



Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035

SISTEMA DE MOVILIDAD

ESTRUCTURAS ORDENADORAS DEL TERRITORIO

1. **Estructura Ecológica Principal:** Es **ordenadora del territorio** y garante de los equilibrios ecosistémicos, para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional
2. **Estructura Integradora de Patrimonios:** Integra el patrimonio **cultural, material, inmaterial y natural** en el territorio. Se constituye en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes.
3. **Estructura Funcional y del Cuidado:** Concreta la **proximidad** desde la movilidad, el reverdecimiento del espacio urbano y la **territorialización del cuidado** en Bogotá.
4. **Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación**

ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO



Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro

- Parques de la red estructurante
- Parques de la red de proximidad
- Plazas
- Plazoletas
- Zonas verdes
- Espacios público de encuentro rural
- Espacios privados de uso público para el encuentro
- Elementos complementarios



Sistema de movilidad

- Espacio público para la movilidad
- Red de infraestructura peatonal
- Red de cicloinfraestructura
- Red vial
- Red de transporte público de pasajeros urbano, rural y regional
- Corredores verdes (alta y media capacidad)
- Infraestructura de soporte
- Red de transporte aéreo
- Red de transporte de carga y para la actividad logística



Sistema del cuidado y de servicios sociales

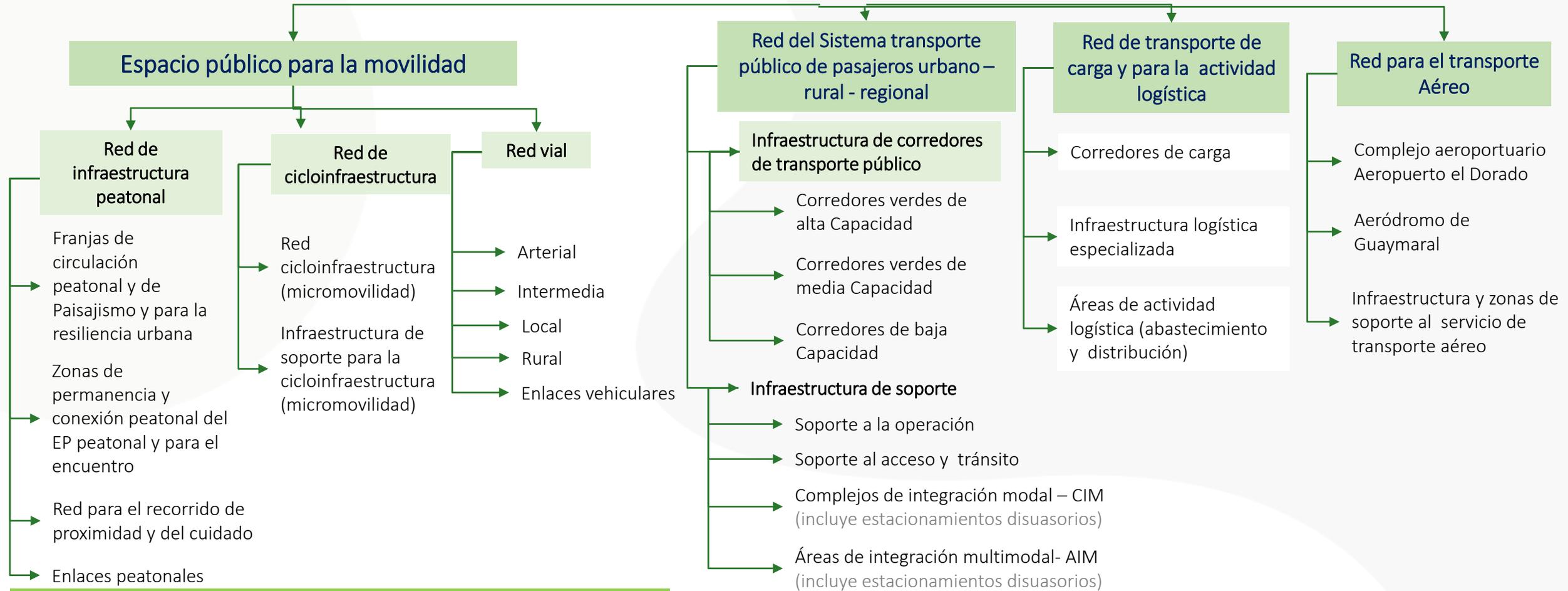
- Servicios del cuidado
- Servicios sociales



Sistemas de Servicios Públicos

- Sistema de acueducto
- Sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas
- Sistema de drenaje pluvial sostenible
- Sistema de infraestructura para la gestión integral de residuos
- Sistema de energía eléctrica, alumbrado público y fuentes no convencionales de energía renovable
- Sistema de gas natural y sistemas alternativos de gas

SISTEMA DE MOVILIDAD



Estrategia de intervención de Calles Completas

Estrategia de intervención de Barrios Vitales

Consolidación de Corredores Verdes

ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD - RED VIAL URBANA

ARTÍCULO 152.

