



03.

INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para la calidad de vida y la sostenibilidad.



a.

MALLA VIAL EN EL NORTE

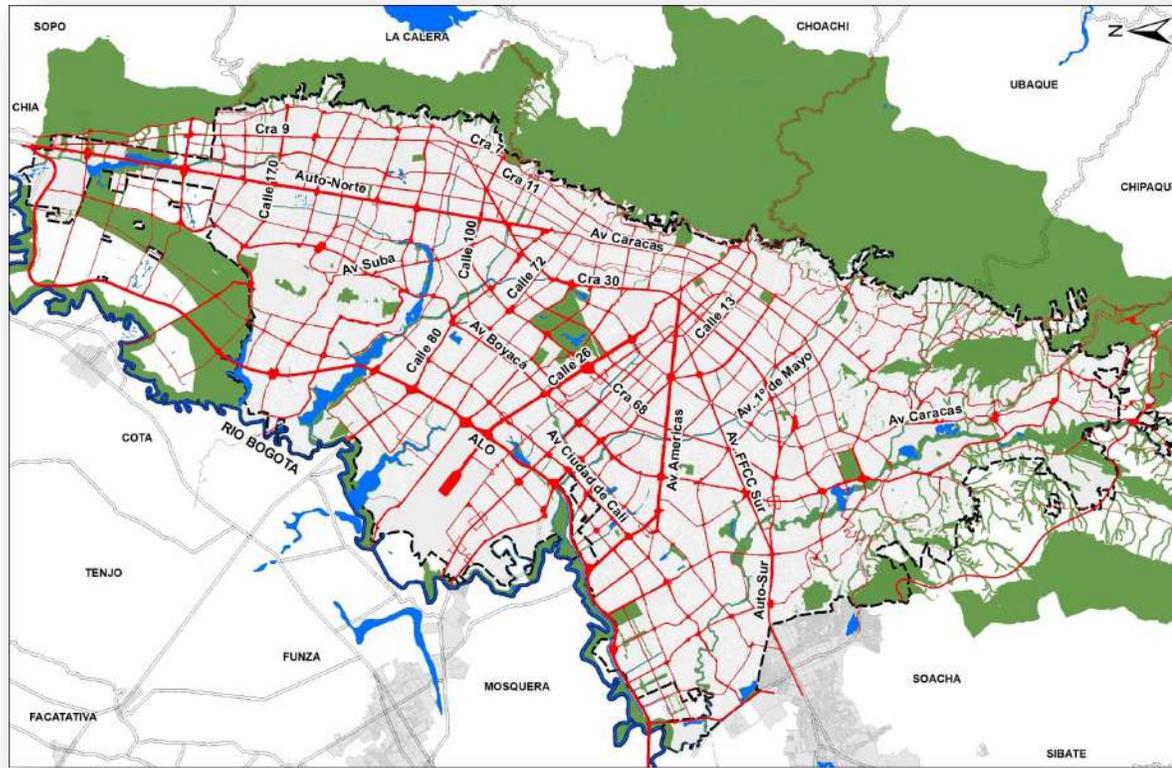
Eliminación de las reservas viales

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.

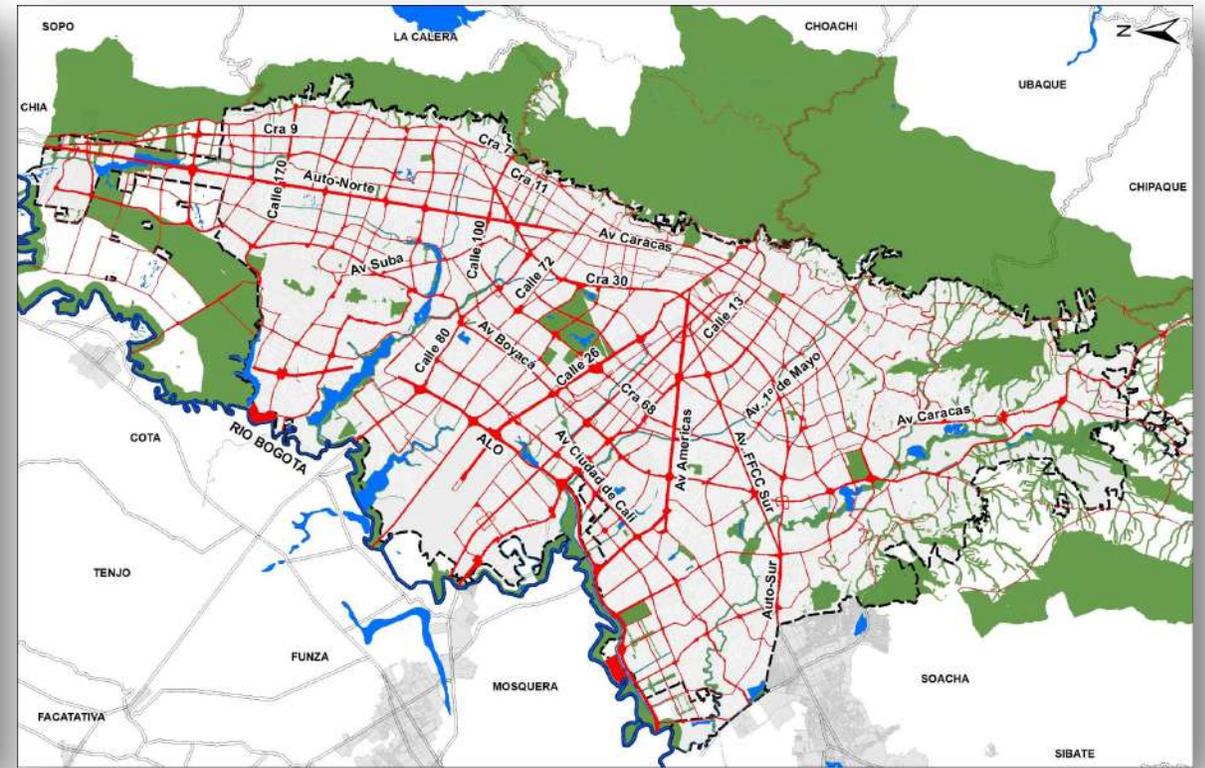
Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

Comparativo POT 2004-2021

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2004



ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2021

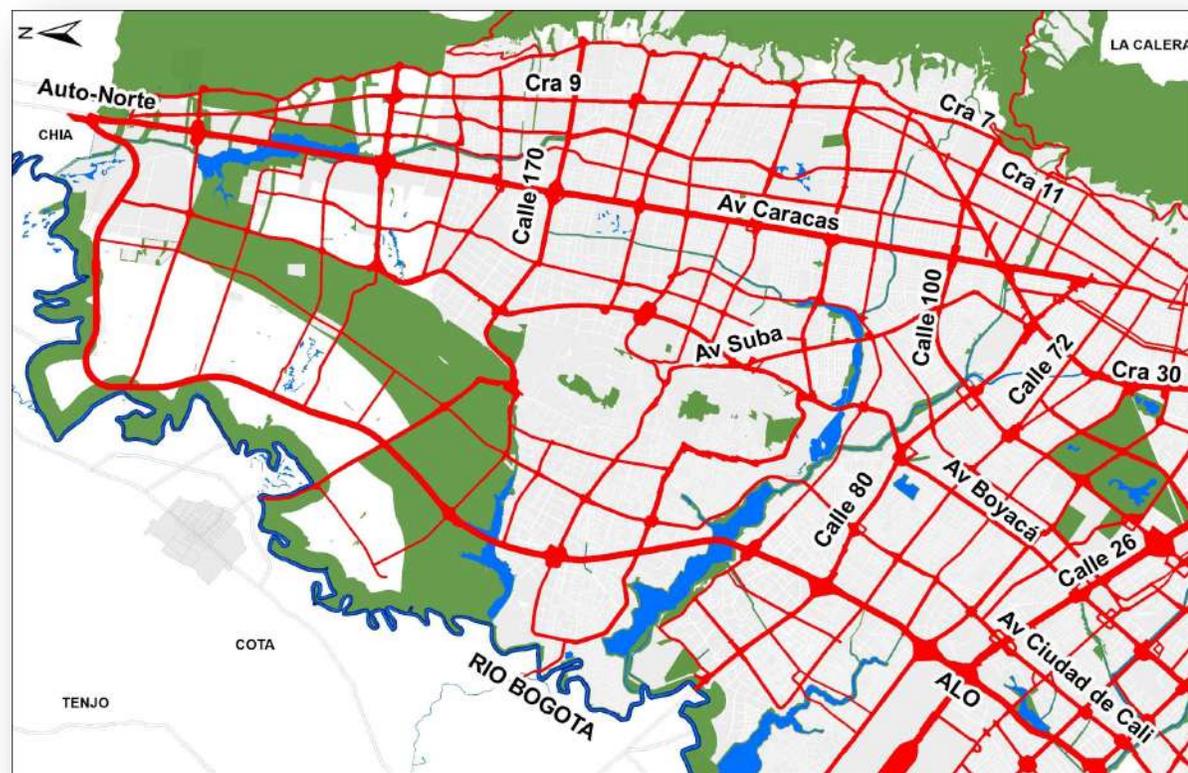


Cortesía. Camilo Santamaría. ¿Cómo reverdecer Bogotá y cómo mejorar la movilidad?, septiembre de 2021.– Base Cartográfica Concertación Ambiental POT 2021 y Mapa de Referencia Bogotá D.C. V0321.

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

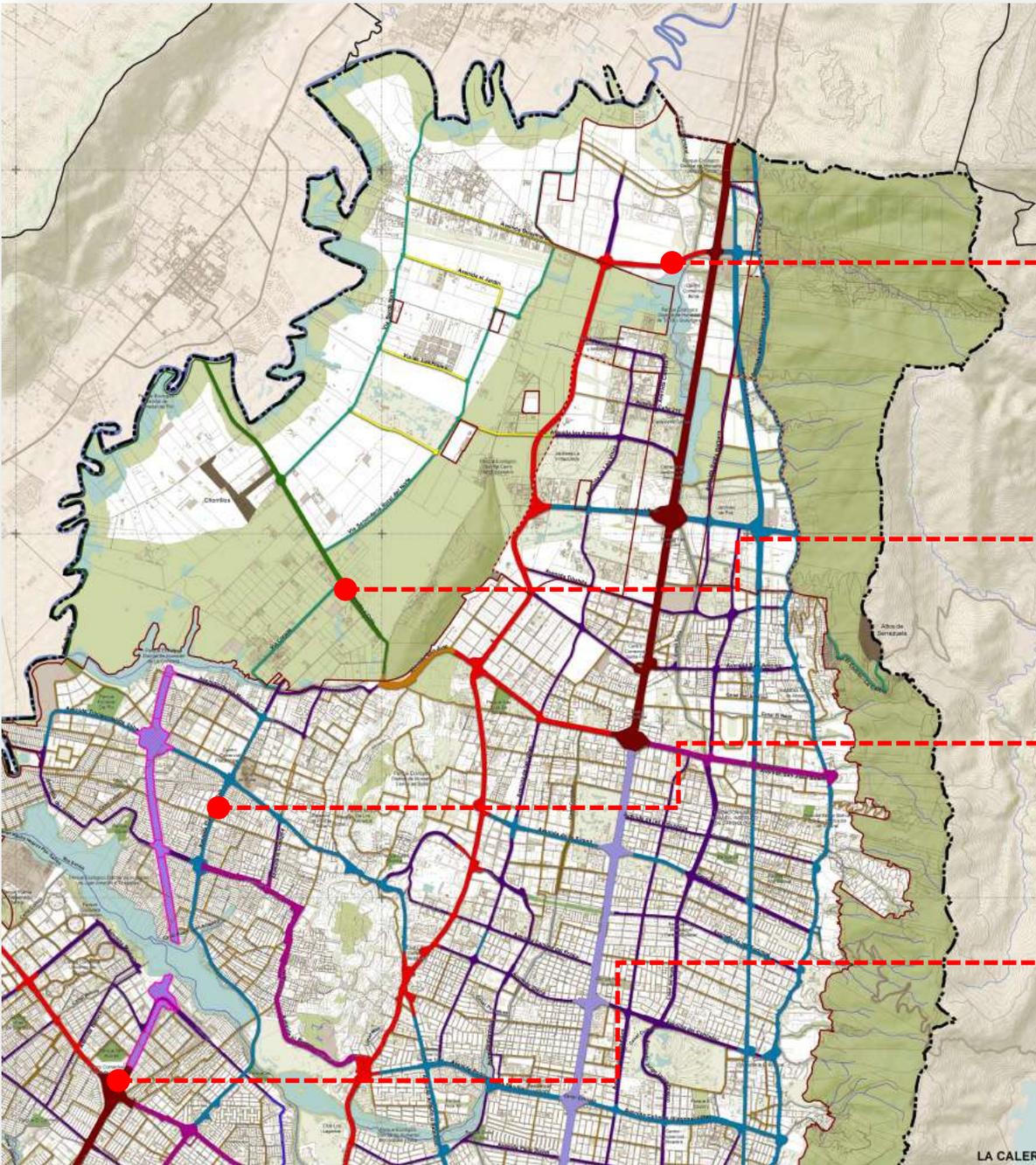


ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL POT 2021 Y MALLA VIAL 2004 VS. 2021



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.

