



plan de
ordenamiento
territorial
POT 2013



Bogotá se Concentra
**POT UNA CIUDAD
BIEN PENSADA**

ABC

Decreto 364 de 2013

MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL

de NORMAS URBANÍSTICAS y PLAN de ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2013



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
HUMANANA**

Bogotá se Concentra

POT
UNA CIUDAD
BIEN
PENSADA

**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN**

Alcalde Mayor de Bogotá
Gustavo Petro U.

Secretario de Planeación
Gerardo Ardila Calderón

Subsecretaria de Planeación Territorial
Liliana María Ospina Arias

Subsecretario de Planeación Socioeconómica
Octavio Fajardo Martínez

Subsecretario de Información y Estudios Estratégicos
Roberto Prieto Ladino

Subsecretario de Planeación de la Inversión
Mauricio Katz García

Diseño
Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones
Jefe Angélica del Pilar Molina Reyes
Diseñadora Melissa Mora Triviño



¿Qué es el Plan de Ordenamiento Territorial - POT?

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: vías, parques, colegios, hospitales, servicios públicos, vivienda digna.

Procurar la utilización racional del suelo para favorecer el interés común, la sostenibilidad ambiental y la preservación del patrimonio.

Velar por la sostenibilidad ambiental y la seguridad de la población ante riesgos naturales.

¿Qué busca la modificación excepcional del POT?

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: Transmilenio, SITP, metro, tren ligero, cable aéreo bicicleta, desplazamiento a pie**
- **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**
- **Población no localizada en zonas de riesgo**

Garantizar que el desarrollo de la ciudad sea equilibrado:

- **Con calidad urbanística.**
- **Con sostenibilidad ambiental y socioeconómica**



¿Por qué se modificó el POT?

La revisión de los planes de ordenamiento territorial responde a una necesidad propia de la condición dinámica de las ciudades, que con el transcurrir del tiempo cambian y se van adaptando a las transformaciones de la sociedad que las habita. El Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá, no es la excepción, tiene la obligación de prever la manera de ordenar el territorio en función de una visión a largo plazo.

Motivaciones

• **Ajustes a proyecciones de población con el censo 2005**

Las dinámicas de población con el censo 2005 dieron que en Bogotá había 725.778 habitantes menos de lo previsto para el 2010.

• **Gestión del riesgo y cambio climático**

Toma de decisiones de ordenamiento territorial en coherencia con las nuevas condiciones de riesgo para la vida de las personas provocadas por los efectos del cambio climático

• **Sistema Integrado de Transporte Público**

La implementación del SITP- Sistema Integrado de Transporte, al cual se integran tecnologías eco-eficientes de transporte (Red Metro, Tren ligero y Cable Aéreo).

• **Articulación del ordenamiento rural con la legislación nacional**

Armonizar el ordenamiento del territorio rural de Bogotá, que corresponde al 75% del territorio bogotano, con las normas nacionales.

• **Simplificación normativa**

Ajustes y corrección de vacíos en normas para implementar la estrategia de ordenamiento territorial, las políticas y los objetivos del POT.

¿Cómo fue el proceso de modificación del POT?

El proceso de modificación del POT inició en la anterior administración y avanzó en la definición de temas ambientales con la Corporación Autónoma Regional –CAR.

La actual administración dando continuidad a este proceso, culminó la concertación ambiental con la CAR, incluyendo los temas que no habían sido acordados en la administración anterior.

De otra parte, desde el año 2008 se desarrollaron espacios de participación ciudadana, que sirvieron de insumo para la elaboración del Diagnóstico.

En el 2012, se abrió de nuevo el espacio de participación ciudadana para la socialización de la propuesta.



