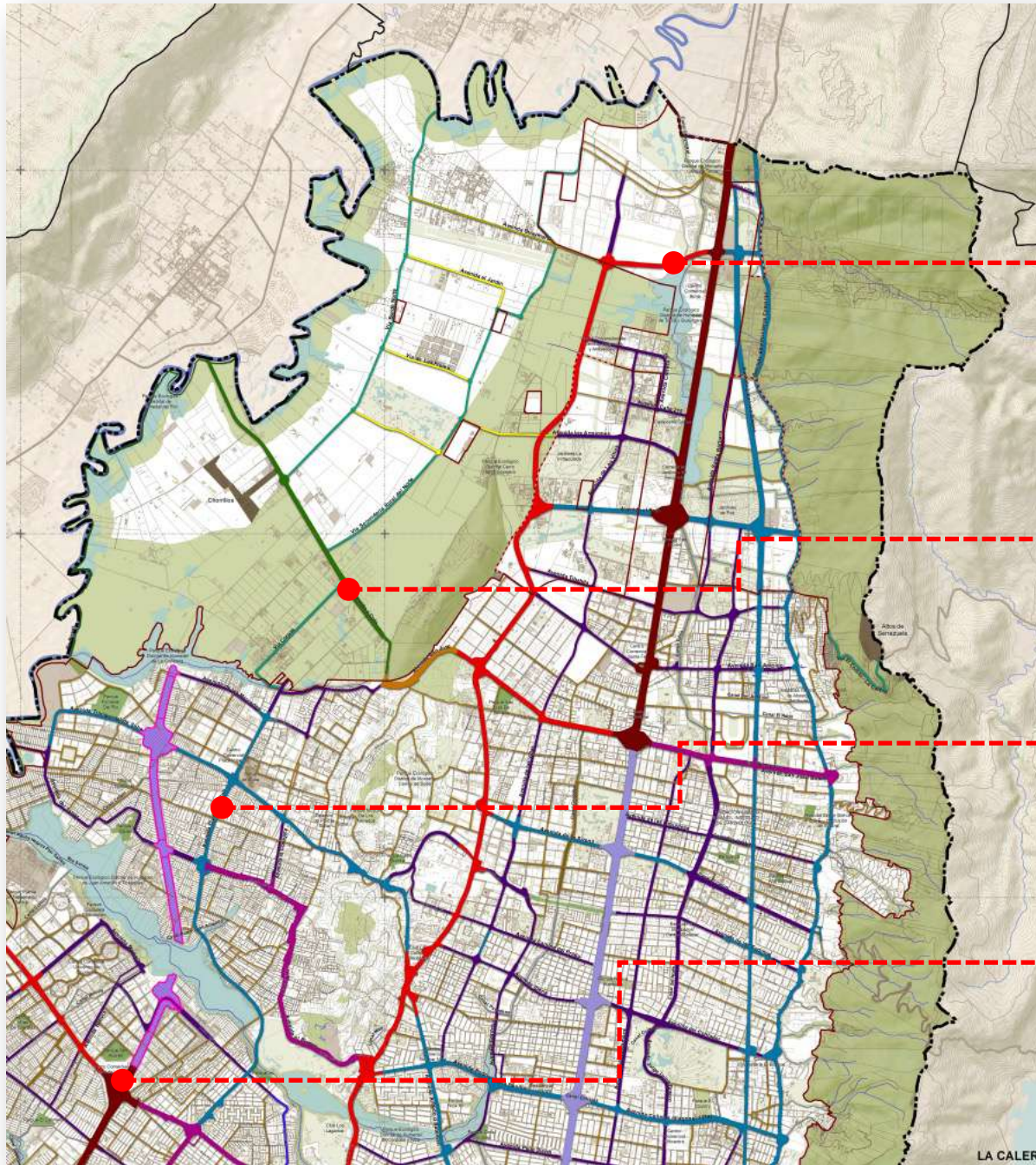
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2004 VS. 2021



Cortesía. Camilo Santamaría. ¿Cómo reverdecer Bogotá y cómo mejorar la movilidad?, septiembre de 2021.– Base Cartográfica Concertación Ambiental POT 2021 y Mapa de Referencia Bogotá D.C. V0321.



# Cuellos de botella al norte



➔ **AV. BOYACÁ**, se corta y desvía a la altura de la Urbanización San Simón y deriva su flujo hacia la Autopista norte.

➔ **AV. SUBA –COTA** (72 m) queda como rural secundaria y es fundamental para desembotellar la movilidad en la localidad de suba que cuenta con mas de un millón de habitantes.

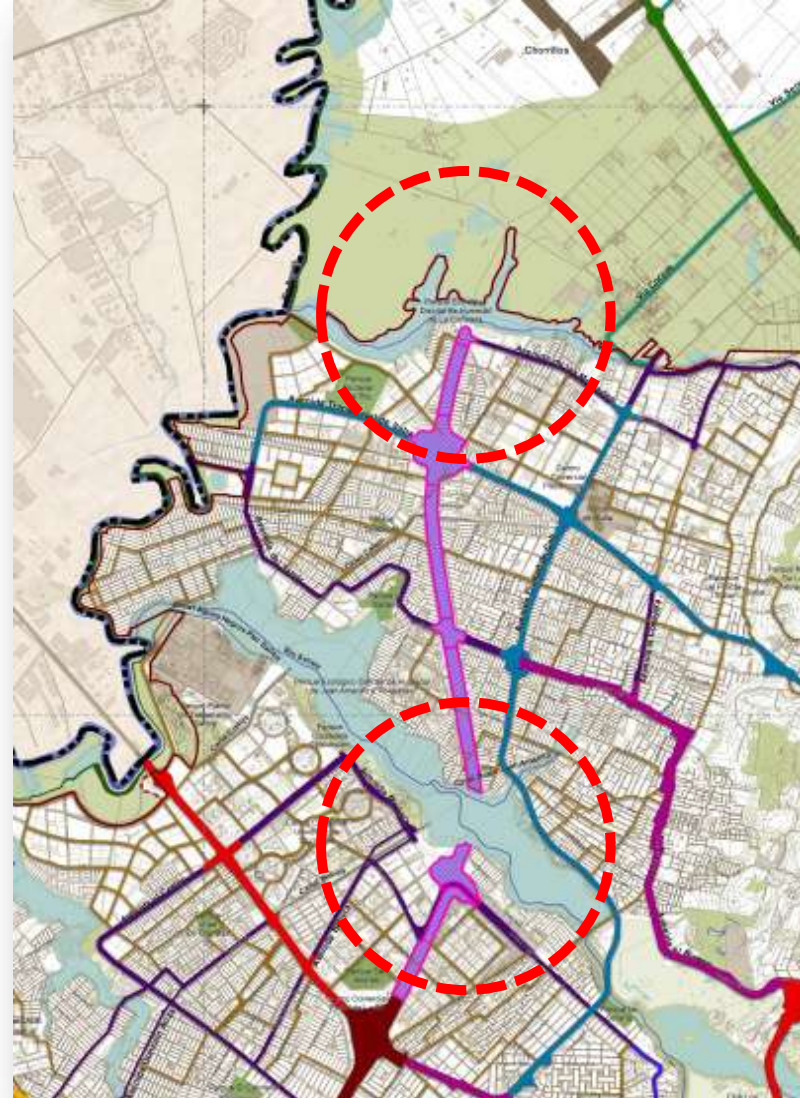
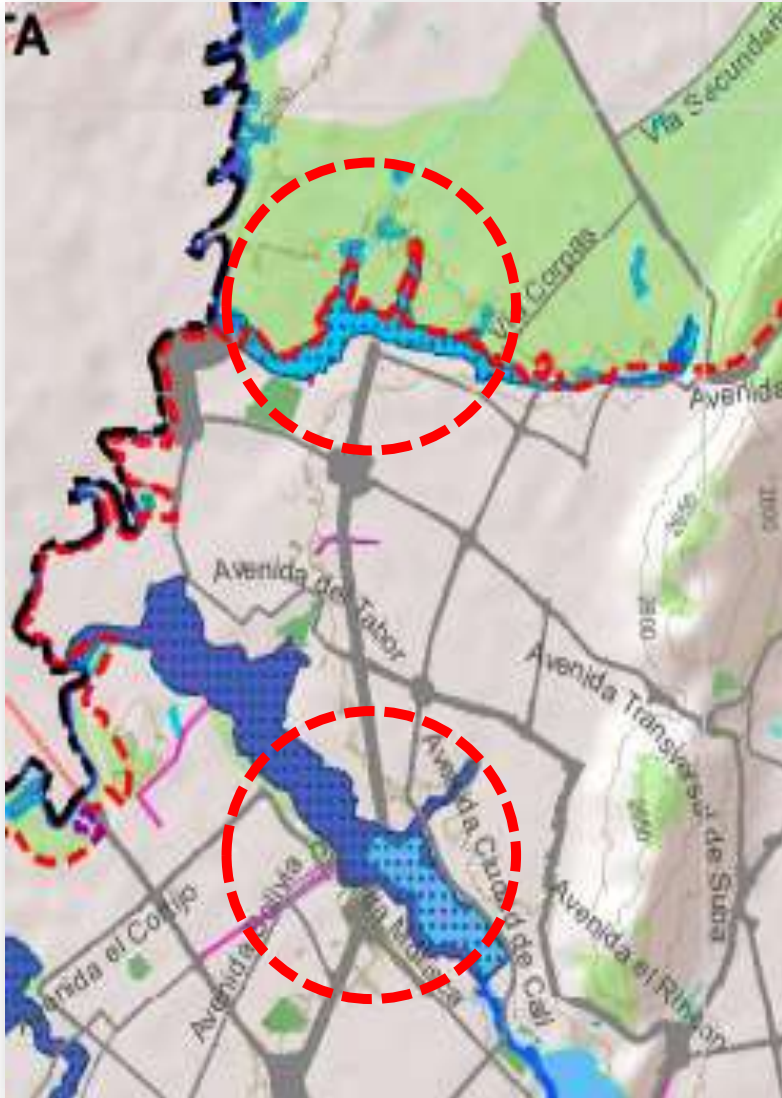
➔ **AV. CIUDAD DE CALI**, se corta y desvía al oriente hacia la calle 170.

➔ **ALO NORTE**, se elimina y destina la reserva a equipamientos y espacio público.



# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Ruptura de la continuidad vial por E.E.P.: Humedales Juan Amarillo y Conejera con ALÓ Norte



La ALÓ está catalogada como de integración regional A0 y a su paso por los humedales cambia a un área de oportunidad para equipamientos y espacio público.