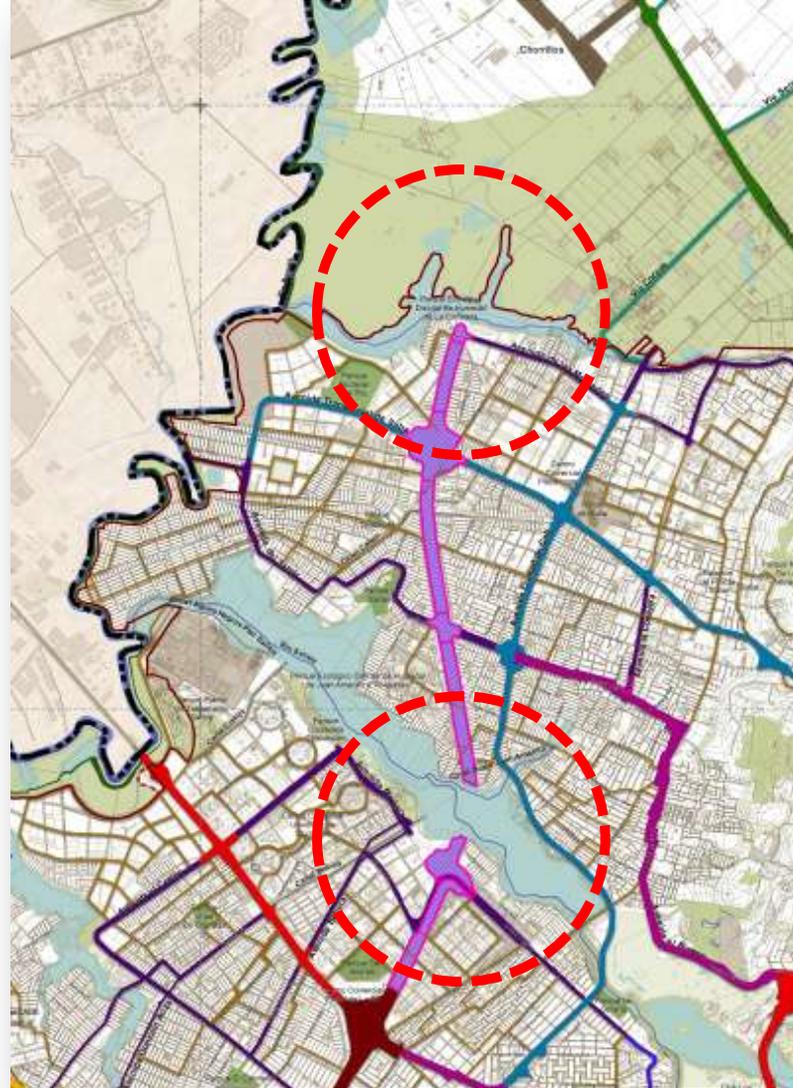
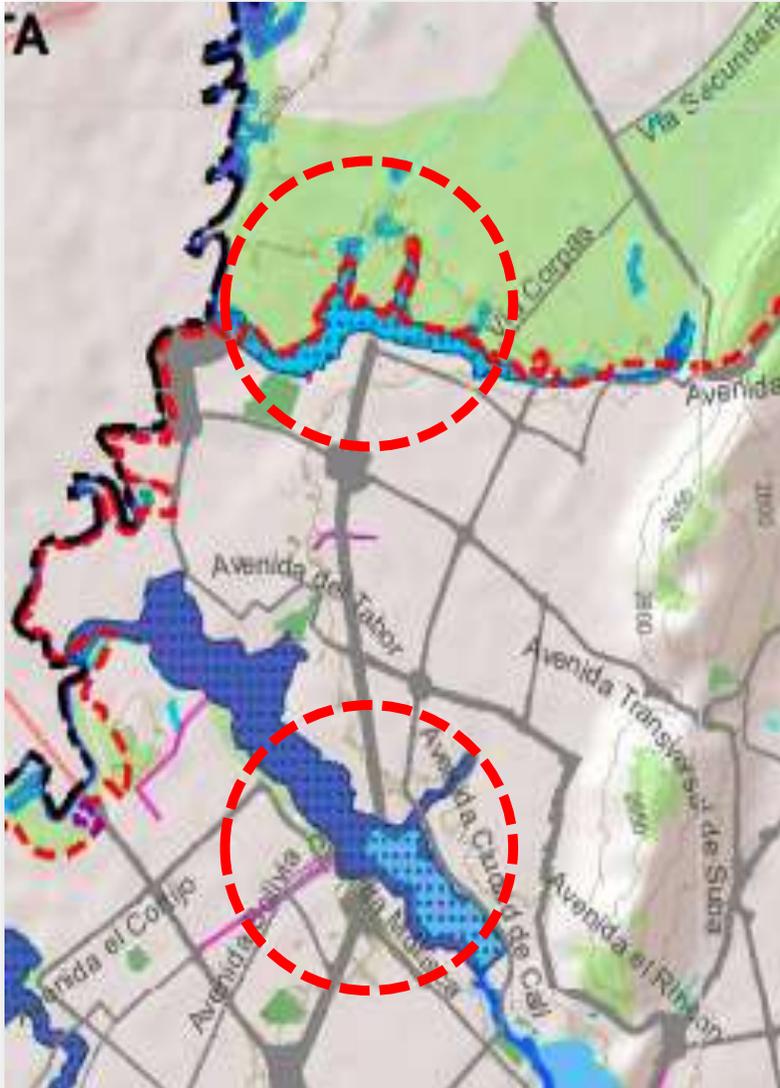
➔ **AV. SUBA –COTA** (72 m) queda como rural secundaria y es fundamental para desembotellar la movilidad en la localidad de suba que cuenta con mas de un millón de habitantes.

➔ **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



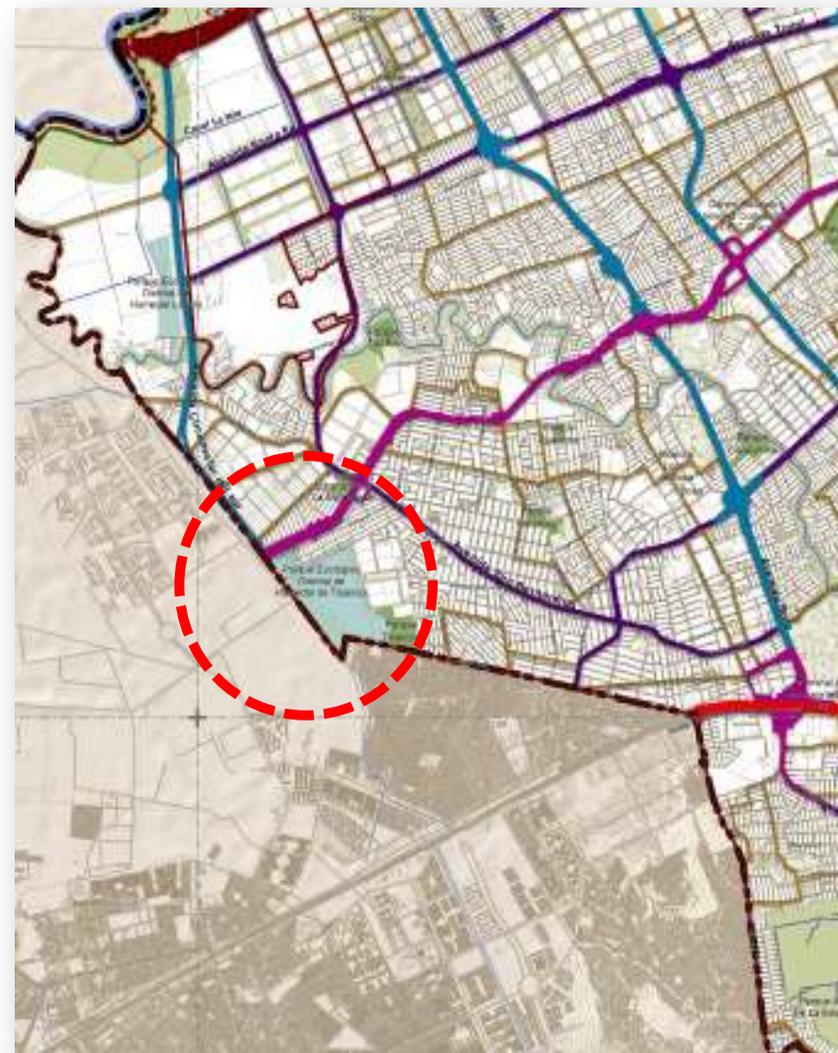
La ALÓ está catalogada como de integración regional A0 y a su paso por los humedales cambia a un área de oportunidad para equipamientos y espacio público.

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 Tibanica y Ciudad de Cali.

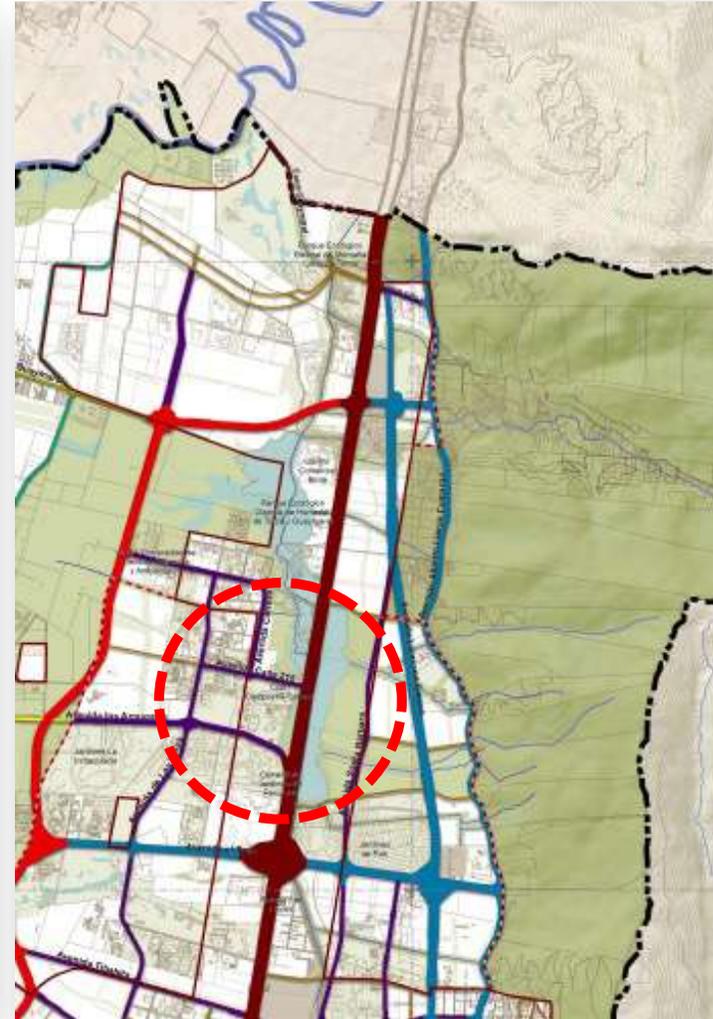
La Avenida Ciudad de Cali está catalogada como arterial A1, pasa por el humedal hacia Soacha.



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

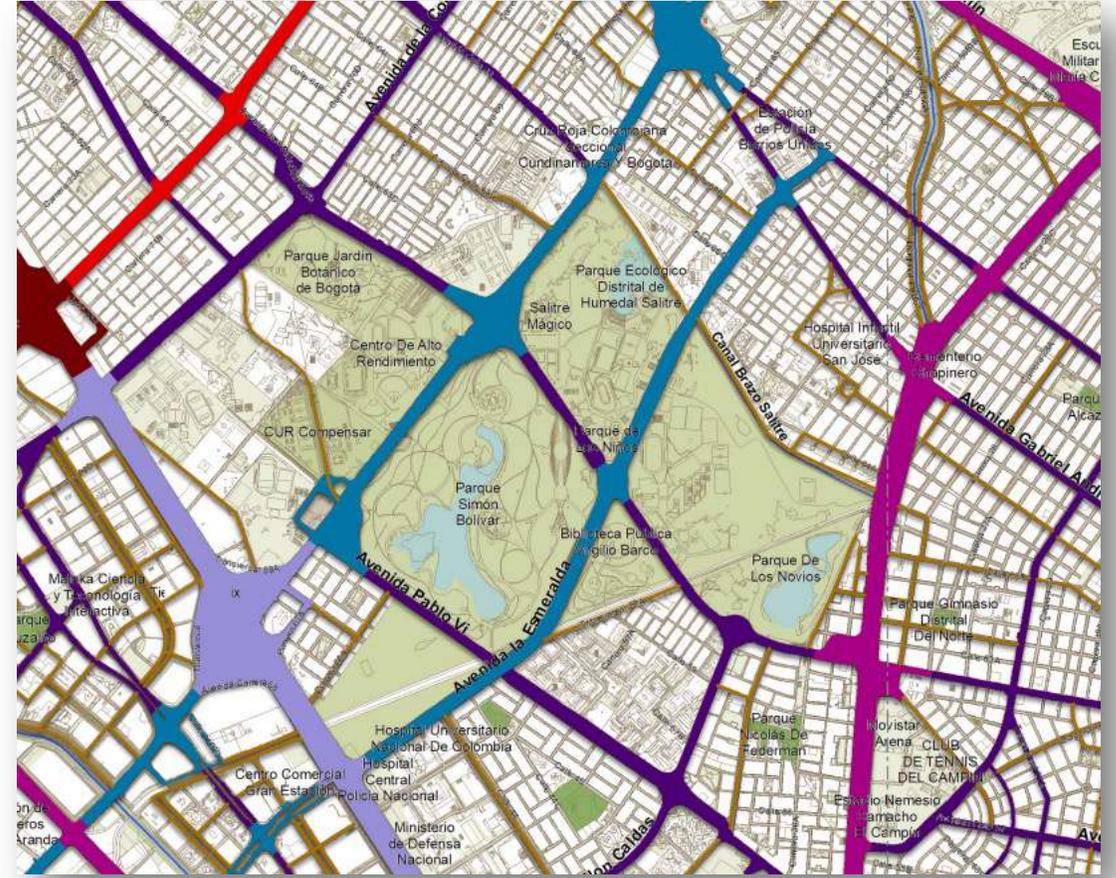
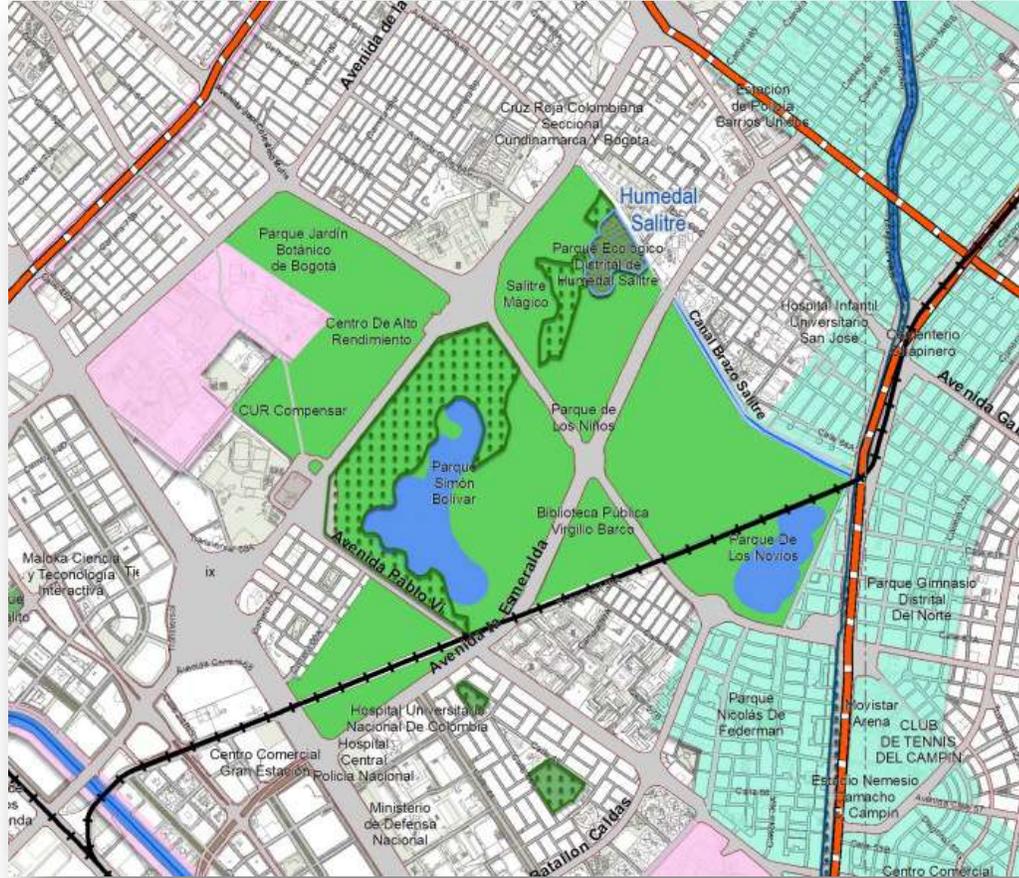
Ejemplos de continuidad sobre la E.E.P.: Humedal Torca Guaymaral y Autopista Norte

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.



