



**ALCALDIA MAYOR  
BOGOTA D.C.**

**Instituto  
DESARROLLO URBANO**



**“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR  
FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN  
CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-  
CUNDINAMARCA.”**

**ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.**

**MOVILIDAD**

**CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021**

**INFORME 2: REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI  
URBANISMO**

**VERSION 04**

**BOGOTÁ, 2022 – mayo 13**




**REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN – RAI****CONTROL DE VERSIONES**

<b>Versión</b>	<b>Fecha</b>	<b>Descripción de la Modificación</b>	<b>Folios</b>
Versión 00	02/03/2022	Elaboración Inicial	82
Versión 01	22/03/2022	Atención Observaciones Interventoría	76
Versión 02	31/03/2022	Atención Observaciones Interventoría	86
Versión 03	27/04/2022	Atención Observaciones IDU	97
Versión 04	13/05/2022	Atención Observaciones Interventoría	100
<b>Ruta almacenamiento</b>			
Z:\P1674 - Regiotram SUR diseños\9.Trabajo\1.Tecnico\Informe 2. RAI\OBSERVACIONES IDU			

**EMPRESA CONTRATISTA**

<b>ELABORADO POR:</b>	<b>REVISADO POR:</b>	<b>APROBADO POR:</b>
Arq. Angela M. Jaimes Especialista en Urbanismo y Espacio Público	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría

**EMPRESA INTERVENTORA**

<b>REVISADO POR:</b>	<b>AVALADO POR:</b>	<b>APROBADO POR:</b>
		
Emerson Fernández B. Especialista en Urbanismo y Espacio Público	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>7</b>
<b>1. OBJETIVOS.....</b>	<b>8</b>
1.1. OBJETIVO GENERAL .....	8
1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	8
<b>2. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO.....</b>	<b>8</b>
<b>3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.....</b>	<b>9</b>
<b>4. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN (RAI).....</b>	<b>12</b>
<b>5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA .....</b>	<b>12</b>
5.1. GESTION REALIZADA PARA OBTENER LA INFORMACIÓN.....	12
5.2. INVENTARIO INFORMACIÓN DE REFERENCIA .....	13
5.3. INFORMACIÓN DE REFERENCIA DISPONIBLE.....	15
5.3.1. ORDENAMIENTO TERRITORIAL .....	15
5.3.1.1. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 1 .....	16
5.3.1.2. DOCUMENTO DE REFERENCIA NO. 2 .....	19
5.3.1.2.1. Revisión del Visor de mapas del POT “Bogotá Verdece 2022-2035” .....	27
5.3.1.3. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 3 .....	34
5.3.1.4. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 4 a y b .....	38
5.3.1.5. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 5 .....	41
5.3.1.6. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 6 .....	42
5.3.1.7. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 7 .....	48
5.3.1.8. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 8 .....	49
5.3.2. PROYECTOS .....	51
5.3.2.1. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 9 .....	51
5.3.2.2. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 10 .....	53
5.3.2.3. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 11 .....	55
5.3.2.4. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 12 .....	60
5.3.2.5. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 13 .....	62
5.3.2.6. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 14 .....	65
5.3.2.7. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 15 .....	68
5.3.2.8. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 16 .....	70
5.3.2.9. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 17 .....	71
5.3.2.10. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 18 .....	73
5.3.2.11. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 19 .....	74
5.3.2.12. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 20 .....	75
5.3.2.13. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 21 .....	78
5.3.2.14. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 22 .....	82
5.3.2.15. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 23 .....	89
5.3.2.16. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 24 .....	90
5.4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN URBANA REVISADA.....	91

---

<b>6. VISITA DE CAMPO .....</b>	<b>94</b>
<b>7. CONCLUSIONES .....</b>	<b>100</b>
7.1. CONCLUSIÓN GENERAL .....	100
7.2. PASOS A SEGUIR.....	100
7.2.1. VISITAS COMPLEMENTARIAS .....	100



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

---

Instituto de Desarrollo Urbano

**TABLA DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1. Localización Regiotram del Sur. ....	10
Ilustración 2 Esquema General – Sistemas Regiotram .....	11
Ilustración 3. Localización Plan Parcial de Renovación Urbana "Ferrocarril Calle 13" Fuente: Documentos Plan Parcial 2019 <a href="https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes">https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes</a> .....	38
Ilustración 4. Fuente: SDP Documentos del plan.....	39
Ilustración 5. Fuente: SDP Documentos del plan-usos del suelo.....	40
Ilustración 6. Áreas de ubicación de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP. ....	50
Ilustración 7. Predio relacionado con el trazado de perfil.....	51
Ilustración 8. Localización general y tramos del proyecto. Fuente: Estudios de factibilidad IDU .....	54
Ilustración 9. Intersección BRT Av. 68 con Primero de Mayo y Avenida del Ferrocarril. Fuente: Factibilidad IDU .....	55
Ilustración 10. Imagen del estudio de prefactibilidad Corredor Ferreo del Sur.....	56
Ilustración 11. Subtramos y localización del proyecto.....	58
Ilustración 12. Propuesta de perfil vial. Fuente: contrato IDU .....	59
Ilustración 13. Propuesta de perfil alternativa 2. ....	60
Ilustración 14. Sistema de transporte masivo para Bogotá. Estudio de referencia. .....	61
Ilustración 15. Trazado Regiotram de Occidente.....	63
Ilustración 16. Intersecciones Regiotram de Occidente .....	64
Ilustración 17. Ramal de integración hacia estación del metro. ....	64
Ilustración 18. Integración con el proyecto Metro. Ramal y peatonal. ....	65
Ilustración 19. Localización primera línea del metro. ....	66
Ilustración 20. Imagen proyectada. ....	67
Ilustración 21. mapa línea 1 metro. ....	67
Ilustración 22. Intersección estación de la primera línea del metro y trazado de Regiotram Sur.....	68
Ilustración 23. Planta de localización y perfil.....	70
Ilustración 24. Tramos funcionales de la factibilidad del proyecto Ciclo – Alameda Medio Milenio.....	71
Ilustración 25. Trazado en la localidad de Ciudad Bolivar. Potosí.....	73
Ilustración 26. Plano operativo primer nivel Terminal Satélite Sur Escenario 1 ....	74
Ilustración 27. Planta General.....	75
Ilustración 28. Localización de la extensión de la Troncal NQS entre la calle 24 y la Av. Circunvarar del Sur del Municipio de Soacha.....	76
Ilustración 29. Patio Portal El Vínculo TM. ....	77
Ilustración 30. Estación intermedia 3M. ....	78
Ilustración 31 Propuesta de Implantación RAPS Fase 1.....	84
Ilustración 32. RAP SABANA .....	85
Ilustración 33. RAP CARVAJAL .....	86

Ilustración 34. RAP KENNEDY CENTRAL .....	87
Ilustración 35 RAP VENECIA.....	88
Ilustración 36.RAP Venecia propuesta por ejes .....	89
Ilustración 37. Subsistema de Transporte Público Actual y Proyectado .....	90
Ilustración 38. Ciclo infraestructura existente y proyectada en el área de estudio	91
Ilustración 39. Visita al corredor de estudio 24 de febrero 2022 .....	95
Ilustración 40. Zona 1 y Zona 2.....	95
Ilustración 41. Zona 3.....	96
Ilustración 42 Zona 4.....	97
Ilustración 43 Zona 5.....	98
Ilustración 44. Zona 6.....	99



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

## INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la recopilación, revisión, verificación y análisis de información secundaria para el proyecto que tiene como objeto “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, cumpliendo así con el entregable correspondiente según Anexo Técnico No 1 donde se describe:

“El alcance se enfoca a la ejecución de actividades encaminadas a la recolección de información secundaria y primaria, de ser necesario, para hacer la caracterización desde las diferentes disciplinas de orden técnico, conducente a evaluar las alternativas de trazado del corredor férreo del sur”

Como referencia básica para el desarrollo del presente informe se toma lo expuesto en los documentos suministrados (Estudios previos IDU-CMA-SGDU-061-2021 y Anexo Técnico No 1), donde se mencionan los diferentes procesos previos realizados, que contienen los antecedentes para el actual estudio.

El presente documento se realiza como parte del componente de urbanismo, arquitectura y paisajismo del proyecto que se desarrolla para los “Estudios de prefactibilidad del corredor férreo del sur en la modalidad ferroviaria y su articulación con otros proyectos de transporte de la región Bogotá-Cundinamarca” y para su realización abordarán cuatro puntos generales:

- **Las escalas de trabajo:** a partir de lo solicitado en el anexo técnico se definirán tres escalas de trabajo. La primera abarca una general que se orienta a nivel regional, mientras que la segunda se refiere a una intermedia, referida a los municipios en los que se desarrolla la alternativa férrea. La tercera escala de detalle, los barrios y los espacios públicos.
- **La integración:** el proyecto buscará asegurar la interconexión con los proyectos existentes y proyectados en los municipios que se verán afectados por su trazado, para lo cual estudiará en detalle los sistemas que los componen, en particular el de transporte público de pasajeros urbano-rural, regional, carga y actividad logística, lo mismo que el de espacio público.
- **La revisión de la documentación existente:** la revisión de los planes, proyectos y programas actuales y futuros establecerá la caracterización, diagnóstico y posterior propuesta de la alternativa idónea. Esta información se verificará con jornadas de trabajo en el corredor férreo y en su área de

influencia, que permitirán la verificación de dicha información, su concordancia y pertinencia,

De esta manera se logrará alcanzar el objetivo de este informe, que es recopilar, revisar y analizar la información utilizada en el componente de urbanismo, paisajismo y arquitectura, para el planteamiento, selección, desarrollo y predimensionamiento del corredor de transporte seleccionado, conforme a lo señalado en el alcance del anexo técnico.

## **1. OBJETIVOS**

### **1.1. OBJETIVO GENERAL**

Recopilar, revisar y analizar la información utilizada para el planteamiento, selección, desarrollo y predimensionamientos del componente urbano, arquitectónico y paisajístico del corredor seleccionado en el perfil del proyecto conforme a lo señalado en el alcance.

### **1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Generar un inventario de información secundaria y documentos de referencia a revisar y analizar que permita extraer información para poder elaborar la caracterización, diagnóstico, situación y marco de referencia del proyecto.
2. Revisar y analizar la información que se tiene disponible y determinar la información que aún falta por recibir y revisar para tener una base completa para seguir a la actividad de caracterización del proyecto.
3. Enmarcar las normas de ordenamiento territorial de los territorios presentes en el corredor e identificar los principales elementos, sistemas y proyectos que están presentes en el área de estudio.
4. Hacer una visita para identificar los principales elementos del sistema urbano, paisajístico y arquitectónicos presentes en el área de estudio.

## **2. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO**

Enmarcados en el contexto del Plan de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, adoptado mediante Acuerdo 761 del 11 de junio de 2020, el cual contempla en su artículo 15, el Programa 50. Red de metros que consiste en: “Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos



técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur”, el IDU, adelantó la contratación de LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA.

EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 007702 DE 2021 DEL VEINTE (20) DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021, adjudicó el proceso de Concurso de Méritos Abierto No. IDU-CMA-SGDU-061-2021, al proponente CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA, integrado por ARDANUY SUCURSAL COLOMBIA con NIT 900.517.810-4 (50% de participación), ARDANUY COLOMBIA SAS con NIT 900.616.686-1 (50% de participación), por un valor de CINCO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS ONCE PESOS M/CTE (5.789.756.411,00), incluido IVA y demás impuestos y costos directos e indirectos a que haya lugar.

### **3. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO**

El proyecto por desarrollar se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, y corresponde al recorrido de corredor férreo del sur, propiedad del Instituto Nacional de Vías, y cuya titularidad señala que el TRAMO FERREO BOGOTA – EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVÍAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Escritura Pública No. 2380 otorgada el 11 de septiembre de 2007 en la Notaría 59 del Círculo de Bogotá.

Este proyecto por sus características impacta de manera positiva la población asentada en corredor de influencia Bogotá – Soacha, de tal manera que el Regiotram del Sur prevé con 15 estaciones extender la línea hasta el embalse del Muña, donde existe una zona de industria pesada y de equipamientos importantes, y a futuro con la planta de tratamiento de Canoas, es el punto ideal para localizar el Centro de Intercambio Modal (CIM).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>1.2. Localización -Anexo 1 Anexo técnico



0 2,5 5 km

*Ilustración 1. Localización Regiotram del Sur.**Fuente elaboración propia trazado Perfil de Proyecto*

El proyecto de Regiotram del Sur en el Distrito, deberá conllevar al mejoramiento de las condiciones urbanas de las áreas aledañas al trazado ferroviario y se prevé que podrá tener 11 estaciones dentro del perímetro urbano de Bogotá y 4 estaciones en el área de la sabana sur de Bogotá, completando una longitud cercana a los 18 kilómetros de extensión, en cinco localidades del distrito:

- Los Mártires, Puente Aranda, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa

Igualmente se contextualiza la ubicación del proyecto de manera general dando del esquema general de Regiotram y su integración con otros proyectos de naturaleza similar.



Ilustración 2 Esquema General – Sistemas Regiotram

#### 4. RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN (RAI)

La estrategia para recopilar, revisar y analizar la información del componente de urbanismo consiste en seguir un orden de jerarquía de arriba hacia abajo respecto a los instrumentos de planificación urbana. De esta manera, las categorías de revisión de la información que se consultan a partir de las escalas regional, municipal y local, son las siguientes:

- Escala Regional - Ordenamiento Territorial
  - Modelo de ordenamiento/ ocupación del territorio
  - Estructuras y sistemas
  - Acciones Territoriales (Programas, macroproyectos y proyectos derivados de las políticas y estrategias del POT o planes parciales)
  - Otros programas y proyectos
- **Escala Municipal - Proyectos de las entidades municipales** relacionados con los sistemas y estructuras del ordenamiento, especialmente los de espacio público, vial y de transporte. Estas entidades son:
  - Secretaría Distrital de Planeación
  - Instituto de Desarrollo Urbano
  - Empresa de Acueducto de Bogotá
  - Proyectos de escala municipal de los planes de desarrollo de cada municipio
- **Escala local - Cartografía**, recogida para cada municipio, que define la conformación física del área de influencia del trazado.

#### 5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

##### 5.1. GESTION REALIZADA PARA OBTENER LA INFORMACIÓN

	TEMA		ENTIDAD	ESTADO
1	Cartografía PBOT Sibaté	Digital	Alcaldía Municipal de Sibaté- CAC-P1674-032- Radicado 2022021726AE31	En espera de respuesta. Se han consultado datos digitales.
2	Cartografía Digital Soacha	POT	Alcaldía Municipal de Soacha- CAC-P1674-033-Radicado 18 de febrero 192286 (00122022026339)	En visita realizada el 15 de marzo a la Secretaría de Planeación se obtuvo la información solicitada.

	TEMA	ENTIDAD	ESTADO
3	Cartografía Digital POT Bogotá	Secretaría de Planeación de Bogotá	Se obtuvo por parte del equipo de consultoría y en datos abiertos.gov.co
4	Diseños Detallados Corredores Ecológicos de Ronda Río Fucha y Río Tunjuelo a la altura de la Av. Del Ferrocarril	Acueducto de Bogotá- CAC-P1674-031 18 de febrero . Radicación E-2022-011624	En espera de respuesta, la delimitación del área se utiliza con la cartografía digital POT
5	Cartografía Digital Base	Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá- Subsecretaría de información y estudios estratégicos- solicitud cita virtual	No se hace necesario pues la información se obtuvo por parte del equipo de Ardanuy

## 5.2. INVENTARIO INFORMACIÓN DE REFERENCIA

	DOCUMENTO DE REFERENCIA	ENTIDAD/CONTRATO
	<b>ORDENAMIENTO</b>	
1	Ley Orgánica 2199 del 8 de febrero de 2022	Congreso de Colombia
2	Plan De Ordenamiento Territorial Vigente Para Bogotá / Estructuras Y Sistemas	Alcaldía Mayor de Bogotá
3	Planes parciales Bogotá dentro del área de estudio	Secretaría de Planeación de Bogotá
4	Plan Parcial De Renovación Urbana "Ferrocarril Calle 13"	Secretaría de Planeación de Bogotá
5	Plan de Ordenamiento Territorial Vigente para el Municipio de Soacha. Acuerdo No. 46 del 27 de diciembre de 2000	Concejo Municipal de Soacha
6	Documento Técnico de Soporte Borrador Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial- componente general, componente urbano y componente rural 2021	Alcaldía Municipal Soacha
7	Plan Básico de Ordenamiento Territorial Vigente del Municipio de Sibaté. Acuerdo 11 de 2002	Alcaldía Municipal Sibaté
8	El Decreto 305 de 2015 definió para la localización de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, mediante el anexo denominado "Áreas de ubicación de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP"	Alcaldía Mayor de Bogotá

	DOCUMENTO DE REFERENCIA	ENTIDAD/CONTRATO
	<b>PROYECTOS</b>	
9	Perfil de Proyecto Tren de Cercanías-Regiotram Sur-Sabana de Bogotá	IDU 2020
10	Factibilidad, estudios y diseños para la adecuación al sistema Transmilenio de la Troncal Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur y de los equipamientos urbanos complementarios, en Bogotá, D.C.	Contrato de Construcción IDU 345 de 2020.
11	Prefactibilidad de Proyecto Avenida Ferrocarril del Sur	IDU-DTP 2017
12	Rehabilitación de los Corredores Férreos de la Sabana de Bogotá para adaptarlos a Transporte Masivo de Población	Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá- Empresa metro S.A.
13	Regiotram de Occidente	Empresa Férrea Regional/Contrato No. 034 de 2018
14	Primera Línea del Metro de Bogotá	Empresa Metro Bogotá
15	Troncal Av. Calle 13 – Corredor Occidente	Contrato IDU-1475-2017
16	Cicloalameda Medio Milenio	IDU 2021
17	Perfil y Prefactibilidad Cable Aéreo Ciudad Bolívar: Portal Sur - Potosí	IDU 2020-2021
18	La Terminal Satélite de Pasajeros del Sur	Terminal de Transporte S.A./TT008-05
19	Plan de Regularización y Manejo para el Parque Cementerio Jardines del Apogeo, ubicado en la Localidad de Bosa	Secretaría de Planeación de Bogotá
20	Transmilenio Soacha Fase I y Fase II y Patio Taller	Empresa Férrea Regional/LP-FR-006 de 2019
21	Consulta al Sistema de Información Geográfica "SIGIDU"	IDU
22	Diseño de una estrategia para la conformación de redes ambientales peatonales seguras-RAPS-, enmarcada en la estrategia distrital de protección al peatón y el plan maestro de movilidad para Bogotá D.C y factibilidad técnica, económica, legal y financiera de la Fase I. Contrato SDM-BM 068-2007	SDM IDU_DTP
23	Subsistema de Transporte Público de Bogotá	IDECA
24	Ciclo infraestructura	IDECA

### 5.3. INFORMACIÓN DE REFERENCIA DISPONIBLE

El trazado preliminar del proyecto está definido en el documento “PERFIL DE PROYECTO”<sup>2</sup> y abarca los municipios de Soacha, Sibaté y Bogotá, en una distancia aproximada de 18 kilómetros.