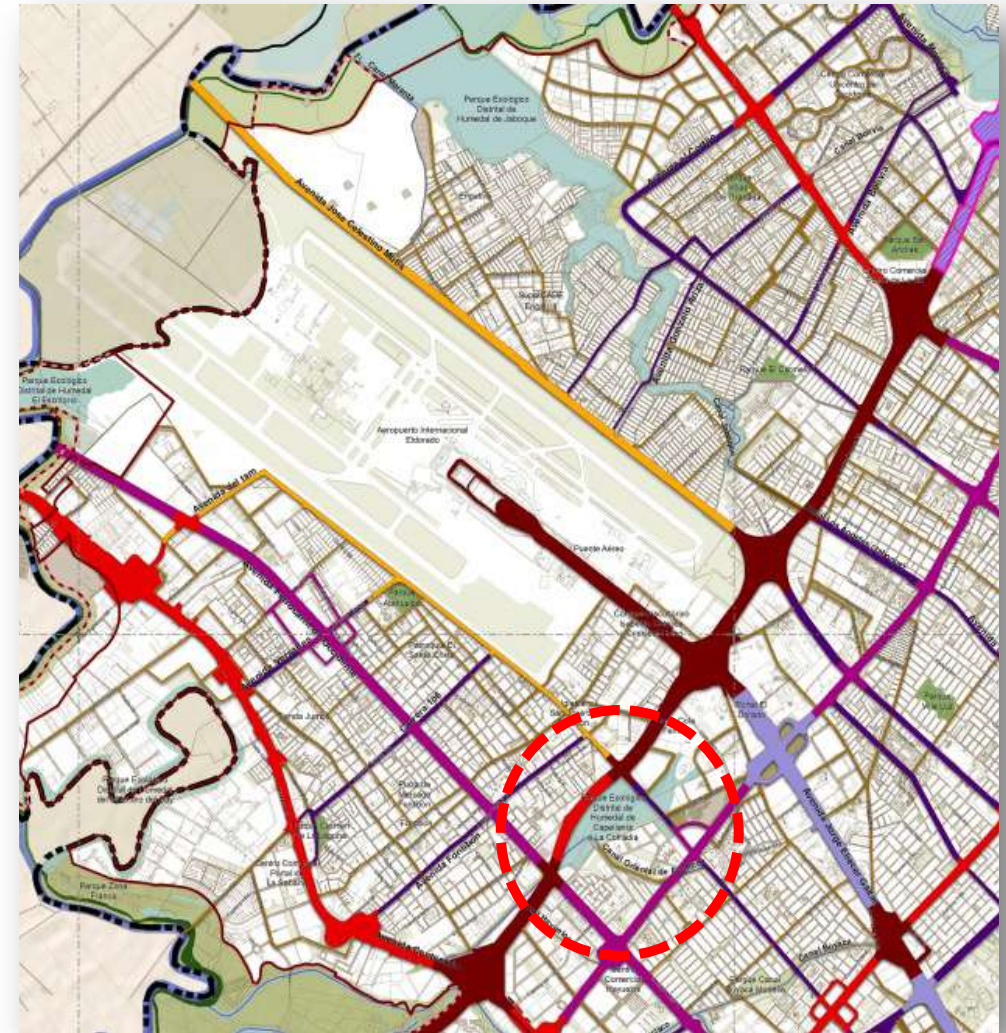
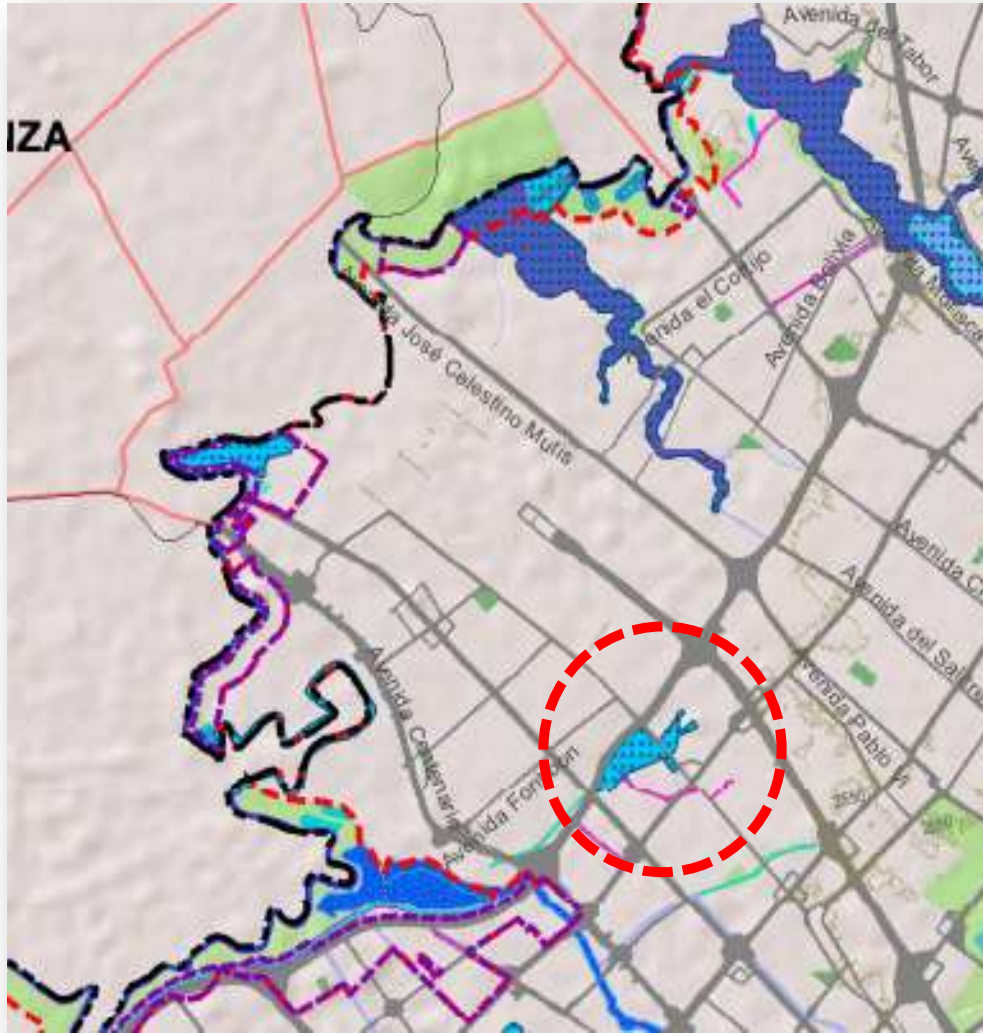
Al cambiar la destinación de los predios adquiridos, se retrotrae el proceso de enajenación y los antiguos propietarios deberán ser los primeros llamados.



# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Ejemplos de continuidad sobre la E.E.P.: Humedal Capellaña y ALÓ.

La ALO está catalogada como de integración regional A0 y a su paso por el humedal cambia el perfil por A1

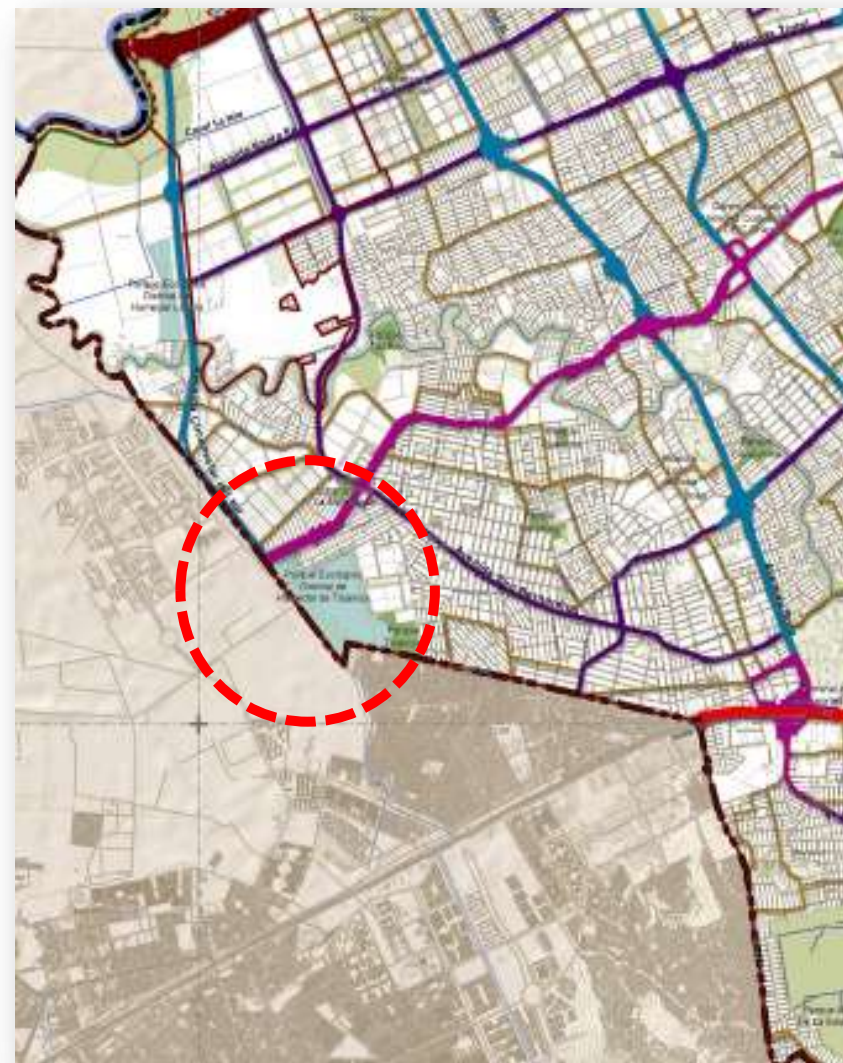




# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Ejemplos de continuidad sobre la E.E.P.: Humedal Tibanica y Ciudad de Cali.

La Avenida Ciudad de Cali está catalogada como arterial A1, pasa por el humedal hacia Soacha.