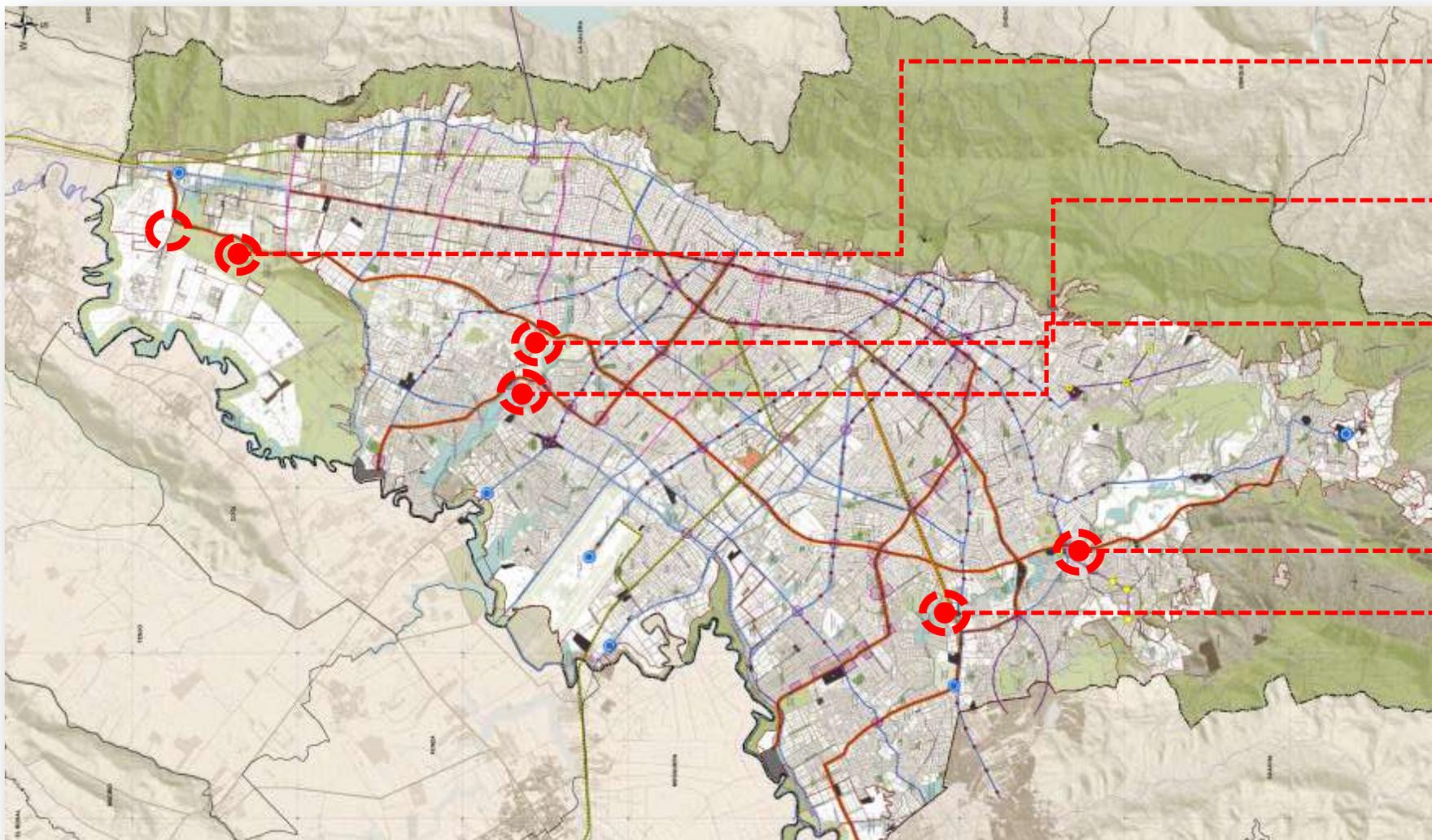
Reservas viales y Estructura Ecológica Principal –E.E.P.

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.



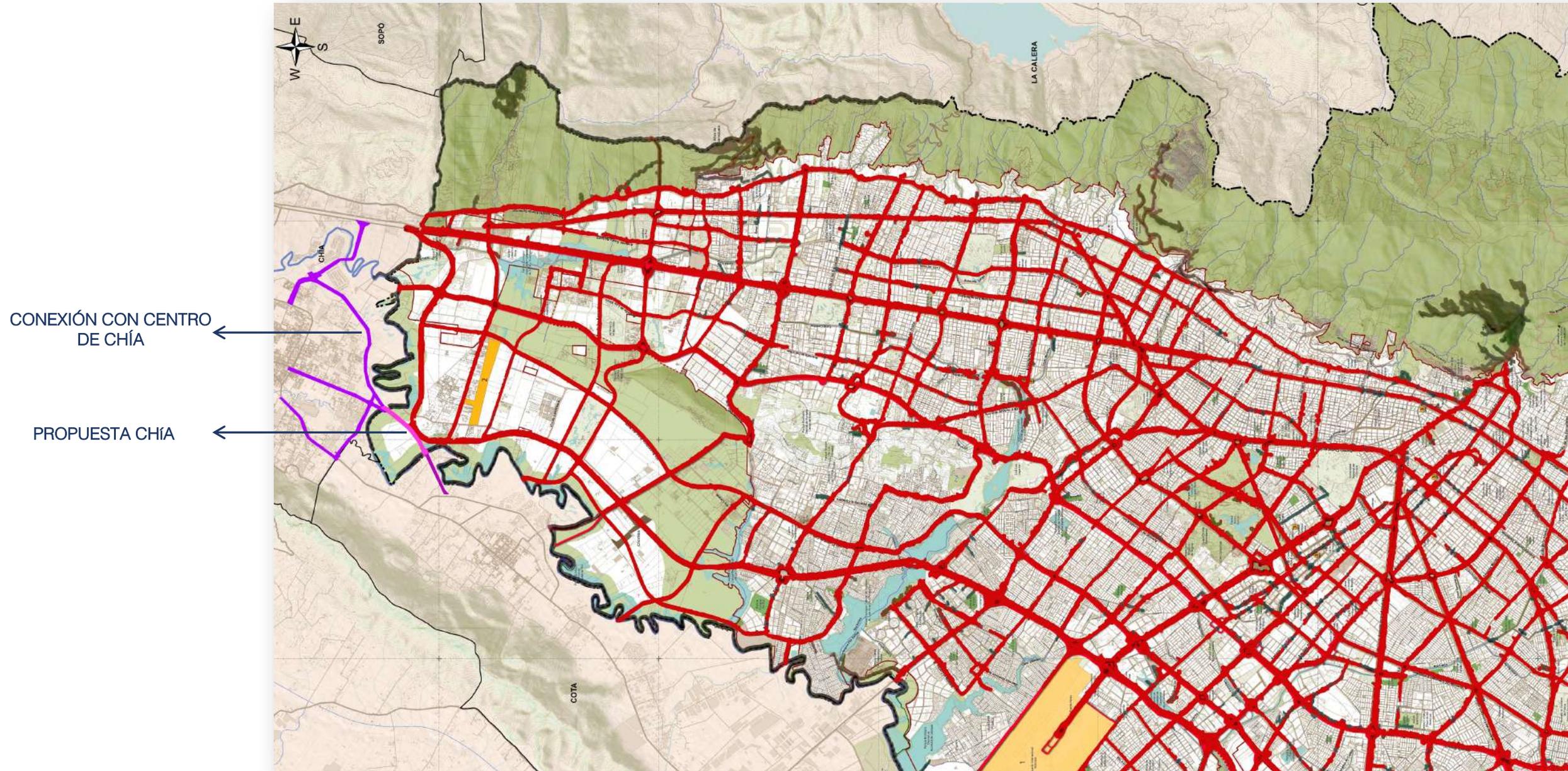
Ferrovía por Av.
Boyacá – RTVH.

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.

Reservas viales D.190

Transversal del río, vía que conecta a Chía con Cota a través del suelo rural planteado en Bogotá