Si bien el documento a continuación se refiere específicamente al trazado definido en el Perfil, durante el desarrollo de las primeras fases, ha surgido la posibilidad de estudiar una alternativa de trazado diferente que define la línea 3 del metro de Bogotá. Dado que ese nuevo trazado no se encuentra dentro del buffer de análisis definido para este RAI, de común acuerdo con los involucrados se ha definido que en caso de requerir el estudio de esta nueva área se realizará en una fase posterior del contrato.

Se analizaron los estudios sobre transporte masivo y ordenamiento territorial para la ciudad de Bogotá, el municipio de Soacha y el municipio de Sibaté, sobre la base de un formulario prediseñado que contiene la siguiente información:

- A. Título
- B. Autor
- C. Lugar y Fecha
- D. Localización del estudio/información
- E. Tema
- F. Clasificación del Tema
- G. Resumen General

#### 5.3.1. ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En resumen, el ordenamiento territorial es entendido por la ley, como la construcción colectiva entre entidades territoriales, autoridades ambientales y sociedad, de un conjunto de acciones político-administrativas y de organización física que tienen por objetivo complementar la planificación económica y social con las decisiones sobre el territorio, y orientar así el desarrollo y aprovechamiento sostenible del mismo. Este conjunto de decisiones propende por la regulación en la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias socioeconómicas y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales.<sup>34</sup>

<sup>2</sup> IDU, “Perfil de Proyecto, Tren de cercanías- Regiotram Sur- Sabana de Bogotá” 21/05/2021

<sup>3</sup> En caso de que se decida que el trazado llega hasta el Embalse del Muña se incluirá el municipio de Sibaté

<sup>4</sup> <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/conceptos-basicos-de-ordenamiento-territorial-2887853>

### 5.3.1.1. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 1

**A. TÍTULO:**

LEY ORGÁNICA 2199 del 8 de febrero de 2022 “Por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá- Cundinamarca”

**B. AUTOR:**

Congreso de Colombia

**C. LUGAR/FECHA:**

2022

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa>

**E. TEMA**

Normativo para ente territorial

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Región Metropolitana Bogotá- Cundinamarca

**G. RESUMEN GENERAL**

ARTÍCULO 2°. FINALIDAD. La Región Metropolitana tendrá como finalidad garantizar la formulación y ejecución de políticas públicas, planes, programas y proyectos de desarrollo sostenible, así como la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo, promoviendo el desarrollo armónico, la equidad, el cierre de brechas entre los territorios y la ejecución de obras de interés regional. En el marco de la igualdad entre los integrantes, sin que haya posiciones dominantes.

ARTÍCULO 10°. COMPETENCIAS POR ÁREAS TEMÁTICAS. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior, la Región Metropolitana ejercerá sus competencias en las siguientes áreas temáticas:

- En materia de movilidad:

1. Ejercer como autoridad regional de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción, en las modalidades que le hayan sido asignadas en la presente ley.
2. Coordinar e integrar el servicio de transporte público regional.



3. Planear en su ámbito geográfico la infraestructura para la movilidad entre los municipios de su jurisdicción, teniendo en cuenta las determinantes ambientales, en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de los territorios colindantes con la Región Metropolitana.
4. Coordinar en su ámbito geográfico el servicio de transporte de carga y la logística regional.
5. Desarrollar en su ámbito geográfico proyectos de infraestructura de movilidad regional con todas las garantías ambientales, de acuerdo con la normatividad vigente y sus competencias.
6. Formular y adoptar el **Plan de Movilidad Sostenible y Segura de la Región Metropolitana**, para dar prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.
7. Formular e implementar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad, incluyendo las establecidas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
8. Procurar el uso del Río Bogotá como alternativa de movilidad y transporte público, con el fin de aumentar las alternativas sostenibles de transporte de la Región Metropolitana

En materia de ordenamiento territorial y hábitat:

1. Definir en el Plan director un modelo regional territorial con políticas y estrategias para la articulación de los instrumentos de ordenamiento territorial, y los programas y proyectos regionales estratégicos para la consolidación de los hechos metropolitanos.
2. Formular y coordinar conjuntamente, con los municipios y el Distrito, planes, programas, proyectos o políticas para la financiación y producción de vivienda y entornos adecuados, incluyendo VIS y VIP, con las entidades de su jurisdicción que hacen parte del Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social, creado por la Ley 3 de 1991 y las normas que la sustituyan o modifiquen.
3. Formular conjuntamente, con los municipios y el Distrito, instrumentos de planeación, gestión y de financiación, y constituir un banco regional de tierras, en coordinación con las autoridades municipales y distrital, que permitan el desarrollo de proyectos de importancia estratégica para la implementación de los hechos metropolitanos.
4. Estructurar y desarrollar conjuntamente, con los municipios y el Distrito, programas y proyectos de mejoramiento de asentamientos, reasentamiento,

infraestructura y equipamientos sociales y espacios públicos, en desarrollo del Plan Director de la Región Metropolitana.

5. Formular y desarrollar conjuntamente, con los municipios y el Distrito, programas de hábitat y vivienda rural productiva y sostenible.
  - S. Organización institucional. Permite evaluar si el soporte institucional y administrativo que exige la atención del hecho debe corresponder a la Región Metropolitana, como la instancia más idónea para entender el problema o situación identificada.

**ARTÍCULO 13°. PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARATORIA DE HECHOS METROPOLITANOS.** La declaratoria del hecho metropolitano se efectuará mediante Acuerdo Regional expedido por el Consejo Regional, a iniciativa del director de la Región Metropolitana o de los miembros del Consejo Regional, para lo cual debe contar con un documento técnico de soporte que caracterice los fenómenos metropolitanos de la región, establezca las interdependencias y defina las relaciones supramunicipales a que haya lugar, las enmarque en las estructuras territoriales pertinentes - físico especial, económica, funcional e institucional- y defina los objetivos a alcanzar con el tratamiento del hecho metropolitano. El documento técnico de soporte incluirá la ruta para la implementación de los planes y programas que se proponen para la gestión del hecho metropolitano, con sus plazos correspondientes.

#### **CAPÍTULO IV PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO REGIONAL**

**ARTÍCULO 14°. PLAN ESTRATÉGICO Y DE ORDENAMIENTO DE LA REGIÓN METROPOLITANA.** El Plan Estratégico y de ordenamiento de la Región Metropolitana es un instrumento de planeación de mediano y largo plazo que permite definir el modelo territorial regional, criterios y objetivos e implementar un sistema de coordinación, direccionamiento y programación del desarrollo regional sostenible. Este plan contendrá dos componentes principales: uno de planeación socioeconómica y otro de ordenamiento físico - espacial.

**ARTICULO 32°. AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD.** Créase la Agencia Regional de Movilidad, a través de la cual la Región Metropolitana ejercerá la autoridad Regional de Transporte, como entidad pública adscrita a la Región Metropolitana, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional. Esta entidad estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los

demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, regulación, financiación y operación.

En materia de transporte público de pasajeros terrestre y férreo, la Agencia Regional de Movilidad, sin que medie requisito adicional, estará a cargo y ejercerá como autoridad de transporte de todas las modalidades de transporte público de pasajeros que conecten a los municipios del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente ley, en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros.

Los servicios de transporte público de pasajeros en cualquier modalidad con origen y destino en una sola jurisdicción distrital o municipal, dentro del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente Ley, incluyendo el transporte por cable, serán considerados radio de acción distrital o municipal y su autoridad de transporte será ejercida por el respectivo alcalde distrital o municipal, quienes podrán ceder su autoridad a la Agencia Regional de Movilidad.

Todos los actos administrativos sobre transporte público de pasajeros con radio de acción nacional que tengan relación con la región requerirán de un proceso previo de coordinación interinstitucional con la Agencia Regional de Movilidad, en el que se verifique el impacto de esta decisión en las competencias de la Región.

En su ámbito geográfico, para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado, en cualquier corredor de la red nacional, concesionado o no concesionado, que supere la jurisdicción de un municipio o distrito, se deberá surtir un proceso de socialización interinstitucional entre la Agencia Regional de Movilidad y el concedente.

En ningún caso se entenderá que la aplicación de este artículo implica una modificación de los contratos vigentes ni de los proyectos en estructuración antes de la entrada en vigencia de la presente Ley

Para desarrollar la estructuración del proyecto y para la fase de inversión se deberá tener en cuenta el Plan Estratégico y de Ordenamiento del Territorio de la Región Metropolitana.

Este instrumento integrará los sistemas de los planes de ordenamiento territorial de cada municipio.

### **5.3.1.2. DOCUMENTO DE REFERENCIA NO. 2**

#### **A. TÍTULO:**

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL VIGENTE PARA BOGOTÁ / ESTRUCTURAS Y SISTEMAS. Decreto No. 555 de 29 diciembre de 2021 por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C

**B. AUTOR:**

Alcaldía Mayor de Bogotá

**C. LUGAR/FECHA:**

2021

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/documentos>

**E. TEMA**

Ordenamiento Territorial

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Revisión Plan de Ordenamiento Territorial

**G. RESUMEN GENERAL**

**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:

1. El desafío regional: Consolidar una gobernanza regional eficiente y responsable, que garantice la sostenibilidad ambiental, el desarrollo social y la competitividad, así como la vida digna, la movilidad, el acceso equitativo a las oportunidades, en el marco de la solidaridad y confianza entre los territorios con los cuales Bogotá comparte relaciones funcionales.

**2. Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada.** Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos RegioTram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de ciclo infraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.

10. Política de Integración Regional. Busca consolidar acuerdos regionales para el desarrollo sostenible de la región, mediante arreglos institucionales apropiados y compromisos bilaterales o multilaterales que garanticen oportunidades para todos y todas, así como la aplicación de los principios de buen gobierno y efectividad donde Bogotá se compromete, a partir de lo dispuesto en el presente Plan, a realizar su aporte a través de:

A. La continuidad espacial de los componentes biofísicos, la valoración de elementos de la estructura ecológica principal y su conectividad regional como base de la ocupación sostenible del territorio en la región.

B. La corresponsabilidad del Distrito Capital y las entidades territoriales vecinas en la conservación de la estructura ecológica regional, su integridad ecosistémica, la oferta sostenible de servicios ecosistémicos, su aporte a la resiliencia en el marco de gestión y adaptación al cambio climático y la mejora de la calidad del aire.

C. La importancia en la regulación, suministro y calidad del recurso hídrico para el desarrollo sostenible del Distrito y la región, a través de la incorporación en el ordenamiento territorial de los lineamientos establecidos por los Planes de Ordenación y Manejo de las Cuencas Hidrográficas - POMCAS, con jurisdicción en el Distrito Capital.

D. El desarrollo de infraestructuras, equipamientos y redes subregionales de prestación de servicios y la gestión asociada para ampliar su alcance de manera desconcentrada y promoción de un esquema polifuncional de atracción de actividades humanas.

e. Un criterio de equidad, para atender demandas regionales de conectividad, servicios públicos, sistema de cuidado, entre otras, en el marco de la solidaridad, el cual implica la coordinación y gestión conjunta de recursos de Bogotá y la Región.

F. La construcción conjunta e implementación de instrumentos de planeación, gestión y financiación de escala metropolitana y regional para el desarrollo de proyectos de interés regional, vivienda VIS y VIP y nodos de equipamientos.

G. La construcción de un esquema de gobernanza regional multinivel, participativo y de gobierno abierto.

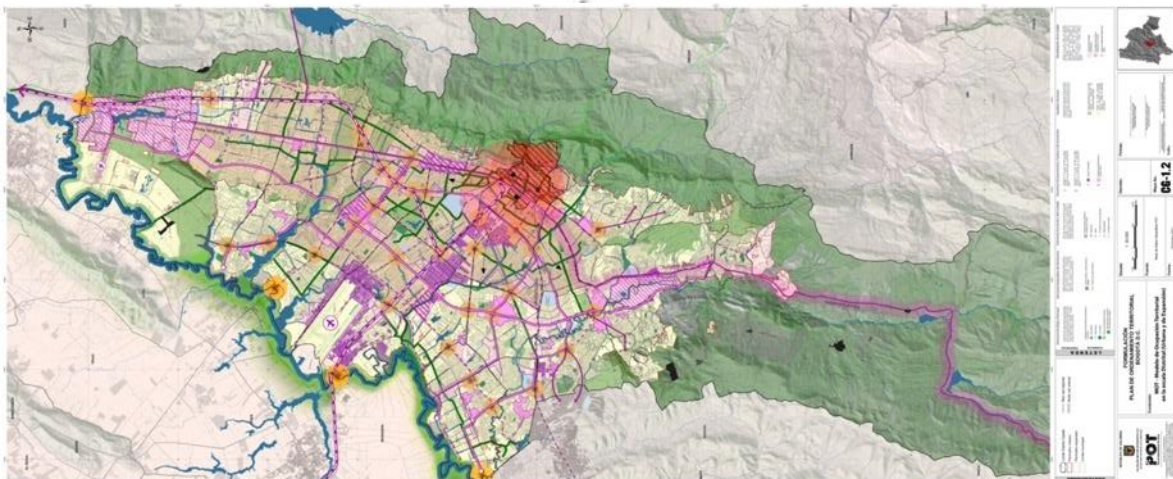
A través de esta política, sus estrategias y proyectos se da continuidad a los acuerdos y procesos cumplidos en instancias de coordinación y planeación entre Bogotá, los departamentos de la Región Central y los municipios circunvecinos en diferentes escenarios, como son los convenios bilaterales, el Comité de Integración Territorial (CIT) y la Región Administrativa de Planeación Especial (RAPE).

En el futuro, se proyecta un adecuado diseño institucional de gobernanza con la Región Metropolitana Bogotá -Cundinamarca, creada mediante Acto Legislativo 02 de 2020 y las normas que la desarrollen, modifiquen o sustituyan.

## CAPÍTULO 1

### MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y CLASES DE SUELO

Artículo 6. Modelo de Ocupación Territorial —MOT- multiescalar. Bogotá será un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local que se ordena a través de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales; que responde a la emergencia climática y disminuye la vulnerabilidad territorial, que brinda soportes de proximidad con un mejor aprovechamiento del suelo para tener equilibrio territorial y que propicia la revitalización sobre áreas consolidadas con oferta de vivienda, empleo, espacio público y equipamientos.



Mapa CG-1.2 MOT en la escala Distrital (Urbano y de expansión)

#### COMPONENTES DEL MOT:

- Las estructuras territoriales:
- Ecológica principal
- Integradora de patrimonios
- Funcional y del cuidado
- Socioeconómica, creativa y de innovación

A. La clasificación del suelo rural, urbano y de expansión.

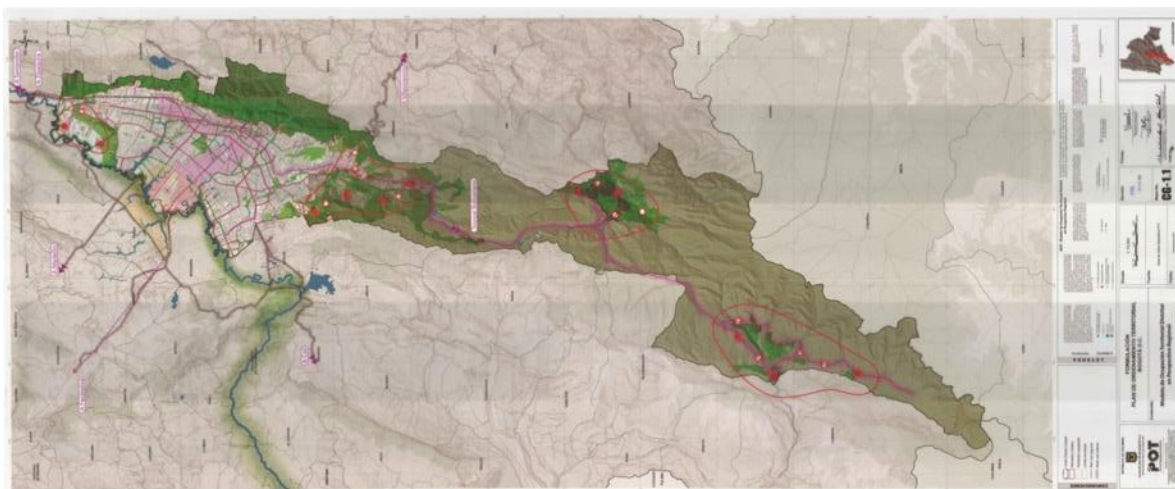
- La estrategia normativa para el suelo rural, urbano y de expansión a partir del reconocimiento de las formas de producción del territorio, la promoción de la mixtura de usos y la diversidad de las actividades, mitigando sus posibles impactos adversos; así como la revitalización de áreas consolidadas y el aporte a la reactivación y desarrollo económicos.
- Elementos regionales, elementos distritales y elementos locales.