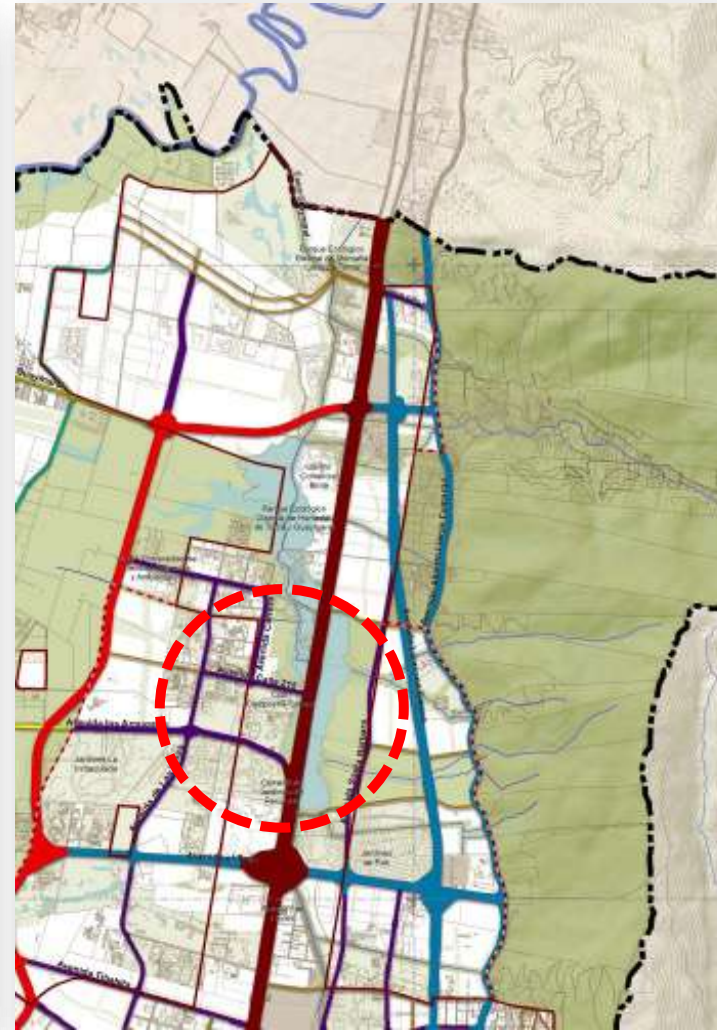




# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Ejemplos de continuidad sobre la E.E.P.: Humedal Torca Guaymaral y Autopista Norte

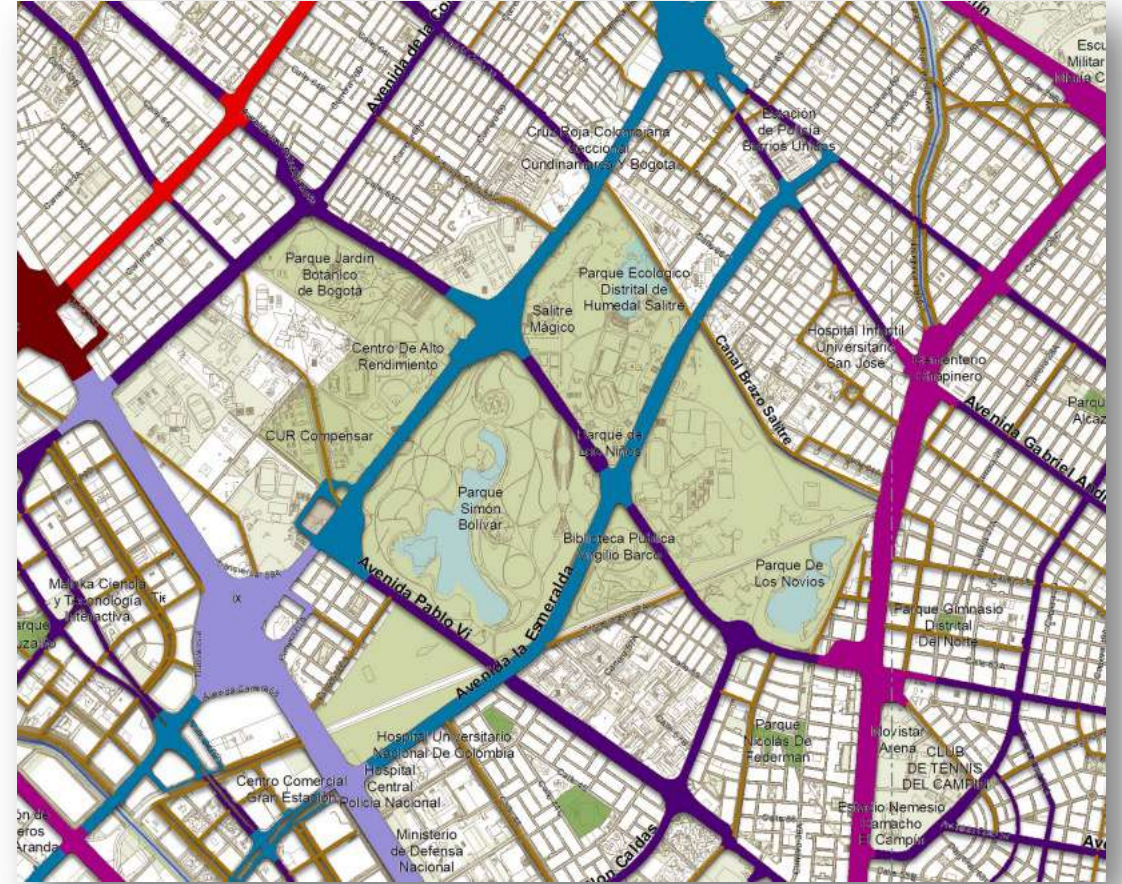
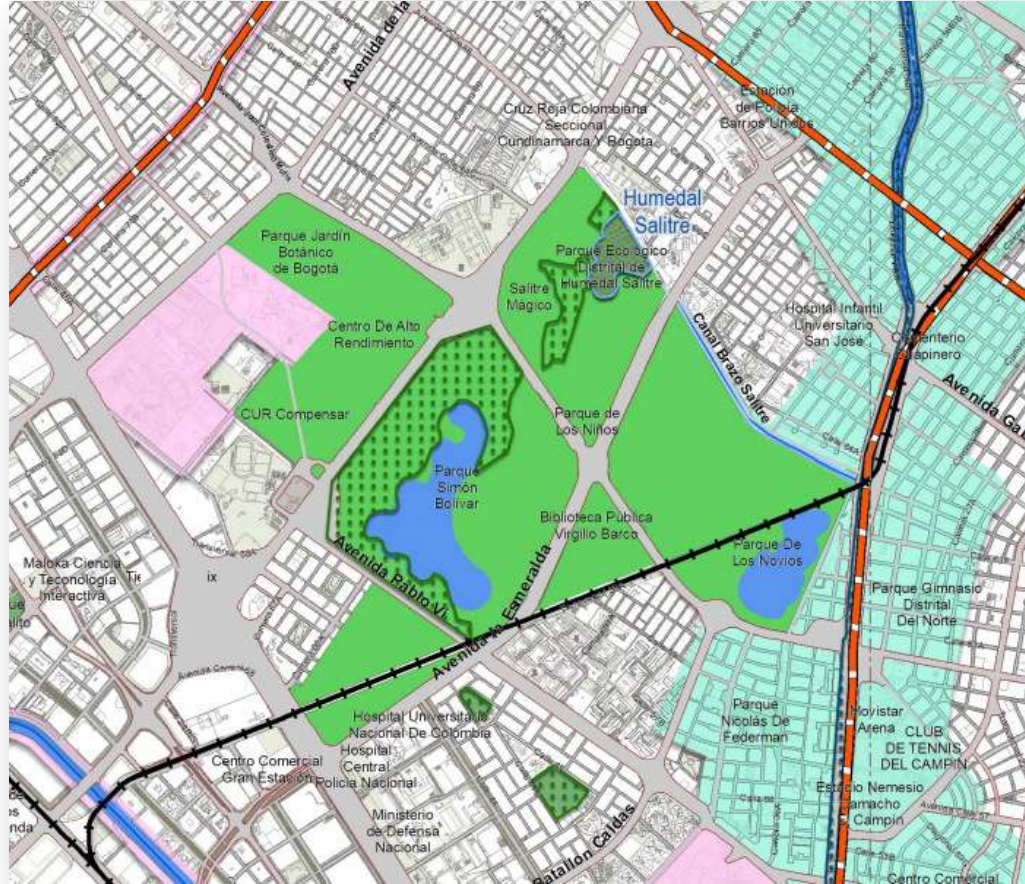
La Autopista norte esta catalogada como de integración regional A0 y a su paso por el humedal se eleva ( en la nueva solución) y se crean canales que restauran la conexión del humedal.





# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

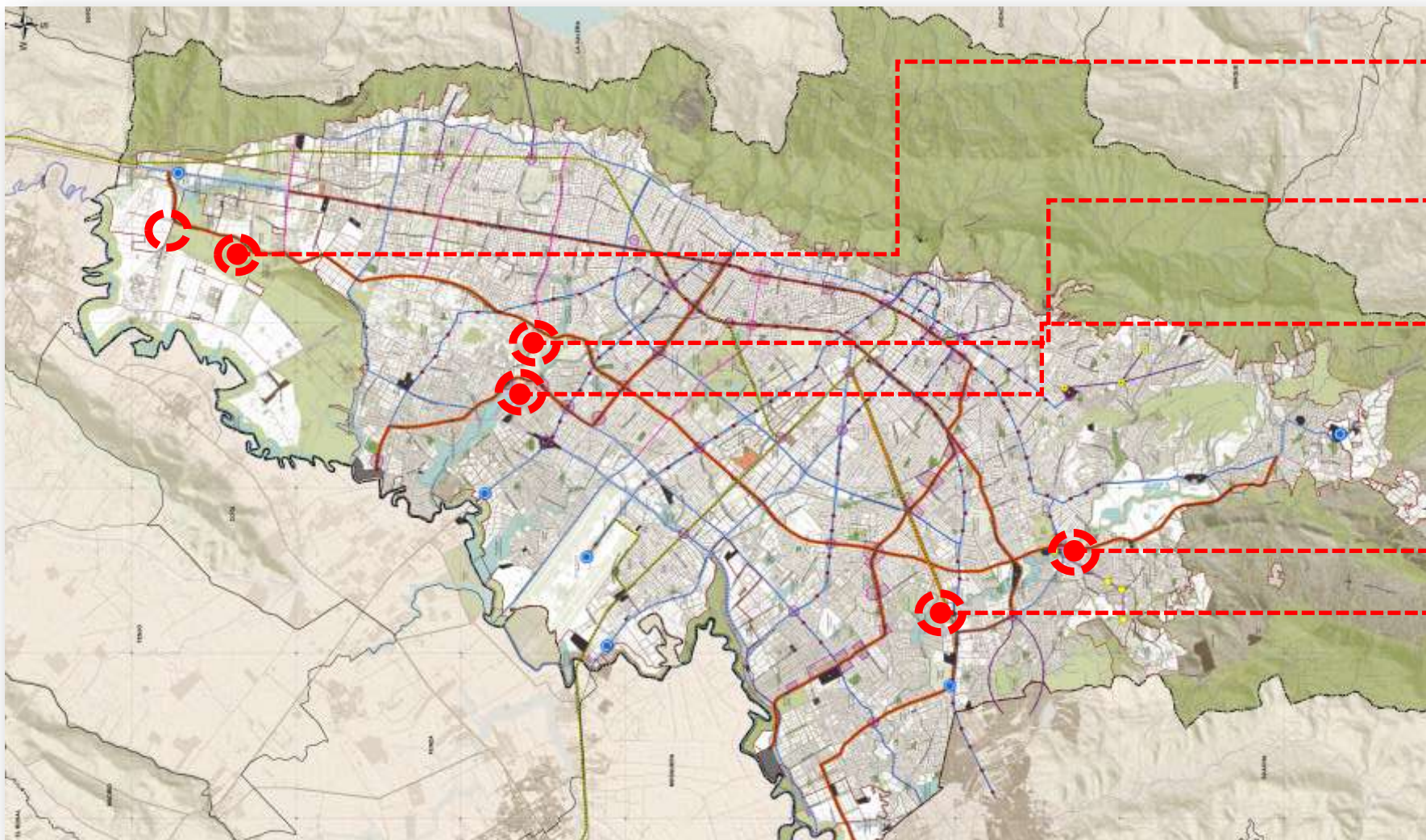
Avenida La Esmeralda y Congreso Eucarístico catalogados como A2 y José Celestino Mutis A3 cruzan la E.E.P.





# Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

La segunda línea del metro cruzan la E.E.P.



Ferrovía por Av.  
Boyacá – RTVH.

Metro por Av. Boyacá  
– Humedal Córdoba.  
Metro por Av. Ciudad  
de Cali – Humedal  
Juan Amarillo

Metro por Av. Boyacá  
– Río Tunjuelo.  
Ferrovía por  
Autopista Sur– Río  
Tunjuelo.

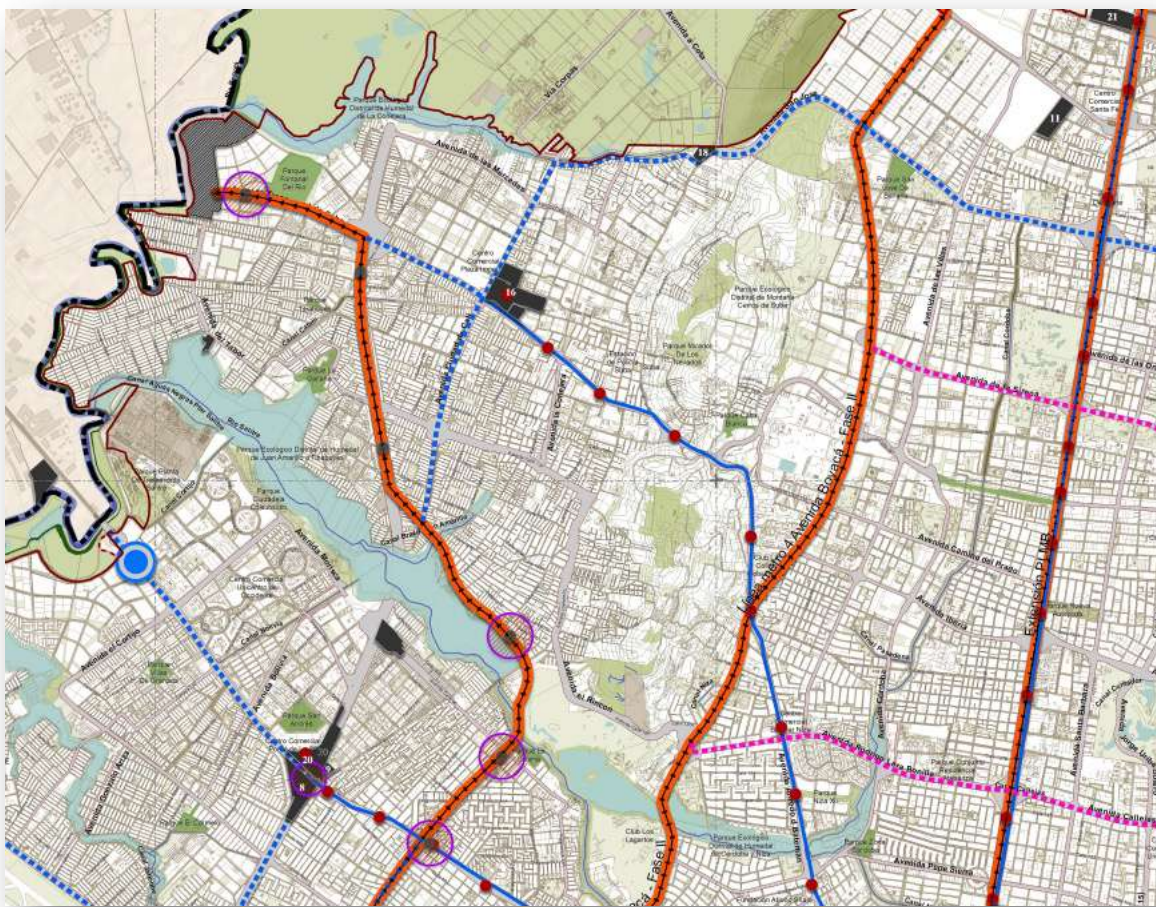


# Desconexión de la malla vial en Suba

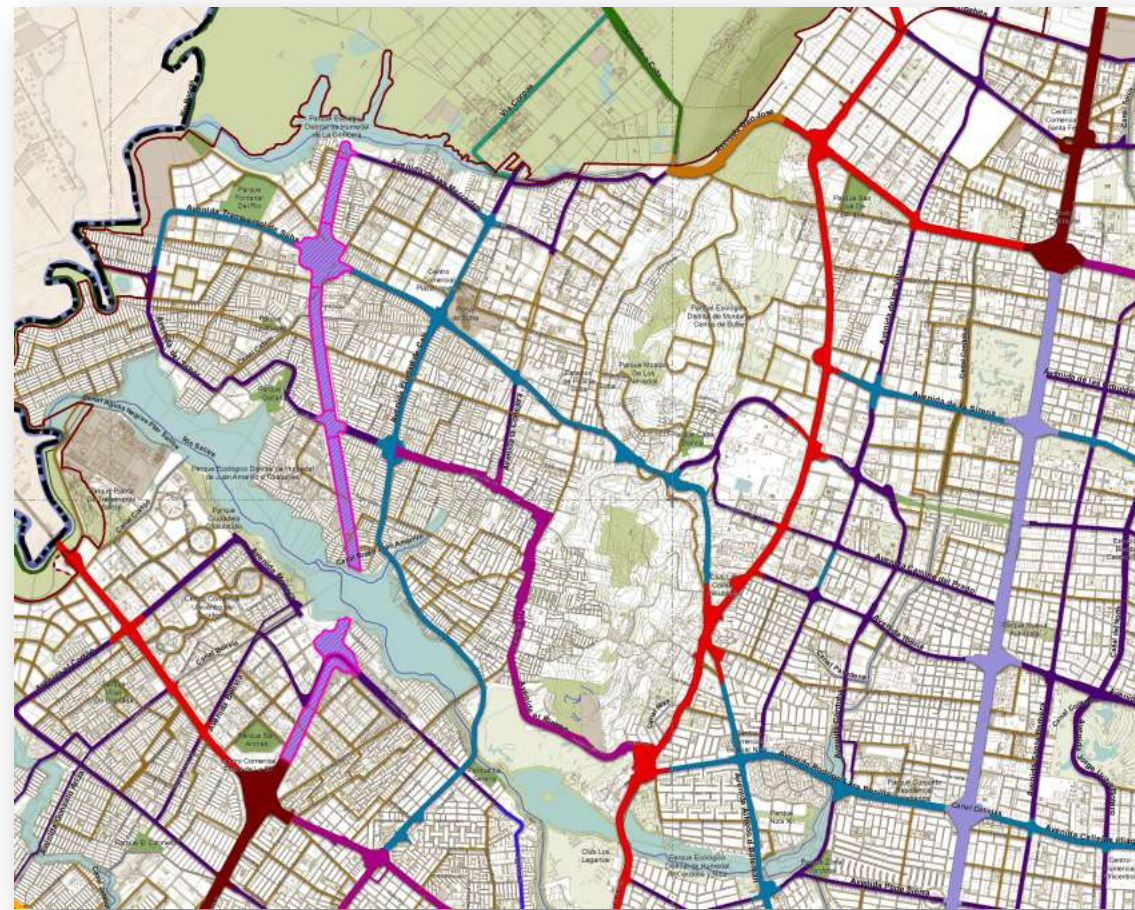
La localidad de Suba con 1.6 millones de habitantes (similar a la población de Barranquilla) se desconecta de la ciudad y la región

**En transporte público:** TM Suba existente con una extensión a la estación del metro, Línea 2 de metro (luego de la vigencia del POT) y Corredor verde de alta capacidad sobre la Av. Ciudad de Cali.

**Malla vial:** Se interrumpen la malla vial por su cruce por EEP, en consecuencia las únicas conexiones de la localidad serán: Ciudad de Cali, Av. Rincón - Tabor y Av. Suba. Se interrumpen todas las conexiones directas al norte y el occidente.



CU-4.4.1 sistema de movilidad-red del sistema transporte público



CU-4.4.3 sistema de movilidad- red vial





b.

## RESERVAS VIALES

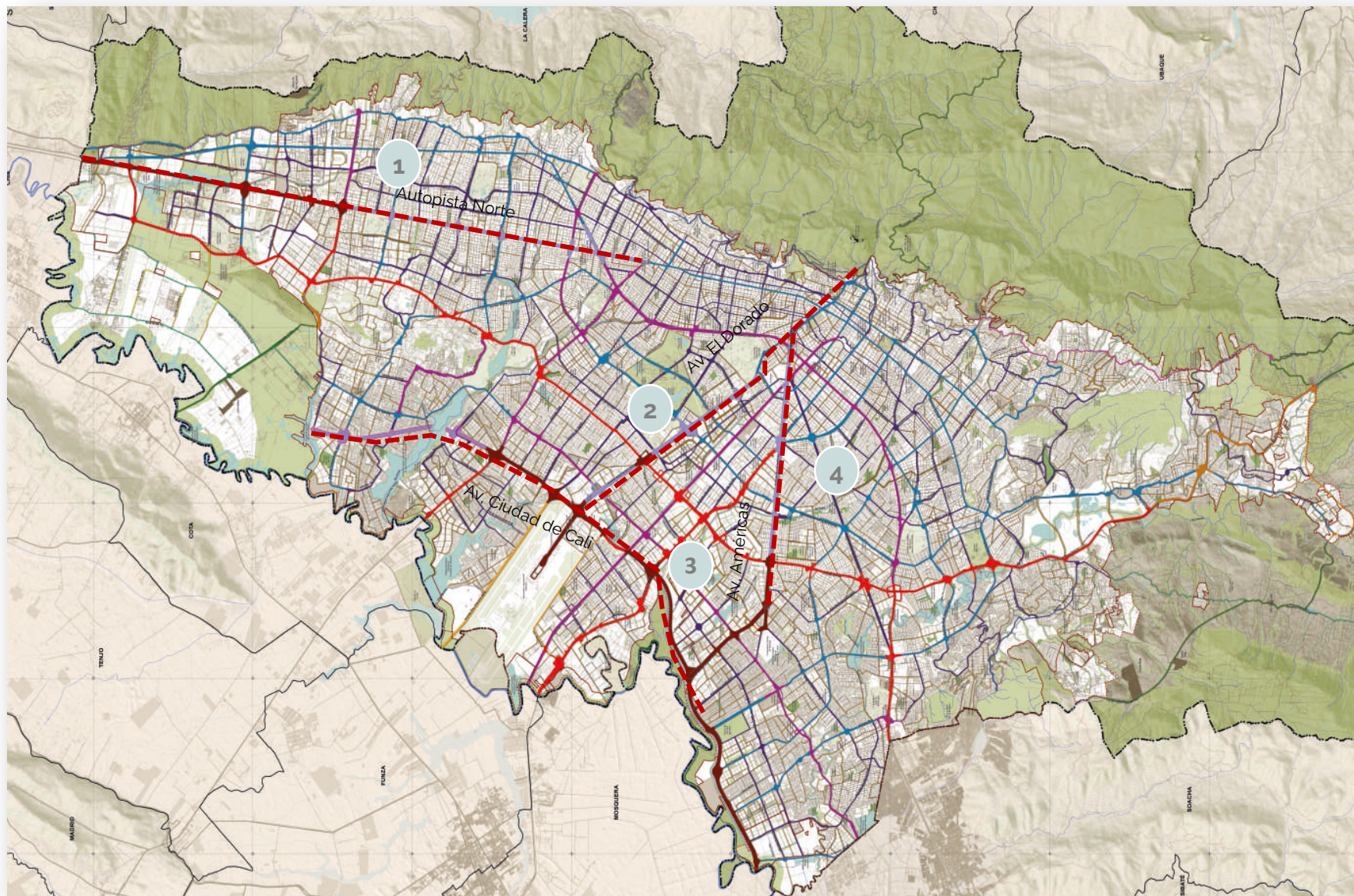
Reducción de perfiles viales

**Avenidas como la Autopista Norte que es una V-0 y tiene 10 carriles, podrá pasar a tener 4 carriles de tráfico mixto (2 por sentido) de 13 m de ancho, dado que los 87 m restantes se destinan para circulación peatonal, bicicletas, transporte público y paisajismo.**



