

ETAPA DE FORMULACIÓN REVISIÓN GENERAL



POT
— PLAN DE —
ORDENAMIENTO
TERRITORIAL

Bogotá D.C 2031



**ESTRUCTURA FUNCIONAL
Y DE SOPORTE**



1 Sistema de movilidad

Subsistema Vial

- Clasificación
- Jerarquía y Tipologías
- Secciones

Subsistema Transporte

- No motorizado
- De pasajeros
- Carga y logística

Subsistema de Movilidad inteligente

2 Sistema general de servicios públicos

Sistema de abastecimiento de agua potable

Sistema de alcantarillado sanitario y pluvial

Sistema de residuos sólidos (aprovechables y no aprovechables, especiales y peligrosos)

Sistema energético (Energía convencional, no convencional alumbrado público y gas)

Sistema de tecnologías de la información y las comunicaciones (tic)

Infraestructura de Soporte para la Operación
Usos conexos

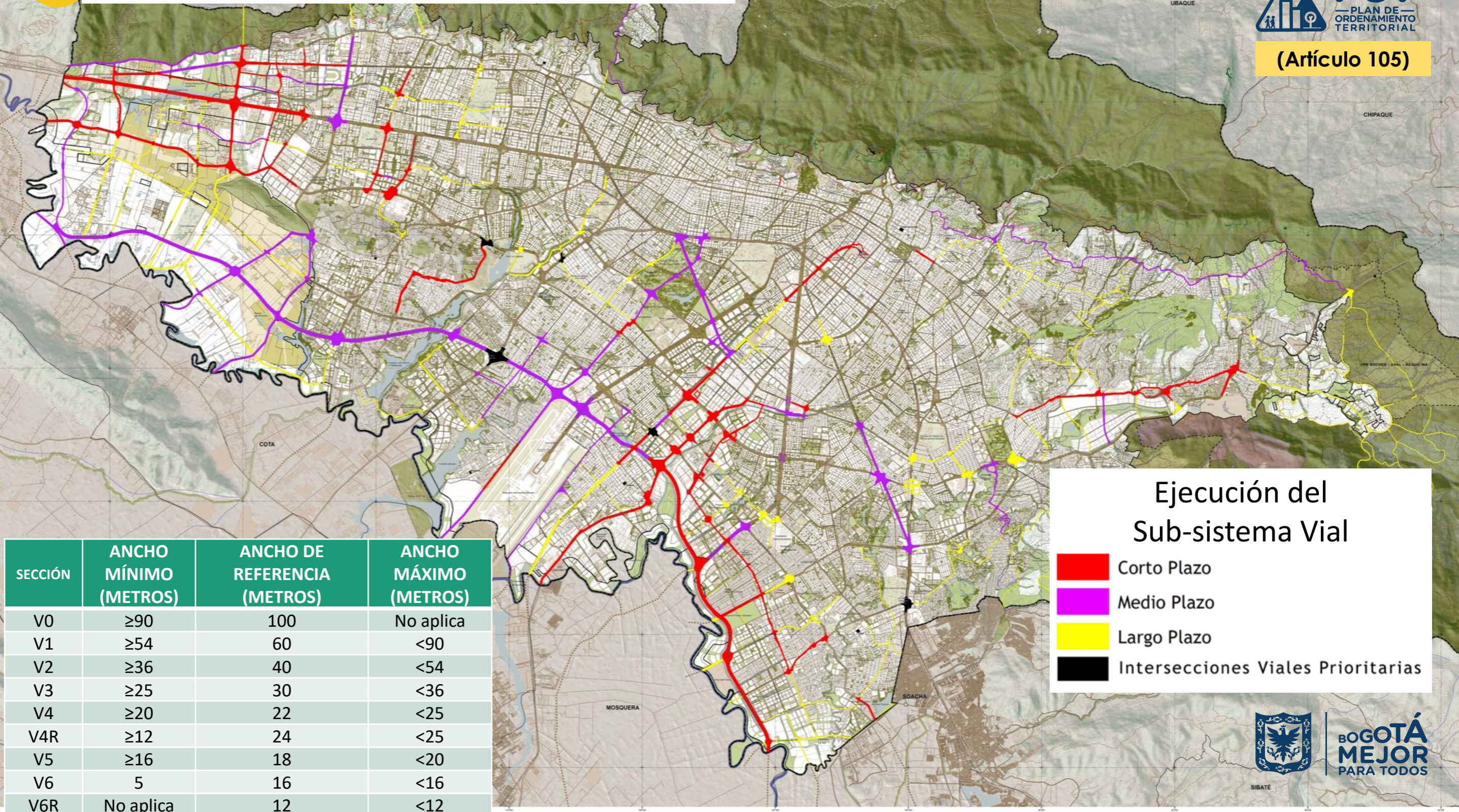


ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SOPORTE



POT
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

(Artículo 105)