París

Boulevard Périphérique y Bois de Boulogne

Jeux de Boules du Bois de Boulogne

Terrain Sportif du Bois de Boulogne

Lac Supérieur

Bd Périphérique

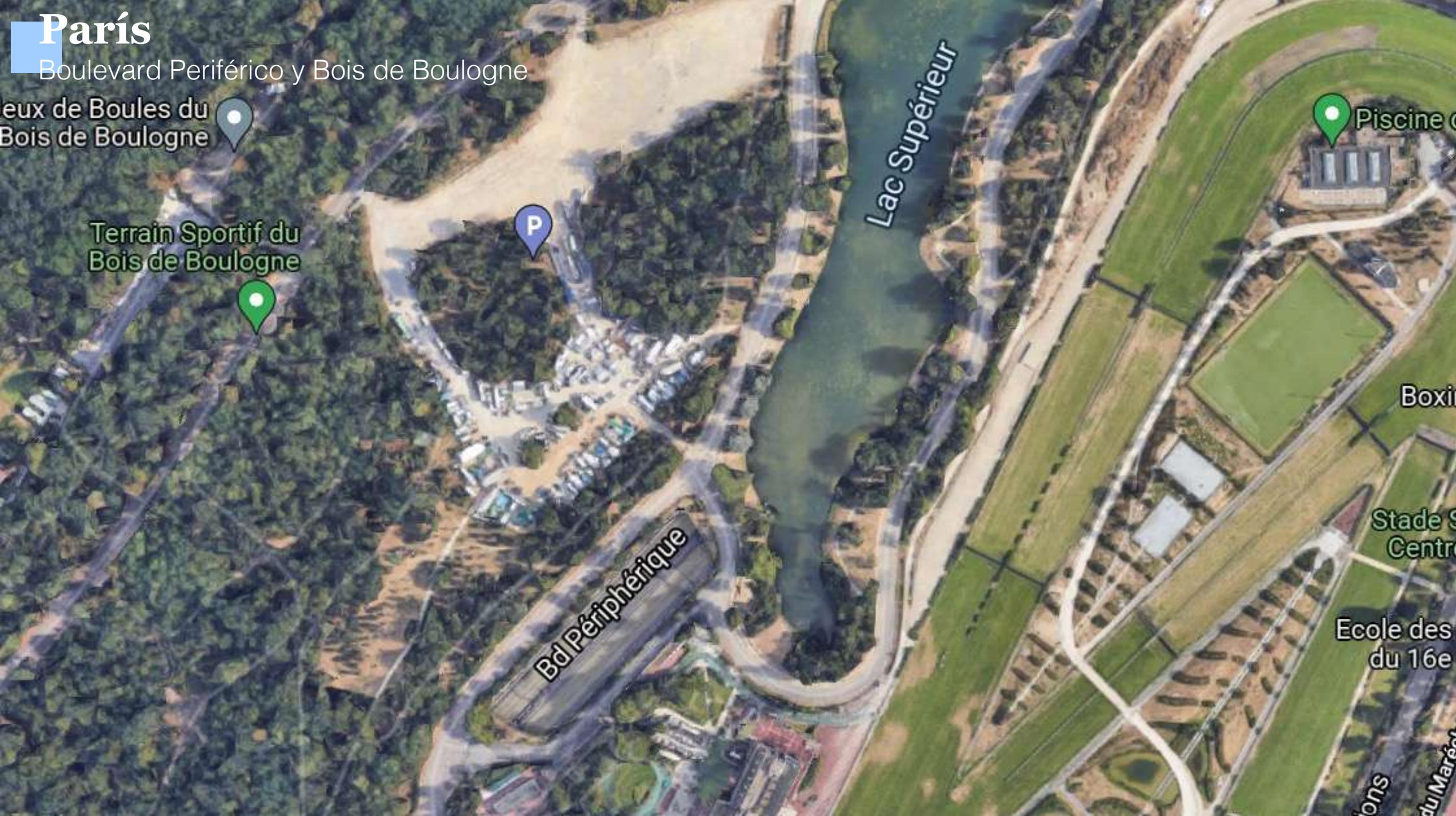
Piscine

Boxing

Stade S
Centr

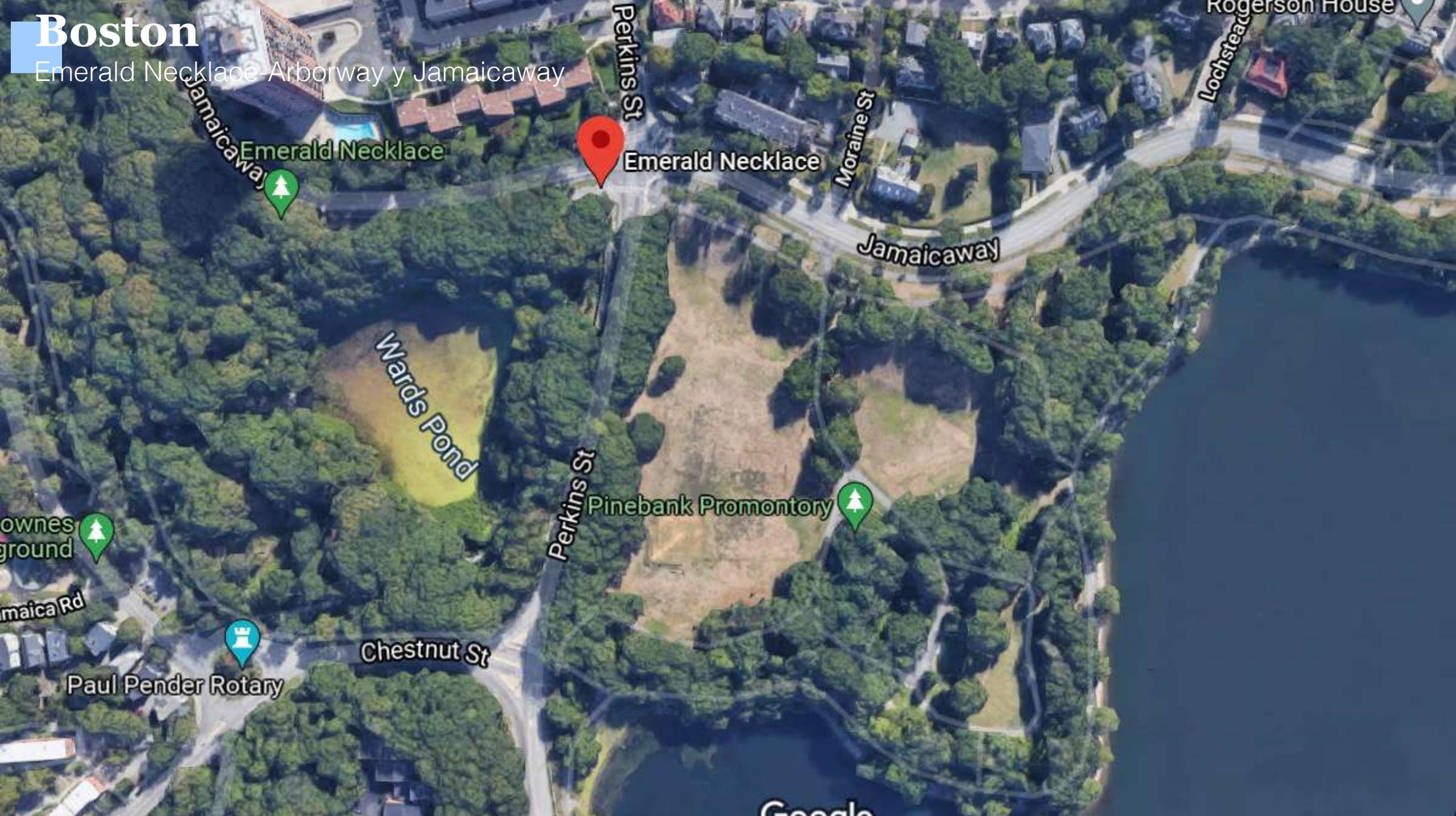
Ecole des
du 16e

ons
du Maréchal



Boston

Emerald Necklace-Arborway y Jamaica way



Emerald Necklace

Emerald Necklace

Wards Pond

Pinebank Promontory

Chestnut St

Paul Pender Rotary

Google

Madrid

Río Manzanares – M40



Ca. Tapia de Casariego

Cam. de la Zarzuela

Carr. El Pardo a la Playa

Carr. El Pardo a la Playa

51

Río Manzanares

Tokyo
Yokosuka

Utsunomiya Ten
田浦幼稚園

文

TAURAOSAKUCHO
田浦大作町

E16

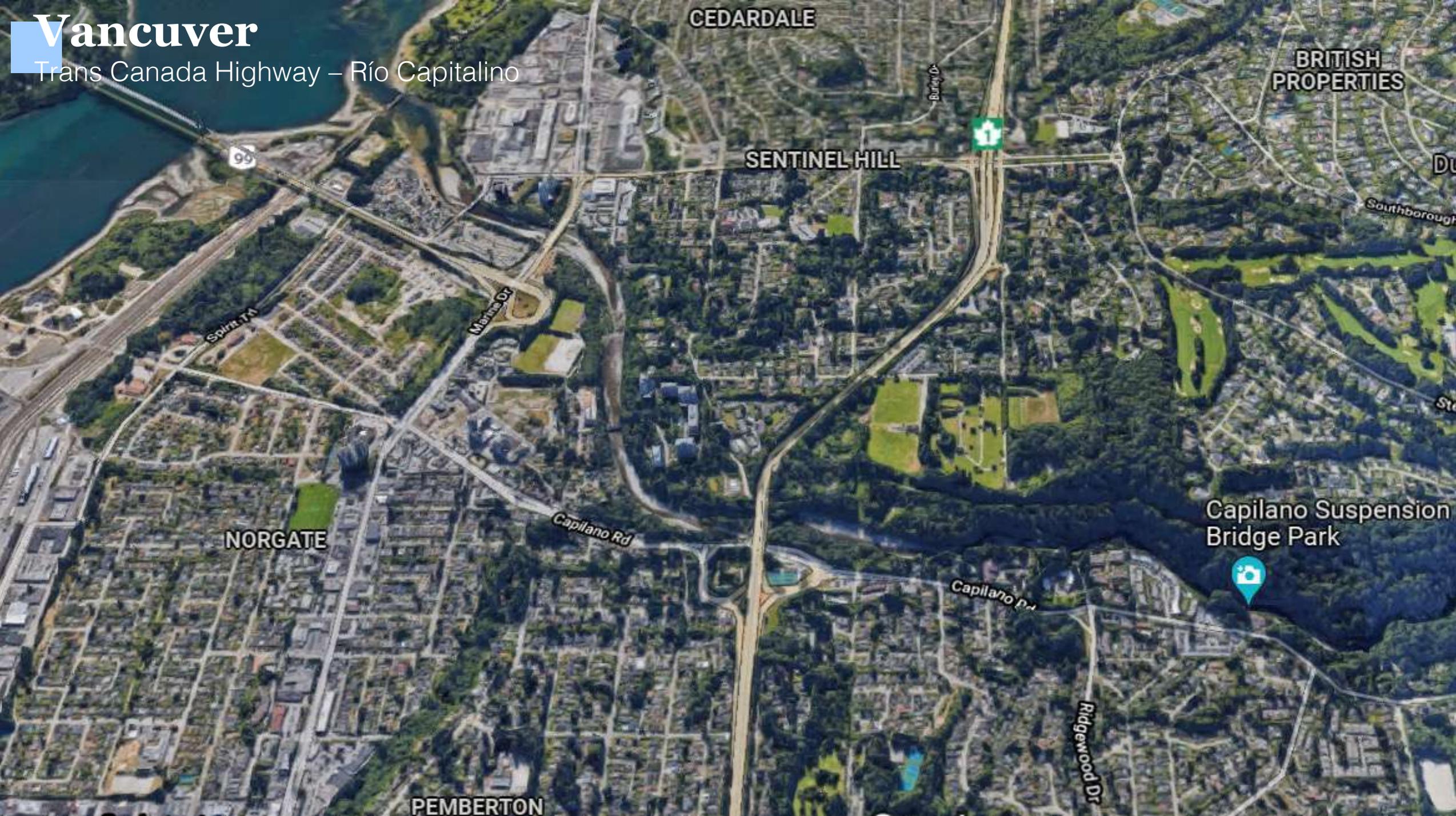
GARDEN-Z
ガーデンZ

Shrine
馬頭観音

三浦アルプス 至
二子山(森戸)

Vancouver

Trans Canada Highway – Río Capitalino



CEDARDALE

BRITISH PROPERTIES

SENTINEL HILL

NORGATE

Capilano Suspension Bridge Park

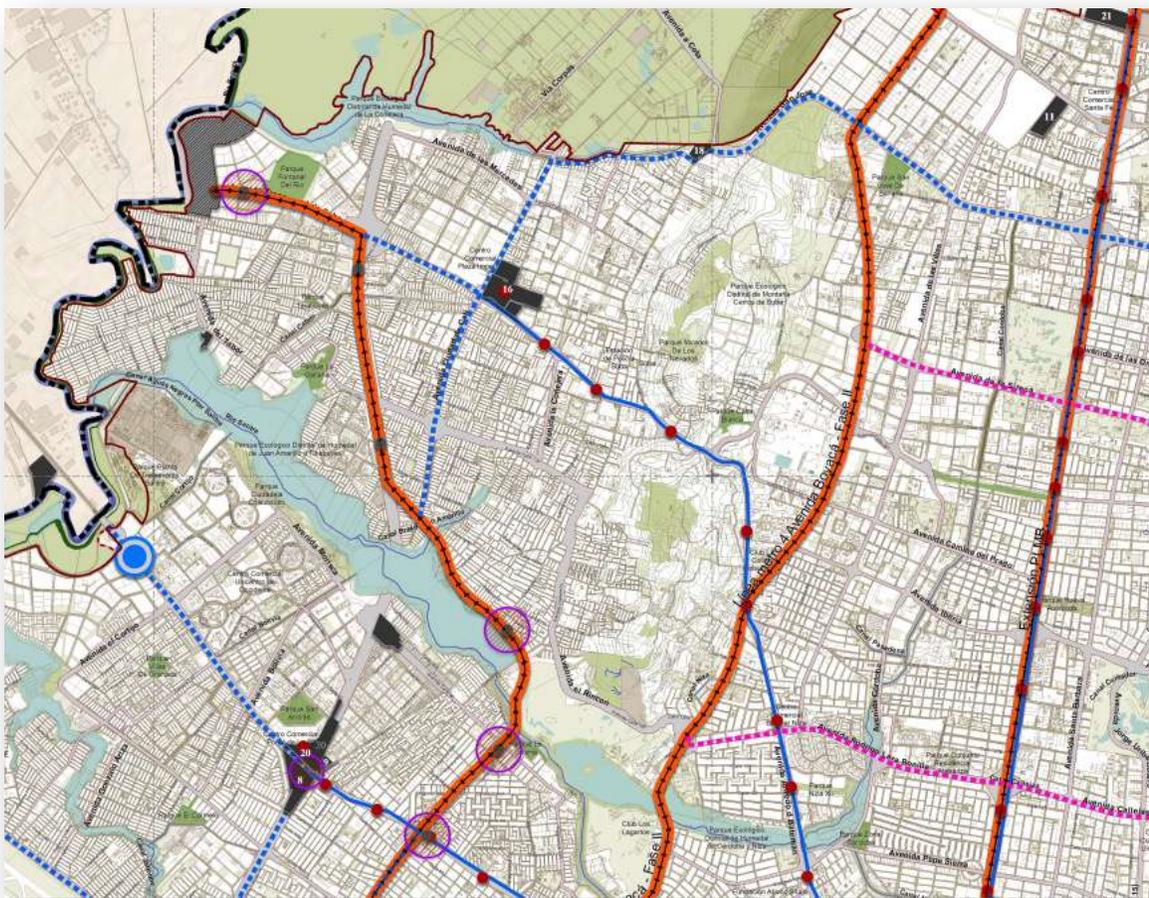
PEMBERTON

Desconexión de la malla vial en Suba

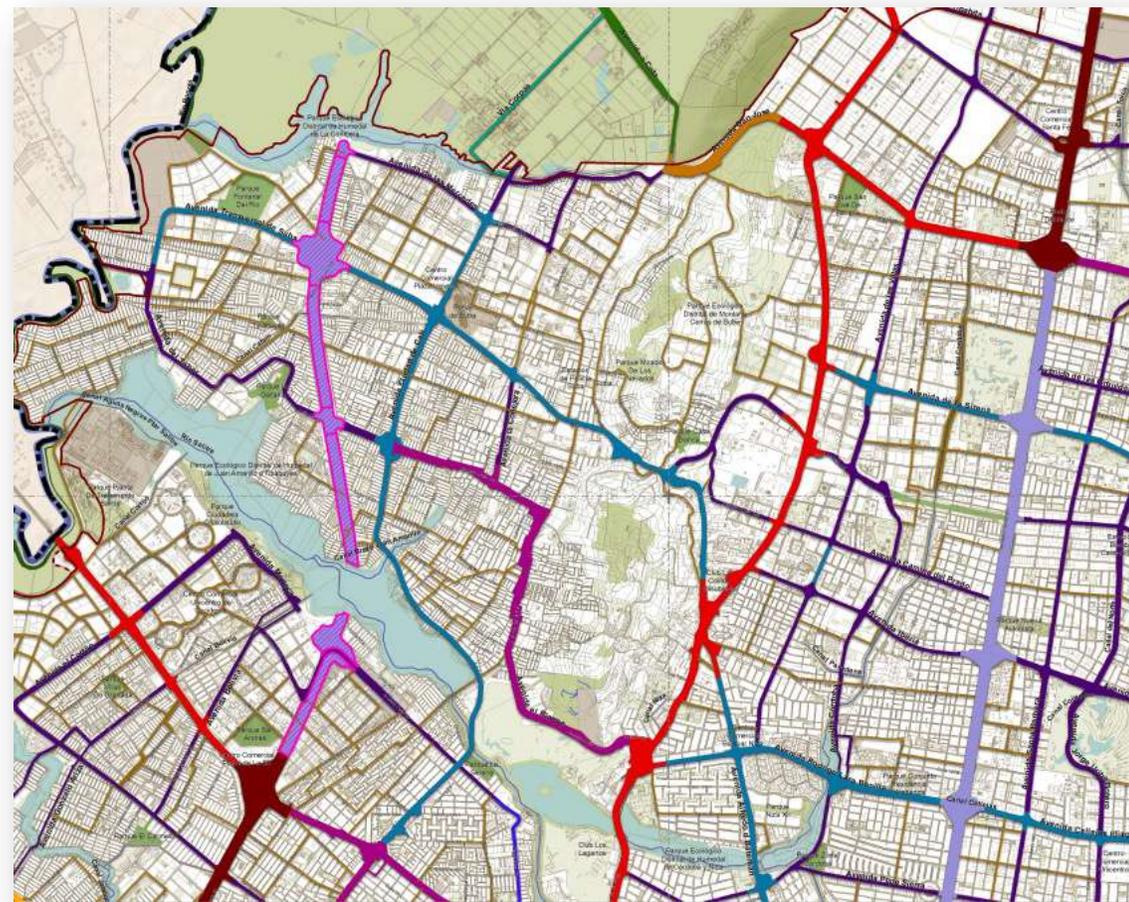
La localidad de Suba con 1.6 millones de habitantes (similar a la población de Barranquilla) se desconecta de la ciudad y la región

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.

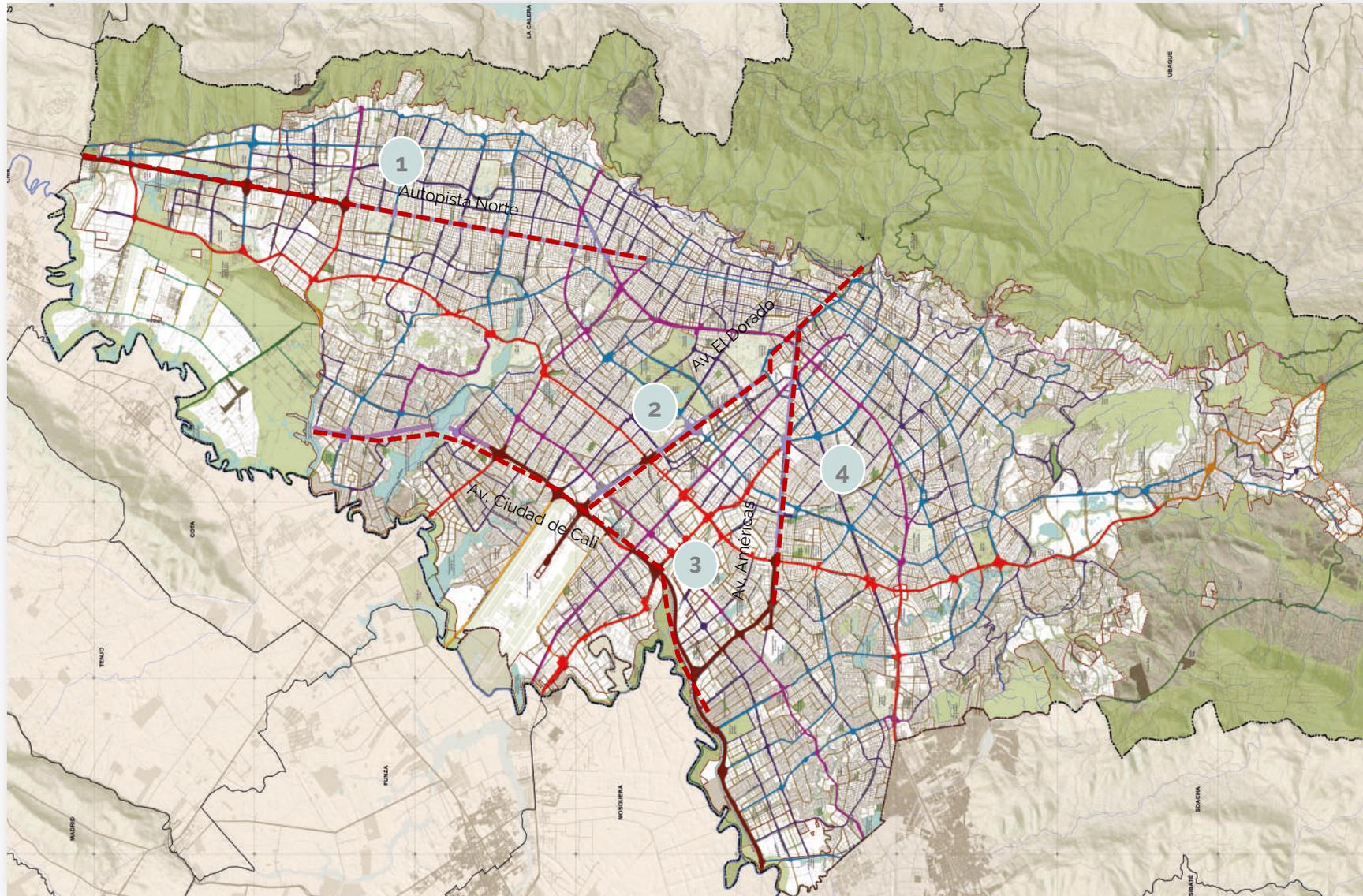
RESERVAS VIALES

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.