# Reservas viales

Cambios en el perfil vial V-0 /A-0



## Vías que pasarían de 10 a 4 carriles para vehículos

Autopista Norte  
Avenida El Dorado  
Avenida Ciudad de Cali  
Avenida Américas



V-0 EXISTENTE

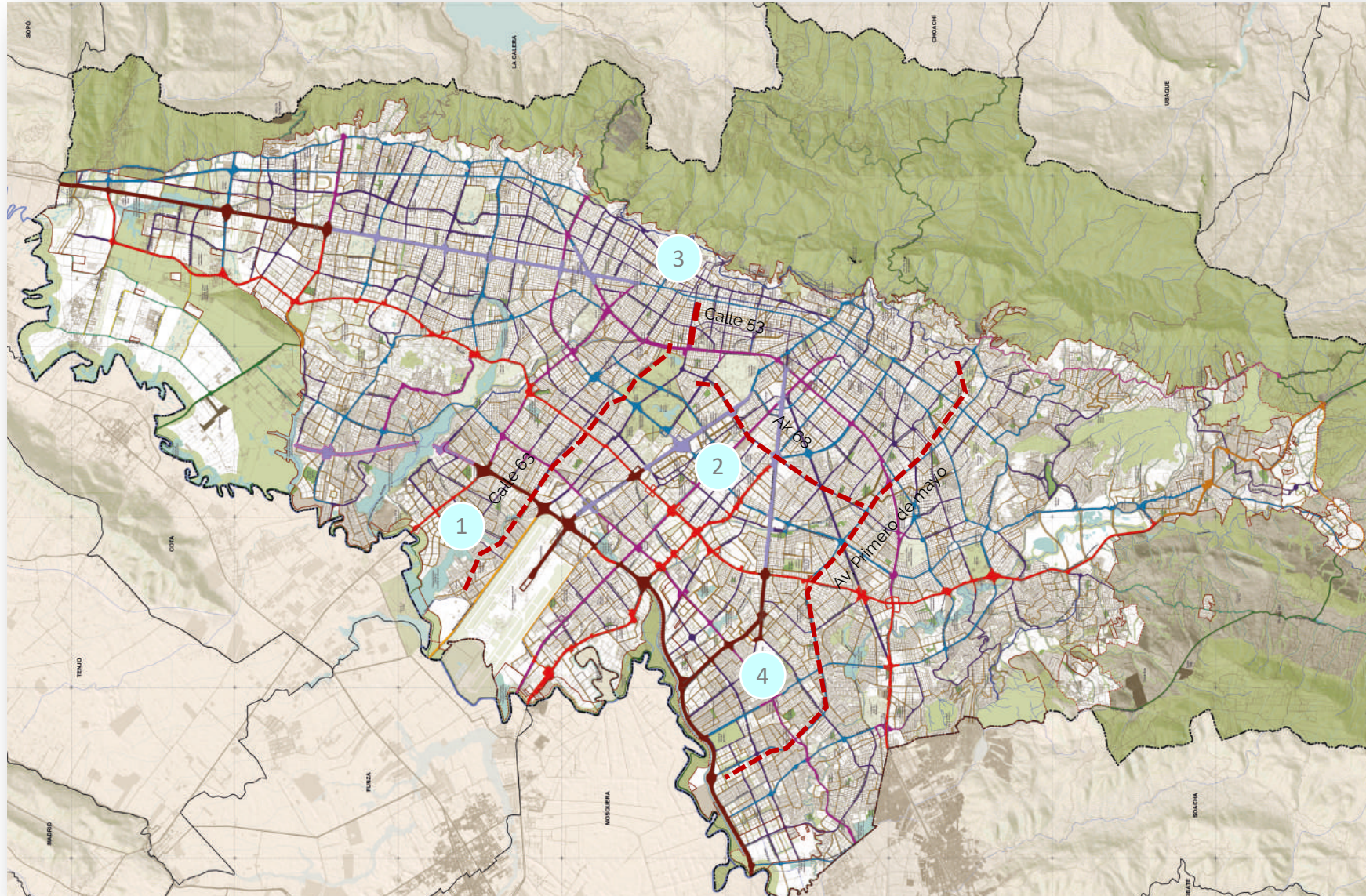


A-0 PROPUESTA



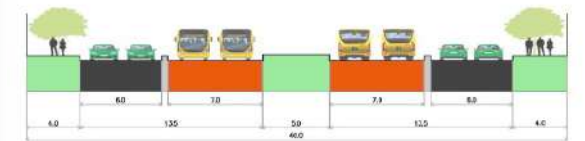
# Reservas viales

Cambios en el perfil vial V-2 /A-2



## Vías que pasarían de 4 a 2 carriles para vehículos

Calle 63  
Avenida de la Constitución – AK68  
Calle 53  
Avenida Primero de Mayo



V-2 EXISTENTE

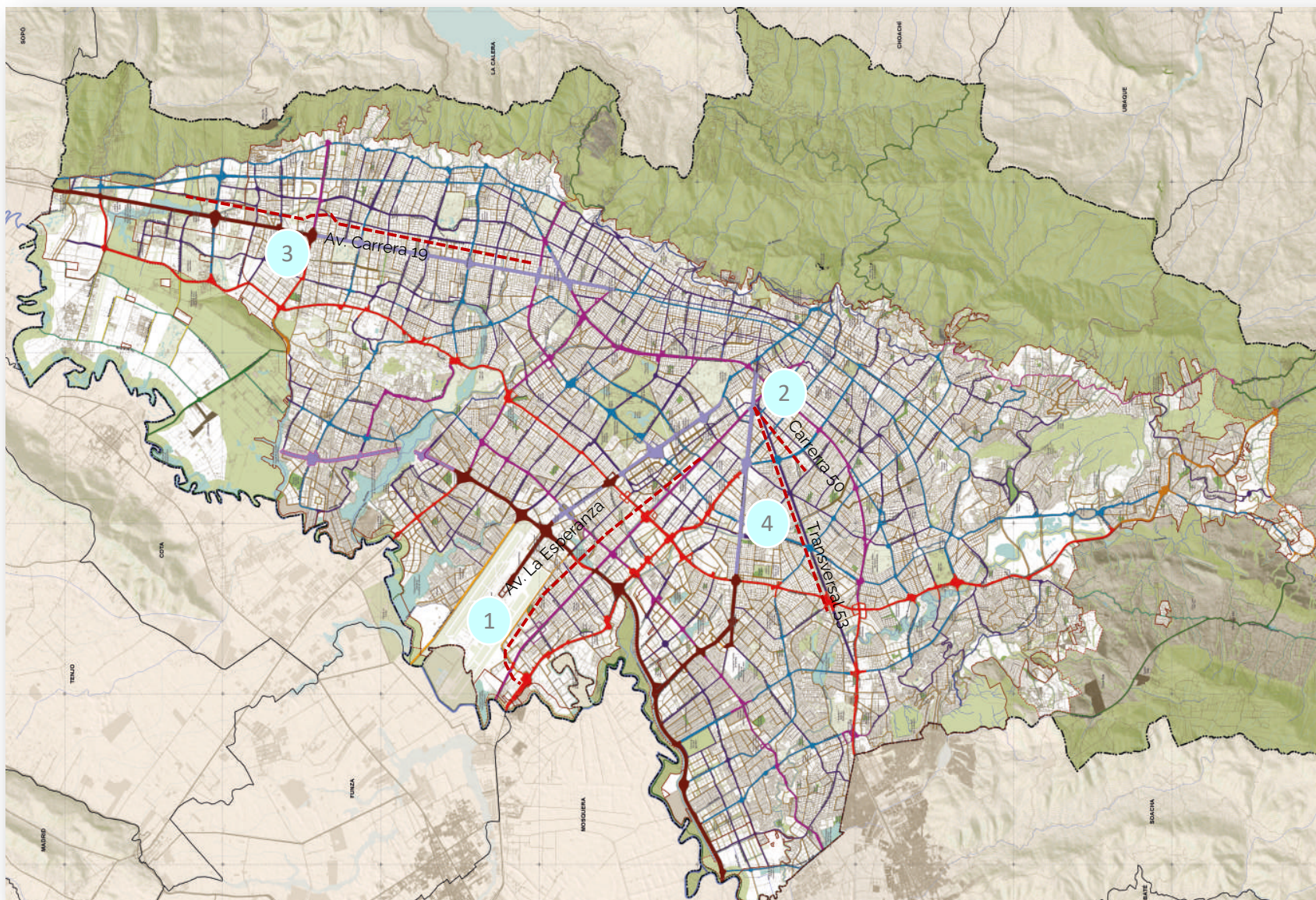


A-2 PROPUESTA



# Reservas viales

Cambios en el perfil vial V-3 /A-3



## Vías que pasarán de 4 a 1 carril para vehículos

Avenida La Esperanza  
Carrera 50  
Avenida Carrera 19  
Transversal 53



V-3 EXISTENTE



A-3 PROPUESTA





C.