Ejecución del Sub-sistema Vial







- Corto Plazo
- Medio Plazo
- Largo Plazo
- Intersecciones Viales Prioritarias

SECCIÓN	ANCHO MÍNIMO (METROS)	ANCHO DE REFERENCIA (METROS)	ANCHO MÁXIMO (METROS)
V0	≥90	100	No aplica
V1	≥54	60	<90
V2	≥36	40	<54
V3	≥25	30	<36
V4	≥20	22	<25
V4R	≥12	24	<25
V5	≥16	18	<20
V6	5	16	<16
V6R	No aplica	12	<12



BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Subsistema Vial - Clasificación por Jerarquía y Tipología

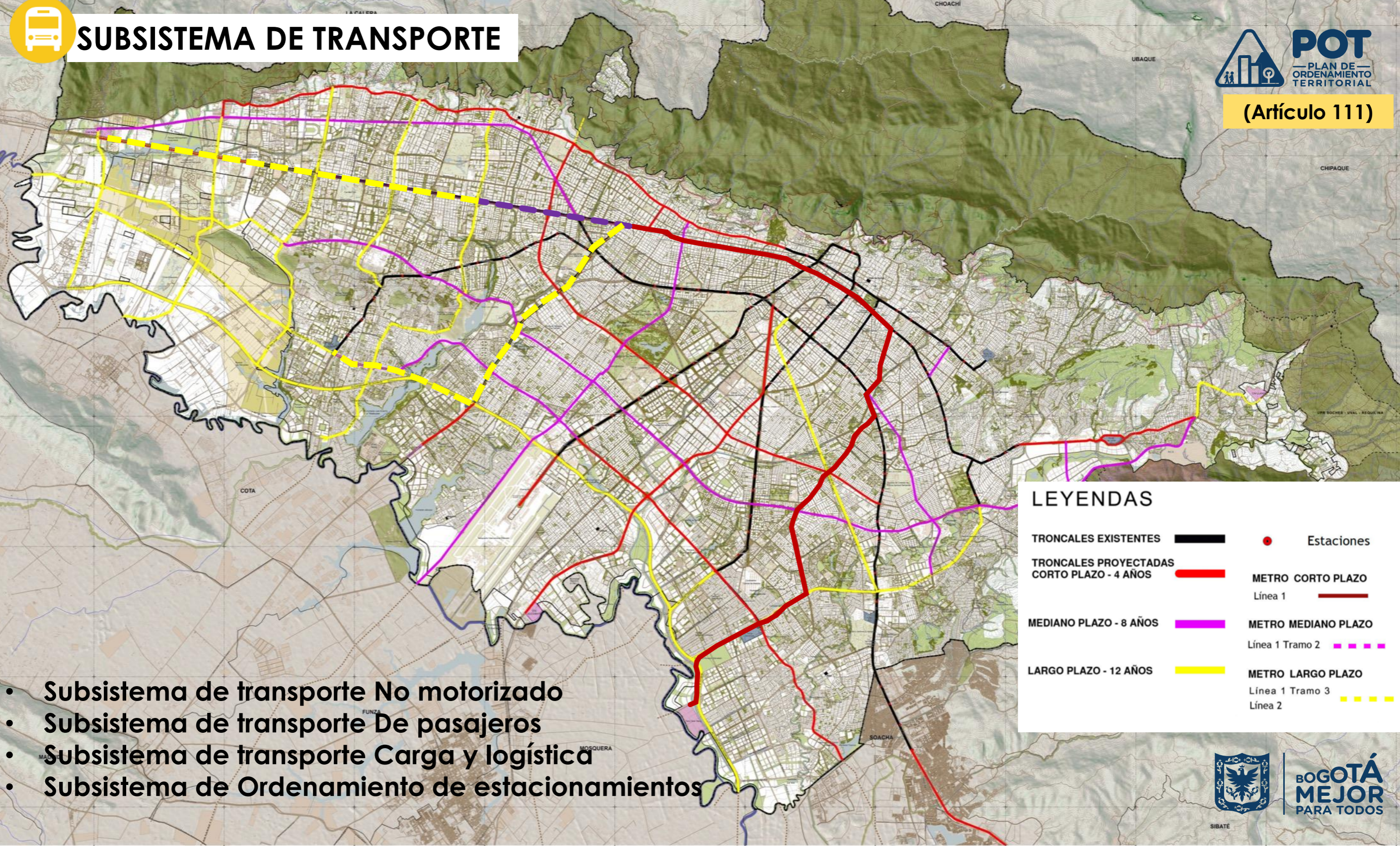
	ARTERIAL	ARTERIAL	ARTERIAL /INTERMEDIA	ARTERIAL /INTERMEDIA	INTERMEDIA	LOCAL
V0	 VÍA EXPRESA	 AVENIDA PRINCIPAL	 AVENIDA SECUNDARIA	 BULEVAR	 VÍA COLECTORA	
V1						
V2						
V3						
V4						
V4R						
V5						
V6						 VIA DESTINO
V6R						