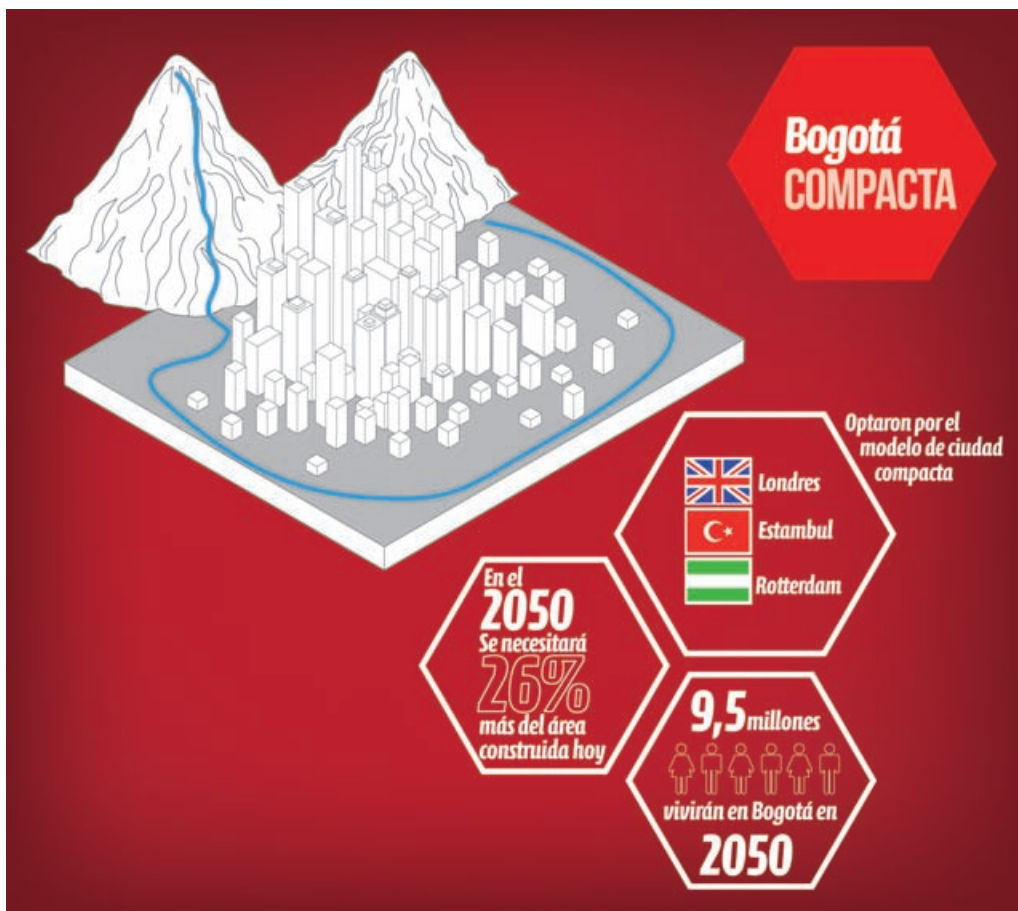
**¿Qué se
modificó en
el POT?**



1 Bogotá Compacta

Problemáticas

1. Para el 2050 seremos un total de 9.5 millones de habitantes lo cual demanda un área adicional construida del 26% con respecto a lo que tenemos hoy en la ciudad.
2. El patrón de crecimiento de la ciudad ha generado un desbalance en la distribución de la población dentro del territorio, teniendo una periferia altamente poblada (entre 500 y 1000 habitantes por hectárea) en contraste con un centro que ha perdido población residente (en promedio 200 habitantes por hectárea).
3. En consecuencia se generan grandes desplazamientos desde la periferia hacia los centros de empleo, incidiendo en los gastos de la canasta familiar y en la contaminación ambiental.

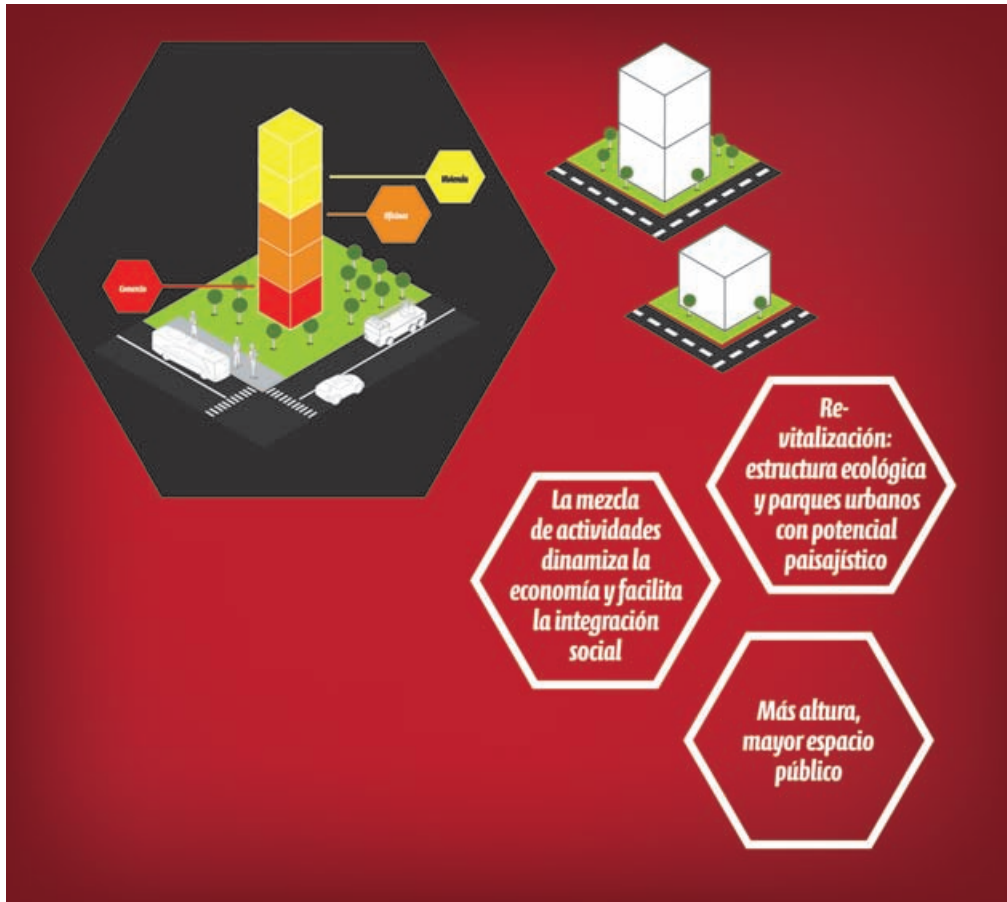


Ajuste

1. La modificación estimula los procesos de redensificación (entendida como el aumento de población que vive en un área específica) permitiendo mayores alturas y metros cuadrados construidos en áreas centrales de la ciudad y en zonas con mayor presencia de actividades económicas que cuentan con buenas condiciones de accesibilidad y promueven el mejor aprovechamiento de estas áreas, para la localización de mayor cantidad de población.