## CONEXIONES REGIONALES

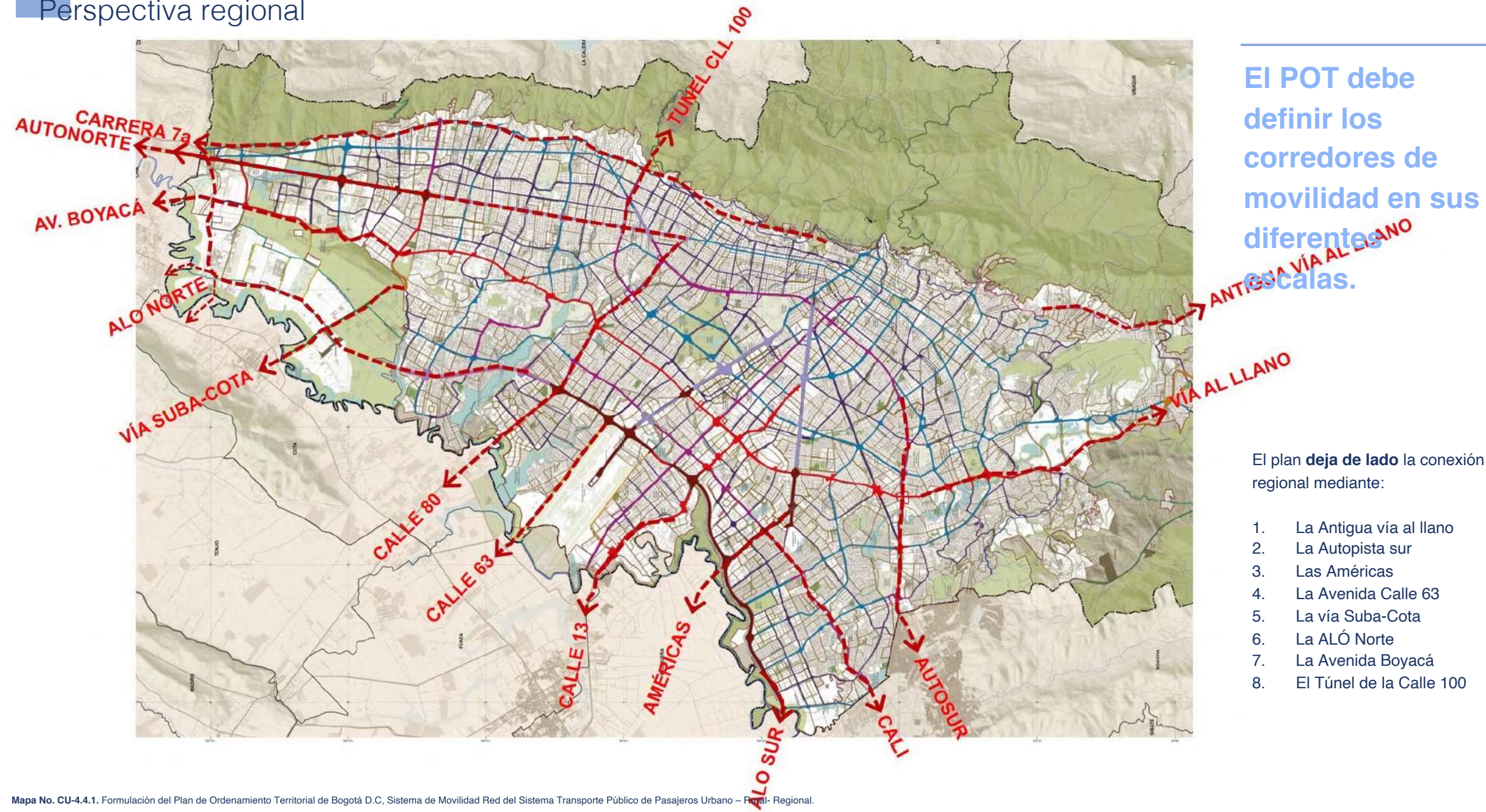
Ausencia de armonización con los perfiles propuestos y la falta de continuidad de la malla vial.

**En el caso de la Carrera Séptima, en el fragmento entre las calles 24 – 39 actualmente se tienen 4 carriles que comparten el transporte público y privado, en lo propuesto sólo quedarán carriles de transporte público y 1 de transporte privado en un solo sentido.**



# Modelo de ocupación del territorio

Perspectiva regional



El POT debe definir los corredores de movilidad en sus diferentes escalas.

El plan **deja de lado** la conexión regional mediante:

1. La Antigua vía al llano
2. La Autopista sur
3. Las Américas
4. La Avenida Calle 63
5. La vía Suba-Cota
6. La ALÓ Norte
7. La Avenida Boyacá
8. El Túnel de la Calle 100





d.

**CORREDORES  
VERDES**

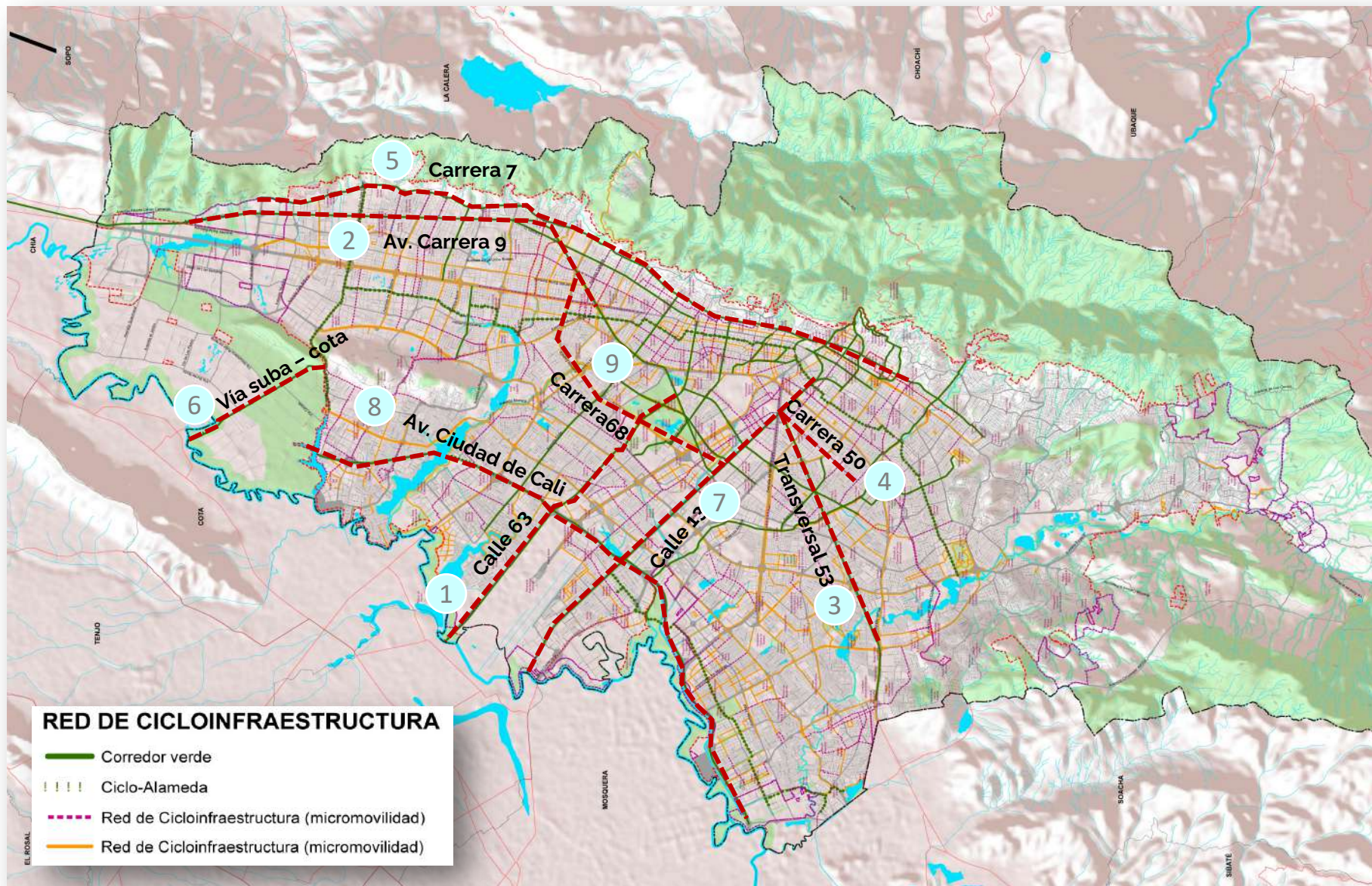
¿Solución de movilidad o espacio público?.

**Modelo que no es aplicable en todos los casos de la malla vial arterial.**



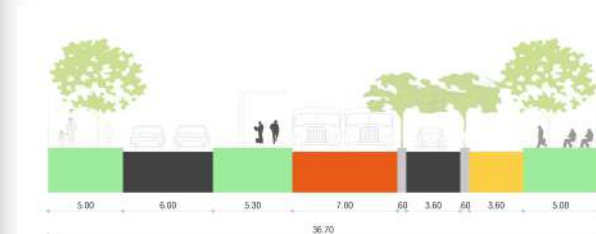
# Corredores Verdes

Modelo de la K7ma. aplicado a otras vías arteriales de la ciudad



¿Se repite el modelo establecido para el Corredor Verde de la 7ma., en las demás vías arteriales de la ciudad?

- Calle 63
- Avenida Carrera 9
- Transversal 53
- Carrera 50
- Carrera 7
- Vía Suba – Cota
- Calle 13
- Avenida Ciudad de Cali
- Carrera 68







e.

**BICICLETA UN MODO DE  
TRANSPORTE MÁS, NO EL ÚNICO**

La bicicleta como un modo complementario, no es la única solución de movilidad en el corto y mediano plazo.

**Únicamente el 6,5 % se hace en bicicleta y el 4,6 % puede migrar de otros modos.**

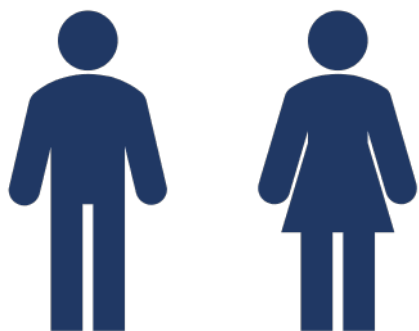


# Modalidad de viajes

Distribución de viajes por género y modo de transporte Bogotá-región

En Bogotá y sus municipios circunvecinos en un día hábil típico antes de la contingencia se realizaban aproximadamente 19 millones de viajes.