Artículo 7. **Elementos Regionales del Modelo de Ocupación del Territorio.** El Modelo de Ocupación Territorial contiene elementos que concretan los desafíos regionales, así:

1. Consolidación de los paisajes bogotanos a través de las áreas protegidas, la Reserva Thomas Van Der Hammen, los complejos de páramos, los corredores montañosos, las reservas forestales y los ríos y humedales que comparte con su entorno regional.
2. Participación en las acciones de protección de los elementos que componen la Estructura Ecológica Regional, las cuales aseguran el abastecimiento hídrico distrital y la provisión de bienes y servicios ecosistémicos que benefician al conjunto de sus habitantes.
3. Construcción de escenarios de articulación del ordenamiento social y productivo de escala regional que procuren una oferta adecuada, diversa y suficiente de alimentos para el Distrito Capital.
4. Articulación de una apuesta de corredores e infraestructuras logísticas especializadas, así como de estrategias de transporte multimodal de personas y mercancías en escala regional con el fin de proyectar la integración del Distrito capital en los mercados regionales e internacionales.
5. Mejoramiento de la capacidad vial de los accesos a Bogotá y de los servicios asociados al transporte.
6. Inserción urbana del Regiotram del Norte y de Occidente en el tejido urbano de Bogotá, aprovechando las oportunidades de revitalización urbana.
7. Construcción del metro hasta Soacha, y conexión con el sistema férreo al occidente y norte de la ciudad, consolidando una red de transporte férreo regional.
8. **Construcción de cables hasta Soacha**, como estrategia de integración de la demanda de transporte en dicho municipio, en la red de transporte de alta de capacidad de Bogotá.
9. Construcción de cable hasta La Calera con especial aptitud turística y recreativa, disminuyendo la presión de tráfico que tiene la vía Bogotá-La Calera.

10. Organización del funcionamiento logístico regional, a través del Anillo Logístico de Occidente, que se consolida mediante dos Actuaciones Estratégicas, la consolidación del circuito de infraestructura para el transporte de carga que Conforman la ALO centro, la 63 extendida hasta el Río Bogotá, la Calle 80, la Calle 13 ampliada y consolidada como corredor de alta capacidad de transporte, las cuales conectan con los municipios circunvecinos de la Sabana Occidente con la vía Chía-Mosquera-Girardot ramal Soacha y vías regionales, conocida como Devisab, formando el anillo logístico de occidente.
11. Construcción de la perimetral del Sur en territorio bogotano.
12. Construcción y operación de los Complejos de Intercambio Modal.
13. Conexión de los grandes servicios metropolitanos con la red estructurante de transporte férreo
14. Desconcentración del sistema de abastecimiento alimentario
15. Reverdecimiento y la renaturalización del suelo urbano bogotano, fomentando la restauración
16. Fortalecimiento de los Sistemas de Servicios Públicos con perspectiva de satisfacer la demanda regional en términos de abastecimiento de agua potable, energía, telecomunicaciones, y de organizar un mejor modelo de gestión de los residuos sólidos entre municipios, con criterios de sostenibilidad y en atención a la emergencia climática.
17. Reconocimiento y cualificación de los elementos patrimoniales que configuran la identidad del territorio como determinantes para el ordenamiento, en donde la estructura ecológica se constituye en el Patrimonio Natural que soporta las manifestaciones del Patrimonio Cultural material e inmaterial, las cuales, en los bordes urbano-rurales, se constituyen en elementos de integración regional, como los senderos ancestrales o caminos históricos, los parques de borde y los nodos de equipamientos rurales





Mapa CG1.1 MOT Distrital en perspectiva regional

**Artículo 9. Elementos Locales del Modelo de Ocupación Territorial.** A partir de la escala local se busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garantizan condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos, para lo cual el presente Plan define y delimita en el Mapa N° CG-2.2 "Unidades de Planeamiento Local" Unidades de Planeamiento Local - UPL, así:

n.º	NOMBRE	LOCALIDAD ACTUAL
1	Sumapaz	Sumapaz
2	Cuenca del Tunjuelo	Usme-Ciudad Bolívar
3	Arborizadora	Ciudad Bolívar
4	Lucero	Ciudad Bolívar
5	Usme - Entrenubes	Usme - San Cristóbal
6	Cerros Orientales	Usme-San Cristóbal-Santa Fe-Chapinero-Usaquén
7	Torca	Suba - Usaquén
8	Britalia	Suba
9	Suba	Suba
10	Tibabuyes	Suba
11	Engativá	Engativá
12	Fontibón	Fontibón
13	Tintal	Kennedy
14	Patio Bonito	Kennedy

15	Porvenir	Bosa - Kennedy
16	Edén	Bosa - Kennedy
17	Bosa	Bosa - Kennedy
18	Kennedy	Kennedy - Bosa
19	Tunjuelito	Tunjuelito
20	Rafael Uribe	Rafael Uribe - Usme
21	San Cristóbal	San Cristóbal
22	Restrepo	Antonio Nariño - Rafael Uribe
23	Centro Histórico	La Candelaria - Mártires - Santa Fe
24	Chapinero	Chapinero
25	Usaquén	Usaquén
26	Toberín	Usaquén
27	Niza	Suba
28	Rincón de Suba	Suba
29	Tabora	Engativá
30	Salitre	Fontibón - Engativá
31	Puente Aranda	Puente Aranda
32	Teusaquillo	Teusaquillo
33	Barrios Unidos	Barrios Unidos

A nivel local, el presente Plan establece un modelo de ordenamiento con base en la convergencia de las siguientes estrategias complementarias:

1. "La caracterización y puesta en valor de los patrimonios locales.
2. La consolidación de la centralidad administrativa existente, o a crear.
3. La organización y activación de nuevos centros de empleo que contribuyan a la especialización inteligente del territorio.
4. El aumento del espacio público efectivo por habitante.
5. La localización e implementación de manzanas de cuidado y el aumento de la oferta educativa, cultural, de integración social y de salud, así como la posibilidad de prestación de todos los servicios sociales.
6. El desarrollo orientado por el transporte y la movilidad sostenible.
7. El reverdecimiento urbano como garantía de conectividad de los ecosistemas estratégicos que estructuran el territorio.
8. La activación social en torno a las identidades locales, suscitando el sentido de pertenencia y corresponsabilidad.
9. La gestión local del hábitat que involucre a la vivienda con su entorno a través de la participación comunitaria.

Para una aproximación urbanística al territorio es indispensable entender el modelo de ordenamiento territorial, las estructuras, componentes, instrumentos y proyectos que se plantean para poder ser coherentes con los objetivos y visión de mediano y

largo plazo de la ciudad. Las escalas del modelo de ocupación del territorio del POT corresponden con las escalas definidas en la metodología para el componente urbano del presente estudio.

### 5.3.1.2.1. Revisión del Visor de mapas del POT “Bogotá Reverdece 2022-2035”<sup>5</sup>

A continuación se presenta los elementos del POT encontrados en el área de estudio .

REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”		
CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
CLASIFICACION DEL SUELO		Suelo urbano
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL		UPL23 Centro Histórico
		UPL31 Puente Aranda
		UPL 17 Bosa
		UPL 18 KENNEDY
		UPL 19 Tunjuelito
		UPL 3 Arborizadora
ACTUACIONES ESTRATÉGICAS		13-Zona Industrial/priorizada
		25-Eje Puente Aranda
		12 Pieza reencuentro/priorizada
		20- Sevillana
RED METRO		Línea metro 3 Soacha- Bosa- ciudad Bolívar - Centro
		Línea metro 1 Kennedy - Centro
		8-Línea metro 4 Avenida Boyacá - Fase I
CABLES AEREOS		Cable aéreo Tres Esquinas (Potosí - Sierra Morena) Soacha Cazuca - Sierra Morena Fase I
		Cable aéreo Soacha Ciudadela Sucre - Sierra Morena Fase II
AREAS DE ACTIVIDAD		Área de Actividad Grandes Servicios Metropolitanos - AAGSM
		Estructurante - AAE - Receptora de vivienda de interés social

<sup>5</sup> <https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088feecdd3b>

**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
		Proximidad - AAP- Generadora de soportes urbanos
		Proximidad - AAP - Receptora de soportes urbanos
		Estructurante - AAE - Receptora de actividades económicas
ACTUACIONES ESTRATÉGICAS		12 Pieza Reencuentro
		13 Zona Industrial
		25 Eje Puente Aranda
		20 Sevillana
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	COMPONENTES	8434 áreas de especial importancia ecosistémica, corredor Páramo Cruz Verde-Sumapaz/Sistema Hídrico/ Cuerpos De Agua Naturales/ <b>Canal Comuneros</b>
		12702 áreas de especial importancia ecosistémica, corredor Páramo Cruz Verde-Sumapaz/Sistema Hídrico/ Cuerpos De Agua Naturales/ <b>Canal Comuneros</b>
		12845 áreas de especial importancia ecosistémica, corredor Páramo Cruz Verde-Sumapaz/Sistema Hídrico/ Cuerpos De Agua Naturales/ <b>Río Tunjuelo</b>
		8507 áreas de especial importancia ecosistémica, corredor Páramo Cruz Verde-Sumapaz/Sistema Hídrico/ Cuerpos De Agua Artificiales/ <b>Canal La Fragua</b>
	PROYECTOS	Conector ecosistémico subcuenca del río Fucha
		Conector ecosistémico Media Luna del Sur
	BOSQUES URBANOS	Comuneros
		Río Fucha
		Río Tunjuelo
	CONECTORES	Conector ecosistémico subcuenca del río Fucha
		Conector ecosistémico Media Luna del Sur

**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIO-	Proyectos de actuación estratégica	5- REENCUENTRO
	Sectores de interés urbanístico	COLSEGUROS Centro Urbano Antonio Nariño
	Áreas de protección del entorno patrimonial	2 (ver el plano, especialmente zona industrial y alrededores estación de la Sabana)
	Conjunto de arquitectura industrial	1-ZIBo
	Áreas de desarrollo naranja	ZIBo CTI
	Reservas distritales humedal	de Humedal Tingua Azul
ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA CREATIVA Y DE INNOVACIÓN-	zonas industriales	2 3 3
	zonas industriales consolidación de las áreas de desarrollo naranja	1-Distrito ciencia Tecnología e Innovación ZIBo CTI
	Actuación estratégica	13 Zona industrial/priorizada 12 Pieza Reencuentro/priorizada 25 eje Puente Aranda 20 Sevillana
	Área de integración multimodal	de 18 CAD / Activa Metro I- AK68/Activa
	Distrito de Ciencia Tecnología e Innovación	de Distrito de Ciencia Tecnología e Innovación

**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO	
	Zona industrial de Puente Aranda	Zona industrial de Puente Aranda	
	Zona industrial de la entrada sur	Zona industrial de la entrada sur	
	cluster de servicios médicos y hospitalarios	Clúster de servicios médicos y hospitalarios	
	plazas de mercado	02695 Plaza de mercado Paloquemao	
	ecosistema educación superior	Hospital Universitario Mayor- Méderi Orden hospitalaria	
	zonas de interés turístico (incluye corredores inteligentes de turismo)	ESEC6 26_Promover la actividad económica en áreas de innovación cultural	
	corazones productivos de escala urbana	corazones productivos de escala urbana	
	corredor de carga		Enlace Vehicular Avenidas Boyacá, Ferrocarril del Sur y Poporo Quimbaya
			Enlace Vehicular Avenidas Ciudad de Quito, Ciudad de Villavicencio y Ferrocarril del Sur
			Enlace Vehicular 10 - avenidas Bosa y Sur
Gran ecosistema económico, productivo, verde e inteligente		Gran ecosistema económico, productivo, verde e inteligente- Áreas de innovación	
ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD-	Red Vial-eje vial	Avenida Ferrocarril de Occidente	
		Avenida Ferrocarril del Sur	
		Avenida Colón	
		Avenida Montes	
		Avenida Fucha	
		Avenida Congreso Eucarístico	
		Avenida Boyacá	

**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO	
		Avenida del Sur	
		Avenida Ciudad de Villavicencio	
		Avenida Bosa	
	malla vial arterial existente y proyectada	A1-Avenida Ferrocarril de Occidente	
		A3-Avenida Ferrocarril del Sur	
		A2-Avenida Colón	
		A2-Avenida de los Comuneros	
		A-3-Avenida Batallón Caldas	
		A3- Avenida Ciudad Montes	
		A2- Avenida Congreso Eucarístico	
		A2- Avenida 1 de Mayo	
		A1- Avenida Boyacá	
		A3- Avenida Poporo Quimbaya	
		A2- Avenida Ciudad de Villavicencio	
		A2-Avenida Bosa	
		Sitios de interés	07260095 Hospital Universitario Mayor Méderi
			07261749 Colegio Unidad Residencial Colseguros
	07260660 Colegio España (IED) Sede Cundinamarca		
	07261450 Colegio España (IED)		
	07260097 Super CADE Calle 13		
	07260654 Colegio la Merced (IED)		
	07261723 Jardín infantil La Alegría de Aprender		
	07261601 Liceo Moderno Aleli		
	07261599 Liceo Diana Paola		
	07261680 Jardín Infantil la Fresita Feliz		
	07260026 Parque milenta Tejar San Eusebio		
	07261640 Jardín Infantil Universo del Saber		
07261755 Jardín Infantil El Portal de Asturias			
07261481 Colegio Luis Vargas Tejada (IED)			
07260372 Colegio Carlos Arango Velez (IED)			

**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO	
		07260499 Colegio Alquería de la Fragua (IED)	
		07260519 colegio Alfonso López Pumarejo (IED)	
		07261147 Colegio Psicopedagógico el Futuro de Villa del Río	
		07260077 Tienda Makro	
		07261146 Liceo Soma	
		07260093 Parque Pavco Autopista Sur	
		07260005 Pavco S:A:	
		07260106 Super CADE Bosa	
		07260007 Portal del sur	
		07260004 Terminal de Transportes Del sur	
		07261133 colegio Andrés Rosillo	
		Corredor verde Regiotram de Occidente-propuesto-mediano plazo	
		Red de cicloinfraestructura y ciclo alamedas	Ciclo- Alameda Urbano del Sur- ampliación (sobre el corredor férreo)-largo plazo
		ESPACIO PÚBLICO PEATONAL PARA EL ENCUENTRO-	Corredor Verde
Corredor Verde urbano del Sur			
Corredor Verde Calle 3			
Corredor Verde Avenida Batallón de Caldas			
Corredor Verde Río Fucha			
Suelo priorizado para la generación de EP en UPL deficitarias	Bosa		
Parques de la red de proximidad	Parques de la red de proximidad		
Parques de la red estructurante	Milenta Tejar San Eusebio		
	El Jazmín		
	Timiza		



**REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”**

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
		Autopista Sur
		Urbanización La Estancia
	Red Peatonal de Conexión	Red de senderos peatonales de conexión
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS URBANO-RURAL-REGIONAL CARGA Y ACTIVIDAD LOGÍSTICA-	Áreas de integración multimodal	AIM 18 -Nodo CAD
		AIM 23 Nodo Metro I-AK68
	Complejos de integración multimodal	CIM Sur (Av. Bosa)
		Calle 13 carrera 38
	Estaciones de alta capacidad existente	Autosur-kr78C
		Autosur-kr82
	Estaciones de alta capacidad existente	PATIO SUR Troncal Transmilenio
	Corredores de alta capacidad proyectado	Avenida de Las Américas
		Avenida Villavicencio
	Corredores de alta capacidad existente	Avenida de Las Américas
		Avenida 68
		Avenida Norte Quito Sur
		Regiotram del occidente
	Corredores verdes de alta capacidad- Red Férrea	Corredor Férreo del sur
Corredores verdes de alta capacidad- Red Metro	Línea metro 1 Kennedy Centro	
	Férreo del sur	
	Línea metro 4 Avenida Boyacá	
	Línea metro 3 Soacha- Bosa- ciudad Bolívar	
Terminal transporte de		Terminal de transporte Sur
Corredores carga de		Corredores de carga: Enlace Vehicular Avenidas Boyacá, Ferrocarril del Sur y Poporo Quimbaya

## REVISIÓN DEL VISOR DE MAPAS DEL POT “BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035”

CATEGORÍA	SUB CATEGORIA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
		Corredores de carga: Enlace Vehicular Avenidas Ciudad de Quito, Ciudad de Villavicencio y Ferrocarril del Sur
		Corredores de carga: Enlace Vehicular 10 - avenidas Bosa y Sur
		Corredores de carga: Avenida del Sur
	Helipuertos Aerocivil	Centro Distrital Salud
INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMPLEMENTARIA-	planes parciales de desarrollo pre-delimitados	Primavera II
	planes parciales de renovación urbana	Triangulo Bavaria-adoptado
		Ferrocarril Calle 13
	Actuación Estratégica	12 Pieza Reencuentro
		13 Zona Industrial
		25 Eje Puente Aranda 20 Sevillana

Instituto de Desarrollo Urbano

### 5.3.1.3. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 3

**A. TÍTULO:**

Planes parciales Bogotá dentro del área de estudio

**B. AUTOR:**

Alcaldía de Bogotá- Secretaría Distrital de Planeación

**C. LUGAR Y FECHA:**

N/A

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial>

**E. TEMA**

Ordenamiento Territorial

## F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Instrumentos de Gestión del Ordenamiento Territorial

## G. RESUMEN GENERAL

Con el fin de delimitar el área de estudio para la revisión y análisis de información secundaria existente, se definió un buffer a lado y lado del trazado del perfil de 600 metros. Posteriormente se procedió a conseguir la documentación de los planes parciales contenidos en esa área de estudio o que estuvieran colindando con la misma. Para el caso de Bogotá el resultado fue que los siguientes planes parciales de desarrollo o renovación urbana se encontraban incluidos en el área de estudio:



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

	NOMBRE DE PLAN PARCIAL	DESCRIPCIÓN GENERAL	ANÁLISIS
1	PPR002 La Sabana	No colinda directamente con el trazado propuesto en el perfil.	Después de que se defina el área de influencia del estudio, si está dentro de la misma, se hará la revisión detallada.
2	PPR005 Plaza de la Democracia		
3	PPR015 La Estrella		
4	PPR018 Distrito Cultural		
5	PPR019 La Favorita		
6	PPR025 Triángulo Bavaria	Colinda con el área de influencia del Regiotram de Occidente.	Una vez se defina una alternativa de integración con el Regiotram de Occidente y si se encuentra en el área de influencia se hará la revisión detallada.
7	PPR034 Ferrocarril Calle 13	Colinda directamente con el trazado del perfil,	Requiere revisión detallada (ver documento de referencia 4a)
8	PPR037 San Rafael	No colinda directamente	Se revisará detalladamente si el trazado corresponde con la alternativa seleccionada
9	PPR041 Centenario	Colinda directamente con el trazado del perfil	Requiere revisión detallada (ver documento de referencia 4b)
10	PPR045 Centro Urbano	No colinda directamente con el trazado propuesto en el perfil.	Se revisará detalladamente si el trazado corresponde con la alternativa seleccionada
11	PPR046 Corferias		
12	PPR049 Avenida Colón		
13	PPD176 El Ensueño		
14	PPR024 La alameda		
15	PPD081 Ciudad Bolívar 33	Colinda directamente con el trazado del perfil.	Este plan parcial cuenta con delimitación preliminar del 31 de diciembre de 2016, no ha sido adoptado por la SDP.