2. El modelo de ciudad compacta busca el equilibrio urbanístico, es decir, entre más población exista se debe contar con más parques y equipamientos. Por lo tanto, las áreas que podrán ser redensificadas deben surtir un proceso de reurbanización (dotar de servicios públicos, parques, equipamientos y vías, de acuerdo con las necesidades de la nueva población) y para esto, todos los proyectos urbanísticos cumplirán con obligaciones urbanísticas y de Vivienda de Interés Prioritario (Vivienda de máximo 70 salarios mínimos).

Beneficios de una Bogotá más compacta



3. Esta de modificación promueve la construcción de Viviendas de Interés Prioritario (VIP) en condiciones de localización adecuadas, con el fin de facilitar el acceso de ciudadanas y ciudadanos con menores ingresos, a centros de empleo y servicios urbanos.

-Medio ambiente. Disminuye la presión existente sobre la estructura ambiental y los suelos rurales.

-Espacio Público. Constituye una estrategia para liberar suelo ya que al construir en altura se generan áreas para el disfrute de los ciudadanos.

-Cohesión social. Genera mayor interacción entre diferentes actores que facilita el desarrollo de relaciones de cooperación y convivencia.

-Movilidad eficiente. Estimula la disminución de tiempos de desplazamiento de la población e incentiva el uso de transporte público, a pie y en bicicleta.

-Mezcla de usos. Proximidad a los servicios al lugar de trabajo y estudio, a la vivienda y a los espacios culturales y deportivos, entre otros.

-Condiciones de seguridad. Incentiva un mayor uso del espacio público y el mejoramiento de las condiciones de seguridad en lugares antes no transitados.

2

Cambio Climático

Problemáticas

En los últimos años la ciudad ha experimentado mayor ocurrencia de eventos climáticos extremos.

Estos factores afectan principalmente a la población de menores ingresos que se localiza cerca de los humedales, riberas de los ríos y laderas de las montañas (4.545

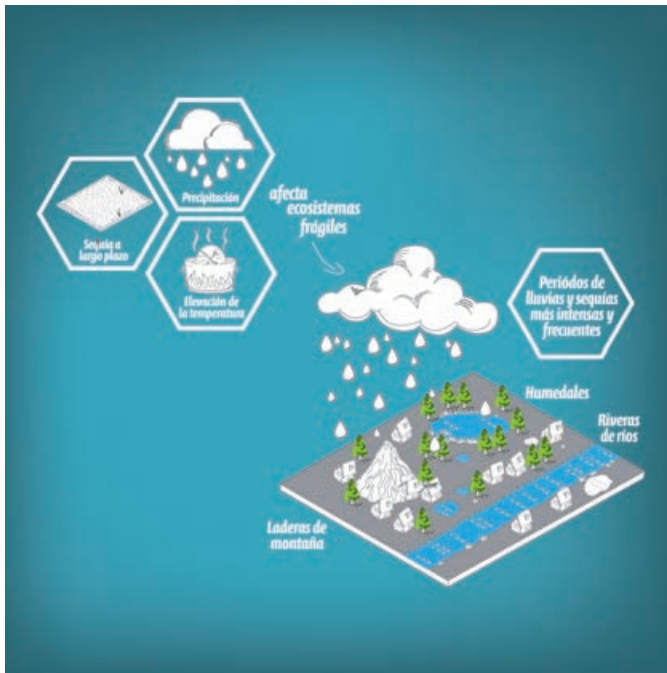
familias / 19.131 personas viven en zonas de riesgo).

Igualmente, afecta la vida silvestre de ecosistemas frágiles.

La ciudad no cuenta con una estrategia o alternativas para enfrentar estos fenómenos que le permita mitigar sus

efectos o adaptarse a las nuevas condiciones derivadas del cambio climático.

Existe un aumento de los gases de efecto invernadero debido a la quema de combustibles fósiles (todos los derivados del petróleo) para el transporte, y el incremento del parque automotor.



Ajuste

Reducir la vulnerabilidad territorial de Bogotá frente a las nuevas condiciones de amenaza, derivadas del cambio climático, mediante la incorporación de medidas de adaptación y mitigación que incidan en la protección de la vida y la funcionalidad ambiental de los espacios naturales de montaña, ríos y quebradas.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN:

- Propiciar la reducción de emisiones de gases efecto invernadero (emisiones generadas a la atmósfera que incrementan su temperatura) mediante la transformación de tecnologías y comportamientos en los modos de transporte.
- Desincentivar y controlar la ocupación y asentamiento de la población en áreas de amenaza por inundación y deslizamientos.

MEDIDAS DE ADAPTACIÓN:

- Implementar nuevas formas sostenibles de construcción de la ciudad, mediante el aumento de coberturas vegetales y capacidad de permeabilidad del suelo, que incentiven la disminución de islas de calor (puntos localizados de calor en la ciudad).
- Incorporar nuevas áreas como suelo de protección ambiental que mejoren la funcionalidad ambiental de los espacios naturales de montaña, ríos y quebradas.