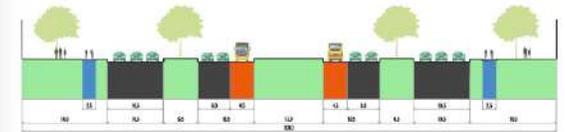
Reservas viales

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

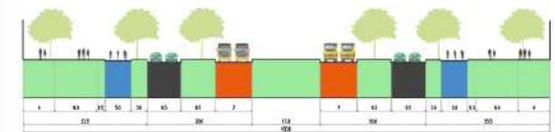


Vías que pasarían de 10 a 4 carriles para vehículos

Autopista Norte
Avenida El Dorado
Avenida Ciudad de Cali
Avenida Américas



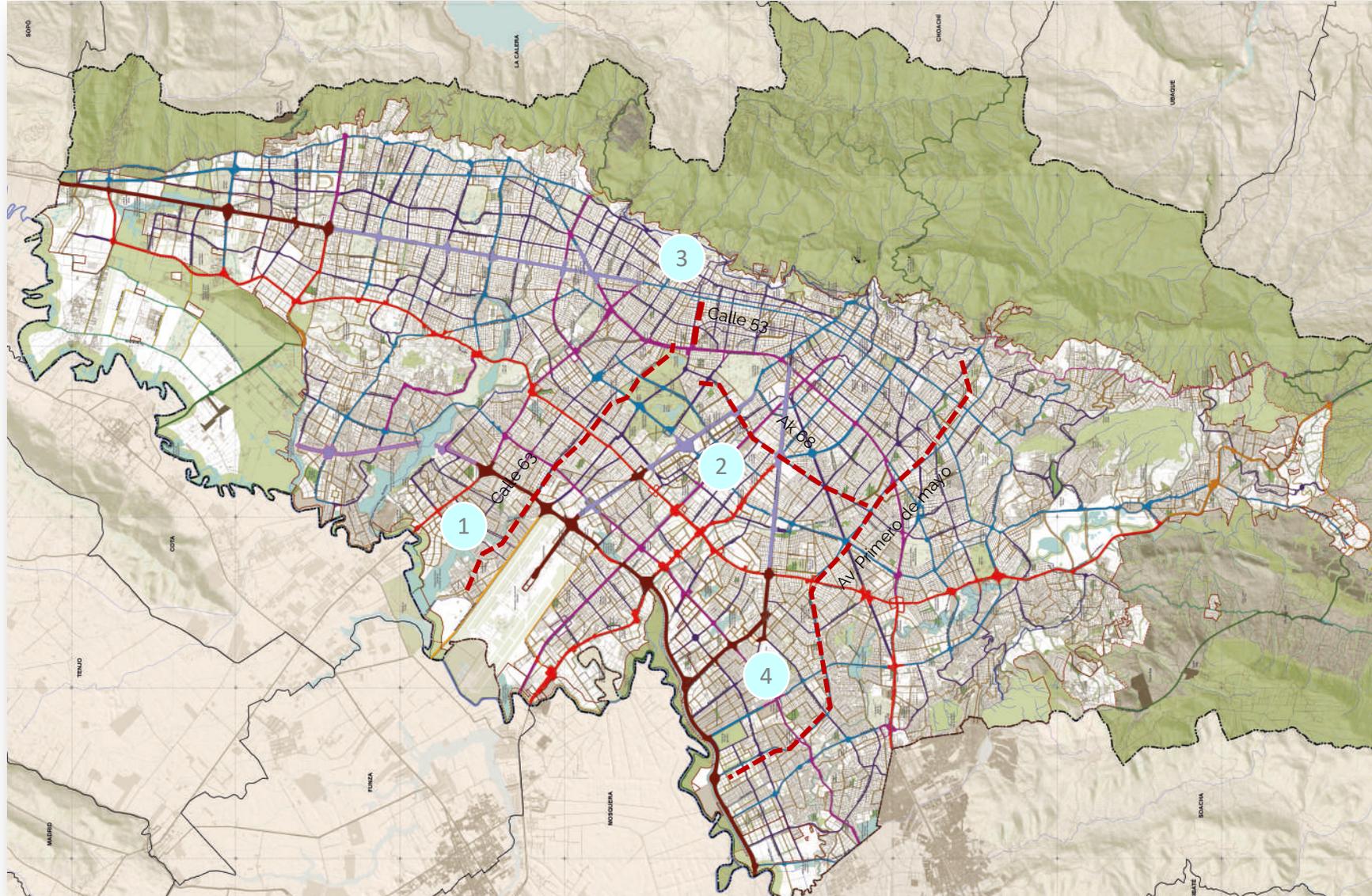
V-0 EXISTENTE



A-0 PROPUESTA

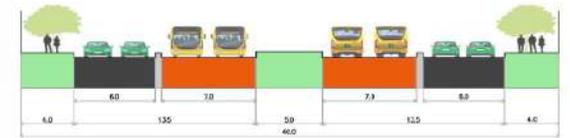
Reservas viales

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

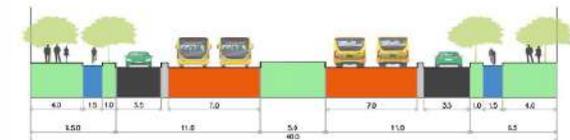


Vías que pasarían de 4 a 2 carriles para vehículos

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



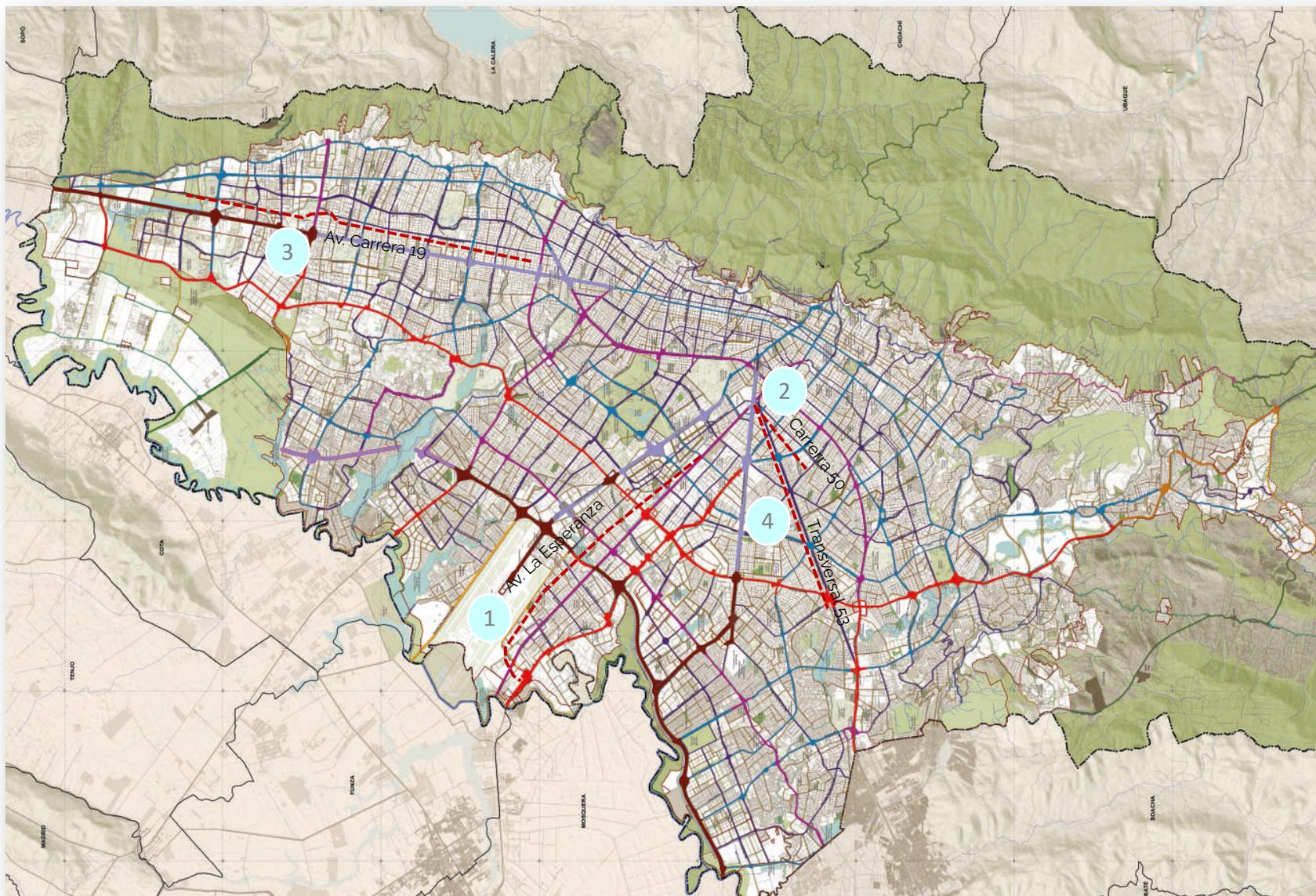
V-2 EXISTENTE



A-2 PROPUESTA

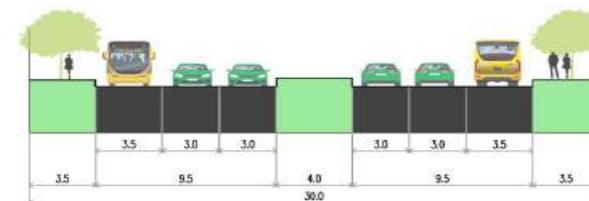
Reservas viales

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.

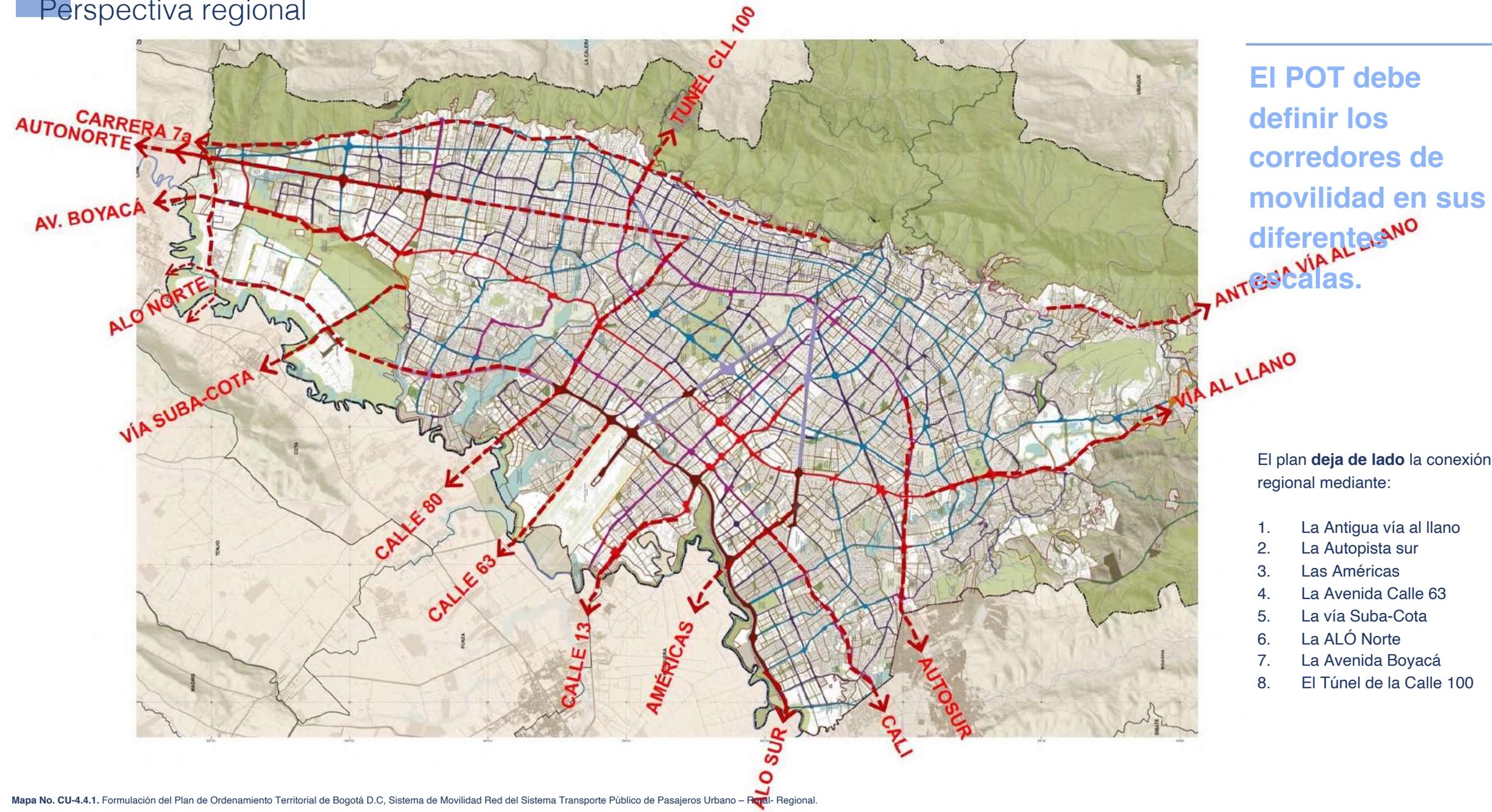
CONEXIONES REGIONALES

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.

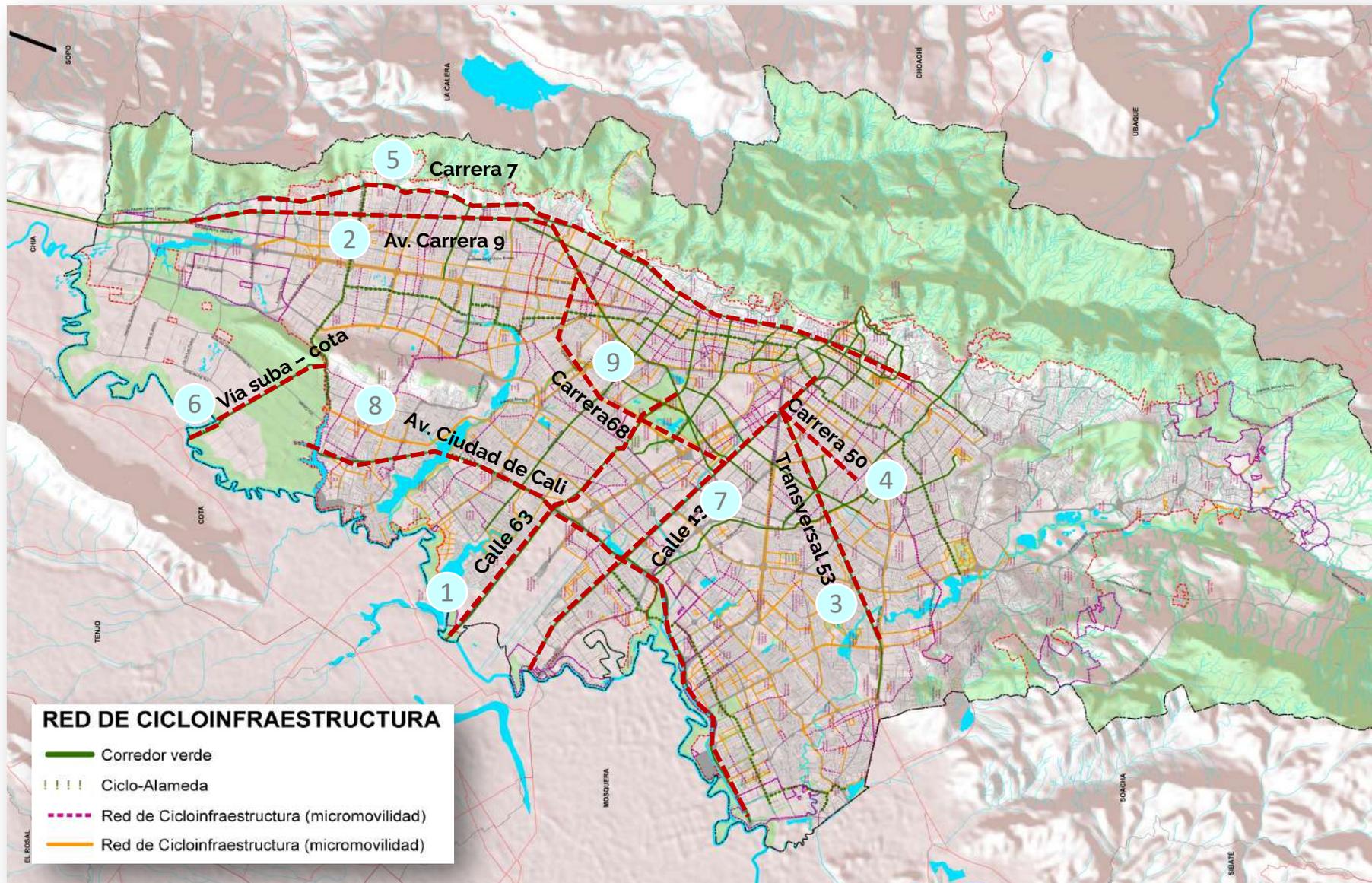
**CORREDORES
VERDES**

¿Solución de movilidad o espacio público?.

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

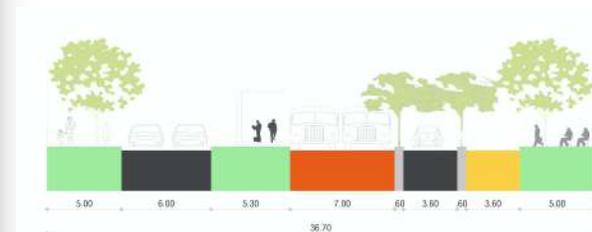
Corredores Verdes

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



PERFIL KR 7 ENTRE CALLE 34-39



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.

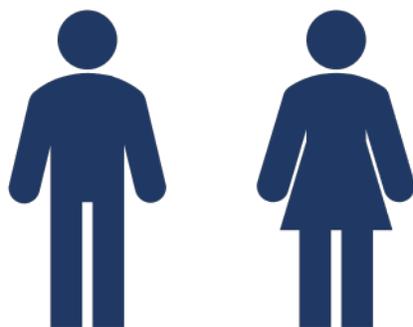
Únicamente el 6,5 % se hace en bicicleta y el 4,6 % puede migrar de otros modos.