Si bien en la lista anterior se han definido estos Planes Parciales como los que se encuentran en el área de influencia directa del trazado inicial previsto, la fase de prefactibilidad del proyecto implica el estudio de diversas alternativas de otros trazados que pueden incluir nuevos instrumentos urbanos, modificando así dicha lista.

Artículo 495. **6Plan Parcial – Definiciones y aspectos generales.** Plan Parcial es el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones del presente Plan en el suelo de expansión urbana y en las áreas del suelo urbano, que según las disposiciones de los tratamientos urbanísticos de desarrollo o de renovación urbana en la modalidad de revitalización deban desarrollarse bajo este instrumento. Articula los objetivos de ordenamiento con los de gestión de suelo, mediante la definición de condiciones técnicas, jurídicas, económicas, financieras y de reparto equitativo de cargas y beneficios para su ámbito de aplicación.

El Plan Parcial incluirá como mínimo los contenidos establecidos en el artículo 19 de la Ley 388 de 1997, en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, las disposiciones del presente Plan y todas aquellas que las adicionen o complementen.

**Parágrafo 1.** El Plan Parcial no podrá contradecir o modificar las determinaciones y normas estructurales establecidas en el presente Plan. Podrán precisar y ajustar los trazados de los sistemas de movilidad, de espacio público o del sistema del cuidado y servicios sociales, de cuidado y servicios básicos que se localicen en su interior, siempre y cuando no se afecte la conectividad y movilidad vehicular y peatonal, ni la integridad del espacio público construido y se cuente con los estudios topográficos y diseños que soporten estas decisiones.

**Parágrafo 2.** Tratándose de Planes Parciales sujetos al tratamiento de renovación urbana en la modalidad de revitalización se deberán incluir en el documento técnico de soporte un estudio de títulos de los predios e inmuebles que se localizan en su ámbito de aplicación, la estrategia para su saneamiento, el cronograma de gestión y ejecución del Plan Parcial y un Plan de Gestión Social que busque la permanencia de los propietarios y/o moradores y las actividades económicas, tradicionales o artesanales presentes en el ámbito de planificación.

**Parágrafo 3.** La adopción de Planes Parciales se someterá al procedimiento establecido en la Ley 388 de 1997, el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o las normas que los modifiquen o sustituyan. En los aspectos no previstos en el procedimiento mencionado se aplicará la Ley 1437 de 2011 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

**Parágrafo 4.** La administración reglamentará la conformación del Comité Distrital de Planes Parciales dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Hasta entonces, continuarán vigente el Decreto Distrital 638 de 2001 aplicables al Comité Distrital de Renovación Urbana y las disposiciones del Decreto Distrital 436 de 2006 aplicables al Comité Técnico de Planes Parciales.

<sup>6</sup> Decreto No. 555 de 2021. Revisión POT. Artículo 495

#### 5.3.1.4. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 4 a y b

##### A. TÍTULO:

- a) Plan Parcial de Renovación 034 Urbana “Ferrocarril Calle 13”
- b) Plan Parcial de Renovación 041 Centenario

##### B. AUTOR:

Alcaldía Mayor de Bogotá. SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

##### C. LUGAR/FECHA:

- a) 2019; b) 2019

##### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

<https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes>

##### E. TEMA

##### F. CLASIFICACIÓN TEMA

##### G. RESUMEN

Los siguientes Planes Parciales (a y b), se encuentran dentro del área de influencia del estudio y colindan directamente con el trazado propuesto por el perfil de proyecto que será una de las alternativas a analizar.

Los planes parciales a y b tienen la misma área de influencia y se encuentran enfrentados por el eje vial de la Av. Del Ferrocarril.

##### a) Plan Parcial de Renovación 034 Urbana “Ferrocarril Calle 13”

Instituto de Desarrollo Urbano

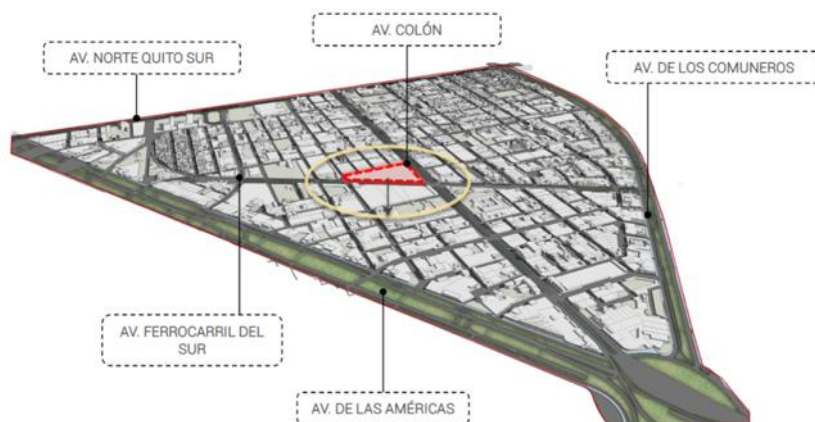


Ilustración 3. Localización Plan Parcial de Renovación Urbana "Ferrocarril Calle 13" Fuente: Documentos Plan Parcial 2019 <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes>

- a. Se encuentra localizado en un área con actual uso de bodegas e industrias, sobre la vía que ocupaba originalmente el tren que llegaba del sur a la estación de la Sabana.
- b. Por medio del Decreto 804 de 2018, se incorpora al Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de reactivación. Sin embargo, en el artículo 4 se aclara que las zonas industriales que se localicen en los polígonos identificados se incorporan al tratamiento de renovación urbana en la modalidad de Redesarrollo, por lo cual deberán adelantar y finalizar el trámite de Plan Parcial previo a la solicitud de licencias urbanísticas.



Ilustración 4. Fuente: SDP Documentos del plan

<https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes>

- c. El Plan Parcial apuesta por la mezcla de usos en edificios en altura (12 y 16 pisos) alrededor de un espacio libre al interior de la manzana, desarrollados en una etapa de gestión única del proyecto de 22.845 m<sup>2</sup>
- d. En la modalidad de redesarrollo, los predios que se ajusten a las normas establecidas en el decreto deberán cumplir sus condiciones de cargas urbanísticas acordadas **para el espacio público.**

Las Cargas urbanísticas pueden ser:

- De ampliación de las vías de la malla vial e intermedias contiguas a los predios localizados dentro del ámbito del decreto
- De generación de espacios públicos

- De pago compensatorio como beneficio por los benéficos de la edificación adicional otorgada

Este instrumento urbano asegurará una zona de renovación urbana que transformará un área de influencia directa del proyecto férreo, asegurando la demanda en el sector y generando un proyecto que potenciará el cambio para ser un área de innovación fundamental del sector.

## **b) Plan Parcial de Renovación 041 Centenario**



Ilustración 5. Fuente: SDP Documentos del plan-usos del suelo

<https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-desarrollo/planes>

El PPR041 busca “Convertir las acciones de renovación urbana como el instrumento central para el desarrollo de la vivienda en la unidad de planeamiento 108 “Zona Industrial” por medio de un proyecto que fomente la recuperación y la habilitación de las manzanas las cuales sean zonas industriales, creando así una propuesta la cual se integre a la ciudad y se conforme como un hito en la renovación urbana sobre corredores arteriales, al mismo tiempo que se presente como un detonante que incentive el desarrollo de nuevos proyectos en zonas las cuales posean complejidades sociales similares.

Además de consolidar un urbanismo articula la UPZ 108 “Zona Industrial con el resto de la ciudad. Por medio de la modalidad de redesarrollo, se implementará una densificación de vivienda, que se integre al entorno, a través de elementos como el



*comercio vecinal, equipamientos y espacio público, los cuales permitirán una mayor permeabilidad al proyecto.*

En las etapas de desarrollo del estudio se deben considerar las áreas de espacio público colindantes con el proyecto para integrarlas en la propuesta.

### 5.3.1.5. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 5

#### A. TÍTULO:

Plan de Ordenamiento Territorial Vigente para el Municipio de Soacha. Acuerdo No. 46 del 27 de diciembre de 2000 Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Soacha

#### B. AUTOR:

Concejo Municipal Soacha

#### C. LUGAR/FECHA:

2000

#### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

<https://www.alcaldiasoacha.gov.co>

#### E. TEMA

Ordenamiento Territorial

#### F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Plan de Ordenamiento Territorial

#### G. RESUMEN GENERAL

**Artículo 10 SISTEMA VIAL.** El sistema vial del municipio de Soacha se estructurará de la siguiente manera:

Artículo 252 PARTE II: ESPACIO PÚBLICO. DEFINICION Y GENERALIDADES. DEFINICION DE ESPACIO PUBLICO. Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

Constituyen el espacio público de la ciudad, las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la

ciudad y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Se tendrá en cuenta el modelo de ocupación del territorio y se consultaran los sistemas, estructuras y normativa delimitados en el área de estudio para la caracterización y el diagnóstico.

A continuación se presentan los elementos del POT de Soacha encontrados en el área de estudio.

REVISIÓN DE CARTOGRAFÍA DEL ACUERDO 46 POT VIGENTE MUNICIPIO SOACHA	
CATEGORÍA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
AMENAZAS Y RIESGOS	Amenaza por accidentalidad
	Amenaza por inundación
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	Zona Urbana
	Zona Rural
PERIMETRO URBANO	Dentro del perímetro urbano el 80%
PLAN VIAL	Red vial municipal Autopista Sur
	V1 de 60 mts Av. Terreros
	V1 de 60 mts Av. Potrero Grande
	V4 de 25 mts Av. Puerta del sol
	V4 de 25 mts Av. Luis Carlos Galán
	V-2 de 45 mts Av. Circunvalar del Sur
TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS	Corredor Ferreo
	RENOVACION URBANA
	CONSOLIDACIÓN
ZONIFICACIÓN DEL SUELO	DESARROLLO
	USOS
ZONIFICACIÓN DEL SUELO	Residencial
	Parques de actividad Económica

### 5.3.1.6. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 6

#### A. TÍTULO:

Documento Técnico de Soporte Borrador Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial– componente general, componente urbano y componente rural 2021

**B. AUTOR:**

Alcaldía Municipal Soacha

**C. LUGAR Y FECHA:**

2021

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://www.alcaldiasoacha.gov.co>

**E. TEMA**

Ordenamiento Territorial

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial

**G. RESUMEN GENERAL**

El objetivo principal del Plan de Ordenamiento es:

Lograr un ordenamiento territorial que garantice en el largo plazo la sostenibilidad ambiental, social y económica del Municipio y oriente el crecimiento en forma integral, equilibrada e incluyente, en la perspectiva de consolidar su rol como nodo fundamental en el desarrollo del entorno regional y en el sistema de ciudades del país.

Complementariamente se proponen los siguientes objetivos específicos:

1. Consolidar y proteger la Estructura Ecológica concibiéndola como referente central del ordenamiento de los suelos urbanos y rurales y generando medios de continuidad entre los componentes naturales y de protección del suelo urbano y entre ellos y los suelos rurales de protección. Es especialmente importante la armonización ambiental con los presupuestos del plan de manejo y ordenamiento de la cuenca del río Bogotá -POMCA-
2. Vincular el Ordenamiento del Territorio a los procesos de conurbación que se han generado en los límites con el Distrito Capital y con el municipio de Sibaté, proponiendo soluciones urbanísticas de continuidad, gestión y control, que permitan el desarrollo armónico de las áreas afectadas por el fenómeno.
4. Avanzar en procesos de renovación urbana en la ciudad construida articulados a los corredores viales de transporte masivo y a los medios no motorizados de movilidad, fortaleciendo la actividad residencial de alta densidad y las actividades terciarias de comercio y servicios.

(...) La **Autopista Sur** es la única vía de conexión que las dos ciudades tienen en la actualidad. Concentra los flujos más importantes del nivel local interno de Soacha; la movilidad interurbana entre Soacha y Bogotá que resuelve la conmutación de empleo, de servicios y de provisión de suministros entre dos ciudades de gran tamaño; la movilidad interregional entre la aglomeración metropolitana y el sur y suroccidente del país y gran parte de la movilidad de carga generada entre el puerto de Buenaventura, el centro, el oriente y el nororiente de Colombia. En 2013 la Troncal de Transmilenio de la Autopista Sur se extiende por cuatro estaciones, aumentando la concentración de servicios en este corredor vial.

Desde la formulación no materializada de la Revisión y ajuste del POT de Soacha y en respuesta a las políticas de movilidad planteadas en el POT del Distrito Capital, **se propuso la extensión o conexión de algunas vías arterias entre ambos territorios, sin que ninguna haya sido construida en su totalidad.** El mayor acercamiento a un plan conjunto son los corredores viales de la Avenida Longitudinal de Occidente de gestión nacional y la avenida Ciudad de Cali de gestión compartida y en fase final de conexión.(...)

(...) Es evidente, que, frente al crecimiento previsto y al aumento de la conmutación de empleo, servicios y suministros entre ambas ciudades, es necesaria una política que oriente la ejecución de un plan acordado entre las dos administraciones. La Política sobre movilidad se fundamenta en las siguientes directrices:

- Desarrollar un **plan arterial de alcance regional** que solucione los conflictos de movilidad entre Soacha y Bogotá, sirva de complemento funcional a las condiciones de movilidad de la Autopista Sur y conecte los nuevos sectores de expansión con el centro de la ciudad.
- Desarrollar y construir redes de alamedas peatonales y ciclorrutas que permitan alternativas no motorizadas de movilidad en los niveles locales y zonales del Municipio.
- Aumentar el cubrimiento del transporte masivo en Soacha y en el suroccidente de la capital, generando soluciones de movilidad entre las zonas de actividad residencial de ambos territorios y las localizaciones centrales de actividades dotacionales, de empleo, y servicios urbanos.
- Gestionar y coordinar las obras de extensión de la Avenida Longitudinal de Occidente -ALO- desde Soacha hasta la avenida del Centenario en Bogotá, articulando el sistema vial regional del occidente de la Sabana con el fin de conectar el tránsito de carga que circula por la carretera troncal 45 que conecta a Soacha con Girardot y Neiva y la Transversal 40 que conecta con Cali y Buenaventura.
- Ordenar la red local en los planes parciales de expansión y renovación urbana, de tal forma que se garantice la continuidad urbana de estas acciones con el conjunto urbano. (...)

(...)2. LOS SISTEMAS GENERALES.

Los sistemas generales de espacio público son el soporte general de funcionamiento espacial del conjunto urbano y como tal, los responsables de las condiciones sociales y físicas de los ciudadanos, de la calidad de vida de las comunidades y del equilibrio social que la ciudad debe proveer con el fin de evitar la marginalidad y la exclusión social.

Los sistemas generales de espacio público están conformados por cinco categorías:

- El sistema de servicios públicos domiciliarios. Agrupa los sistemas de acueducto y alcantarillado, energía eléctrica, telecomunicaciones, disposición de residuos sólidos
- El Sistema vial.
- El sistema de transporte público.
- El Sistema de espacio público.

El sistema de equipamientos urbanos. Agrupa los equipamientos urbanos de educación, salud, bienestar social, cultura y deporte y esparcimiento y los servicios urbanos de administración pública, abastecimiento y seguridad alimentaria, seguridad y defensa, servicios funerarios y cementerios.

Se deben tener en cuenta las consideraciones que tiene prevista el POT con respecto a la Autopista Sur, a la extensión de las vías que permitirían la comunicación entre Bogotá y Soacha, lo mismo que la revisión del plan arterial de alcance regional que se menciona en el documento.

A continuación, se presentan los elementos de la revisión del POT de Soacha encontrados en el área de estudio.

#### REVISIÓN DE CARTOGRAFÍA DEL COMPONENTE GENERAL, COMPONENTE URBANO Y COMPONENTE RURAL

CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
ESTRUCTURA PRINCIPAL	ECOLÓGICA	Canal Tibanica
		Río Soacha
		Humedal El Vínculo Maiporé
		Humedal Neuta
		Humedal Tierra Blanca
SISTEMA VIAL		Autopista Sur
		Avenida Eusebio Díaz Castro
		Avenida Terreros
		Avenida Soacha

REVISIÓN DE CARTOGRAFÍA DEL COMPONENTE GENERAL, COMPONENTE URBANO Y COMPONENTE RURAL

CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
		Avenida San Mateo
		Avenida Luis Carlos Galán
		Avenida San Marón
		Avenida Ducales
		Avenida Compartir
		Avenida Circunvalar
		Avenida Perimetral
		Circuito Central
		Circuito Este
		Circuito oeste
RED DE CIRCULACIÓN PEATONAL. ALAMEDAS, CALLES PEATONALES, ANDENES Y PLAZOLETAS DE ARTICULACIÓN DEL SISTEMA VIAL.		Alameda Autopista Sur
		Alameda Indumil
		Alameda Chucua Puyana
		Chuzacá
		CI 13
		CI 22
PUENTES EXISTENTES AUTOPISTA SUR	PEATONALES SOBRE LA	CI 25
		CI 30
		Estación San Mateo CI 31
		Estación San mateo CI 31 A
		Estación Terreros CI 36 Estación Terreros CI 2 A
		Estación León XIII C 5
		Estación La Despensa Cr 10
RED DE CICLORRUTAS	Axial	Avenida Terreros
		Avenida San Marón
		Avenida Ducales
		Calle 44
		Avenida potrero Grande
	Lateral	Calle 30
		Carrera 7
		Avenida Compartir
		La Despensa
		León XIII
SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSMILENIO FASE 1	Terreros
		Estación intermedia San Mateo

REVISIÓN DE CARTOGRAFÍA DEL COMPONENTE GENERAL, COMPONENTE URBANO Y COMPONENTE RURAL

CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	NOMBRE EN AREA DE ESTUDIO
	TRANSMILENIO FASE 2	Carrera 7
		San Humberto
		Estación Intermedia 3M
	TRANSMILENIO FASE 3	Ducales
		Compartir
		Patio Portal El Vínculo
	Proyectos Férreos CIT	Ferrocarril del Sur
SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	ZACERH	Canal Terreros Río Soacha
	PARQUES ZONALES	(revisar identificador de los parques zonales diagonal 34, calle 36 y transversal 12 que colindan con Autopista Sur )

### 5.3.1.7. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 7

**A. TÍTULO:**

Plan Básico de Ordenamiento Territorial Vigente del Municipio de Sibaté. Acuerdo 11 de 2002.