SUBSISTEMA DE TRANSPORTE



(Artículo 111)



LEYENDAS

TRONCALES EXISTENTES			Estaciones
TRONCALES PROYECTADAS CORTO PLAZO - 4 AÑOS			METRO CORTO PLAZO Línea 1
MEDIANO PLAZO - 8 AÑOS			METRO MEDIANO PLAZO Línea 1 Tramo 2
LARGO PLAZO - 12 AÑOS			METRO LARGO PLAZO Línea 1 Tramo 3 Línea 2

- Subsistema de transporte No motorizado
- Subsistema de transporte De pasajeros
- Subsistema de transporte Carga y logística
- Subsistema de Ordenamiento de estacionamientos



Subsistema de Transporte (CARGA Y LOGISTICA)

Escalas de valor de abastecimiento

Zonas de Actividad de Carga

Manejo de impactos

Zonas de Abastecimiento

Programas y proyectos

Plan Sectorial de manejo de mercancías como instrumento

Se definen los corredores de carga y mercancía

ARTÍCULO 110 Sistema Distrital de Gestión de Pavimentos.

Es un conjunto de procesos orientados a coordinar el diseño, la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la malla vial intermedia y local en suelo urbano y suelo rural del Distrito Capital.

El Sistema Distrital de Gestión de Pavimentos, estará en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano, bajo el cual se coordinará la programación para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local e intermedia, y de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial quien ejecutará dichas obras.

En la malla vial rural se deberán aplicar tecnologías y procesos constructivos innovadores para la optimización de los recursos ambientales, económicos y financieros.

Las tipologías viales localizadas en el suelo rurales deberán priorizar la utilización de materiales reciclados y/o alternativos para su construcción según las normas técnicas expedidas por el IDU mediante la “Cartilla de Materiales y Tecnologías de Bioingeniería de las Vías Ubicadas en el Suelo Rural”, la cual deberá ser expedida mediante Resolución dentro los siguientes 12 meses a la expedición del presente Plan.

CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS DEL SISTEMA VIAL Y DEL PERFIL VIAL

JERARQUIA VIAL

RESPONSABLE	VIAS ARTERIALES					VIAS INTERMEDIAS					VIAS LOCALES					VIAS RURALES				
	IDU	AL	UMV	URB/CONS	CVP	IDU	AL	UMV	URB/CONS	CVP	IDU	AL	UMV	URB/CONS	CVP	IDU	AL	UMV	URB/CONS	CVP
Adquisición de suelo	X			X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Recibo/ entrega de obras de carga local y general	X			X		X			X		X			X						
Diseño	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Construcción	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Mantenimiento	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X			X		
Rehabilitación	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X			X		

NOTAS ACLARATORIAS

Nota 1. Cuando la red de cicloinfraestructura y su infraestructura de soporte haga parte del perfil vial, la adquisición del suelo, recibo y entrega de obras, diseño, construcción, mantenimiento y rehabilitación se efectuará de acuerdo con las competencias señalados en el presente cuadro. Cuando la construcción de la red de cicloinfraestructura y su infraestructura de soporte no se encuentre vinculada a los perfiles viales deberá ser construida por la entidad responsable del área donde se localice la red de cicloinfraestructura, el mantenimiento de la red de cicloinfraestructura estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano y el mantenimiento de la infraestructura de soporte de la red de cicloinfraestructura estará a cargo de la entidad responsable de la administración del área.

Nota 2. Las competencias señaladas en el presente cuadro no excluyen ni limitan las demás competencias que las entidades tengan asignadas mediante otros actos administrativos.