Beneficios de enfrentar el cambio climático

Menos población localizada en zonas de riesgo por deslizamiento o inundación.

Mayor conectividad ecológica y funcional de los elementos ambientales de la ciudad.

Menor inversión en atención de emergencias, ayuda humanitaria y reparación de daños materiales.



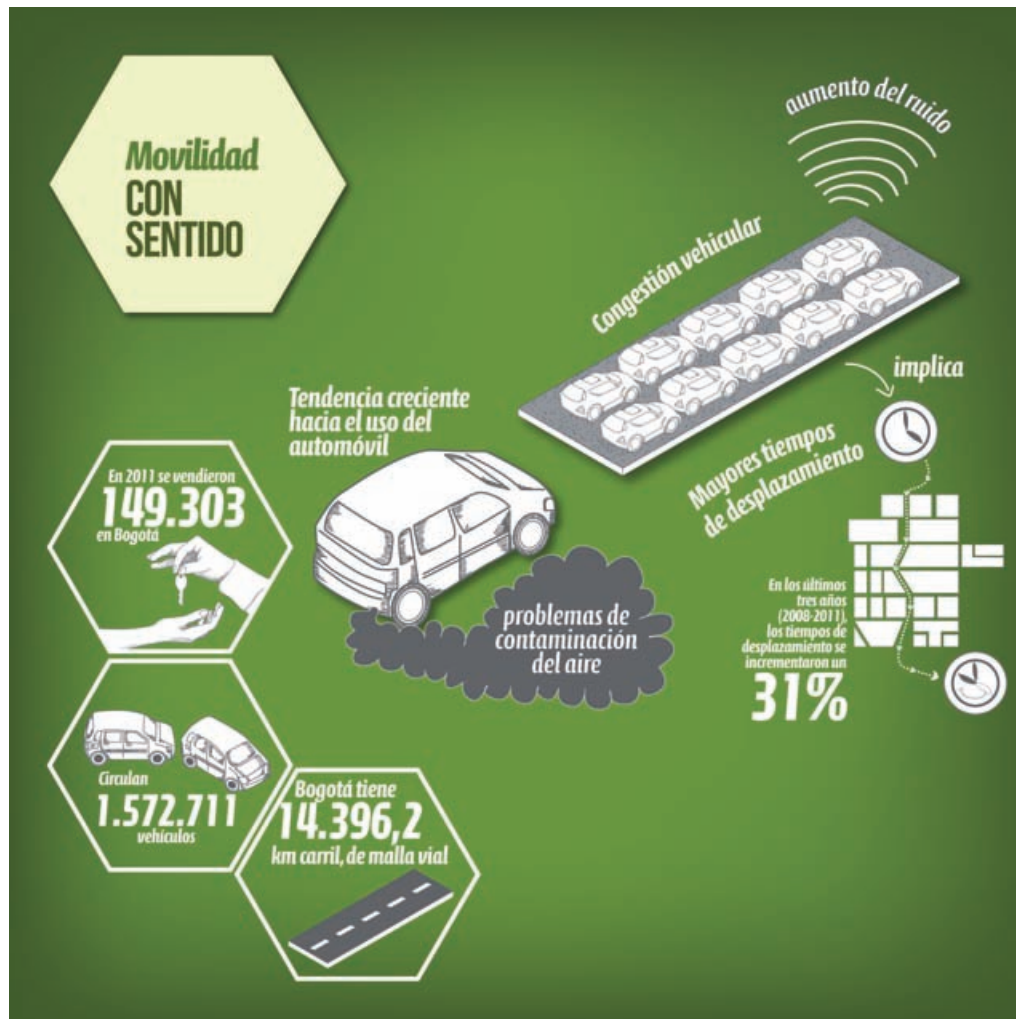
Movilidad con sentido

Problemáticas

Las respuestas que se han dado tradicionalmente a los problemas de movilidad, se han resuelto únicamente desde la perspectiva vial y de transporte, obviando la relación que tiene ésta con la asignación de usos, densidades, localización de la población y decisiones de ordenamiento.

El incremento de vehículos motorizados implica un aumento en la congestión de vías (la velocidad promedio en la ciudad es de 27,23 Km/h), contaminación por aire y ruido y mayor tiempo necesario para desplazarse, en detrimento de otras actividades productivas para la ciudad (64,8 minutos es el tiempo promedio de una persona en el viaje de mayor frecuencia. La diferencia entre el estrato 1 y el estrato 6 es de más de media hora -37,1 minutos).

Actualmente no existe un sistema que integre el transporte público y privado, que genera para la ciudadanía, ineficiencias en tiempo y dinero.



Ajuste

La modificación del POT articula la planeación urbana con la propuesta de movilidad y transporte incentivando por ejemplo: la densificación a lo largo de los corredores de las líneas del metro y transmilenio, la ade-

cuada mezcla de usos y el acceso a servicios urbanos.

Se prioriza el transporte sostenible, no motorizado, peatonal y en bicicleta en áreas de actividad económica intensiva (áreas centrales).