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.

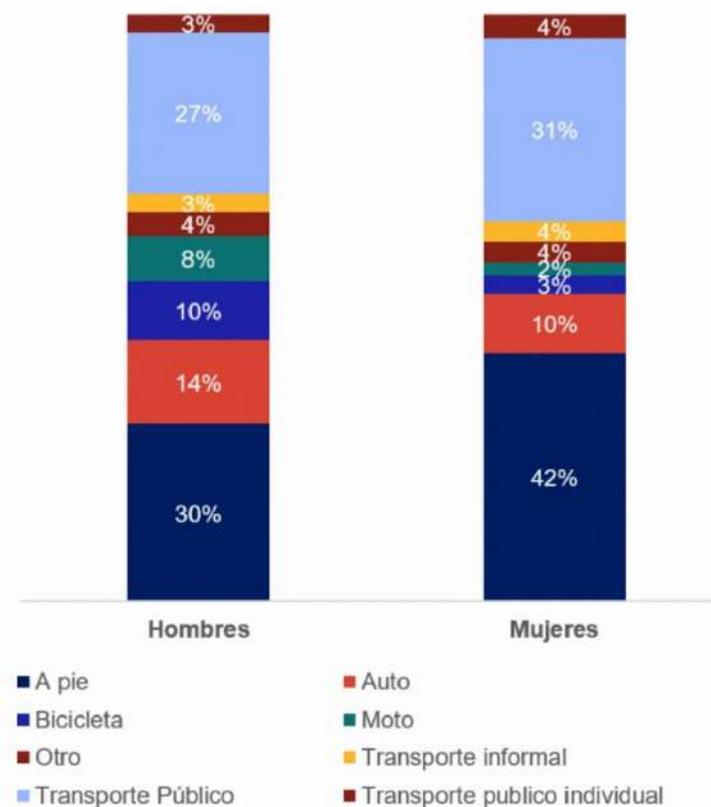
GÉNERO



Participación del total de viajes

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

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

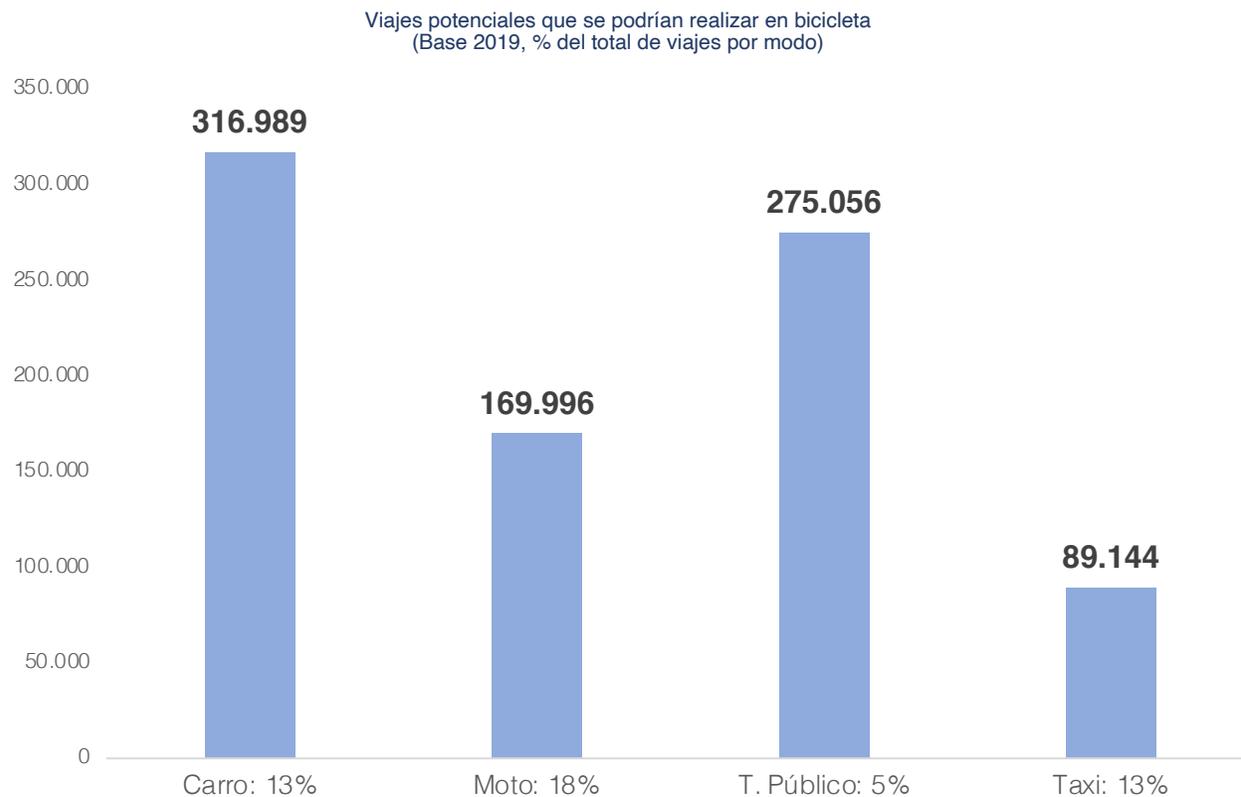


Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019

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

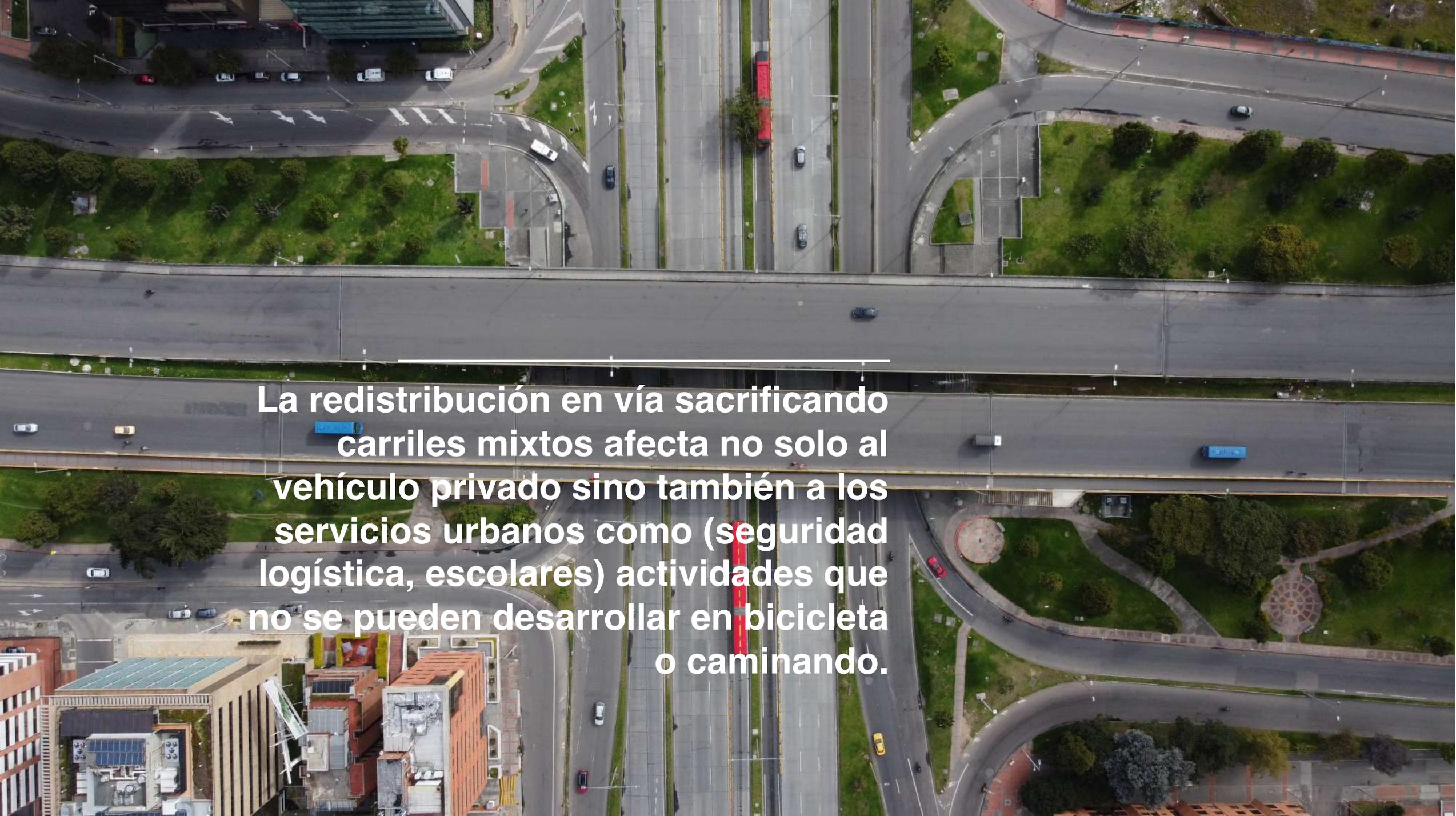
Gráfico 4. Potencial de viajes para la bicicleta como alternativa de transporte.



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.

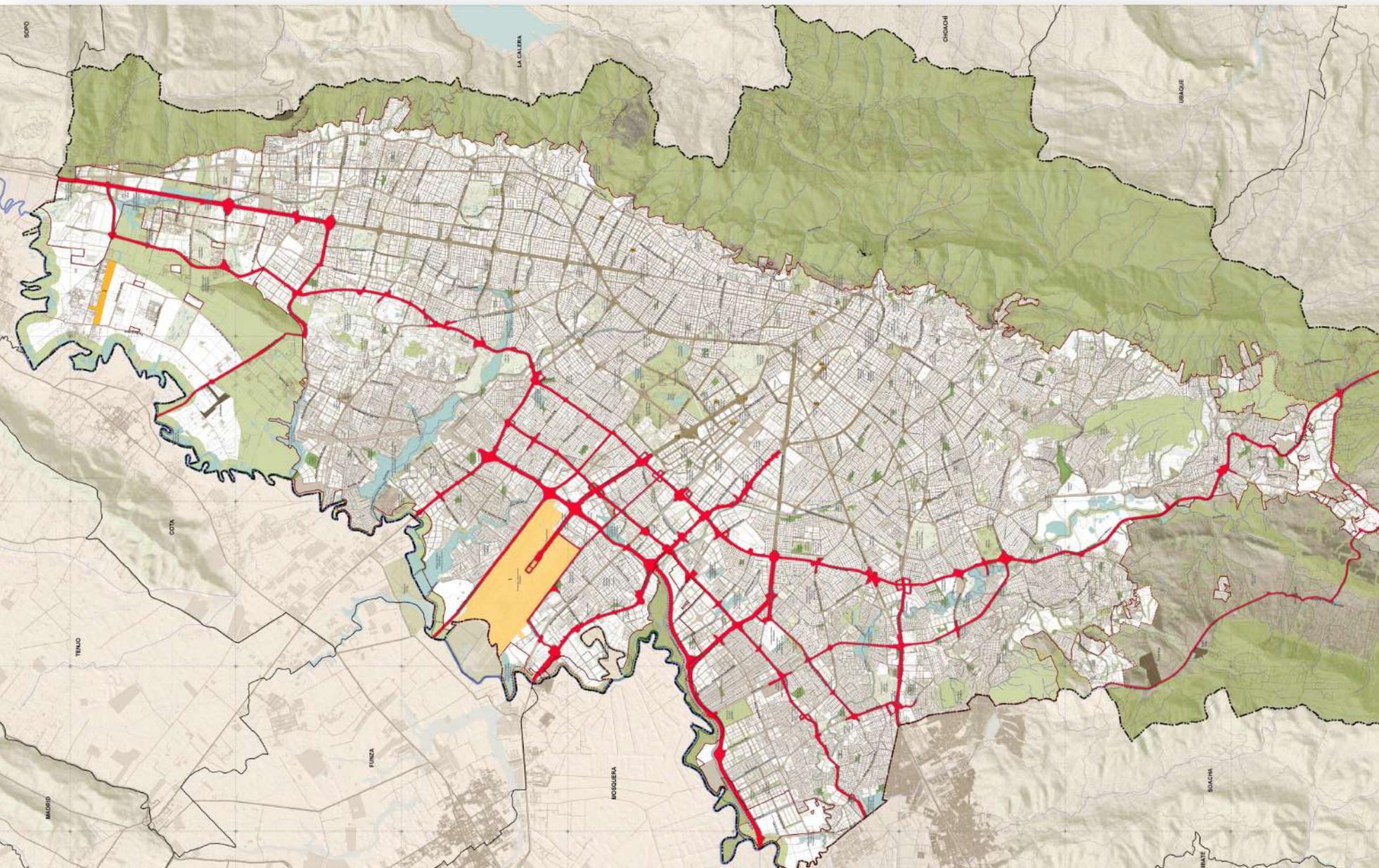
Mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y de infraestructura podría generar un aumento significativo de estos viajes potenciales, particularmente para el caso de las mujeres, quienes actualmente solo representan el **24%** del total de viajes en bicicleta.

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



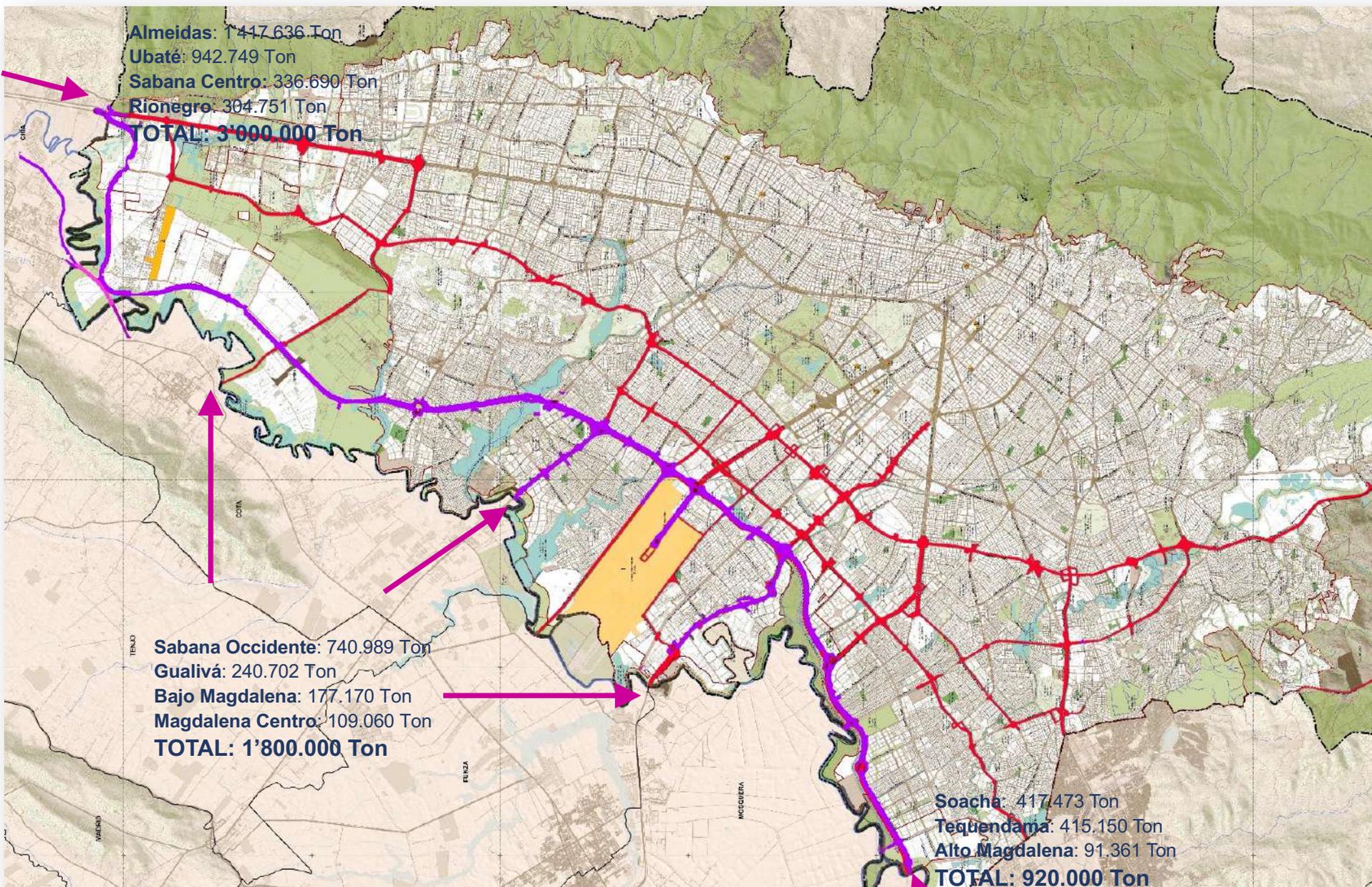
En Bogotá ingresan 21.630 vehículos de carga que transportan productos
(Análisis comparativo de la logística de transporte de carga en Colombia – Bogotá.)

