



Bogotá discute en Río+20 proyectos clave para la ciudad

En el marco de los eventos alternos que se desarrollarán durante los diálogos de alto nivel sobre ciudades, transporte y turismo sostenibles en la Cumbre “Río + 20”, que se desarrollará en Bogotá durante los días 10, 11 y 12 de agosto de 2014, la Secretaría Distrital de Planeación expondrá en el Stand de Bogotá Humana temas clave para la ciudad como: Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable – DOTS, Cerros Orientales, Avenida Longitudinal de Occidente –ALO, y Plan de Ordenamiento Territorial – POT, entre otros.

Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable – DOTS

El Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable es una herramienta de planeación urbanística que Bogotá está desarrollando a través de alternativas que permiten implementar proyectos urbanos alrededor de sistemas de transporte masivo para la movilidad de los ciudadanos, aplicando metodologías que permiten disminuir el uso del vehículo motorizado, logrando beneficios en el medio ambiente y en la calidad de vida de las personas.

Beneficios:

- Fomenta el uso de los diferentes modos de transporte (intermodalidad).
- Hace más eficiente el uso de los espacios públicos.
- Promueve la integración social y cultural de los habitantes en torno a las necesidades de movilidad y desplazamiento de cada sector.
- Optimiza la movilidad fomentando desplazamientos más cortos y en modos de transporte no motorizados.
- Permite una mejor gestión del uso del suelo a partir de la aplicación de diferentes instrumentos de planeamiento orientados siempre al transporte sustentable.
- Promueve la sostenibilidad del medio ambiente en términos de mejoramiento de las condiciones ambientales y disminución de desechos contaminantes.
- Permite la transformación y uso de las vías para modos no motorizados mejorando la accesibilidad y conectividad.

Escalas de DOTS:

El DOTS al permitir la integración entre el desarrollo urbanístico y el transporte sustentable, su implementación puede darse en los siguientes escenarios

Escenario 1: en nuevos desarrollos urbanísticos

Escenario2: en proyectos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

Escenario 3: en proyectos de renovación urbana

Escenario 4: en planes de Ordenamiento Zonal (POZ) y planes parciales.

Los desarrollos periféricos o asilados son escenarios potenciales para la implementación de los DOTS, dado que por su lejanía, aislamiento y frecuente déficit de empleos y servicios existe mayor responsabilidad de convertirlos en Desarrollos Orientados al Transporte Sustentable. Es así como el tamaño de intervención del DOTS dependerá de la escala general del desarrollo urbano o de la intensidad de las infraestructuras de transporte en función de la accesibilidad no motorizada.

Principios DOTS:

La formulación para el DOTS está orientada por unos principios que se adoptan para el desarrollo urbano de Bogotá

Los principios que caracterizan el Desarrollo Orientado al Transporte

Sustentable son:

- Caminar
- Pedalear
- Conectar
- Transportar
- Mezclar
- Densificar
- Compactar
- Cestionar

Cerros Orientales

[Conoce nuestros cerros en infografías](#)

La Administración Distrital expidió en el mes de julio el Plan de Acción que permitirá desarrollar las tareas asignadas a Bogotá en el Decreto 222 de 2014, el cual define las obligaciones de aquí a diciembre de 2015, con el fin de dar cumplimiento al fallo del Consejo de Estado, que ordena la recuperación de los Cerros Orientales de la capital colombiana.

La articulación de acciones institucionales para el manejo de los Cerros Orientales de Bogotá que establece el Decreto, estará a cargo del Comité Interinstitucional para la Coordinación de la Actuación Administrativa, cuya secretaría técnica fue asignada a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP).

Los Cerros Orientales están conformados por 13.146 hectáreas de **Reserva Forestal**, más 973 hectáreas de **Franja de Adecuación**, para un total de 14.119 hectáreas, atravesando cinco localidades de la ciudad: Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal y Usme

La **Franja de Adecuación**, donde se localizan cerca de 80.000 habitantes, cuenta con 973 hectáreas que fueron sustraídas de la Reserva Forestal. Aproximadamente el 50% de esas hectáreas no está ocupado y la otra mitad está ocupada por 60 barrios (34 legalizados y 26 en proceso de legalización).

Por su parte en la Reserva Forestal hay 4 barrios, los cuales no son objeto de legalización.

En la **Reserva Forestal** se encuentran cuatro zonas: Conservación, Recuperación Ambiental, Recuperación Paisajística y Rehabilitación Ecológica.