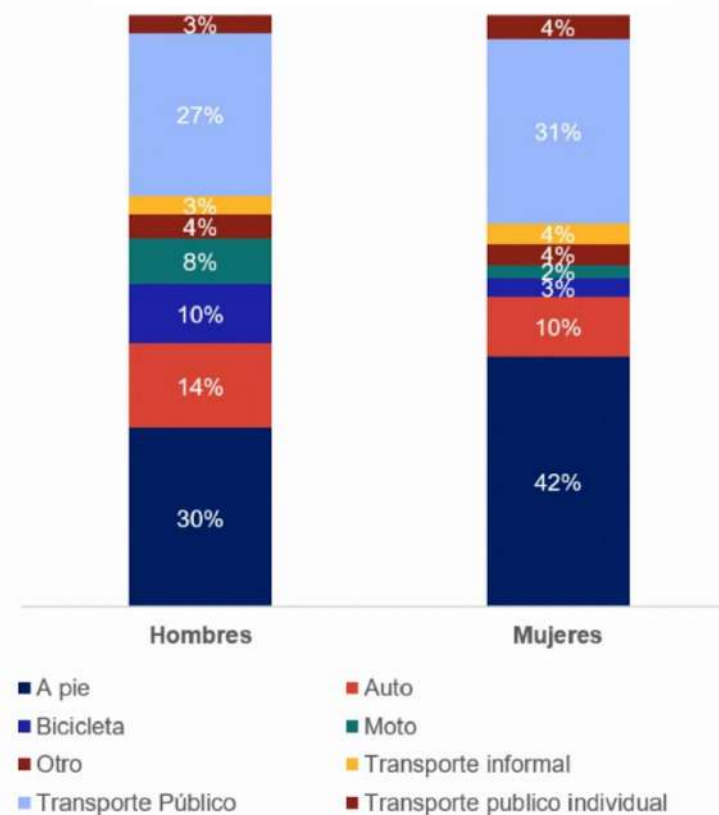
## GÉNERO



Participación del total de viajes

**47,0%** **53,0%**

**Tabla 12.** Distribución de viajes por género y modo de transporte Bogotá-región



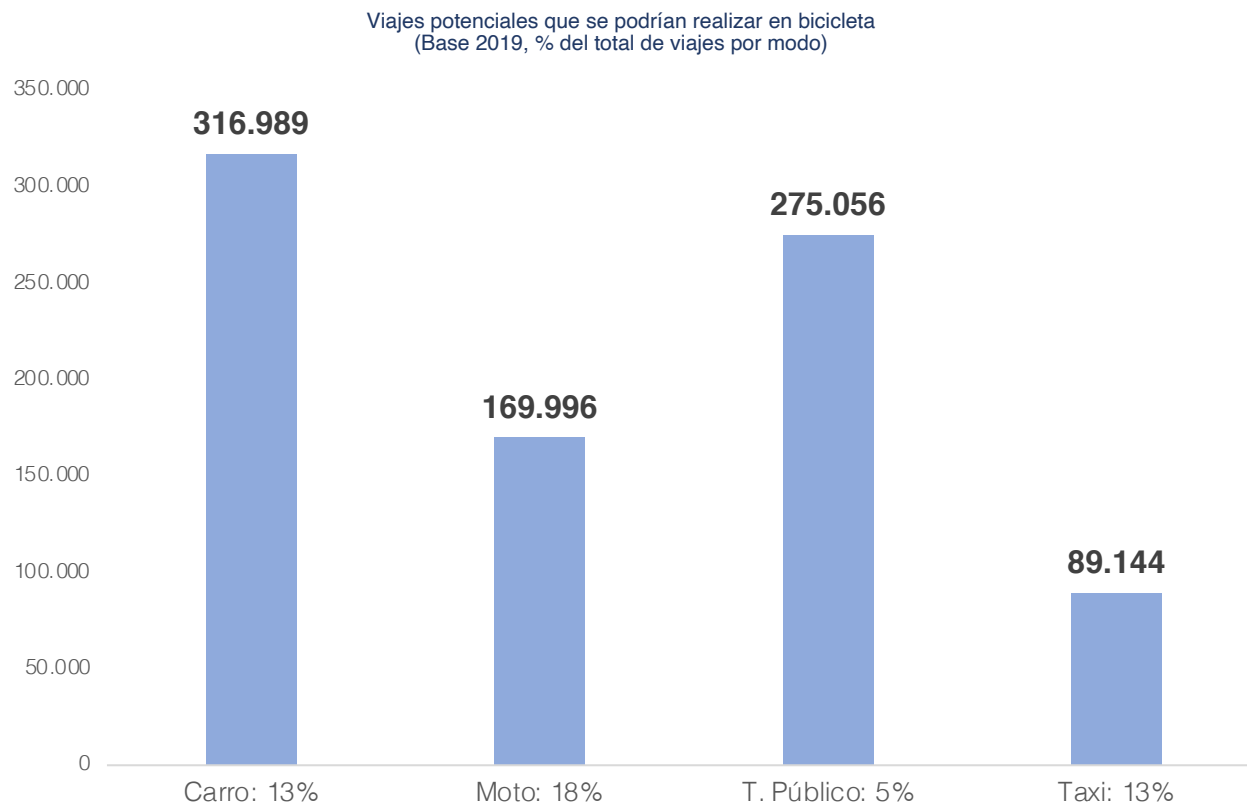
Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019



# Modalidad de viajes

Al filtrar los viajes desagregados por género según las condiciones anteriores estimamos un potencial de **850 mil viajes** en carro, moto, transporte público y taxi que podrían migrar a la bicicleta

**Gráfico 4.** Potencial de viajes para la bicicleta como alternativa de transporte.




La bicicleta podría llegar a cubrir hasta el **5%** de los viajes del TP.

Para el caso del carro particular, el **13%** de los viajes podrían pasar a la bicicleta.

Mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y de infraestructura podría generar un aumento significativo de estos viajes potenciales, particularmente para el caso de las mujeres, quienes actualmente solo representan el **24%** del total de viajes en bicicleta.



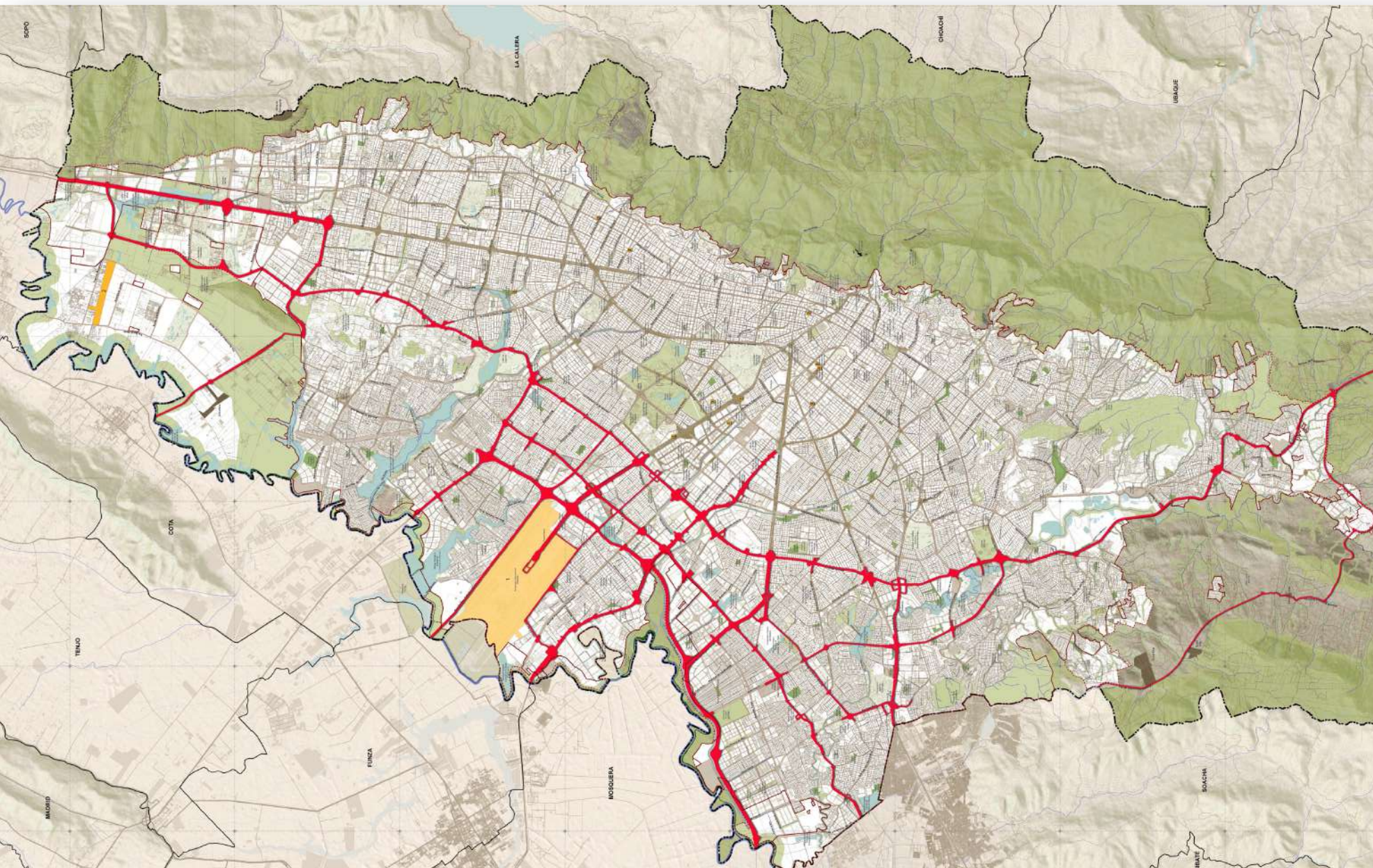
An aerial photograph of a multi-lane highway with several overpasses and ramps. The road is filled with various vehicles, including cars, trucks, and a red bus. The surrounding area includes green grass, trees, and some buildings. A white text box is overlaid on the center of the image.

**La redistribución en vía sacrificando carriles mixtos afecta no solo al vehículo privado sino también a los servicios urbanos como (seguridad logística, escolares) actividades que no se pueden desarrollar en bicicleta o caminando.**



# Movilidad: Logística

Desconexión regional hacia el norte



**En Bogotá ingresan 21.630 vehículos de carga que transportan productos**  
(Análisis comparativo de la logística de transporte de carga en Colombia – Bogotá.)

**Bogotá y Cundinamarca representaron para el 2015 un movimiento de carga de aproximadamente 49.800 viajes diarios con 65% generado por Bogotá para salida y entrada de vehículos, en comparación con Cundinamarca con 35% de viajes para el mismo período. Esto se refleja por la gran concentración de población en la ciudad que demanda mayor porcentaje de productos, bienes y servicios.**