Asegura la integración de todos los sistemas de movilidad con el fin de promover la reducción en los niveles de congestión y facilitar el acceso de toda la población a un transporte más eficiente.

Beneficios de la planeación urbana orientada al transporte.

- Las personas invertirán menos tiempo y dinero en sus desplazamientos dentro de la ciudad y contarán con mejores condiciones para moverse a pie o en bicicleta.
- Tendrán más cerca los servicios que ofrece la ciudad y dispondrán de más tiempo para actividades agradables.
- Mediante la implementación del transporte masivo y la desmotivación hacia el uso del transporte privado se reducirán los gases de efecto invernadero y contribuirá al mejoramiento de la calidad del aire.
- La densificación a lo largo de los corredores de transporte inducirá la captación de dinero para la ciudad.



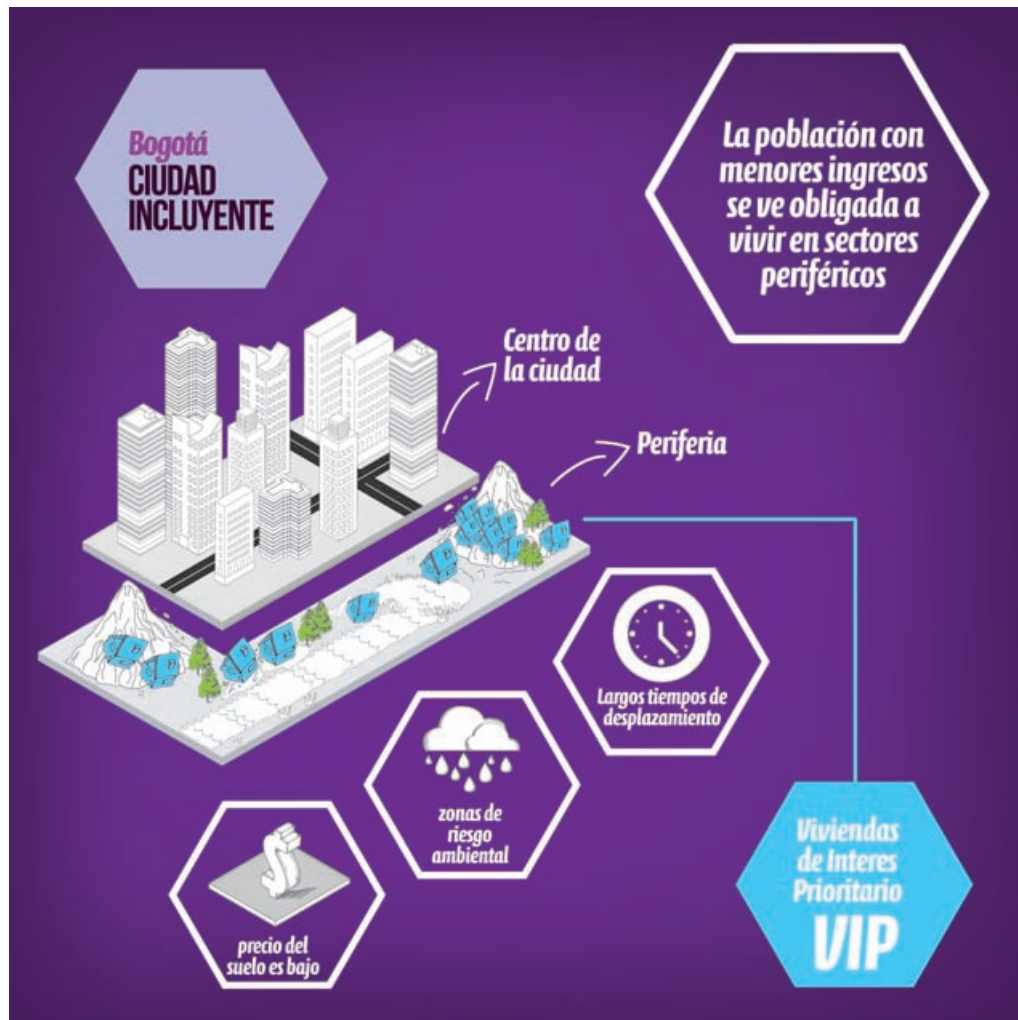
4

Bogotá ciudad incluyente

Problemáticas

El mayor porcentaje de población con menores ingresos se localiza en las zonas de riesgo, periféricas, con difícil acceso a transporte y a equipamientos (albergan servicios sociales tendientes a satisfacer necesidades y preferencias colectivas, asociados a los principales sistemas de bienestar de una sociedad, como son: educación, salud, integración social, cultura, recreación y deporte, culto, seguridad, defensa y justicia, administración pública y atención a la ciudadanía, abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria, así como servicios funerarios), porque su condición económica limita las opciones que tienen de escoger donde vivir (73% de las familias de estratos 1 y 2 se localizan en la periferia).

Actualmente la norma propicia la ubicación de más familias en la periferia, re-



forzando la segregación (no inclusión social).

La localización en estas periferias, implica mayor dinero y tiempo para el desplazamiento a los lugares de trabajo.