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)

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

La ALO como conector regional entre nodos logísticos y productivos



La ALÓ fue concebida como conector regional de carga que articula los centros de producción con distribución (aeropuerto El Dorado), abastecimiento y consumo en Bogotá y la región.

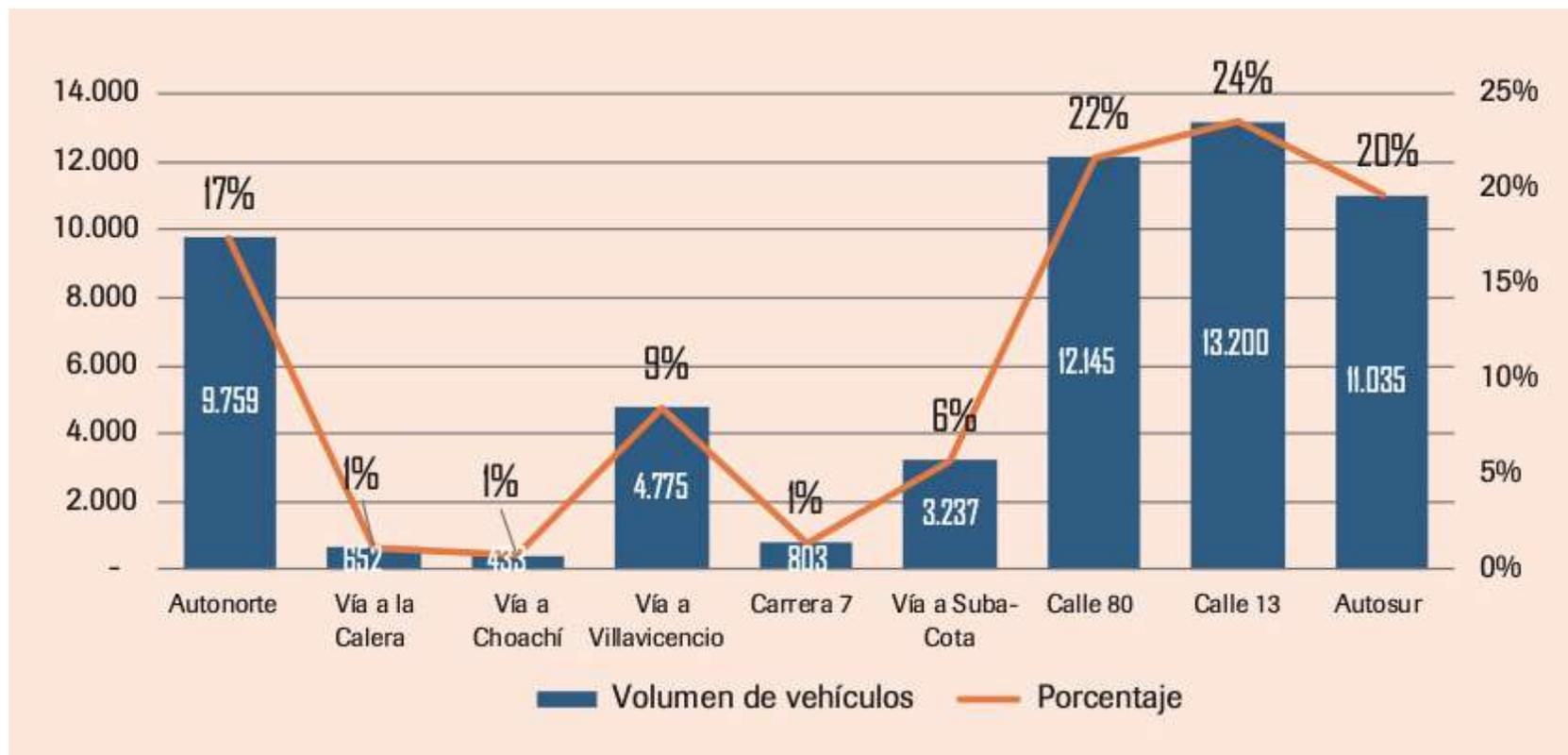
Al interrumpir su continuidad al norte, más de 3 millones de tn. de alimentos tendrán como único acceso la Autopista Norte.

La desviación obligatoria de la carga de la ALÓ centro a la calle 80, junto con la carga de la calle 13, a la concesión Devisab supera la capacidad del corredor.

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.

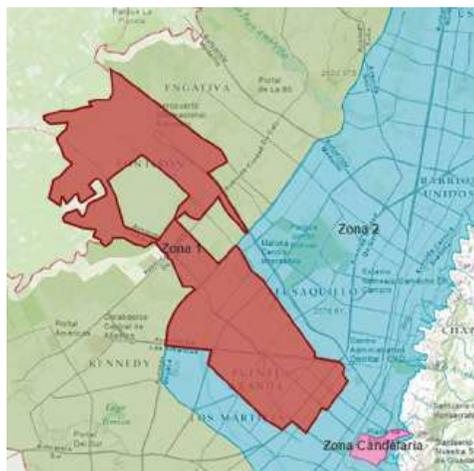
El comportamiento del flujo medio diario de vehículos en Bogotá en los diferentes corredores viales para el 2015 refleja a la Calle 13, la Calle 80, la Autopista Sur y la Autopista Norte como las principales vías de tránsito de carga con un porcentaje del 82% del flujo movilizado, debido a que son los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

Movilidad: Logística

Red disponible para circulación de transporte de carga

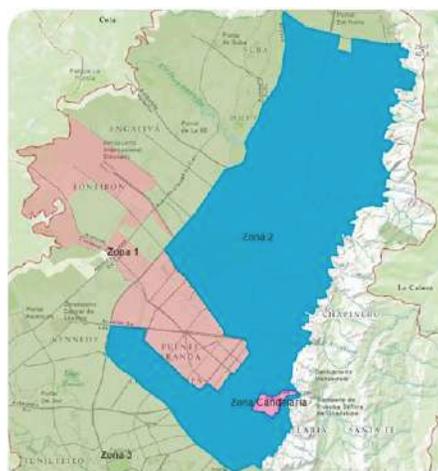
El indicador de red de transporte de carga plantea las zonas y horarios habilitados para la circulación de vehículos de carga con base en su tipología. A continuación se describen cuatro zonas de circulación de vehículos de carga y los productos movilizados.

Zona 1



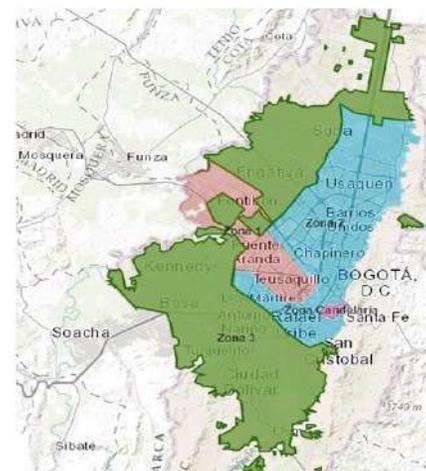
Zona libre de circulación de transporte las 24 horas, se transporta productos de manufactura alimenticia, papel y cartón, metales, insumos de construcción y cárnicos

Zona 2



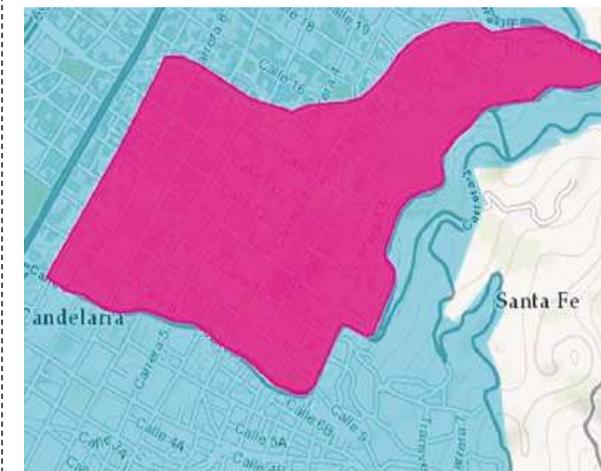
Circulación de vehículos de carga menores a 7 toneladas, En esta zona se transportan principalmente productos como manufactura alimenticia, agrícolas, metales insumos de construcción, manufactura y combustible

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

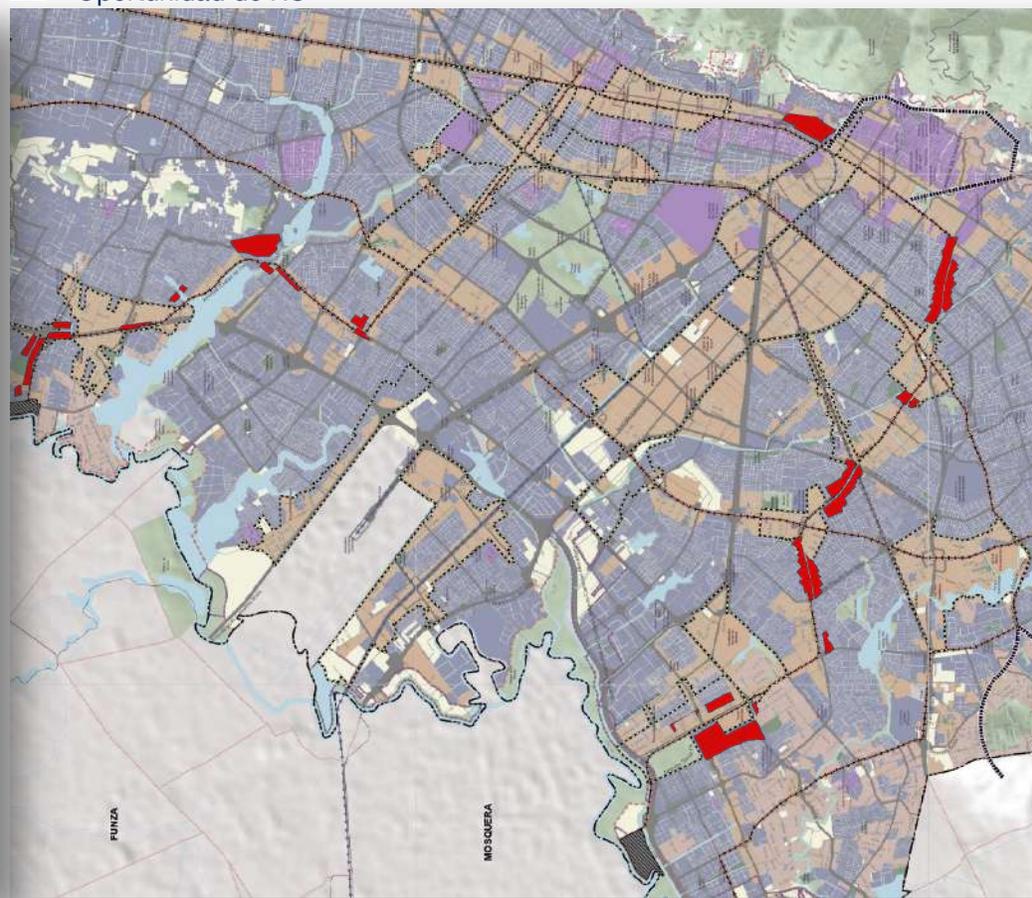
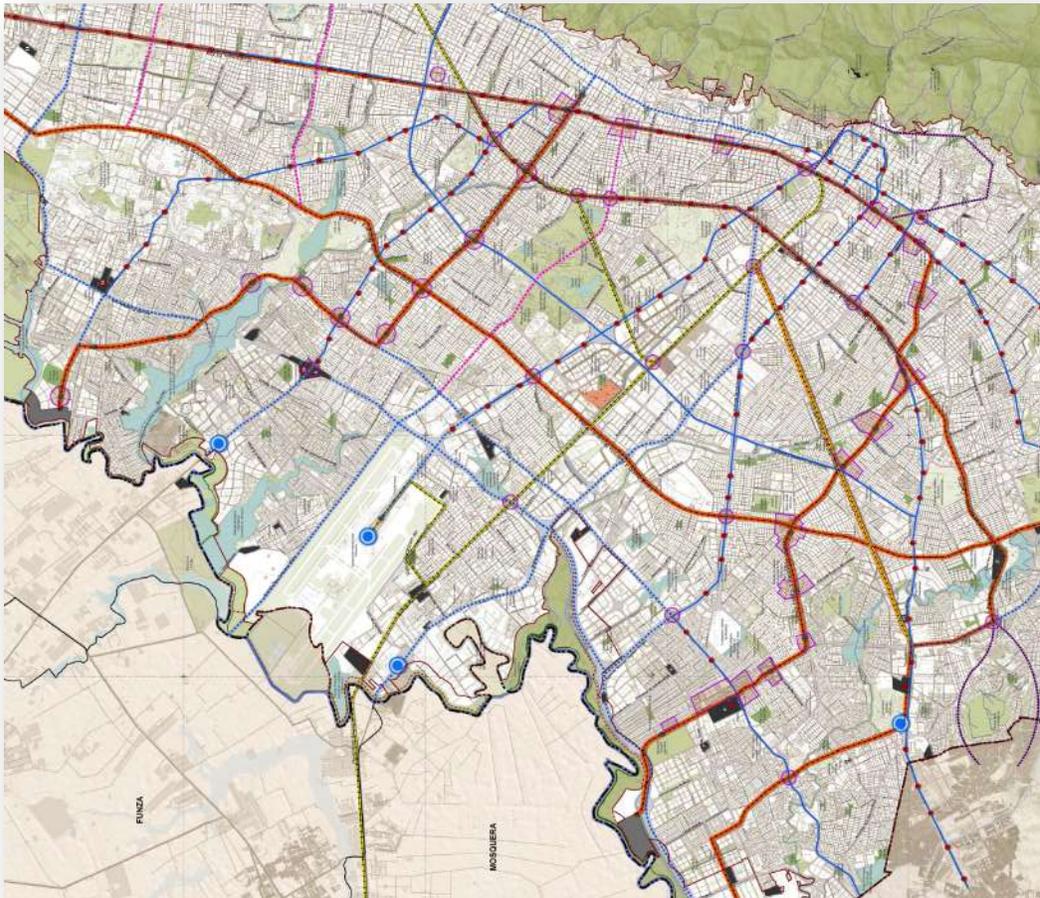
Movilidad: Metro de Bogotá

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.

03.

INFRAESTRUCTURA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para la calidad de vida y la sostenibilidad.