La zona de Conservación está destinada al mantenimiento permanente de la vegetación nativa de los Cerros Orientales en sus diferentes estados. Son 8.237 hectáreas, que corresponde al 58,37%.

Las de Recuperación Ambiental están destinadas a la recuperación y mantenimiento del efecto protector de la reserva forestal dentro de áreas que han sido alteradas para el desarrollo de viviendas rurales semiconcentradas y/o dispersas o de edificaciones de uso dotacional. Son 356 hectáreas, es decir el 2,50%

Las zonas de Recuperación Paisajística están reservadas a la recuperación y mantenimiento de suelos de protección dentro de áreas que han sido objeto de deterioro ambiental por el desarrollo de actividades mineras y asentamientos humanos en áreas de alta sensibilidad ambiental. Son 99,98 hectáreas, que representan el 0,71%.

La zona destinada a la Rehabilitación Ecológica, protege la vegetación natural en áreas con potencial de restauración ecológica. Son 4.452,59 hectáreas, que corresponden al 31,5 %.

Avenida Longitudinal de Occidente –ALO

[Conoce el diseño de la ALO](#)

La Administración Distrital ha planteado la reconfiguración para el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO).

La iniciativa, es el primer paso para hacer realidad una de las vías que conecta de sur a norte la ciudad, a través de un desarrollo urbano sostenible integrado al subsistema de transporte público que funcionará con tecnologías limpias y beneficiará a los habitantes con la destinación de áreas para infraestructura vial, espacio público y equipamientos.

El Proyecto reúne tres objetivos. El primero de ellos consiste en generar una infraestructura vial y de transporte que se ajuste a las nuevas políticas de lo que es la movilidad sostenible, es decir el predominio del transporte público

colectivo y de los modos de transporte no motorizados, donde el vehículo particular, si bien tiene cabida dentro de la propuesta, no es el componente principal de esta configuración.

Un segundo objetivo es la articulación urbana de una vía que fue inicialmente concebida como una autopista de 8 carriles. Hoy Bogotá requiere de una malla vial local que se articule a los barrios aledaños, para que esa vía no se constituya en una cicatriz urbana que divida al occidente con el centro de la ciudad, sino que al contrario, empiece a generar espacios públicos que tejan un lado con el otro en torno a esta infraestructura.

En tercer lugar, el propósito de la reconfiguración de la ALO es generar unas condiciones de infraestructura pública de dotación de colegios, universidades, espacios libres, museos, y áreas para la cultura que la periferia del occidente de Bogotá hoy no tiene.

Cómo se visualiza la reconfiguración de la ALO

El proyecto concibe una recomposición de los sistemas de transporte que entrarían a operar por esta vía, que mantiene los 100 metros de ancho. Para el vehículo particular se pasaría de 8 carriles por sentido a 3 carriles por sentido. El resto del área se destinaría a infraestructuras de transporte público en modo férreo principalmente, y para espacios no motorizados. Esto tiene un ancho variable, en algunos casos es de 40 hasta 50 metros. El resto del área estaría destinada a infraestructura pública como colegios, vivienda, universidades, espacios públicos y demás servicios sociales que necesita la población del occidente de Bogotá.

Así será el trazado de la ALO

El corredor verde urbano ALO, se ubica en el cinturón longitudinal de occidente de la ciudad, recorriéndola de sur a norte, convirtiéndolo en un elemento de ordenamiento urbano - regional. Al sur, el trazado proyectado conecta con la construcción de 4,5 Km realizada por INVIAS, en el sector de Canoas - Chusacá en cercanías del Río Bogotá, atravesando el municipio de Soacha para luego avanzar en el área urbana del Distrito Capital por la localidad de Bosa.

El corredor continúa hacia el norte, pasando por las localidades de Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba hasta las inmediaciones del humedal La Conejera, garantizando su protección ambiental. A lo largo de su recorrido, se reconocen 21.4 Km, desde la localidad de Bosa hasta la localidad de Suba, beneficiando 5 localidades, 21 UPZ y una población aproximada de

1.394.500 habitantes en su área de influencia.

Tramos de la ALO

La ALO está dividida en cinco tramos respondiendo a la operatividad, coexistencia y complementación de los diferentes modos de transporte, a los déficit y / o carencias urbanas de las zonas de influencia y a minimizar los impactos ambientales a la Estructura Ecológica Principal. Por lo anterior, la ALO tendrá áreas destinadas a infraestructura de transporte, áreas de infraestructura no-motorizada y áreas para asignación de usos.