Ajuste

La propuesta incentiva la oferta y facilita el acceso a Vivienda de Interés Prioritario (VIP) en las zonas centrales de la ciudad, que en combinación con la mezcla de usos, el acceso a transporte y servicios urbanos, garantiza mejor calidad de

vida a las familias de menores ingresos.

Se crean mecanismos para que los nuevos desarrollos de la ciudad aporten en la generación de Vivienda de Interés Prioritario, parques, colegios, bibliotecas y centros de servicios.

La integración de diferentes sectores sociales y actividades, mejora las condiciones de vida de la población antes segregada e impulsa la vida económica y política de sus barrios.

Viviendas de Interés Prioritario
VIP



Beneficios de la integración social mediante construcción de VIP en las zonas centrales de Bogotá

- Facilita el acceso a lugares de trabajo, estudio, actividades deportivas y culturales, entre otros.
- Dinamiza las economías locales y genera relaciones convenientes para todos los sectores sociales.
- Garantiza el acceso al espacio urbano y el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad.

5

Simplificación de las normas



Problemáticas

El desarrollo normativo se elaboró de manera fragmentada en un esquema complejo de escalas y ámbitos de reglamentación, generando una desarticulación entre el modelo propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial aprobado en el año 2004, y la multiplicidad de normas. Esto confunde y dificulta la aplicación y el control, restándole claridad y eficiencia a la norma.

En la actualidad existen más de 1.500 actos administrativos. LEI POT las integra en un solo cuerpo.

Beneficios de la simplificación en las normas

Facilita la toma de decisiones frente al desarrollo de la ciudad.

Facilita el control urbano y la aplicación de normas.

Fomenta la equidad en la asignación de normas y obligaciones asociadas a éstas.

Ajuste

Normas urbanísticas sencillas y de fácil comprensión, aplicación y apropiación por parte de las comunidades y entidades que garantizan el control.

La estrategia de ordenamiento territorial toma decisiones generales que la norma urbana concreta, a través de reglas simplificadas sobre usos, alturas, volumetrías y obligaciones urbanísticas. Igualmente define mecanismos y criterios claros para la toma de decisiones a escala local.

La implementación de los instrumentos de planeación, gestión y financiación se articula con las decisiones de normas generales incluidas en el POT.



Ruta de la participación

Entre octubre de 2012 y abril de 2013 se recogieron inquietudes, se escucharon propuestas y se resolvieron dudas en 231 encuentros de discusión que comprendieron reuniones, talleres, cabildos, foros, seminarios y mesas de trabajo y mesas de trabajo en los que participaron aproximadamente 10 mil personas, y la participación de casi 700 organizaciones y grupos sociales, y los 12 sectores de gabinete distrital, en los que se recogieron 2.600 propuestas que fueron examinadas e incorporadas según la pertinencia.

El proceso de participación ciudadana permitió el debate ciudadano y un escenario pedagógico en donde las y los participantes incorporarán a través del diálogo de saberes y el reconocimiento de las diferentes perspectivas, sus visiones de futuro frente al ordenamiento de la ciudad.

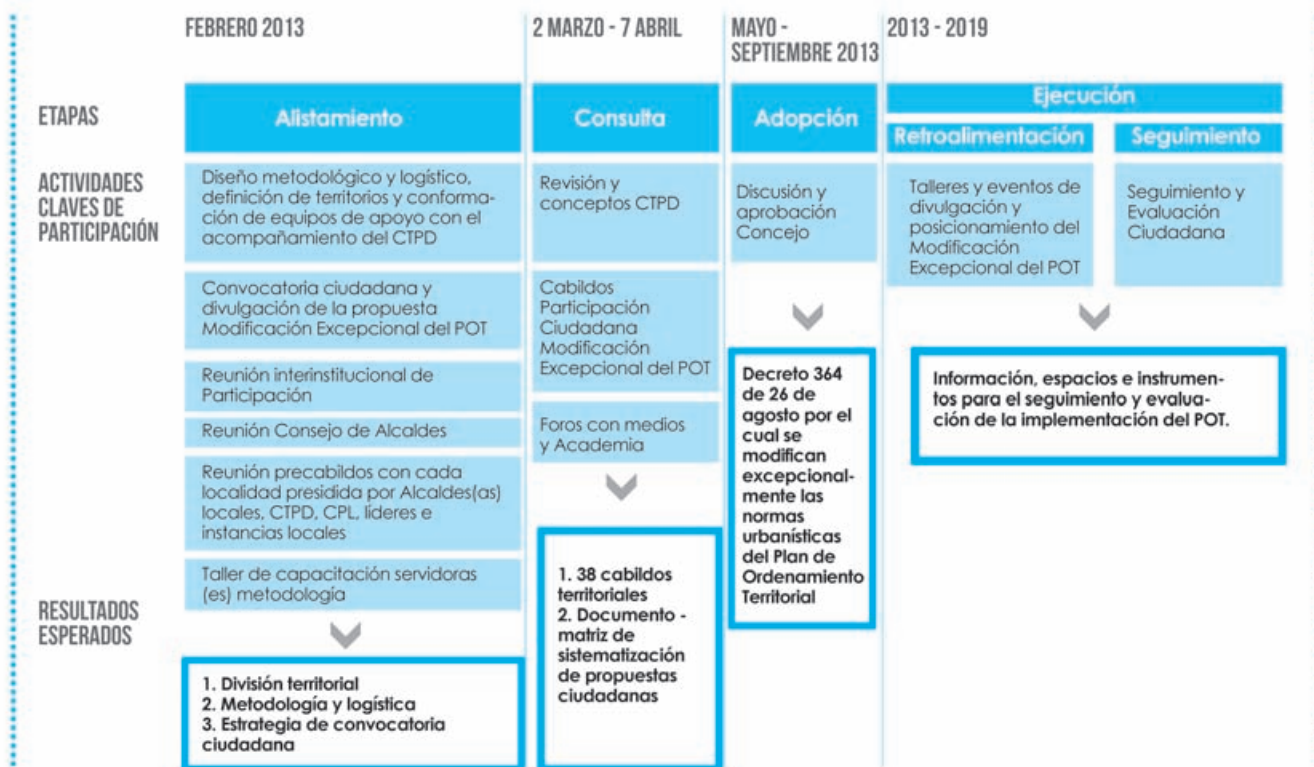
Posterior a la emisión del Decreto 364 que modificó el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá (POT), la Administración Distrital inició un proceso de divulgación y capacitación de diferentes sectores de la población, funcionarios de las entidades del Distrito, localidades y entes de control, según sus necesidades particulares, con el fin de aumentar los conocimientos del mismo y permitir una mayor apropiación e implementación de esta normativa.