Nota 3. Otras entidades distritales, de acuerdo con sus competencias, podrán intervenir en las vías de la Ciudad, sin perjuicio de las competencias asignadas en el cuadro anterior.

Nota 4. Las intervenciones que se efectúen en vías deberán ajustarse a la priorización, coordinación y demás lineamientos del Subsistema Vial

¿Qué son las Acciones de mitigación?

¿Qué son las acciones de mitigación?

Son el conjunto de acciones tendientes a garantizar que el desarrollo de los usos del suelo y su mezcla se genere en compatibilidad con la vivienda y demás usos entre sí, buscando disminuir los efectos negativos en el territorio. Los impactos pueden ser ambientales y urbanísticos.

1- Urbanísticas

Necesarias para la obtención de la licencia de construcción

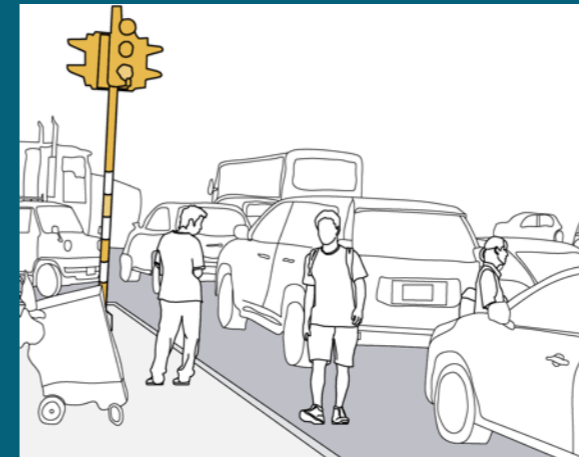


ESPACIO PÚBLICO



MOVILIDAD

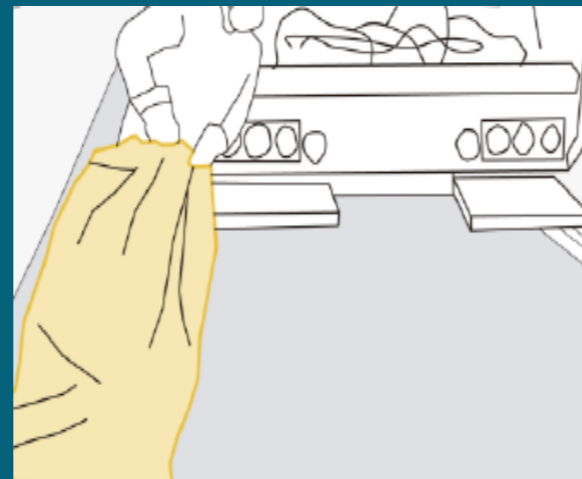
Accesibilidad y logística



LOCALIZACIÓN



RESIDUOS



FUNCIONALES



SANITARIAS



2- Ambientales

De obligatorio cumplimiento una vez entrado en funcionamiento la actividad



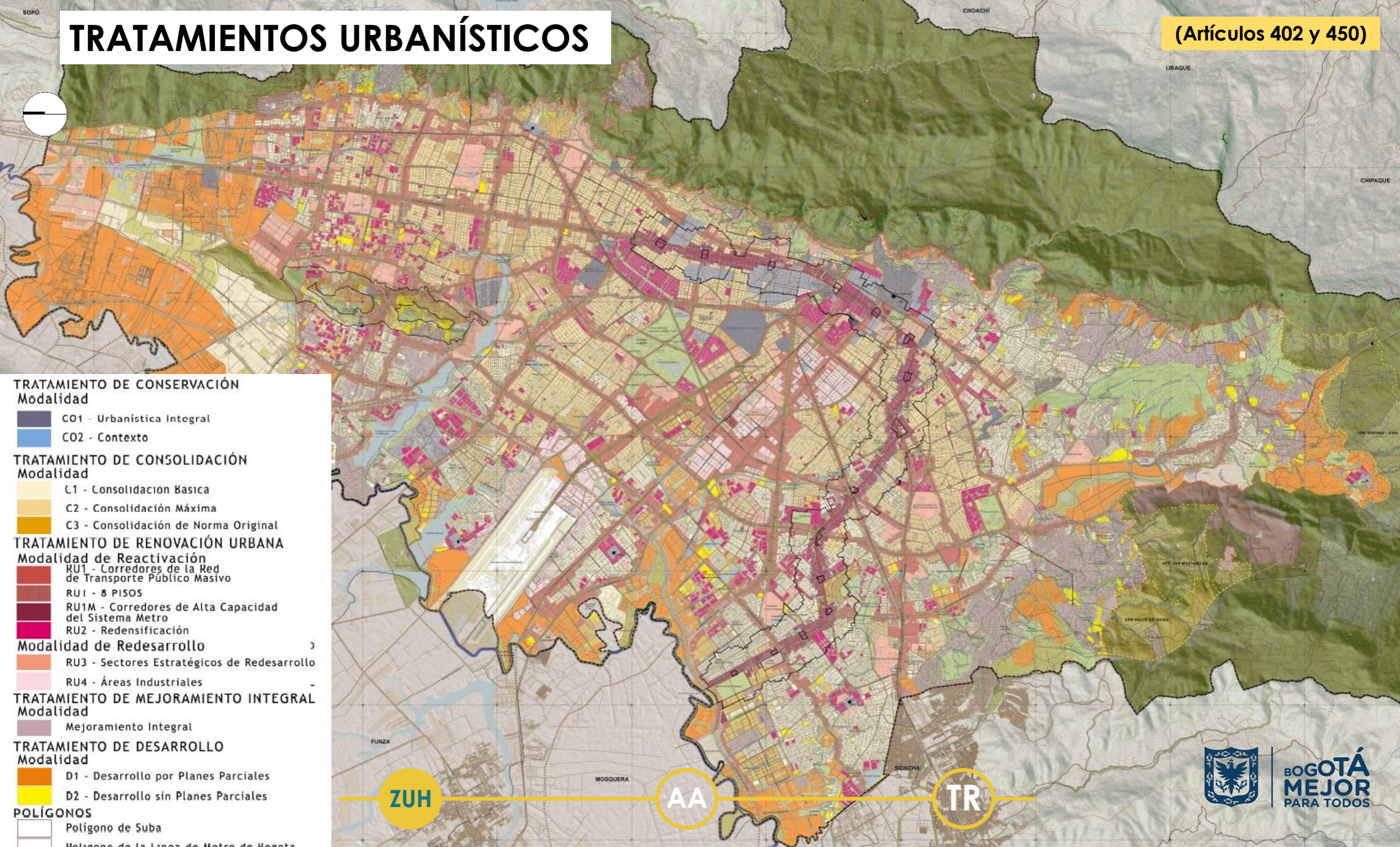
* Se permite un incremento del 30% del area util de uso complementaria de logística por establecimiento.

TR

TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

(Artículos 402 y 450)



- TRATAMIENTO DE CONSERVACIÓN**
Modalidad
 - CO1 - Urbanística Integral
 - CO2 - Contexto
- TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN**
Modalidad
 - C1 - Consolidación Básica
 - C2 - Consolidación Máxima