**B. AUTOR:**

Concejo Municipal de Sibaté

**C. LUGAR/FECHA:**

2002

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://www.ccb.org.co/content/download/27626/file/Sibate%20Acuerdo%2011%202002%20PBOT.pdf>

**E. TEMA**

Ordenamiento Territorial

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Revisión Plan de Ordenamiento Territorial

**G. RESUMEN GENERAL**

CAPITULO IV. ARTICULACION REGIONAL

ARTÍCULO 15.- Relaciones Territoriales.

El Municipio de Sibaté deberá fortalecer las relaciones Intermunicipales y Regionales, atendiendo condiciones de respeto territorial y comunitario, incorporando instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación optimizando el uso de sus recursos naturales, humanos y económicos en procura de una mejor calidad de vida.

ARTÍCULO 16.- Objetivos.

Se determinan como objetivos para la articulación del Municipio con el entorno regional los siguientes:

1. Fortalecer la Planeación Regional concertada, como mecanismo para promover la inversión privada y estatal.
2. Obtener un desarrollo regional, basado en la preservación y recuperación del medio ambiente.
3. Promover la ubicación estratégica de actividades regionales que potencien las ventajas comparativas territoriales.
4. Promover una adecuada red de comunicaciones, equipamientos y servicios públicos que fortalezcan al Municipio y la Región.

ARTÍCULO 17.- Políticas.

Se determinan como políticas de articulación regional las siguientes:

1. Definir en el corto plazo con los municipios de las regiones de Sabana Occidente, Tequendama, Sumapaz y Bogotá D.C., las acciones sobre sus territorios para la vinculación de nuevas inversiones hacia la productividad.



2. Garantizar la estabilidad de los recursos naturales.
3. Generar ágil accesibilidad por localización a las actividades y servicios de integración regional.
4. Garantizar una malla vial que permita la comunicación regional en el largo plazo.

ARTÍCULO 18.- Estructura Regional. (MODIFICADO POR EL ARTICULO SEGUNDO DEL ACUERDO No. 29 DE 2010).

Para la integración del Municipio con su entorno regional, se definen como aspectos estructurantes los siguientes:

1. Infraestructura vial y de transporte.
2. Recursos hídricos y forestales.
3. Servicios Públicos.
4. Equipamientos.
5. Turismo.
6. cuenca del Río Bogotá

1. Infraestructura de vías y transporte.

Para la adecuada interconexión vial regional se establecen los siguientes corredores viales:

- a) Vía Nacional: Determinada por la vía Panamericana al costado Norte del Municipio, su perfil es determinado por INVIAS, tendrá una franja de aislamiento para edificaciones de 15.00 metros a partir de la línea de demarcación de predios colindantes y se regirá por las disposiciones del Ente competente.
- b) Vía Departamental: Determinada por la vía que de Chusacá conduce al Alto de San Miguel, su perfil es el determinado por la Gobernación de Cundinamarca, tendrá una franja de aislamiento de 15.00 metros a partir de la línea de demarcación, y será constituido en corredor ecológico –turístico.
- c) Vía rural Intermunicipal: Conformada por la vía que de la Cabecera Municipal conduce al Municipio de Pasca por el costado oriental del Municipio, tendrá un ancho mínimo de 12.00 M.L. entre líneas de demarcación de predios, su mejoramiento en el mediano plazo es objeto de gestión intermunicipal. (...)

#### 5.3.1.8. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 8

##### **A. TÍTULO:**

El Decreto 305 de 2015 definió para la localización de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, mediante el anexo denominado “Áreas de ubicación de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”

##### **B. AUTOR:**

Alcaldía Mayor de Bogotá

##### **C. LUGAR/FECHA:**

2015

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62442&dt=S>**E. TEMA**

Decretos infraestructura transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Predios infraestructura transporte

**G. RESUMEN GENERAL**

En el visor de planos IDECA “Áreas de ubicación de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”

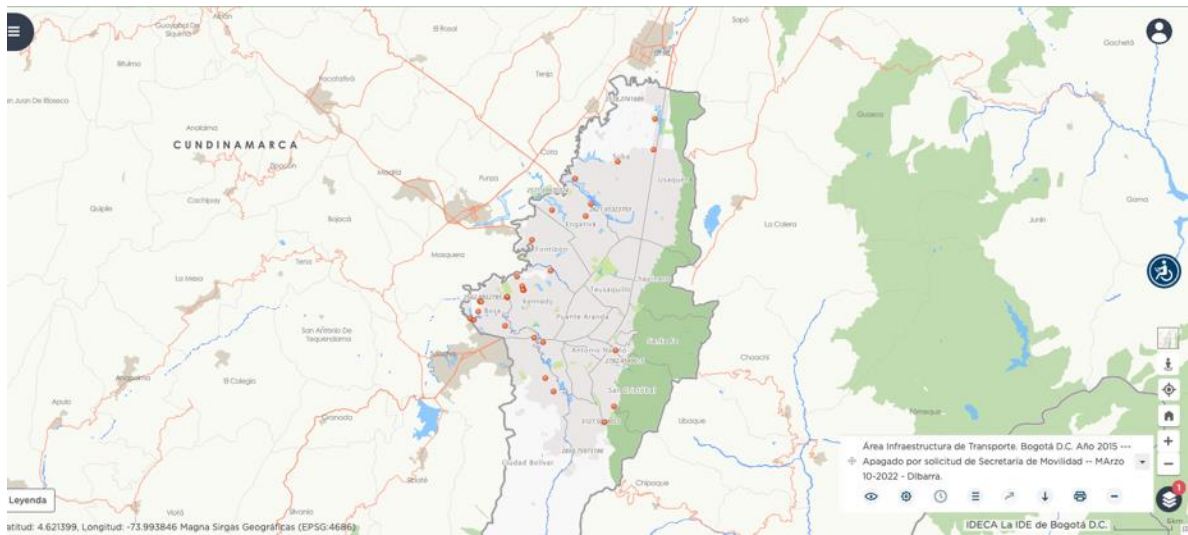


Ilustración 6. Áreas de ubicación de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP.

Fuente: <https://mapas.bogota.gov.co/?l=618&e=-74.11349928953868,4.714526179914979,74.09289992430377,4.7248871698973405,4686&b=7256#>

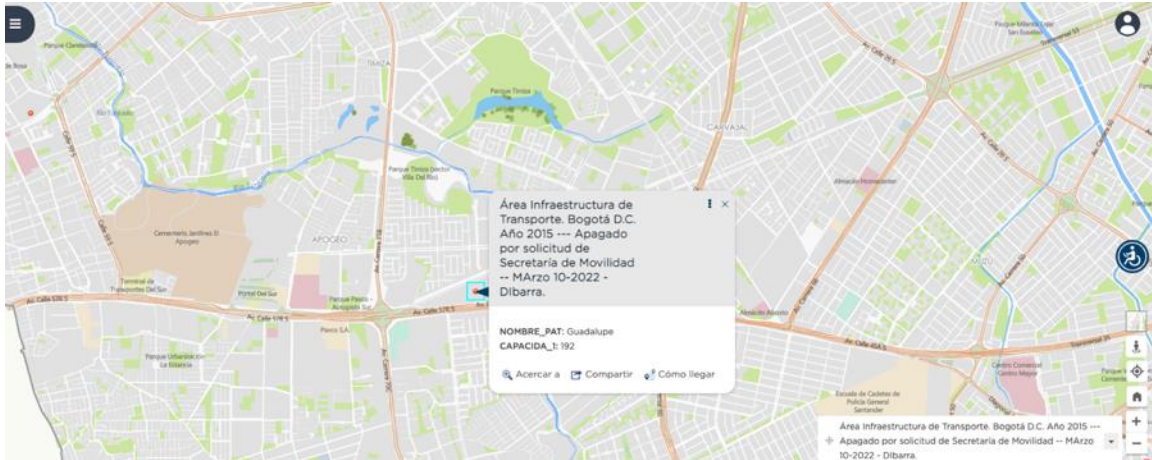


Ilustración 7. Predio relacionado con el trazado de perfil.

Fuente: <https://mapas.bogota.gov.co/?l=618&e=-74.11349928953868,4.714526179914979,-74.09289992430377,4.7248871698973405,4686&b=7256#>

### 5.3.2. PROYECTOS

Los proyectos que se analizarán a continuación responden estrictamente a lo solicitado en el anexo técnico.

#### 5.3.2.1. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 9

##### A. TÍTULO:

Perfil de Proyecto Tren de Cercanías-Regiotram Sur-Sabana de Bogotá

##### B. AUTOR:

IDU

##### C. LUGAR/FECHA:

2020

##### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Repositorio IDU

##### E. TEMA

Estructuración del proyecto Regiotram del Sur

##### F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Perfil de proyecto

##### G. RESUMEN GENERAL

La situación que plantea este estudio se enuncian los siguientes aspectos:

- Fenómenos de conurbación con el municipio de Soacha.
- Ciudades dormitorio y trabajo en Bogotá justifica el proyecto.

- Oportunidad de aprovechar el espacio de las sendas férreas regionales en desuso, dentro de la Sabana para generar un sistema de transporte masivo colectivo regional.
- Oferta de transporte insuficiente y saturación de la demanda de transporte público
- Bajo nivel de condiciones urbanas en áreas aledañas al trazado ferroviario
- Baja calidad en la prestación del servicio

La red ferroviaria data del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX.

“La saturación del sistema de buses y las falencias en la calidad de la prestación del servicio...el sistema de transporte mediante trenes eléctricos compensará, mejorará y complementará sustancialmente la oferta del Sistema Integrado de Transporte Público del distrito con alcance a nivel regional”

Generar proyectos urbanos integrales con generación de espacio público cualificado y la necesaria integración multimodal

Contará con 15 estaciones en la ruta sur, donde se recomienda extender la línea hasta el embalse del Muña y a un futuro con la planta de tratamiento Canoas, es el punto ideal para localizar el CIM

El sistema deberá concebirse como un todo en donde no sobran ni faltan elementos, debe ser una estructura isostática, premisa fundamental en el diseño de la infraestructura.

Longitud de las tres líneas 100 km y aprox. 260 millones de pasajeros al año.

Para todas las rutas del Sur se define una escala peatonal, para los recorridos de aproximación de **600 metros a lado y lado**

Requerimientos:

- Atender los necesarios cruces peatonales y vehiculares para el funcionamiento racional de la ciudad, evitando el impacto en las costumbres y tiempos de espera de los ciudadanos.
- Características óptimas de los ejes transversales
- Planteamientos de fitotectura, geotectura, arquitectura sobre los costados que deberá ser cerrada por seguridad
- Arborización para el control del ruido

Evaluar intervenir estos ejes transversales:

- Calle 19 entre NQS y avenida de las Américas
- Calle 13 entre puente Aranda y NQS
- Calle 6 entre NQS y carrera 50
- Calle 3, entre NQS y carrera 50
- Río Fucha, recorridos aproximación 250 metros a la redonda
- 1 de mayo, se requiere estación especial e integración con metro y Transmilenio

- Av. Boyacá entre carrera 68 y calle 44 sur
- Río Tunjuelo, recorridos aproximación 250 metros a la redonda
- Portal de Sur, diseño específico integrado con los pabellones para el Transmilenio
- Terminal de Bogotá calle 59 sur y fácil integración peatonal con el terminal de transporte interurbano del sur
- Terreo, complementar alameda el Porvenir, entre la Autosur y el centro internacional de atención integral, proyecto en diseño financiado por regalías
- Soacha 2/22, carrera 7, calle 22, calle 25D, 250 a 300 metros a la redonda de la estación
- Soacha centro histórico, calles 12 y 13 entre la Plaza y la Autosur
- Muña, estación especial integrada con el CIM

Es recomendable revisar las conclusiones de este estudio en las diferentes fases de desarrollo de la prefactibilidad.

#### 5.3.2.2. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 10

##### A. TÍTULO:

**Factibilidad** del Proyecto Troncal Avenida 68 desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur BRT

##### B. AUTOR:

IDU - Subdirección general de desarrollo urbano - Dirección Técnica de proyectos.

##### C. LUGAR/FECHA:

2018

##### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

Repositorio IDU

##### E. TEMA

Proyectos

##### F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Estructuración de proyectos-estudios de factibilidad.

##### G. RESUMEN

Este proyecto se encuentra en fase de ejecución de diseños detallados y construcción. La revisión se hace sobre los estudios de factibilidad, como lo señala el Anexo Técnico del contrato. Debido a los comentarios obtenidos como retroalimentación por la interventoría, si la alternativa seleccionada corresponde a una integración con este y otros proyectos que requieran de una revisión, se solicitarán y revisarán al detalle los planos y estudios correspondientes con el sector de interés.

**Figura 1 Localización general y tramos del proyecto**



Fuente: Consorcio consultores Transmilenio

*Ilustración 8. Localización general y tramos del proyecto. Fuente: Estudios de factibilidad IDU*

**Figura 13 Alternativa 4 – Intersección Av. Primero de Mayo**

Fuente: Consorcio Consultores Transmilenio

Ilustración 9. Intersección BRT Av. 68 con Primero de Mayo y Avenida del Ferrocarril. Fuente: Factibilidad IDU

Con la implementación del corredor de la Avenida Carrera 68, se buscará la optimización de las condiciones de movilidad de los diferentes modos involucrados, así mismo permite una redistribución de flujos, segregación de flujos, mejoramiento de los tiempos de viaje de los usuarios.

Se debe prestar atención en los diseños detallados y/o planos récord de la Intersección con Av. Primero de mayo (calle 26 sur), incluye armonización con el proyecto de la primera línea del metro, en esta intersección el análisis se realiza básicamente sobre el corredor y no hay intervención en la Av. Primero de Mayo.

### 5.3.2.3. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 11

#### A. TÍTULO:

Prefactibilidad de Proyecto Avenida Ferrocarril del Sur

#### B. AUTOR:

IDU - Subdirección general de desarrollo urbano - Dirección Técnica de proyectos.

**C. LUGAR/FECHA:**

Octubre 10 de 2017

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

Repositorio IDU

**E. TEMA**

Proyectos

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Estructuración de proyectos. Estudios de prefactibilidad.

**G. RESUMEN GENERAL**

*El proyecto “CORREDOR FERREO DEL SUR” comprendido principalmente desde la Av. las Américas hasta la Av. Villavicencio, transformará el perfil en un corredor con sistema de BRT continuo junto con la línea férrea, con un espacio público y ciclorrutas como complemento al sistema vial, el cual permitirá el tránsito masivo de ciudadanos de manera directa desde las zonas urbanas consolidadas del sur al centro.*



*Ilustración 10. Imagen del estudio de prefactibilidad Corredor Ferreo del Sur*

El problema planteado en este estudio es:

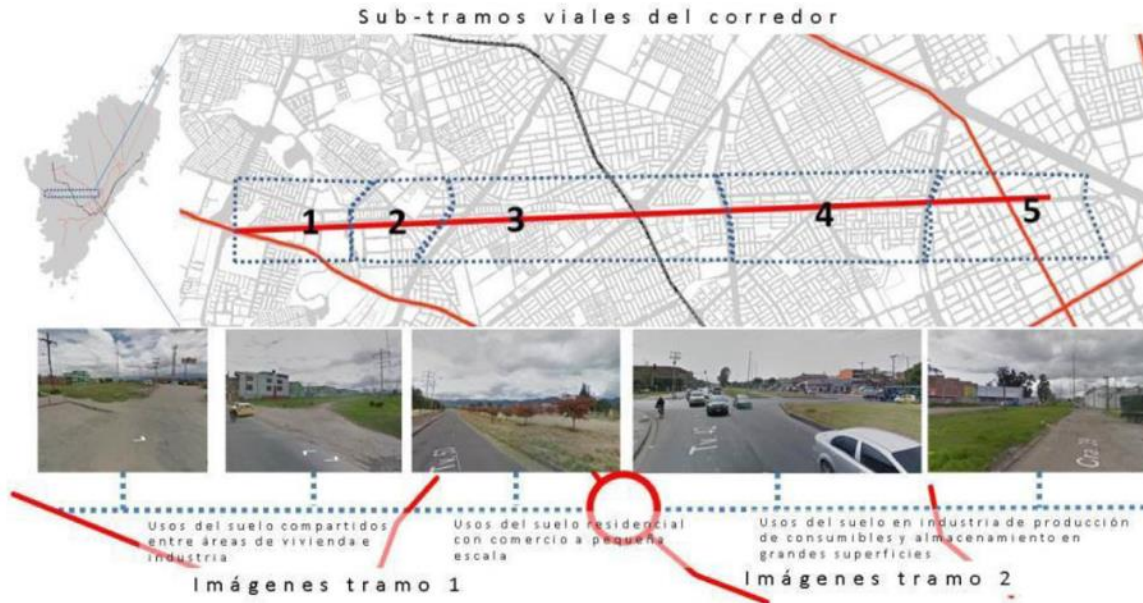
- La movilidad de Bogotá es un sistema en constante evolución que, aunado al desarrollo inmobiliario obliga a su revisión y actualización.
- Hoy la movilidad presenta condiciones ineficientes o desarticuladas.
- El sistema de BRT actual es uno de los más extensos y saturados del mundo, afectado por el atraso en la construcción de infraestructura.