Corresponde a las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece:

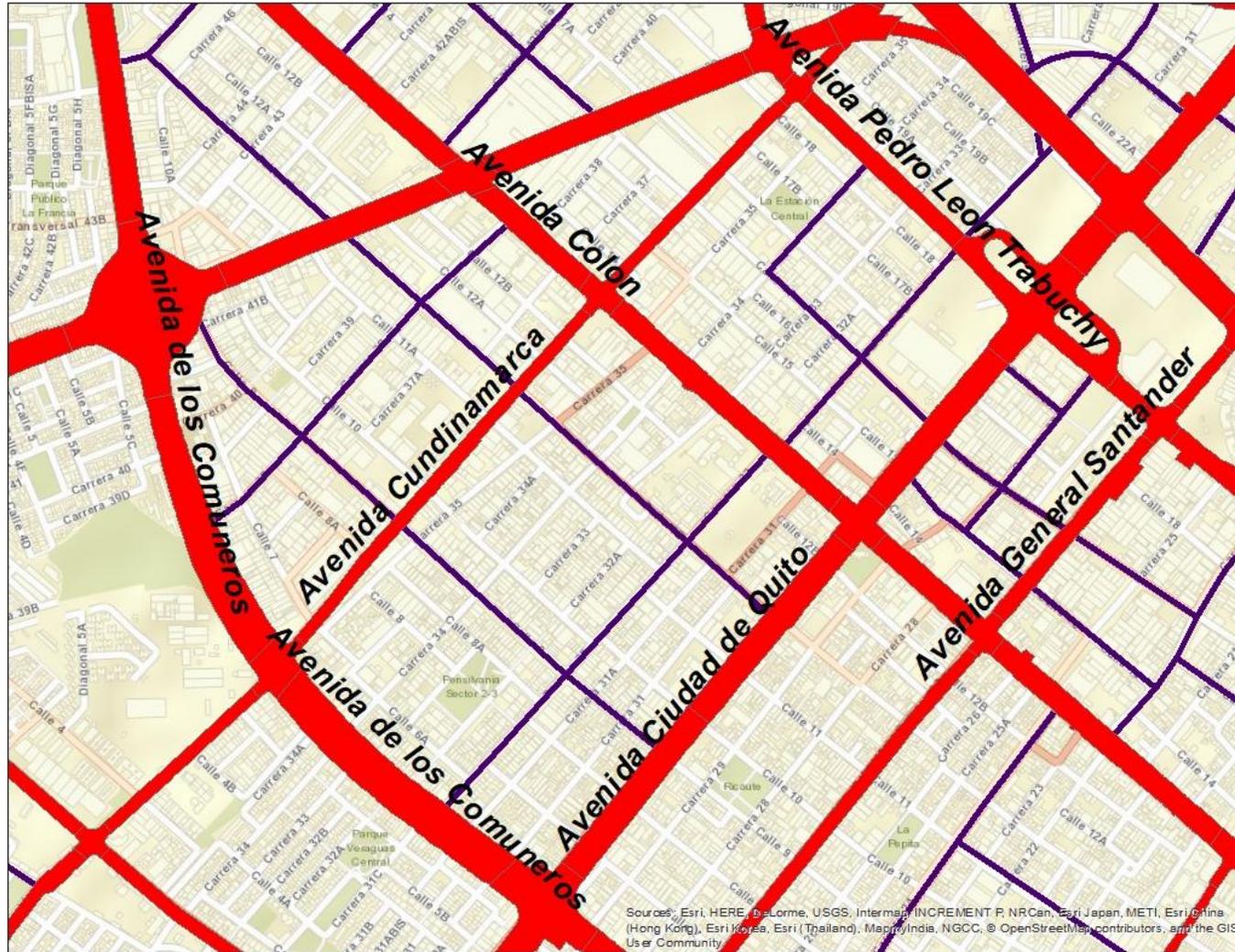
1. Malla Local: Conformada por las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las UPLs. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad.

2. Malla vial intermedia: Conformada por calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las UPLs, da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional.

3. Malla arterial: Son las calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad.

4. Enlace: : Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.

ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD - RED VIAL URBANA



Malla Arterial



Malla Intermedia



Malla Local



ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD - RED VIAL RURAL

Artículo 422.Red de conexión Rural y Regional Estructurante. Se categoriza de la siguiente Manera:

1.Vías primarias: Corresponde al conjunto de vías localizadas en suelo rural que se conectan a las vías nacionales de primer orden (troncales y transversales), garantizando la conexión del Distrito Capital con el nivel Nacional. Pueden estar construidas en doble calzada o calzada sencilla. Le corresponde un ancho de reserva de espacio público para la movilidad de hasta 60 metros.