 - C3 - Consolidación de Norma Original
- TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA**
Modalidad de Reactivación
 - RU1 - Corredores de la Red de Transporte Público Masivo
 - RU1 - 8 PISOS
 - RU1M - Corredores de Alta Capacidad del Sistema Metro
 - RU2 - RedensificaciónModalidad de Redesarrollo
 - RU3 - Sectores Estratégicos de Redesarrollo
 - RU4 - Áreas Industriales
- TRATAMIENTO DE MEJORAMIENTO INTEGRAL**
Modalidad
 - Mejoramiento Integral
- TRATAMIENTO DE DESARROLLO**
Modalidad
 - D1 - Desarrollo por Planes Parciales
 - D2 - Desarrollo sin Planes Parciales
- POLÍGONOS**
 - Polígono de Suba
 - Polígono de la Línea de Metro de Bogotá

ZUH

AA

TR



BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

SON **6** NORMAS COMUNES

1

CARGAS Y BENEFICIOS URBANÍSTICOS

Cargas generales y locales

Usos del suelo y aprovechamientos en edificabilidad

2

EDIFICABILIDAD

M2 netos permitidos vs. Soportes Urbanos

Según el tratamiento urbanístico

3

PRIMEROS PISOS

Transformación de antejardines

Cerramientos contra espacio público

Bahías de acceso y salida vehiculares

Primeros Pisos **ACTIVOS!**

Restricción en los primeros 6 metros

Accesibilidad Universal

SON **6** NORMAS COMUNES

4

**CUBIERTAS
COMUNES**

Cubiertas que hacen
parte de las zonas
comunes

5

ALTURAS

Altura 4,20m
Aeronáutica Civil.
VIP = 6 Pisos.

Altura mínima = 2,40m
(2,30m VIS o VIP)
Primer Piso sobre Transporte Público
Masivo = 4,00 m

Reducción de cargas urbanísticas
a alturas variables en Desarrollo y
en PPRU.