Cualquier entidad, organización social o grupo de comunidad interesado en conocer más sobre el POT podrá solicitarla a la Dirección de Participación de la SDP al 3358000 extensiones 9006, 8632, 8634 ó 8631. Posterior se realiza una reunión preparatoria para conocer el interés y las necesidades. Esto con del fin de responder de manera precisa.

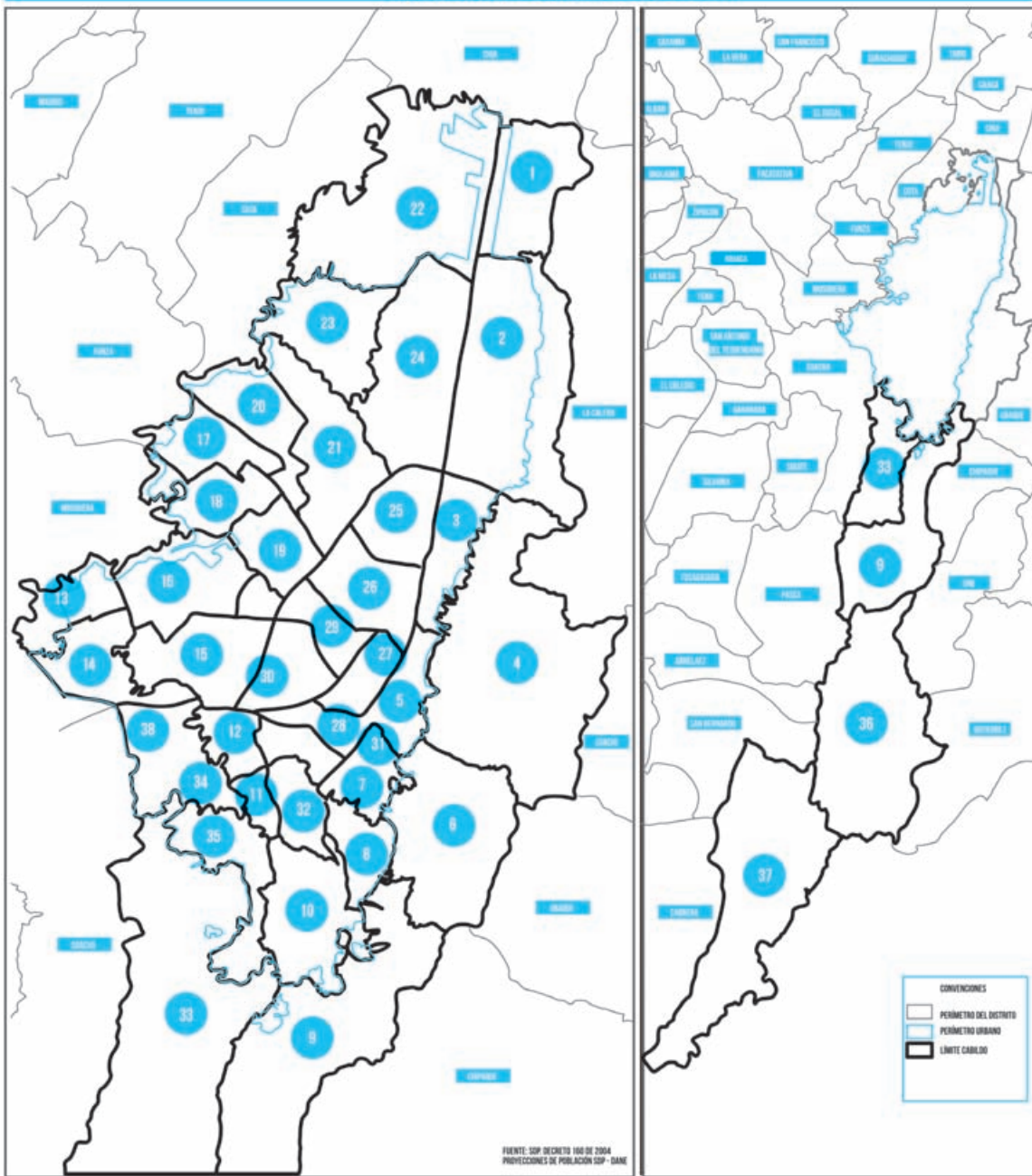
A la fecha estas divulgaciones le han llegado a diferentes grupos de Ediles, ciudadanía, organizaciones sociales, expertos académicos, estudiantes, constructores, gremios, Alcaldías Locales, equipos técnico-jurídicos y normativos de las localidades, funcionarios de diferentes entidades distritales y nacionales y medios de comunicación.