2.Vías secundarias: Se refiere a las vías que permiten la comunicación entre el Distrito Capital y los municipios (intermunicipales) y entre asentamientos humanos rurales y el área urbana. Estas vías pueden conectarse a una vía Nacional de primer orden o a otra secundaria. Pueden estar construidas en doble calzada o calzada sencilla. Le corresponde un ancho de reserva de hasta 45 metros.

3.Vías terciarias: Son vías rurales que se pueden derivar de vías secundarias o primarias. Esta vía realiza interconexión únicamente a nivel veredal, entre la vereda y el área urbana, conectan los asentamientos humanos rurales con las veredas y sitios de interés en el área rural, así como los accesos locales a nivel predial o finca. Le corresponde un ancho de reserva de hasta 30 metros.



CALLES COMPLETAS

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, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas



CORREDORES VERDES

En corredores de transporte de alta y media capacidad, cicloinfraestructura y micromovilidad, se debe cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y el desarrollo orientado al transporte sostenible – DOT, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones; con espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social



BARRIOS VITALES

En barrios o áreas específicas se busca realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas, aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

EFC | ESTRATEGIA DE CALLES COMPLETAS

ARTÍCULO 154. Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial: intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad.



EFC | ESTRATEGIA DE CALLES COMPLETAS

ARTÍCULO 155. Anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad.

ANCHOS DE REFERENCIA PARA INTERVENCIÓN DE CALLES COMPLETAS EN ESTRATEGIA POT

TIPO DE MALLA	TIPO DE CALLE	ANCHO DE REFERENCIA	MEDIDA EN (M)		ANCHO FRANJA MIN.	COMODIN MÍNIMO	COMODIN MÁXIMO	OBSERVACIONES
			MIN	MAX				
Arterial	A0	100	90	>100	85	5,00	15,00	<ul style="list-style-type: none"> • Definidas por la reserva vial a nivel de POT • Por las precisiones mediante resolución • Por Los Corredores Existentes
	A1	60	54	66	53	1,00	13,00	
	A2	40	36	44	34	2,00	10,00	
	A3	30	27	34	27	-	7,00	
	A3E	25	22	27	22	-	5,00	
Intermedia	I4	22	22	< 27	22	-	4,99	Malla existente en terreno y proyectada a través de procesos urbanísticos y de reconocimiento urbano. Permite el acceso zonal a la ciudad desde una o más vías arterias. En sectores de mejoramiento integral corresponden a las vías principales de acceso a los sectores y por donde circula el SITP.
	I5	18	18	< 22	15,7	2,30	6,29	
	I6	16	16	< 18	13,7	2,30	4,29	
Local	L7	13	13	<16	11,7	1,30	4,29	
	L8	10	10	<13	9,00	1,00	3,99	
	L9	6	6	<10	6	-	2,90	Calle Peatonal en tratamiento de desarrollo. Calle peatonal con circulación vehicular restringida en tratamiento de mejoramiento integral
	L10	4	4	<6	4,00	-	2	Sendero peatonal únicamente para tratamiento de mejoramiento integral

RESERVAS Y CESIONES PARA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE

Artículo 378. Zonas de reserva. La zona de reserva es la demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio **Distrital**, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Tradicionalmente las **zonas de reserva vial y de transporte** se manejan únicamente para las vías de la malla vial arterial, para identificar y precisar las áreas del territorio que se requieren para la construcción de este tipo de infraestructuras. Para las reservas que precisan su trazado en fase de factibilidad o de estudios adelantados por el IDU, la SDP las adopta mediante resolución.

Para las **vías de la malla vial local e intermedia**, las áreas que se requieren para la construcción de este tipo de vías se adquieren a través de los procesos de urbanismo debidamente licenciados o por intermedio de los procesos de legalización de barrios o por el reconocimiento que se realiza de la ciudad que se consolidó antes que existieran formalmente los procesos de urbanismo.

La BDGC, en cuanto a la malla vial arterial y rural y para efectos de seguimiento de ejecución del POT en materia de malla arterial, incluye un atributo que da cuenta del estado constructivo de la vía, partiendo de una primera aproximación que se realizó a nivel de POT del estado de la malla vial arterial.



GRACIAS

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
EL RENACER DE BOGOTÁ 2022-2035

CONTACTO

www.sdp.gov.co

+(571)3358000

SÍGUENOS

@planeacionbog

/PlaneacionBogota



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

BOGOTÁ