6

VOLUMETRÍA

Voladizos.

Sótanos y Semisótanos

Habitabilidad

Apertura temporal de
culatas

Condiciones para aislamientos,
empates y retrocesos.

Clasificación de estacionamientos

CUOTAS POR USOS



Cuota Mínima Obligada (CMO)

En primer piso y/o sótano más cercano al primer piso



Cuota Máxima Exenta (CME)

Vivienda: +%
Comercio y Servicios: -%
Mín. en usos dotacionales de salud

CME reducida para áreas de influencia de TM



En usos destino reglamentar máx. exento del IC

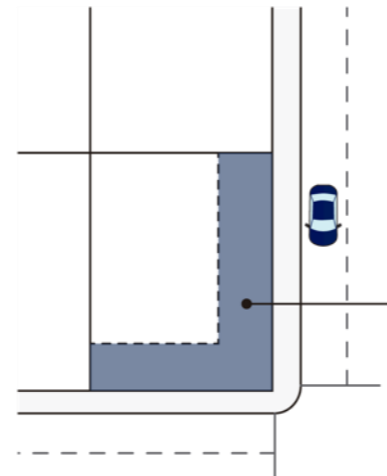
En usos residenciales optativo reglamentando dimensiones.

CUOTA EXIGIDA DEPENDE DE LA CUOTA MÁXIMA EXENTA

*Estudio de tránsito:

Se debe pagar por proponer más parqueaderos de los exigidos

LOCALIZACIÓN

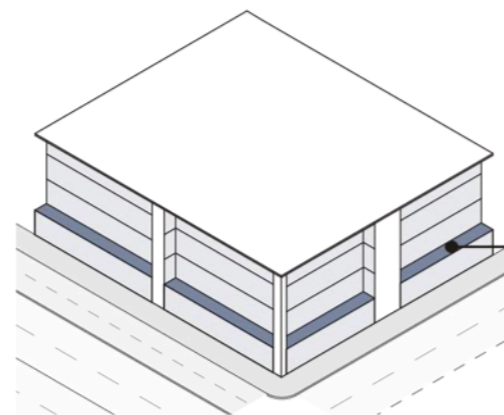


Reglas para primeros pisos

Restricción 6m
Hacia el interior del predio

Reglas para pisos superiores

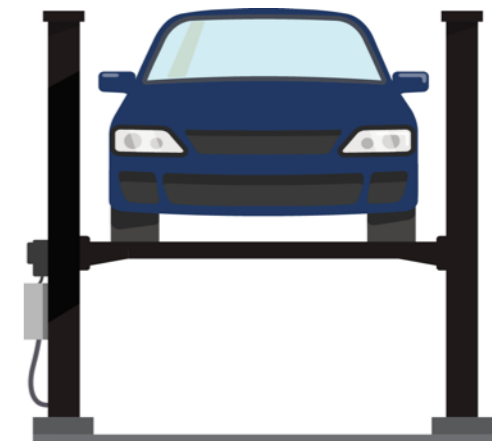
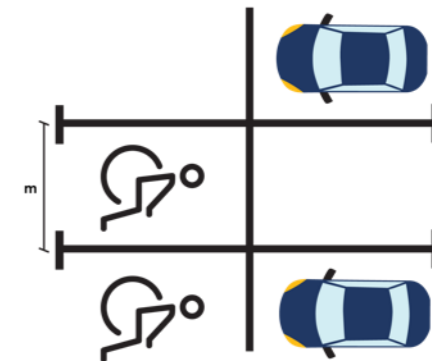
□ Parqueaderos



Retroceso 1,2m

DIMENSIONES Y CONDICIONES TÉCNICAS

2,50 x 4,50 m



PROYECTOS Y PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

LEYENDAS

PROYECTOS ESTRUCTURANTES

Estructura Ambiental y de Espacio Público

— Circuito Ambiental

Estructura Funcional y de Soporte

— Malla Vial Arterial

— Línea de Metro de Bogotá

— Estaciones de Línea de Metro de Bogotá

— Línea de Metro de Bogotá Etapa 2

— Línea 2 de Metro de Bogotá

— Corredores de Transmilenio

— Regiotram

— Transmicable

— Planta de Tratamiento de Aguas Residuales

PROYECTOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS

— Crecimiento

— Cualificación

PROYECTOS DETONANTES

— Nodos de Equipamientos

— Áreas de Oportunidad Económica