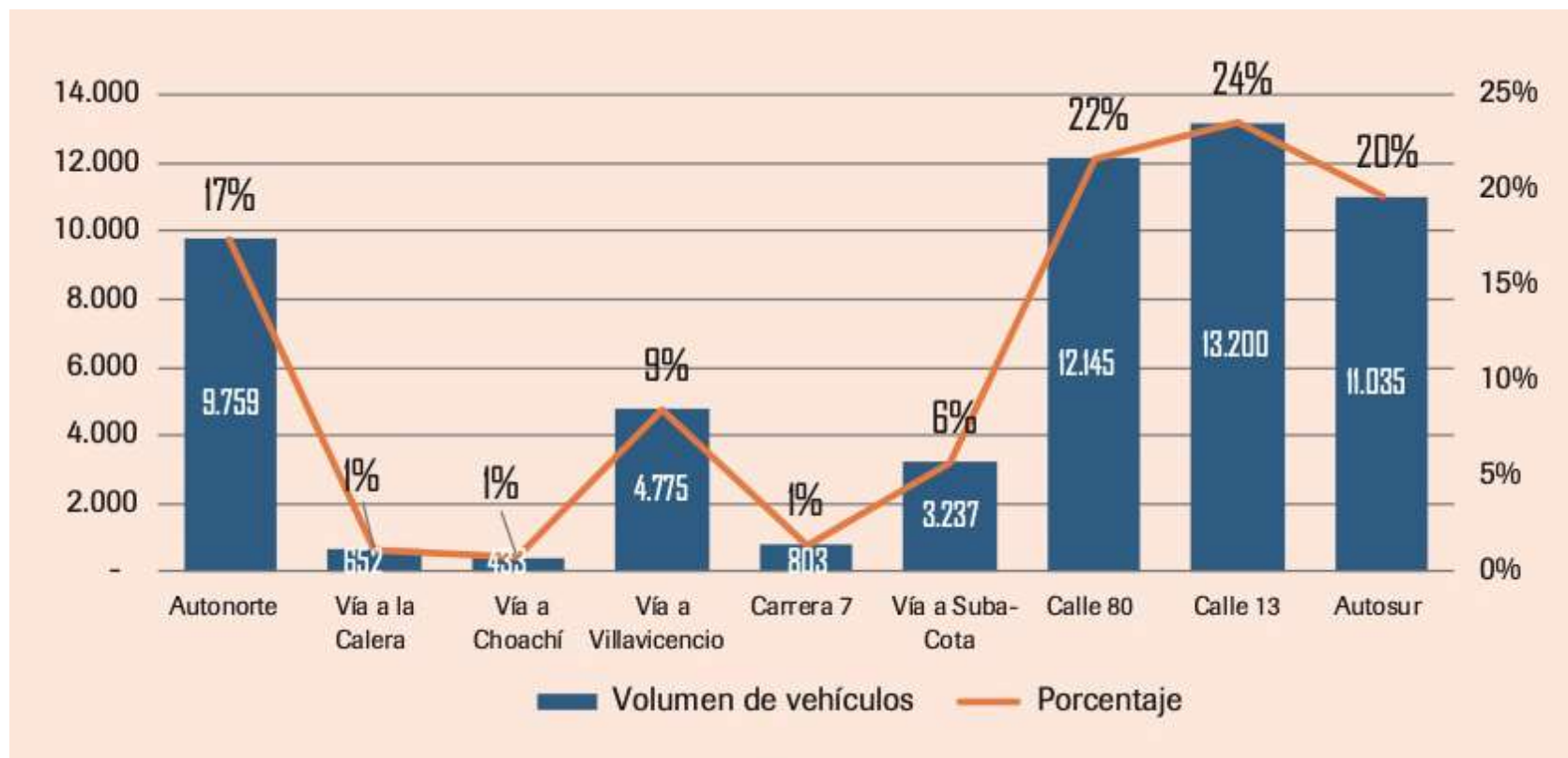
(Logística en Bogotá-Región Información del desempeño logístico)



# Movilidad: Logística

Desconexión regional hacia el norte

Gráfica 5. Volumen vehicular diario por corredor en Bogotá



Fuente: Unidad Logística de Bogotá-Región con base en Matriz O-D- de carga 2015 de la Secretaría Distrital de Planeación.

Este indicador representa el flujo promedio diario de vehículos por los principales corredores viales de Bogotá y salida a municipios contiguos, en los que se encuentran la Autopista Norte, la Calle 80, la Calle 13, la Autopista Sur, la Carrera 7a, las vías Suba-Cota, La Calera, Choachí y la vía a Villavicencio.

El comportamiento del flujo medio diario de vehículos en Bogotá en los diferentes corredores viales para el 2015 refleja a la Calle 13, la Calle 80, la Autopista Sur y la Autopista Norte como las principales vías de tránsito de carga con un porcentaje del 82% del flujo movilizado, debido a que son los principales corredores de acceso de la mercancía a la ciudad.

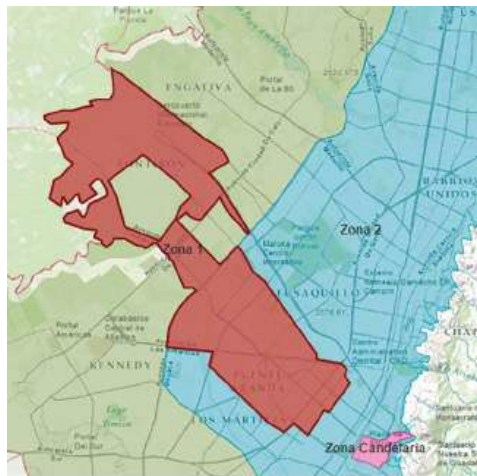


# Movilidad: Logística

Red disponible para circulación de transporte de carga

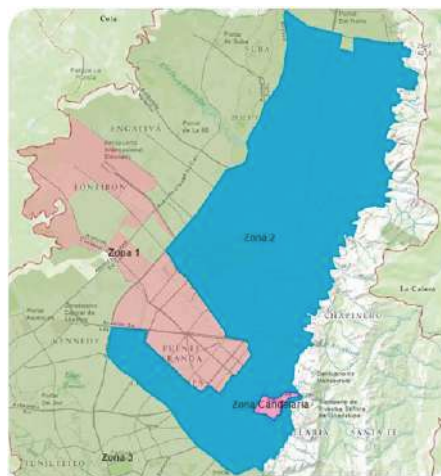
El indicador de red de transporte de carga plantea las zonas y horarios habilitados para la circulación de vehículos de carga con base en su tipología. A continuación se describen cuatro zonas de circulación de vehículos de carga y los productos movilizados.

## Zona 1



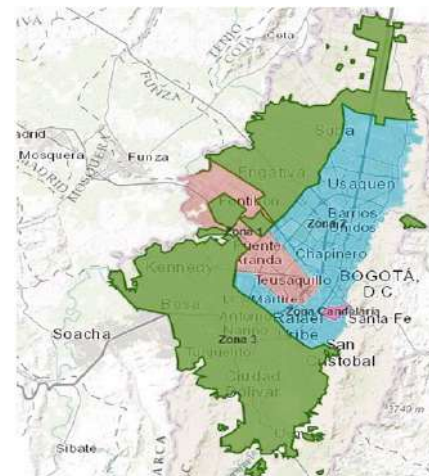
Zona libre de circulación de transporte las 24 horas, se transporta productos de manufactura alimenticia, papel y cartón, metales, insumos de construcción y cárnicos

## Zona 2



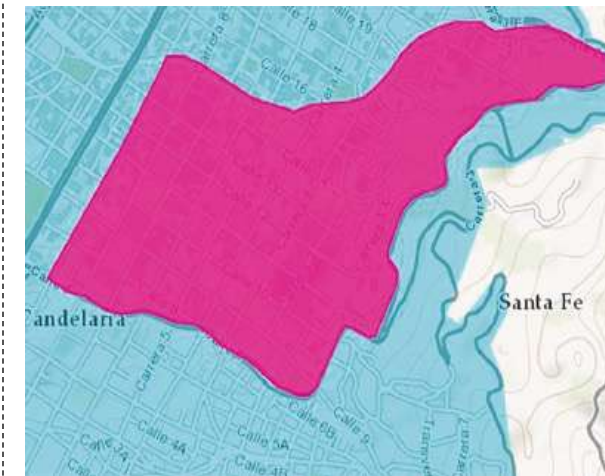
Circulación de vehículos de carga menores a 7 toneladas, En esta zona se transportan principalmente productos como manufactura alimenticia, agrícolas, metales insumos de construcción, manufactura y combustible

## Zona 3



Circulación para vehículos de carga menores a 17,45 toneladas de tres ejes, Los principales productos transportados en esta zona son de manufactura alimenticia, manufactura, papel y cartón, metales, insumos de construcción y cárnicos.

## Zona 4



Circulación para vehículos de carga menores a 3,5 toneladas,



Camión sencillo:  
vehículo de 2 ejes



Doble troque:  
vehículo de 3 ejes



Camión rígido:  
vehículo de 4 ejes



Vehículo carga  
superior a 4 ejes



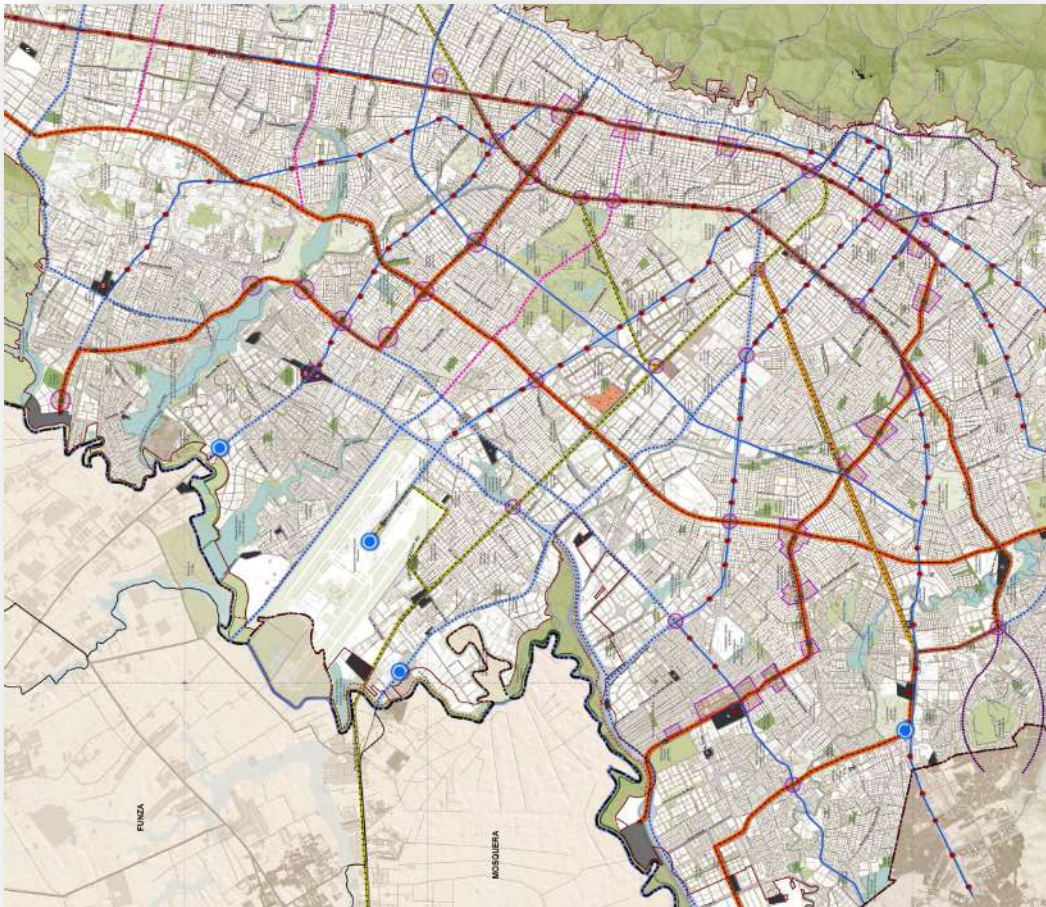
# Movilidad: Metro de Bogotá

Pérdida de oportunidad para la renovación urbana y captura de valor con el Metro de Bogotá

AIM - áreas de integración multimodal

Tratamiento de Renovación urbana

Oportunidad de RU



Las AIM en las estaciones y las áreas en tratamiento de Renovación Urbana no son exactas, desconoce el corredor del Metro como una oportunidad de Desarrollo Orientado al Transporte.

Es importante planificar la totalidad del corredor de la PLMB y definir incentivos en la RU asociados a:

- Modelos participativos con propietarios
- Baja de cargas
- Propiciar englobes

Todo en un modelo de gestión enfocado a la captura de valor (valorización y en beneficios urbanos) que ayude a financiar la operación del sistema Metro.

Mapa No. CU-4.4.1 Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., sistema de movilidad-red del sistema transporte público

Mapa No. CU-5.1 Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., Tratamientos Urbanísticos.