14 Artículos

No. ART	TEXTO	SOLICITUD	TEXTO SUGERIDO/COMENTARIO	FUENTE
3	Artículo 2. Desafíos del ordenamiento territorial del Distrito Capital. El presente plan responde a los siguientes desafíos, buscando armonizar los principios, objetivos y metas de la Agenda 2030, vinculando los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el ordenamiento territorial:	MODIFICA	"12. Política de Reverdecimiento. Se orienta a la restauración de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, para disminuir la huella de carbono de Bogotá, a través del uso racional y controlado de los recursos naturales, la protección del corredor de páramos de Sumapaz- Chingaza - Guerrero y del complejo de alta montaña, la economía de energía y el uso de energías renovables, la descarbonización de la movilidad priorizando al peatón, el incentivo de la movilidad sostenible, el reverdecimiento general del espacio público, renaturalizando corredores de movilidad arteriales, intermedios y locales SIN DISMINUIR SU CAPACIDAD VIAL , mayor capacidad de resiliencia frente a los riesgos que nos impone el cambio climático y atención a las necesidades de recolección, transporte, aprovechamiento, tratamiento y fortalecimiento de las cadenas de gestión de residuos en el Distrito Capital, en el marco del concepto de economía circular y de desarrollo urbano sostenible."	PROAL
4	Artículo 4. Principios rectores del ordenamiento territorial. Son principios del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital, y sus estrategias respectivas, los siguientes: (...)	AÑADIR	Se solicita incluir: Llama la atención que en un POT no haya principios rectores u objetivos asociados específicamente a: 1.La movilidad regional y local, y 2.La garantía en la prestación de servicios públicos.	
7	Artículo 7. Elementos Regionales del Modelo de Ocupación del Territorio. El Modelo de Ocupación Territorial contiene elementos que concretan los desafíos regionales (...)	AÑADIR	Se solicita incorporar estudios técnicos: 5-8_Es positiva la estrategia de llevar transporte férreo y funicular a los municipios circunvecinos. Se sugiere anexar los soportes y estudios técnicos que permitieron definir los modos planteados y su capacidad para atender las necesidades tanto de pasajeros como de carga.	
17	Artículo 17. Medidas Territoriales para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático. El presente Plan incorpora la Gestión del Cambio Climático como el proceso coordinado de diseño desde el modelo de ocupación territorial, las estrategias, objetivos de largo plazo y la implementación de medidas territoriales de mitigación y adaptación, las cuales se concretan en las decisiones puntuales de las estructuras territoriales, los sistemas estructurantes, los proyectos, programas, indicadores y metas.	MODIFICA	A17-1-4_En conveniente asumir (y cuantificar técnicamente) el costo en emisiones de CO2 de los trancones generados por la interrupción en el desarrollo de las vías regionales presentada en el presente POT. A17-2-2_Para la construcción eficiente en la ruralidad se sugiere hacer un planteamiento diferencial que fomente elementos como la implementación de valores de arquitectura vernácula, desarrollo progresivo y vivienda productiva	

92	<p>Artículo 92. Sistema de Movilidad. Es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Se debe desarrollar y consolidar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad vial y humana, equidad, inclusión y ccesibilidad universal en el Distrito Capital, y dar prioridad de circulación a los modos de transporte limpios y sostenibles.</p>	MODIFICA	<p>cuenta las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Dar continuidad en el distrito y la región a las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ALO (A0) al norte • Av. Ciudad de Cali (A1 – A2) al norte • Av. Boyacá (A1) al norte • Calle 63 (A3) al occidente • Av. Las Américas (A0) al occidente • Antigua vial al llano al suroriente • Túnel Calle 100 al oriente • Avenida el Tabor al occidente <p>b) Ajustar los perfiles de las siguientes vías de acuerdo al anexo 3 del Decreto 190 de 2004</p> <ul style="list-style-type: none"> • ALO <p>Autopista al llano. Avenida Paseo de los Libertadores Av. San Jose Av. José Celestino Mutis Av. Centenario Av. Boyaca Av. Circunvalar del sur.</p> <p>c) Revisar la pertinencia de corredores verdes sobre los siguiente ejes viales, a partir de modelaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avenida Chile (calle 72) • Avenida José Celestino Mutis (calle 63) • Avenida Longitudinal de Occidente (alo) • Calle 140 desde la carrera 7 hasta la autopista • Calle 26 desde la avenida Jiménez hasta la avenida Caracas • Carrera 10 desde la avenida Comuneros hasta la calle 26 • Carrera 11 desde la calle 127 hasta la calle 64 • Corredor férreo norte <p>d) Completar la Malla Vial Intermedia en algunos sectores de la ciudad como Corabastos.</p> <p>Se solicita modificar el plano CU-4.4.1 “Sistema de movilidad-Redes de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional”, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Incorporar dentro de los corredores de alta capacidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avenida 1ero de Mayo • Avenida Boyacá. <p>Sobre este punto es importante mencionar que los modos o tecnologías de transporte deberán corresponder a estudios técnicos de detalle. En tal sentido el POT únicamente deberá disponer las reservas en ancho y vocación para cada uno de los corredores, de lo contrario podrían generarse obstáculos normativos para el desarrollo de futuros proyectos.</p>	CICB - SCA
151	<p>Artículo 151. Franjas funcionales del espacio público para la movilidad.</p>	MODIFICA	<p>Es necesario incluir los carriles para la circulación de vehículos de emergencia:</p> <p><i>"4. Franja vehicular mixta: Son áreas continuas que permiten la circulación vehicular, el uso temporal o definitivo para actividades que responden a las necesidades del contexto en el cual se encuentra la calle. Puede estar configurada como carril mixto, preferenciales o compartidos. Debe estar demarcada o segregada a fin de no interferir la circulación peatonal. Este tipo de franja sirve como elemento de segregación, para cargue y descargue y la localización de paraderos de transporte público. Se dispondrá la delimitación de un carril con prioridad para atención de emergencias atendiendo los criterios de ordenamiento, respeto, operatividad, prioriB10+B9"</i></p>	

154	<p>Artículo 154. Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial. La red vial debe consolidarse como una red de calles completas a partir de la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento (...)</p>	MODIFICA	<p>1-2_ Si bien se reglamentará luego, se sugiere incorporar los pompeyanos.</p> <p>Considerando la Estrategia de Calles Completas y los anchos de referencia para las franjas funcionales de las Calles del espacio público para la movilidad definidos en el artículo 155, aclarar si en los programas o ejecuciones futuras se puede prever la ejecución de las vías de la malla vial por fases en el tiempo, hasta completar el ancho total</p>	ODINSA
155	<p>Artículo 155. Anchos de referencia para las franjas funcionales de las Calles del espacio público para la movilidad. Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil. Los anchos de referencia de las vías y de sus franjas funcionales, de acuerdo con su categoría, son los siguientes (...)</p> <p>Plano C.G.4.4.3. Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial</p> <p>Plano C.G.4.4.4. Sistema de Movilidad Red de Transporte Carga y para la Actividad Logística</p> <p>Plano C.G.4.4.1. Sistema de Movilidad - Red del Sistema Transporte público de pasajeros urbano-rural-regional</p>	MODIFICA	<p>SE SOLICITA ACLARAR:</p> <p>1. si en las vías relacionadas a continuación, en donde se tiene previsto el ramal del Regiotram de Occidente al Aeropuerto El Dorado, los anchos de referencia de las mallas establecidos en el artículo 155 contemplan la incorporación de este sistema, es decir, si este sistema se implantaría en el rango dado para transporte público, o si el mismo será paralelo a estas franjas y suma metros adicionales a la sección:</p> <p>* Carrera 103 entre Av. El Dorado hasta Av. Luis Carlos Galán Sarmiento</p> <p>* Av. Luis Carlos Galán desde la Av. Boyacá hasta la Av. El TAM</p> <p>2. el tipo de intervención prevista en la Avenida el Dorado desde la carrera 103 hasta la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto El Dorado, teniendo en cuenta que en el plano CG 4.4.1. se identifica como un corredor de alta capacidad proyectado. Dado que está vía existe y ha tenido diferentes intervenciones en las últimas décadas, solicitamos validar que tipo de proyectos adicionales se tienen previstos (ampliación de carriles vehiculares, estaciones, intercambiadores, etc) y como se plantea su integración con los sistemas de transporte público previstos en esta vía (Regiotram, SITP, Transmilenio).</p> <p>Así mismo aclarar en que predio se llevaría a cabo el CIM contiguo a la Terminal y quien sería el responsable.</p> <p>SE SOLICITA MODIFICAR:</p> <p>Modificar el artículo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Mantener la denominación y anchos de vía dispuestos en el Decreto 190/2004 de acuerdo con el Anexo No. 3 del mismo decreto.</p> <p>b) Eliminar el Parágrafo 3.</p> <p>c) Ajustar el parágrafo 6 así:</p> <p>"Parágrafo 6. En el marco de licencias urbanísticas que desarrollen actuaciones en los tratamientos de mejoramiento integral, y renovación urbana con áreas menores a dos manzanas, se podrá intervenir parcialmente el perfil de las calles, tendiente a mejorar las características y calidad de las franjas funcionales existentes, y armonizar el proyecto con los predios colindantes, a fin de garantizar el empalme de las franjas intervenidas. Así mismo, las entidades públicas en el marco de sus funciones podrán hacer intervenciones parciales del perfil de las calles para conservar, mantener, implementar y mejorar una o varias franjas. En el marco de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local –UPL–, se podrán precisar los segmentos viales susceptibles de ser objeto de este tipo de intervención."</p> <p>Las anteriores modificaciones se justifican en: i) La disminución del ancho de los carriles para el uso mixto, traerá un grave impacto en la movilidad de la ciudad así como un incremento en los tiempos de viaje, ya que por estos corredores no solo transita el vehículo privado sino también los de servicios y actividades comerciales. Toda disminución o alteración de los perfiles previstos deberá estar soportado en modelaciones que garanticen la capacidad de los corredores. ii) Los tratamientos de Consolidación y Conservación no vinculan acciones de urbanización en su naturaleza, en tal sentido no es coherente la modificación o intervención de perfiles viales.</p>	ODINSA , SCA, CICB

03.

INFRAESTRUCTURA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para la calidad de vida y la sostenibilidad.

14 Artículos

160	<p>Artículo 160. Condiciones para conformar y consolidar Corredores Verdes. En un corredor verde se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad; protege y resalta el patrimonio cultural y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible-ODS (...)</p>	MODIFICA	<p>Se solicita aclarar a que se refiere el “cómo mínimo”</p> <p>En general, se recomienda incentivar la implementación de separadores centrales. Estos espacios que, por los principios del POT, serán franjas de arborización cumplen una mejor función en los andenes y como franjas de segregación entre modos. Así mismo, acercan el verde a los paramentos.</p> <p>4. Se sugiere incorporar claramente la necesidad de inclusión del espacio público y las ciclorrutas deben hacer parte del diseño de las AIM, porque podría entenderse que no son un “modo de transporte”</p> <p>4. Se debe aclarar que la captura de valor es para el estado.</p>	
161	<p>Artículo 161. Infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros. La infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros permite el funcionamiento básico del transporte público, así como la prestación efectiva del servicio de transporte público de pasajeros y el mantenimiento y operación de la flota de transporte. Se encuentra conformada por: (...)</p>	MODIFICA	<p>3-4_ Si bien su vocación se aclara en los artículos 165 y 166, se sugiere que sea explícita la idea de que los CIM y los AIM se entienden como dotacionales públicos de encuentro urbano. Por su afluencia de personas, si estos dotacionales se entienden como centros de encuentro (cultural, comercial, recreativo y de movilidad) podrían fácilmente convertirse en nuevas centralidades.</p> <p>No se evidencia y se podría desperdiciar la figura identificada para capturar en Bogotá la mayor proporción posible del valor es la “subasta de derechos”, con la que cuenta actualmente EMB.</p> <p>En los ámbitos de las estaciones (AIM) el estado tiene tres derechos que puede subastar entre los desarrolladores de la ciudad, que son intangibles y que no le cuesta producirlos: i) Edificabilidad adicional, ii) Conexión física con las estaciones (recordemos que cada estación tiene edificios de acceso a los costados) y iii) soporte para los procesos sociales de enajenación de predios para englobe. Adicionalmente, se sugiere incorporar un parágrafo así: 3. Los CIM deberán prever áreas y servicios que generen ingresos para el estado.</p>	
163	<p>Artículo 163. Proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible.</p>	MODIFICA	<p>P3_ Aquí hay un error histórico. Se recomienda enérgicamente conservar la vocación de la ALO como eje de movilidad. Fue proyectada para tal fin y sus predios adquiridos para ellos, obligar a la ciudad a revertir ese proceso es tremendamente nocivo.</p> <p>Así mismo, implementar la ALO como un eje de transporte masivo y logístico es necesario para el desembotellamiento en este caso, de suba y Engativá. Además, si la vía se diseña adecuadamente (como se plantea en los lineamientos del presente plan) puede convertirse una avenida que traiga valor, revitalización urbana y conectividad a pequeña, mediana y gran escala.</p>	
168	<p>Artículo 168. Red de transporte de carga y para la actividad logística.</p>	AÑADE	<p>Incluir al artículo existente dos párrafos:</p> <p><i>Parágrafo 4. Dentro del Plan Maestro de Movilidad se deberá indicar que los corredores de carga son de uso prioritario para el transporte de mercancías, así como las necesidades de establecer actividades de logística y complementarias en su entorno.</i></p> <p><i>Parágrafo 5. En el Plan Maestro de Movilidad se definirán los lineamientos y estrategias para prever zonas en el espacio público para las empresas que operan el servicio de distribución a través de domiciliarios.</i></p>	CCB

233	<p>Artículo 233. Usos permitidos en Bogotá. Los usos que se mencionan a continuación se permiten en el suelo urbano y de expansión urbana del Distrito Capital(...)</p> <p>Parágrafo 1. En todo el suelo urbano y de expansión urbana se prohíben los depósitos no cubiertos de vehículos, chatarra, materiales de construcción, combustibles, llantas y, salvo en los polígonos donde se autoriza la gestión temporal de RCD, de residuos de cualquier tipo.</p> <p>Parágrafo 2. Las normas de usos permitidos están sujetas a las normas específicas de los tratamientos urbanísticos establecidos en el presente Plan.</p>	MODIFICA	<p>Este artículo en su estado actual puede impactar los proyectos de estaciones de servicio con tanques aéreos o no enterrados, así como de plantas de abastecimiento y Estaciones De Servicio (EDS) de Aviación.</p> <p>Propuesta: Buscar una mayor precisión en su contenido, para que esa restricción se limite a estaciones de servicio automotriz públicas, salvo en los casos donde para este tipo de EDS, por condiciones freáticas o de suelo, se permita por reglamento técnico, los tanques horizontales o aéreos.</p>	CICB
487	<p>Artículo 487. Plan de Movilidad Sostenible y Segura –PMSS-. Es un instrumento de planeación estratégica que tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro</p>	AÑADE	<p>Incluir y precisar en el artículo existente el siguiente contenido:</p> <p>Artículo 487. Plan de Movilidad Sostenible y Segura –PMSS-. Es un instrumento de planeación estratégica que tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro.</p> <p>El Plan de Movilidad Sostenible y Segura deberá definir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Directrices sobre la planificación, gestión, construcción, operación y conservación del espacio público para la movilidad, los sistemas y la infraestructura de transporte de pasajeros, carga y de logística en sus diferentes escalas. 2. Las estrategias para la distribución de bienes y servicios en la ciudad, la localización de zonas de intercambio modal, y su categorización. 3. Las infraestructuras necesarias para el transporte de carga y logística en las distintas escalas: i) Para la carga interurbana la localización de instalaciones que faciliten la operación logística, tales como: patios de contenedores, parqueaderos de vehículos de carga, plataformas logísticas, nodos de intercambio modal; ii) Para la carga urbana, zonas de consolidación y desconsolidación sobre los corredores logísticos y en zonas industriales actuales tales como: Puente Aranda, Montevideo, Bosa, entre otra) y iii) Para la carga local, soluciones de último kilómetro, habilitará zonas no convencionales tales como: las áreas bajo puentes, parqueaderos, bahías, entre otros. 4. Definir los objetivos y metas que en materia de movilidad se requieren alcanzar, y la integración física, tarifaria, operacional e institucional a través de diferentes medios tecnológicos entre los diferentes modos, las estrategias, programas y proyectos, y los mecanismos de seguimiento y evaluación, incluyendo el enfoque de género y los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas. 	CCB