*El objetivo general del estudio es establecer lineamientos, determinantes y tipologías de intervención para la infraestructura de movilidad en los modos vehicular, peatonal y ciclística del CORREDOR FERREO DEL SUR entre la Av. Américas y la Av. Villavicencio, para la implementación de sistemas de transporte especializado BRT.*



Los objetivos específicos son:

- *Garantizar la conectividad entre nodos urbanos y ejes estructurantes mediante pasos seguros en las intersecciones viales y la infraestructura de soporte de los corredores viales.*
- *Analizar y evaluar las determinantes existentes dentro del subsistema vial y de transporte dentro de la zona de afectación determinada.*
- *Propender a la integración barrial a partir de espacios públicos existentes y/o generados por la propuesta para el uso de los no motorizados en sentido norte sur especialmente con la ciclorruta existente siendo conectada a lo largo del corredor.*
- *Revisar para cada uno de los actores (peatonales, bici-usuarios y vehículos automotores) la disposición y tratamiento en los diseños existentes con el fin de formular recomendaciones tendientes a garantizar que la atención a la demanda de los mismos se realice de manera óptima y eficiente. Potencializar el tema paisajístico en el perfil propuesto como complemento de la infraestructura, con el fin de generar ambientes naturales amables y seguros que generen atracción por parte de biciusuarios y de peatones, incorporando las condiciones de la estructura ecológica principal, haciendo una infraestructura agradable a lo largo del recorrido.*
- *Mitigar los impactos negativos que pueda generar la infraestructura vial sobre el Río Fucha, Río Tunjuelo.*
- *Diseñar una intervención integral entre espacio público, movilidad peatonal e infraestructura vial, por medio de la propuesta de senderos peatonales en los sectores donde se desarrollan distintos usos dotacionales como colegios, campos deportivos, recreativos, usos residenciales, institucionales.*
- *Potenciar la generación de futuros procesos de redesarrollo sobre sectores intervenidos.*



FUENTE: IDU-DTP

*Ilustración 11. Subtramos y localización del proyecto*

Se plantean 2 alternativas: La alternativa 1 comprende en el perfil el BRT y respeta el corredor férreo con un ancho de 12-13 m en promedio.

Este proyecto se plantea como un ejemplo de uso de una línea férrea en el área urbana de Bogotá, relacionada con un sistema de transporte BTR, con la generación de espacio público. Se está utilizando el mismo corredor planteado por los estudios de perfil de este estudio por lo que la caracterización y el diagnóstico podrían servir de base de información secundaria a utilizar en el presente estudio.



FUENTE: IDU-DTP

Ilustración 12. Propuesta de perfil vial. Fuente: contrato IDU

La alternativa 2 contempla un ancho de corredor férreo de 24 m y el sistema BRT se contempla a un solo costado.



FUENTE: IDU-ITP  
Ilustración 13. Propuesta de perfil alternativa 2.

Fuente: contrato IDU

Este estudio aporta una base analítica de la información y de la situación existente para el análisis de este trazado en el presente estudio.

#### 5.3.2.4. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 12

**A. TÍTULO:**

Rehabilitación de los Corredores Férreos de la Sabana de Bogotá para adaptarlos a Transporte Masivo de Población

**B. AUTOR:**

ALCALDÍA MAYOR DE SANTA FE DE BOGOTÁ D.C.- EMPRESA METRO S.A.

**C. LUGAR/FECHA:**

10 de diciembre de 1991

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

Repositorio IDU

**E. TEMA**

Proyectos de Transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Estructuración de proyectos. Estudios de Factibilidad.

### G. RESUMEN GENERAL

*El estudio plantea la rehabilitación de los corredores férreos de la sabana para adaptarlos a transporte masivo de población.*

*En 1986 se concluyó que la adaptación a transporte masivo de pasajeros de los corredores ferroviarios que cruzan la ciudad en distintos sentidos es una necesidad prioritaria, que representa una economía considerable en la construcción de la red, por estar los mismos estratégicamente localizados con respecto a las zonas residenciales y a las de actividad múltiple y, además, ser de propiedad pública.*

*El problema planteado se relaciona con que la opción ofrecida por la red de transporte colectivo disponible, no podría absorber la demanda en el año horizonte.*

*El objetivo de este estudio es desarrollar un sistema de transporte masivo con capacidad suficiente para satisfacer la demanda del año 20 y que de acuerdo con el esquema de líneas de deseos de desplazamiento sobre relaciones radiales permitiera asegurar la accesibilidad al centro de la ciudad en buenas condiciones de velocidad y regularidad a partir de las urbanizaciones periféricas futuras.*

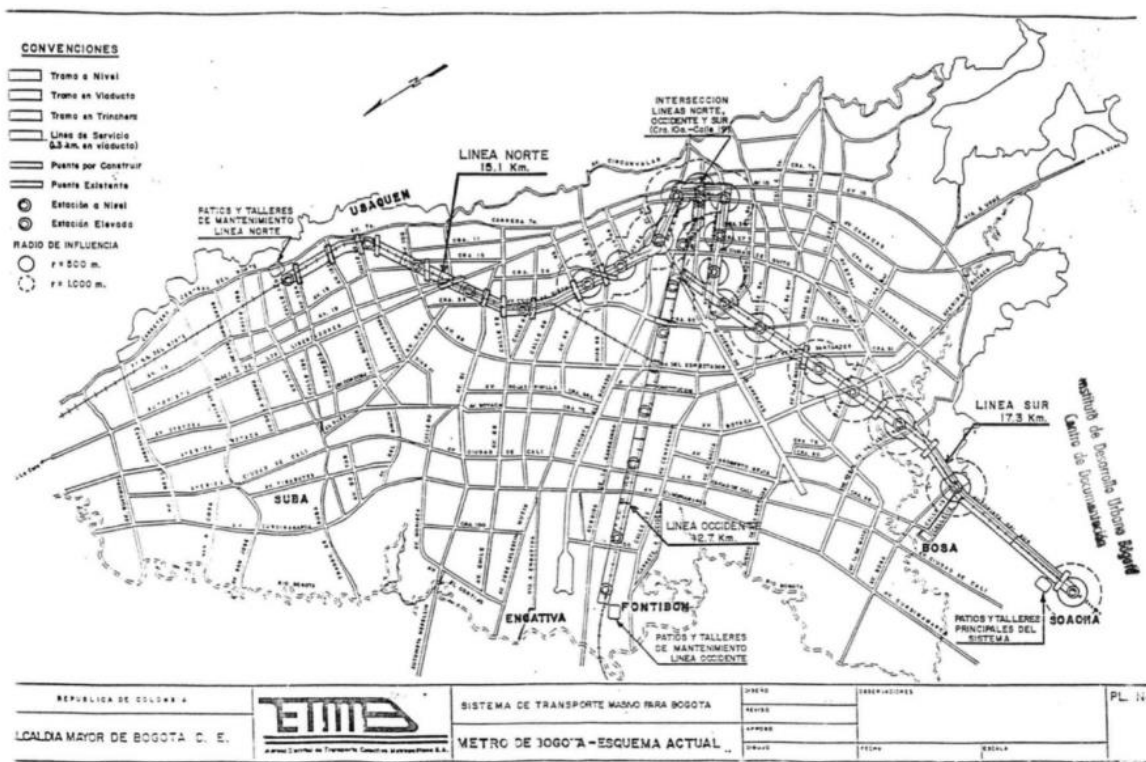


Ilustración 14. Sistema de transporte masivo para Bogotá. Estudio de referencia.

### 5.3.2.5. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 13

**A. TÍTULO:**

Regiotram de Occidente

**B. AUTOR:**

Empresa Férrea Regional

**C. LUGAR/FECHA:**

25 de junio 2019

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://efr-cundinamarca.gov.co/es/regiotram>

**E. TEMA**

Proyectos de Transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Proceso de contratación REGIOTRAM OCCIDENTE

**G. RESUMEN GENERAL**

*El Regiotram de Occidente tiene una longitud total de 39,6 km, de los cuales 14,7 km son urbanos y 24,9 km en suelo suburbano. Comprende 17 estaciones, 2 patios y 1 taller. Se contempla una integración con el proyecto Metro, mediante un ramal de 1,03 km.*

*Contará con un total de aportes por \$1,91 billones –a pesos constantes de 2017– provenientes de la Nación y del departamento de Cundinamarca. De esta suma, a la Nación corresponden \$1,32 billones mientras que el monto para Cundinamarca es de \$594.000 millones. Así quedó establecido por el Conpes 3902 de 2017 y por el convenio de cofinanciación suscrito entre la Nación, el departamento de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S.*

*El proyecto férreo de transporte público, según las estimaciones realizadas, tendrá una demanda estimada anual de aproximadamente 40,2 millones de pasajeros.*

*Dentro de los objetivos del proyecto:*

- *Garantizar una adecuada movilidad de los ciudadanos.*
- *Ampliar la red de transporte existente, aprovechando la complementariedad de los modos para tener mayor cobertura y variedad de conexiones.*
- *Reducirá la vulnerabilidad del sistema y elevará tanto los niveles de servicio de las actuales troncales de TransMilenio, como el acceso a la futura línea del Metro*
- *Integra las dinámicas de movilidad de Bogotá con las de los municipios vecinos e incluye tanto el proyecto del Regiotram de Occidente como la extensión del sistema troncal hasta Soacha.*

- *Mejorar las condiciones de movilidad de los habitantes de la Región Capital, en el marco de una estrategia de desarrollo urbano que articule y optimice sus dinámicas de crecimiento.*
- *Bajo este panorama, el proyecto Regiotram se configura como una alternativa de movilidad entre Bogotá y los municipios aledaños, con lo cual se espera mejorar los tiempos de viaje, principalmente de los usuarios de transporte público, dando adicionalmente la posibilidad de conexión con el SITP en las diferentes troncales existentes y proyectadas y con la Primera Línea del Metro de Bogotá*

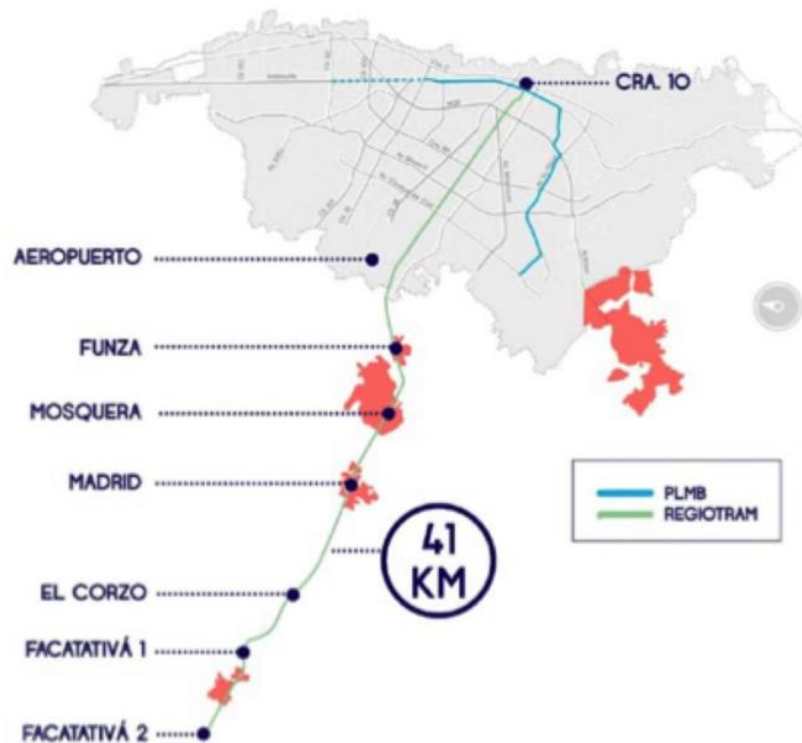
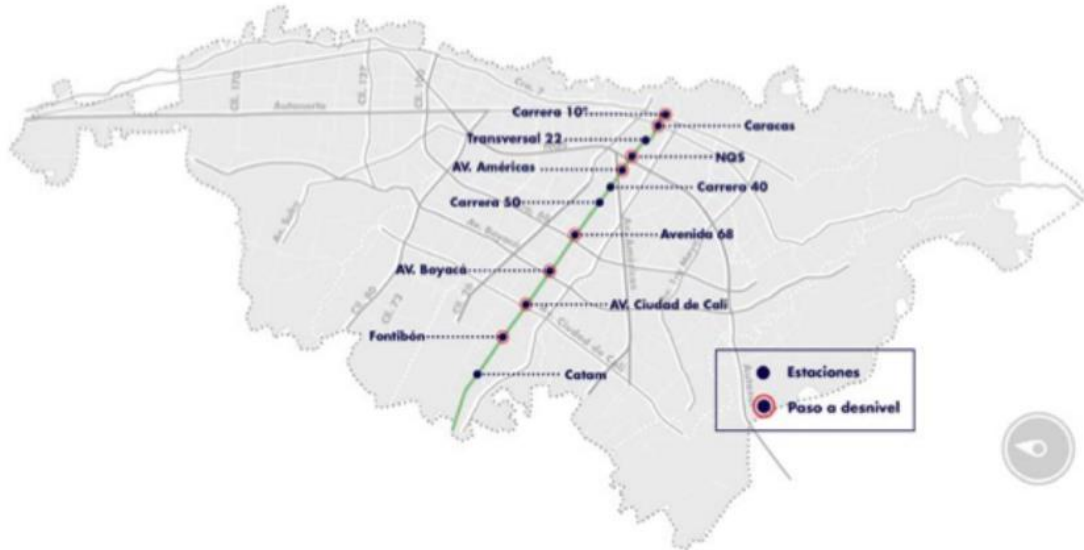


Ilustración 15. Trazado Regiotram de Occidente

Fuente: prefactibilidad proyecto



Fuente: ANI, 2016.

Ilustración 16. Intersecciones Regiotram de Occidente

## ALCALDÍA MAYOR



Ilustración 17. Ramal de integración hacia estación del metro.

Fuente: EFR metro Bogotá





Ilustración 18. Integración con el proyecto Metro. Ramal y peatonal.

#### 5.3.2.6. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 14

##### A. TÍTULO:

Primera Línea del Metro de Bogotá

##### B. AUTOR:

Empresa Metro Bogotá

##### C. LUGAR/FECHA:

2021

##### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

<https://www.metrodebogota.gov.co/?q=que-es-metro>

##### E. TEMA

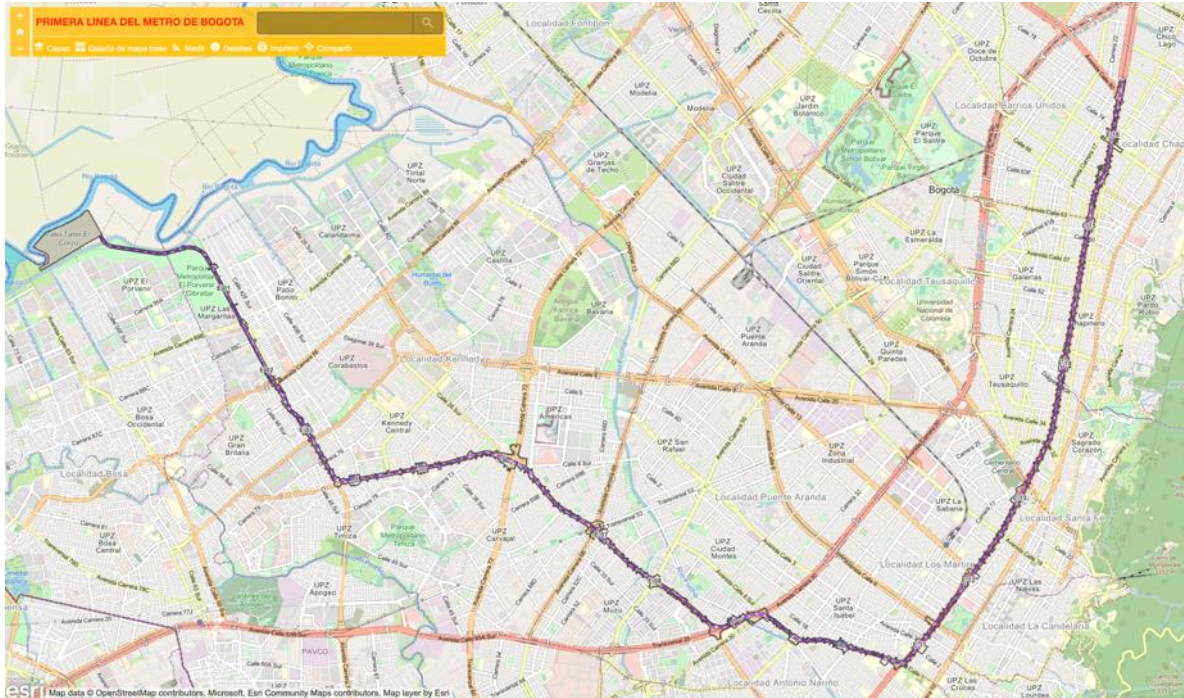
Proyectos de Transporte

##### F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Primera Línea del Metro de Bogotá

##### G. RESUMEN GENERAL

*La primera línea del metro tiene una longitud de 23,9 km y contempla 16 estaciones, 12 de ellas en edificios laterales y 4 convencionales, 10 de ellas integradas con Transmilenio y 28 edificios de acceso. Es un sistema elevado (viaducto). en el cuerpo central se ubicaran los andenes de embarque y en los edificios laterales se ubicaran el resto de los componentes de la operación, como la venta y recarga de tarjetas, los cuartos técnicos y los controles de acceso, los baños y los servicios de primeros auxilios y 45 mil m<sup>2</sup> de espacios comerciales.*



*Ilustración 19. Localización primera línea del metro.*

**Fuente: Metro Bogotá**

*La segunda línea del metro contempla 11 estaciones.*

*Las obras iniciaron en el año 2021 por el patio taller, que tendrá un área de 35,9 hectáreas, destinada al mantenimiento, reparación y pernoctación de los primeros 30 trenes con los que operará el metro. El patio taller tendrá capacidad para alojar hasta 60 trenes de 145 metros de largo por 2,90 metros de ancho, cada uno de los cuales tendrá entre 6 y 7 vagones y una capacidad de 1.800 pasajeros. Conectarán el sur y el norte en solo 27 minutos con una velocidad media de 43 km/h.*

*Con 23,9 km, el metro de Bogotá tendrá una de las primeras líneas más extensas del continente, por encima de las de ciudades como Quito (22 km), Panamá (21 km), Sao Paulo (20,4 km), Santiago (19,3 km), Ciudad de México (18,8 km), Río de Janeiro (16,0), Santo Domingo (14,5 km) y Buenos Aires (9,4 km).*



Ilustración 20. Imagen proyectada.