Hoja de ruta



CABILDOS M.E.P.O.T. 2013 - SDP



- 1 Usaquén Borde Norte
- 2 Usaquén Borde Sur
- 3 Chapinero zona urbana
- 4 Chapinero Santa Fe zona rural
- 5 Santa Fe zona urbana y Candelaria
- 6 San Cristóbal Cerros Orientales
- 7 San Cristóbal Cuenca Río Fucha
- 8 San Cristóbal Cuenca Río Tunjuelo
- 9 Usme zona rural
- 10 Usme zona urbana
- 11 Tunjuelito sector Chiguaza
- 12 Tunjuelito sector Canal San Vicente
- 13 Bosa oriental - central
- 14 Bosa occidental
- 15 Kennedy central e industrial
- 16 Kennedy Humedales y Canal Cundinamarca
- 17 Fontibón sector aeropuerto
- 18 Fontibón Humedales
- 19 Fontibón Centro
- 20 Engativá Humedal Jaboque
- 21 Engativá sector centro Juan Amarillo
- 22 Suba Chorrillos - zona rural
- 23 Suba Vertiente Occidental
- 24 Suba Vertiente Oriental
- 25 Barrios Unidos
- 26 Teusaquillo
- 27 Mártires
- 28 Antonio Nariño

- 29 Puente Aranda zona industrial
- 30 Puente Aranda sector Río Fucha
- 31 Rafael Uribe Uribe Cuenca Río Fucha
- 32 Rafael Uribe Uribe Cuenca Río Tunjuelo
- 33 Ciudad Bolívar sector rural
- 34 Ciudad Bolívar Lucero - El Tesoro
- 35 Ciudad Bolívar Perdomo - Jerusalén
- 36 Sumapaz Cuenca Río Blanco
- 37 Sumapaz Cuenca Sumapaz
- 38 Ciudad Bolívar Arborizadora San Francisco

Para la implementación de esta ruta metodológica de Cabildos POT, se desarrollará un proceso de articulación y concurso de los 13 sectores de la Administración Distrital, junto con las localidades, el Concejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD), la ciudadanía y sus organizaciones. Esta apuesta conjunta pone en la agenda de la ciudad y sus habitantes, la necesidad de reflexionar frente al ordenamiento, sin perder de vista el enfoque territorial de las problemáticas, así como el papel de los actores sociales y sus aportes.



Luego de 30 días de análisis y un proceso simultáneo de socialización en las Localidades de Bogotá, al igual que la discusión con los diferentes actores, el Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD) entregó el 11 de abril de 2013 concepto favorable frente a la propuesta de modificación excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para Bogotá. En ese momento, la presidenta del Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD), Martha Triana calificó como uno de los procesos con la ciudadanía y los diferentes sectores de la ciudad más participativos que ha tenido la Administración Bogotá Humana.

Dentro de las recomendaciones técnicas indicaron algunas preocupaciones ciudadanas relacionadas con temas como el enfoque de género, eco-urbanismo, mezcla de usos, edificabilidad, y movilidad principalmente, que el posterior Decreto las contemplo.

¿Cómo obtener los documentos y la información sobre la modificación del POT?

Desde el inicio del proceso en www.sdp.gov.co se encuentran disponibles la exposición pública de los documentos técnicos y de participación ciudadana.



El Consejo Territorial de Planeación Distrital – CTPD es un cuerpo consultivo creado por mandato de la Ley 152 de 1994, que está conformado por diferentes sectores sociales, ambientales, económicos, poblacionales y culturales. Con relación al Plan de Ordenamiento Territorial-POT y sus modalidades de modificación o ajuste, su responsabilidad consiste en rendir concepto y formular recomendaciones, garantizando para esto, escenarios de información, formación y debate ciudadano.

En este sentido es fundamental el papel del CTPD como una de las principales instancias de planeación de la ciudad. Sus aportes permiten que la Administración pueda contar con un concepto valioso desde la sociedad civil, para visibilizar las dinámicas territoriales y facilitar las estrategias de intervención del POT.

plan de
ordenamiento
territorial
POT 2013



Secretaría Distrital Planeación Bogotá

Carrera 30 No. 25 - 90 pisos 5, 8, 13
PBX: 335 80 00
www.sdp.gov.co

 Secretaría De Planeación

 @planeacionbog

 SecrDistdePlaneacion

●● Secretaría Distrital Planeación

Secretaría Distrital Planeación Bogotá