Tramo 1: límite del Distrito hasta la Av. Villavicencio.

Tramo 2: Av. Villavicencio a la Av. Centenario.

Tramo 3: va desde Av. Centenario a la Av. Chile.

Tramo 4: Av. Salitre hasta la Av. Suba.

Tramo 5: Av. Suba- hasta el Humedal La Conejera.

En las zonas de intersección con humedal (Capellanía y Tibabuyes) se plantea el paso elevado del modo férreo y no motorizado, según lineamientos de la autoridad ambiental competente.

Plan de Ordenamiento Territorial – POT

[Ver aquí el POT explicado con plastilina](#)

El Plan de Ordenamiento Territorial es la norma que define cómo puede la ciudad hacer uso de su suelo y dónde están las áreas protegidas, en qué condiciones se puede ubicar vivienda, actividades productivas, culturales y de esparcimiento.

Son fines del POT:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes, mediante el acceso a oportunidades y beneficios que ofrece el desarrollo de la ciudad.
- Garantizar que todos los ciudadanos tengamos acceso a los servicios comunes de la ciudad como vías, parques, colegios, hospitales, servicios públicos, y vivienda digna.

- Velar por la sostenibilidad ambiental y la seguridad de la población ante riesgos naturales.
- Procurar la utilización racional del suelo para favorecer el interés común, la sostenibilidad ambiental y la preservación del patrimonio.

La modificación excepcional del POT (Decreto 364 de 2013), que en la actualidad se encuentra suspendida provisionalmente por fallo del Consejo de Estado, busca:

- Generar normas y proyectos que permitan orientar el desarrollo de Bogotá hacia una ciudad más incluyente.
- Generar oportunidades para que todos podamos acceder a los servicios urbanos que presta la ciudad (vivir cerca al empleo, tener servicios urbanos cerca de la vivienda)
- Garantizar un sistema de transporte integral (con diferentes modos de transporte como Transmilenio, SITP, metro, tren ligero, cable aéreo bicicleta, desplazamiento a pie; y sin congestión en la ciudad)
- Orientar la recuperación e integración de espacios ambientales como espacios para el disfrute de toda la ciudad (mejor calidad ambiental y paisajística, al igual que población no localizada en zonas de riesgo).
- Garantizar que el desarrollo de la ciudad sea equilibrado (con calidad urbanística y con sostenibilidad ambiental y socioeconómica).

RAPE Región Central

Es un esquema asociativo para la gestión del desarrollo económico y social de la región. Contaría con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio. Está conformada por Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, Meta y Tolima.

La RAPE se convertirá en la primera plataforma de coordinación y articulación del desarrollo regional en Colombia. Tendrá como punto de partida cinco ejes estratégicos de planificación y gestión de impacto regional: sustentabilidad ecosistémica y manejo de riesgos; infraestructuras de transporte, de logística y de servicios públicos; competitividad y proyección internacional; soberanía y seguridad alimentaria, y gobernanza y buen gobierno.

Esta integración posibilitará la construcción de fondos de inversión, empresas regionales y agencias de desarrollo encargadas de la gestión, financiación y ejecución de proyectos de interés regional.

Las alianzas estratégicas permitirán obtener recursos desde el sector público y el privado nacional e internacional, la banca multilateral y las agencias internacionales de cooperación para el desarrollo, que contribuirán a la competitividad y productividad del territorio.

Visión Regional

En el 2030 la RAPE Región Central se consolidará como un territorio con equilibrio social, económico y ambiental, culturalmente diverso y globalmente competitivo e innovador.

[Infórmese aquí en que va la constitución de la RAPE.](#)

Operación estratégica Río Fucha

Es uno de los proyectos estratégicos más importantes para la ciudad, que surgió dentro de las propuestas de los Cabildos del Plan de Ordenamiento Territorial.

Se trata de una Operación Estratégica, que tiene como principal propósito servir de instrumento de gobernanza, con acciones que mejoren las condiciones socioeconómicas de las personas que habitan el territorio a lo largo de las localidades de la ciudad por las que pasa el río: San Cristóbal, Antonio Nariño, Kennedy, Puente Aranda y Fontibón, así como el entorno físico y ambiental del corredor hídrico y de la estructura urbana que lo conforma.

Lo que se busca es coordinar la acción distrital, inclusive nacional, tanto en la acción con los ciudadanos como con los inversionistas privados para que, pensando en un horizonte a 25 años, se rehabilite el río, comenzando desde ya.