Fuente metro de Bogotá

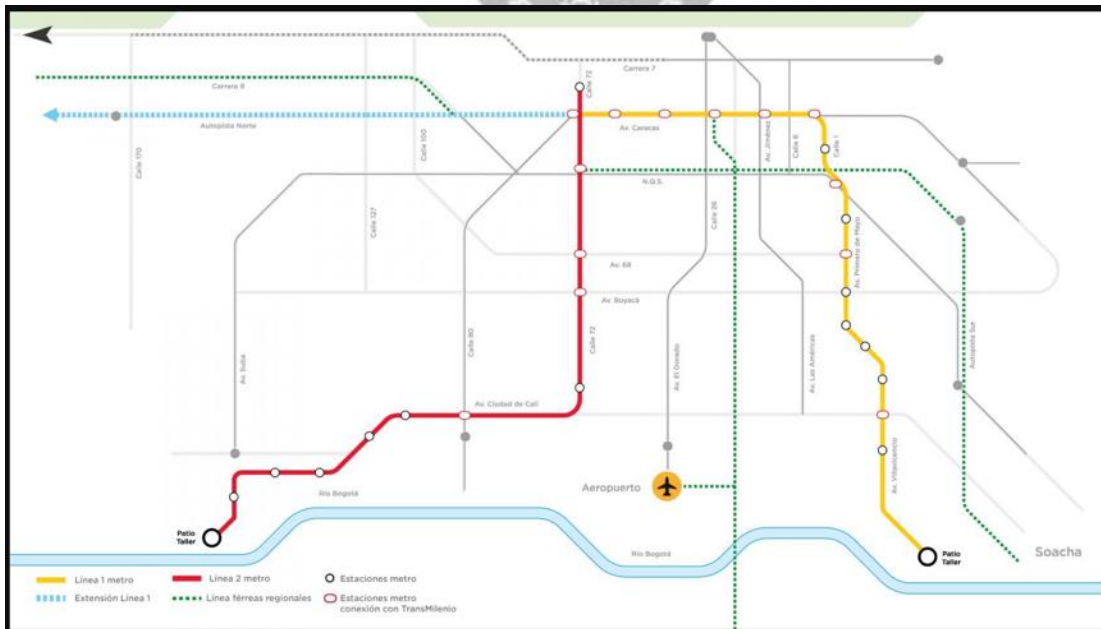


Ilustración 21. mapa línea 1 metro.

Fuente metro Bogotá

El Tramo 1, totalmente financiado por la Nación, el Distrito y la banca multilateral, irá desde el Portal Américas hasta la avenida Caracas, a lo largo de la avenida Villavicencio, la avenida Primero de Mayo, la calle 8 sur y la calle 1, por donde girará

hacia el norte por la avenida Caracas hasta la calle 78. Los casi 24 kilómetros de trazado incluyen un ramal técnico, entre el patio taller y la primera estación, y un tramo de maniobras de retorno en la avenida Caracas entre calles 74 y 78.

El trazado del metro es producto de un análisis realizado en el año 2010 que determinó que la primera línea debería pasar por algunos de los sectores más poblados y con mayores necesidades de transporte de la ciudad. El metro de Bogotá movilizará 72 mil pasajeros hora/sentido (más de un millón de pasajeros al día), beneficiando, de manera directa, a los habitantes de 78 barrios en nueve localidades.



Ilustración 22. Intersección estación de la primera línea del metro y trazado de Regiotram Sur.

Fuente: Metro Bogotá

Las intersecciones relacionadas con el proyecto de estudio son:

- Av. Primero de Mayo con Av. Ferrocarril
- Estación de integración con Regiotram de Occidente.

#### 5.3.2.7. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 15

**A. TÍTULO:**

Troncal Av. Calle 13 – Corredor Occidente

**B. AUTOR:**

IDU

**C. LUGAR/FECHA:**

2021

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

Contrato IDU-1475-2017

Contrato IDU 1454 de 2018. Repositorio IDU

## E. TEMA

Transporte

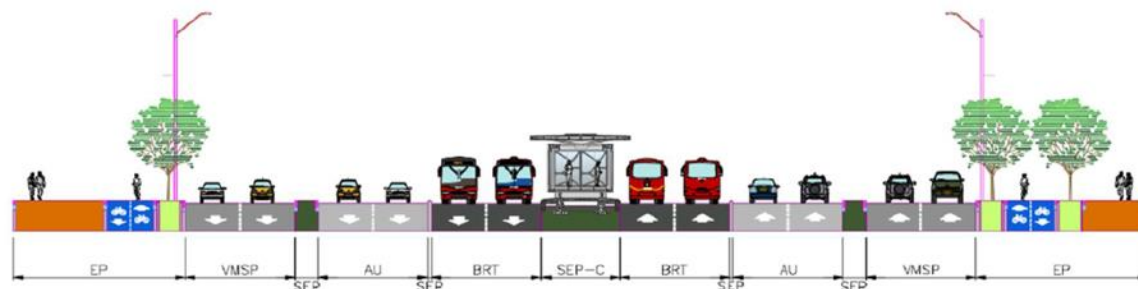
## F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Troncal de Transmilenio

## G. RESUMEN GENERAL

Estudios y diseños finalizados (financiados con recursos SGR-Contrato IDU-1475-2017). Se desarrolla en un eje paralelo a la línea del Regiotram, no contempló su integración. 11,4 km de longitud, 6 intersecciones (carrera 50, Avenida 68, Avenida Boyacá, Avenida Cali, ALO, Av. TAM), 2 pasos elevados (Av. Constitución, Av. Fontibón), 14 estaciones de Transmilenio, 1 estación de cabecera (intercambio intermunicipal de corta distancia), ciclorruta bidireccional en ambos sentidos, andén de 11 m.





Espacio Público (m)	Calzada Mixta sin Pago (m)	Separador Lateral mínimo (m)	Calzada Autopista Urbana (m)	Separador Lateral (Bordillo No traspasable) (m)	Calzada BRT (m)	Separador Central mínimo (m) [1]	Calzada BRT (m)	Separador Lateral (Bordillo No traspasable) (m)	Calzada Autopista Urbana (m)	Separador Lateral mínimo (m)	Calzada Mixta sin Pago (m)	Espacio Público (m)	TOTAL (m)
EP	VMSP	SEP	AU	SEP	BRT	SEP-C	BRT	SEP	AU	SEP	VMSP	EP	
11.00	7.00	1.00	7.00	0.25	7.00	5.00	7.00	0.25	7.00	1.00	7.00	11.00	71.50

[1] ó 7.0 m de acuerdo con el tipo de estación  
AU sin bermas

Ilustración 23. Planta de localización y perfil.

Fuente: Repositorio IDU

Este proyecto está relacionado con el Regiotram de Occidente, por lo que en la medida que se busque hacer la conexión del Regiotram del Sur con el Regiotram de Occidente se deberán contemplar las posibles interferencias. Con respecto a los trazados que se están analizando, no hay relación directa.

### 5.3.2.8. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 16

**A. TÍTULO:**

Cicloalameda Medio Milenio

**B. AUTOR:**

IDU-Contrato de estudios y diseños consorcio Medio Milenio IDE

**C. LUGAR/FECHA:**

2021

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/ciclo-alameda-medio-milenio>

<https://webidu.idu.gov.co/jspui>

**E. TEMA**

Proyectos de Espacio Público

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Alamedas

**G. RESUMEN GENERAL**

El proyecto, está ubicado en la ciudad de Bogotá; conecta de norte a sur en materia de transporte, cruzando 7 localidades: Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño, los Mártires, Teusaquillo, Barrios Unidos y Suba. El corredor tiene una

longitud aproximada de 25 km, de los cuales, la consultoría desarrolla los estudios y diseños de 19 km, que van desde la Calle 108 hasta el Parque Metropolitano el Tunal.

La Ciclo Alameda Medio Milenio está concebida como un corredor verde, dando prioridad a los modos de transporte sostenible (peatón y bicicleta), que conecte la estructura ecológica principal, genere trayectos continuos rápidos y coherentes, se plantee como un corredor inclusivo conectando diferentes áreas socioeconómicas y su infraestructura sea segura junto con la renovación urbana del espacio público existente. En total contempla 399.383 M2 de espacio público.

Figura 2. Tramos funcionales de la factibilidad del proyecto Ciclo - Alameda Medio Milenio



Fuente: Documento técnico, Producto 3 – Factibilidad – Anexo 1 Diseño Urbano V0 – 2019, elaborado por SIGMA S.A.S.

Ilustración 24. Tramos funcionales de la factibilidad del proyecto Ciclo – Alameda Medio Milenio

Fuente: Anexo Técnico Contrato Interventoría cicloalameda

En cuanto a los trazados objeto del presente estudio, se deberá contemplar el TF3 para una posible integración del espacio público.

### 5.3.2.9. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 17

#### A. TÍTULO:

Perfil y Prefactibilidad Cable Aéreo Ciudad Bolívar: Portal Sur - Potosí

#### AUTOR:

IDU

**B. LUGAR/FECHA:**

28/08/2020

2021

**C. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

Repositorio IDU

**D. TEMA**

Proyectos de Transporte

**E. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Cables aéreos

**F. RESUMEN GENERAL**

*La necesidad de lograr una integración a nivel urbano que garantice la continuidad, mejore los tiempos de desplazamiento, la seguridad del sistema, la sostenibilidad ambiental y la confiabilidad para la población de los barrios y localidades de la periferia de la ciudad, de manera que se pueda constituir el transporte en un sistema de redes eficiente e integral. de igual manera se busca obtener la integración de las zonas periféricas de la ciudad que no tiene continuidad debido a que son sectores de difícil topografía y compleja accesibilidad.*



*El proyecto del cable aéreo busca implementar un sistema de transporte eficaz e intermodal que integre una zona urbana periférica de difícil topografía. De igual manera cumple con el carácter social y de beneficio común del estado, mejora las condiciones de vida de la población de menores ingresos a través de la reinserción social de los sectores deprimidos económicamente que son usuarios de los sistemas de transporte público y permite disfrutar los beneficios tecnológicos y ecológicos del sistema.*

Instituto de Desarrollo Urbano

El proyecto está en la zona de influencia directa de la línea 3 del metro de Bogotá, considerada como una de las alternativas de estudio del presente proyecto





ALTERNATIVA 1   
ALTERNATIVA 2 

Fuente: IDU DTP con Modificaciones propias imágenes Google Earth

Ilustración 25. Trazado en la localidad de Ciudad Bolívar. Potosí.

Fuente: Contrato IDU

La alternativa 1 plantea un trazado de 3.340m, 4 estaciones y 139 cabinas, cada una con capacidad de 10 pasajeros, con una capacidad proyectada de 3.014 pasajeros/hora, con un sistema tipo Góndola Monocable Desenganchable (MGD). Se intervienen 11.719 m<sup>2</sup> aproximadamente de espacio público. La alternativa 2 propone un trazado de 3.150,67 m, 3 estaciones y 139 cabinas, cada una con capacidad de 10 pasajeros/hora, con una capacidad proyectada 3.000 pasajeros/hora, proyectado con un sistema tipo Góndola Monocable Desenganchable (MGD). Se intervienen 16.539 m<sup>2</sup> de obras complementarias y 11.052 m<sup>2</sup> aproximadamente de espacio público.

### 5.3.2.10. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 18

**A. TÍTULO:**

La Terminal Satélite de Pasajeros del Sur

**B. AUTOR:**

Terminal de Transporte S.A.

**C. LUGAR/FECHA:**

Septiembre 2006

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

TT-008-05

Convenio IDU 37 de 2007

Repositorio IDU

**E. TEMA**

Terminal de Transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Terminal de Transporte

**G. RESUMEN GENERAL**

Las obras terminaron en el año 2008.

Figura 1-1. Plano operativo primer nivel Terminal Satélite Sur Escenario 1.

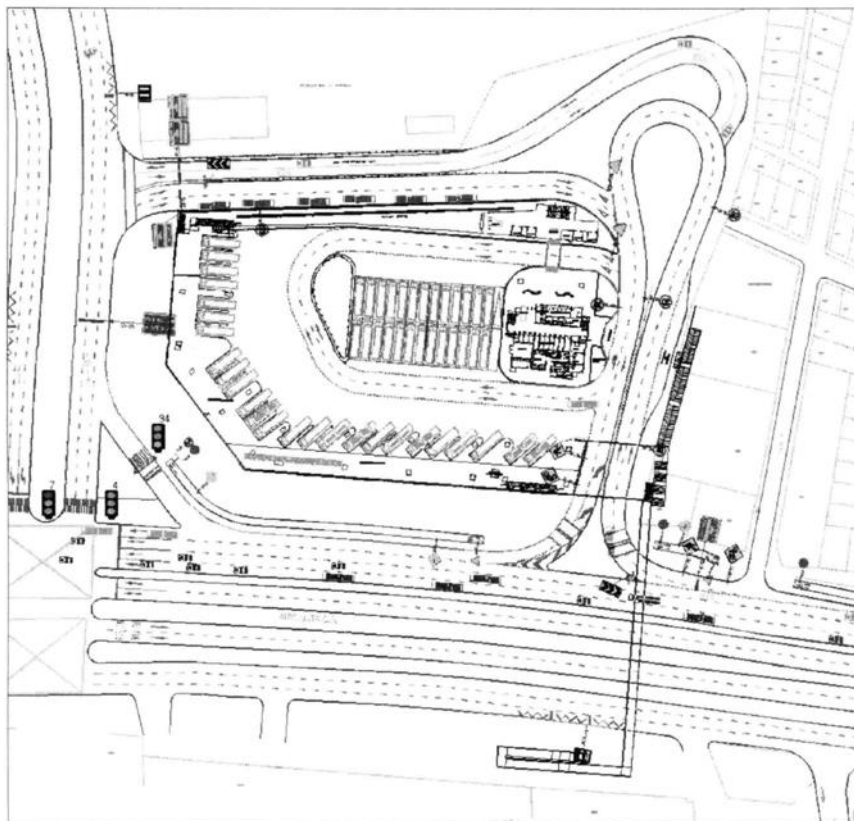


Ilustración 26. Plano operativo primer nivel Terminal Satélite Sur Escenario 1

Fuente Contrato TT-008 2006

**5.3.2.11. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 19****A. TÍTULO:**

Plan de Regularización y Manejo para el Parque Cementerio Jardines del Apogeo, ubicado en la Localidad de Bosa

**B. AUTOR:**

Alcaldía Mayor de Bogotá

**C. LUGAR/FECHA:**

12/17/2019

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

Secretaría Distrital de Planeación Bogotá

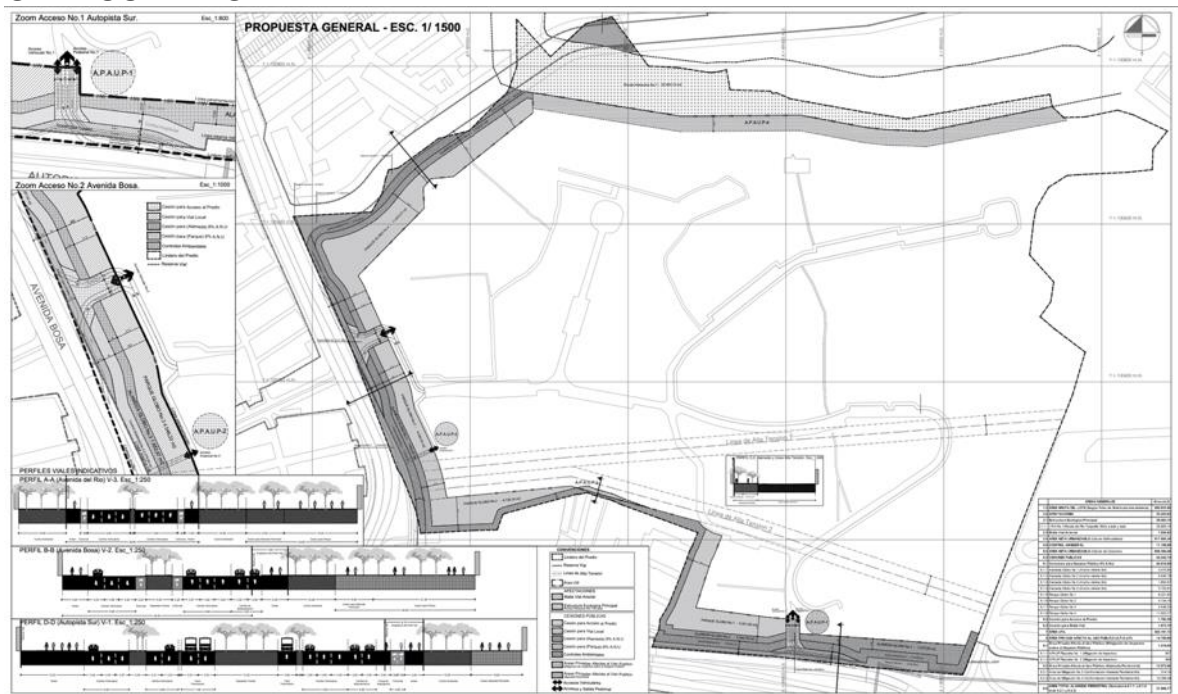
**E. TEMA**

Planes y Proyectos

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Plan de Regularización y Manejo

**G. RESUMEN GENERAL**



*Ilustración 27. Planta General.*

*Fuente: SDP Bogotá.*

**5.3.2.12. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 20**

**A. TÍTULO:**

Transmilenio Soacha Fase I y Fase II y Patio Taller

**B. AUTOR:**

Empresa Férrea Regional

**C. LUGAR/FECHA:**

2022

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

EFR

<https://efr-cundinamarca.gov.co/es/transmilenio>

**E. TEMA**

Proyecto de Transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Troncal de Transmilenio

**G. RESUMEN GENERAL**

La operación de Transmilenio en Soacha (FASE I) inició en 2013 y hoy las estaciones operan por encima de su capacidad. El sistema moviliza 100.000 pasajeros al día, con la extensión hasta el Patio Portal El Vínculo se movilizarán más de 400.000 pasajeros al día. La longitud son 3,9 km, una sección transversal de 40-50m de ancho, que incluye una calzada bidireccional de 8m para TM con sobrepaso en estaciones e intersecciones, 4 estaciones sencillas, andenes con ciclorruta e uno de los costados, 9 puentes peatonales y 3 intersecciones a desnivel.

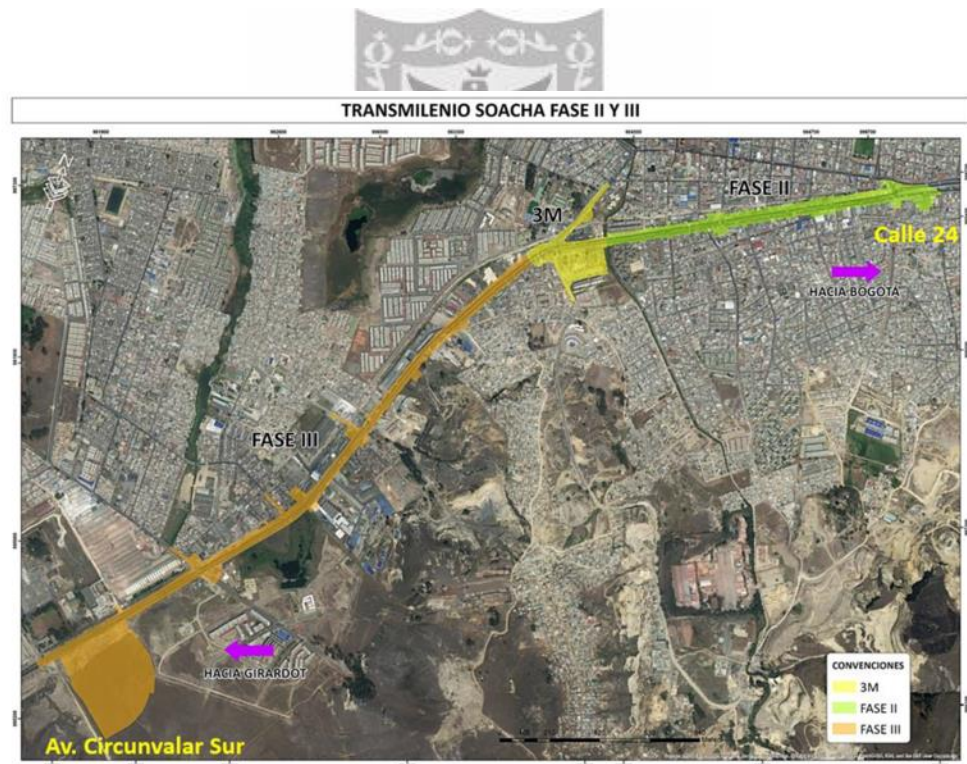
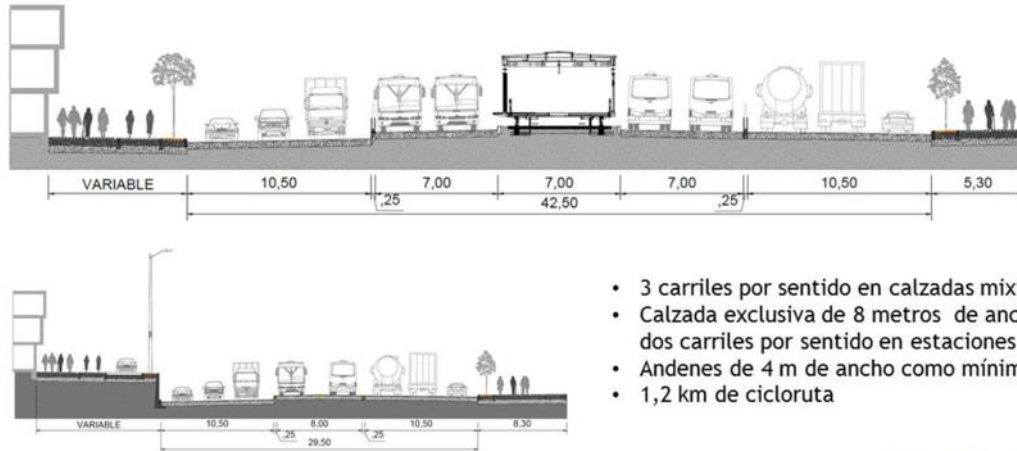


Ilustración 28. Localización de la extensión de la Troncal NQS entre la calle 24 y la Av. Circunvalar del Sur del Municipio de Soacha.

Fuente EFR

Secciones transversales (Con y sin estación TM)



Las intersecciones a desnivel son: Calle 22, 3M y Acceso al Patio Portal El Vínculo.



Ilustración 29. Patio Portal El Vínculo TM.

Fuente EFR.

La estación intermedia 3M contará con 6 paradas troncales y 9 plataformas de alimentación.



Ilustración 30. Estación intermedia 3M.

Fuente EFR

El portal TM tendrá 6 paradas troncales y 9 plataformas de alimentación. El Patio TM contará con 135 parqueaderos para biarticulados, 19 cárcamos de mantenimiento, zonas de latonería y pintura, zonas de abastecimiento y combustible y un edificio administrativo.

#### 5.3.2.13. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 21

**A. TÍTULO:**

Consulta al Sistema de Información Geográfica “SIGIDU”

**B. AUTOR:**

IDU

**C. LUGAR/FECHA:**

N/A

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

<https://idu.maps.arcgis.com/>

**E. TEMA**

Proyectos

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Relación con otros proyectos

**G. RESUMEN GENERAL**

A continuación, se enuncia la información consultada en el portal SIGIDU respecto a los proyectos relacionados con el proyecto REGIOTRAM sur.

#### FRENTES DE OBRA IDU/REPORTE IDU

Actualización de la factibilidad y estudios y diseños Troncal Américas entre Puente Aranda y NQS

Construcción Troncal Av. 68 Grupo 1 - Autopista Sur a Calle 18 Sur

Factibilidad y diseños Troncal Av. 68 desde K 7 hasta Autopista Sur

Troncal Av. Villavicencio desde Portal Tunal hasta la Troncal NQS

Ampliación Portal Sur

Ampliación del Patio Sur / Diseño - Portal Sur

Conservación de Espacio Público, la Red de Ciclorrutas, Zonas Bajo Puente y Paraderos SITP - Grupo B

Regiotram de occidente

Reconstrucción Zona industrial Montevideo En Puente Aranda

Av. Batallón Caldas entre Av. de Las Américas y Av. 1 de mayo - Intersecciones (Pulpo Puente Aranda - Ciudad Montes - 1 de mayo)

Troncal Av 68 - Grupo 2 Transmilenio

Cable aéreo Potosí

Conservar 120 Puentes peatonales

#### REVISIÓN INFORMACIÓN SIGIDU (VISOR)

	NOMBRE	REF
PROYECTOS IDU	Actualización de la factibilidad y estudios y diseños Troncal Américas entre Puente Aranda y NQS	IDU-1110-2016 Terminado Estudios y Diseños
	Conservación - Brigada de Reacción Vial Arterial No Troncal - 2019	IDU-1591-2019 Terminado Conservación
	Construcción Troncal Av. 68 Grupo 1 - Autopista Sur a Calle 18 Sur	IDU-345-2020 Construcción

REVISIÓN INFORMACIÓN SIGIDU (VISOR)

	NOMBRE	REF
	Factibilidad y diseños Troncal Av. 68 desde K 7 hasta Autopista Sur	IDU-1345-2017 Terminado Estudios y Diseños
	Troncal Av. Villavicencio desde Portal Tunal hasta la Troncal NQS	IDU-1113-2016
	Ampliación Portal Sur	IDU-1260-2019 Construcción
	Ampliación del Patio Sur / Diseño - Portal Sur de Transmilenio	IDU-1371-2017 Terminado Construcción
	Conservación de Espacio Público, la Red de Ciclorrutas, Zonas Bajo Puente y Paraderos SITP Grupo B	IDU-1546-2017 Terminado Conservación
	Regiotram de occidente	prefactibilidad
	Reconstrucción Zona industrial Montevideo En Puente Aranda	IDU-1671-2020/IDU-1672-2020 Estudios y diseños (en ejecución)
	Av. Batallón Caldas entre Av. de Las Américas y Av. 1 de mayo - Intersecciones (Pulpo Puente Aranda - Ciudad Montes - 1 de mayo)	Idea
	Troncal Av 68 - Grupo 2 Transmilenio	IDU-346-2020 Obra
	Cable aéreo Potosí	Factibilidad (en ejecución)



REVISIÓN INFORMACIÓN SIGIDU (VISOR)

	NOMBRE	REF
	Conservar 120 Puentes peatonales	IDU-1208-2020 Obras (en ejecución) - Conservación
	Intersección NQS X Bosa	IDU-1507-2017 Estudios y diseños (terminado)
	RUTAS SITP	
PLANES PARCIALES	Triángulo Bavaria	PPR02 5
	Ciudad Bolívar 33	PPD08 1
PLANES COMPLEMENTARIOS	Parque Cementerio Jardines del Apogeo	
	Unidad de Protección Integral - UPI Bosa	
	Carrefour Autopista Sur - Centro Comercial	2002
	Comercio Metropolitano Ismael Perdomo	
	Corporación Universitaria Uniminuto de Dios - No. 2 Ismael Perdomo Ciudad Bolívar	
	Centro Comercial Paseo del Río y Tienda MAKRO	
	Frigorífico Guadalupe S.A	2003 - 2010
	Centro Comercial Venecia 51	
	COMPENSAR Alquilería	
	Estación de Servicio Público Carrera 52 (Avenida 68) 30 - 15/39 Sur	2001

## REVISIÓN INFORMACIÓN SIGIDU (VISOR)

	NOMBRE	REF
	Unidad Permanente de Justicia - UPJ y Estación de Policía Localidad Puente Aranda	2008
	Patio de Parqueo Buses Sistema Transmilenio Sótano Plaza Pública IDU - Paloquemao (Plaza de La Hoja)	2003
	Hospital Universitario Mayor - MEDERI	
	Plaza de Mercado Samper Mendoza	2014
	Super CADE de Movilidad - Calle 13	2009
	Inventario IDU	

## MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

**5.3.2.14. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 22****A. TÍTULO:**

Diseño de una estrategia para la conformación de redes ambientales peatonales seguras-RAPS-, enmarcada en la estrategia distrital de protección al peatón y el plan maestro de movilidad para Bogotá D.C y factibilidad técnica, económica, legal y financiera de la Fase I. Contrato SDM-BM 068-2007

Estudio de Prefactibilidad Proyecto “Red Ambiental Peatonal Segura” RAPS Venecia

**B. AUTOR:**

SDM

IDU\_DTP

**C. LUGAR/FECHA:**

2007-2008

2015

#### D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO

<http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/1080?show=full&locale-attribute=en>

<https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-idu-1/post/adjudicadas-obras-para-redes-ambientales-peatonales-seguras-raps-sector-las-nieves-y-teusaquillo-992>

Repositorio IDU

#### E. TEMA

Proyectos

#### F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA

Urbanismo RAPS

#### G. RESUMEN GENERAL

*Se entiende por **Redes Ambientales Peatonales Seguras** las constituidas por el conjunto de los espacios públicos y redes dedicadas al uso peatonal, o combinado (peatones y ciclistas segregados), que garantizan un acceso seguro y sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana, que aseguran la accesibilidad a los sistemas de transporte, favorecen el encuentro ciudadano y el uso social del territorio, todo ello, en las mejores condiciones ambientales y de seguridad para los usuarios.*



Ilustración 31 Propuesta de Implantación RAPS Fase 1

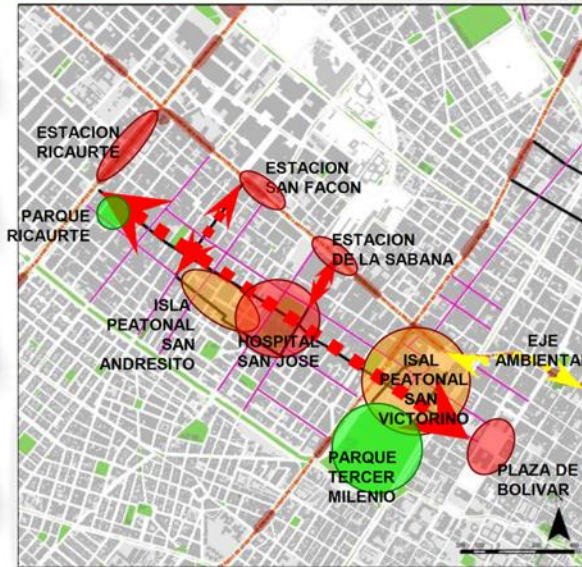
Instituto de Desarrollo Urbano

<b>RAPS FASE 1 relacionadas con proyecto</b>
1.SABANA
5.CARVAJAL
6.KENNEDY CENTRAL
9. VENECIA



# SABANA

## SECTOR MOVILIDAD



### DESCRIPCION:

La RAPS en general se concentra en la construcción del eje de la Calle 10 desde la Av. Carrera 10 hasta la Carrera 30 vinculando los diferentes nodos comerciales en su recorrido, y con la troncal de la Calle 13.

Ilustración 32. RAPS SABANA



## CARVAJAL

### SECTOR MOVILIDAD



#### DESCRIPCION:

Es una estructura radial que parte del sector comercial aledaño al Centro Comercial Plaza de las Américas generando una isla peatonal en el cruce de la Av. Boyacá con la Av. Primero de Mayo, desde allí se conecta con el nodo de la iglesia el parque de San Cayetano, y el parque Mundo Aventura.

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



Ilustración 33. RAP CARVAJAL

Instituto de Desarrollo Urbano

# KENNEDY CENTRAL

## SECTOR MOVILIDAD

**DESCRIPCION:**

La RAPS en general vincula las estaciones de transmilenio sobre la AV de las Américas con la Av. Primero de Mayo, a través de los ejes comerciales de Kennedy uniendo los equipamientos existentes y complementando la red de espacio público.

**BOG** BOGOTÁ POSITIVA  
GOBIERNO DE LA CIUDAD

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS

Ilustración 34. RAP KENNEDY CENTRAL

Instituto de Desarrollo Urbano



# VENECIA

## SECTOR MOVILIDAD



**DESCRIPCION:**

La RAPS general se concentra en complementar la red de espacio público existente conectando la Avenida NQS con el Parque el Tunal a través del trazado existente.

Se ha identificado el eje principal de la red sobre la Av Carrera 51 la cual es el eje comercial, de equipamientos y servicios.

Las acciones sobre este eje garantizan la continuidad peatonal sobre el sector comercial de Venecia vinculando la Av NQS con la alameda existente sobre la Transversal 44



DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



Ilustración 35 RAP VENECIA



Figura 1-90 Propuesta General por Ejes



Ilustración 36. RAP Venecia propuesta por ejes

MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

### 5.3.2.15. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 23

**A. TÍTULO:**

Subsistema de Transporte Público de Bogotá

**B. AUTOR:**

Alcaldía Mayor de Bogotá

**C. LUGAR/FECHA:**

2022

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

IDECA

**E. TEMA**

Subsistema de Transporte

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Subsistema de Transporte

## G. RESUMEN GENERAL

A continuación, se presenta un mapa que ilustra el subsistema de transporte actual y proyectado en el área de estudio:

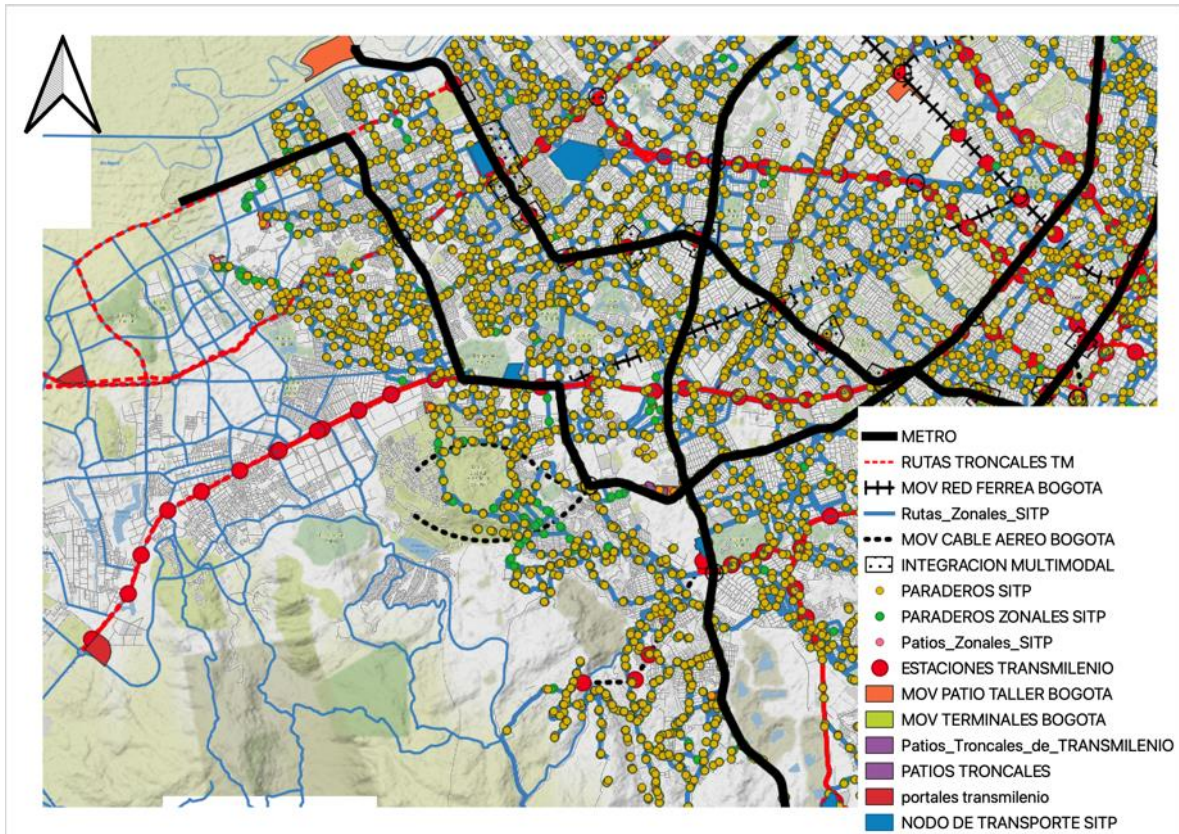


Ilustración 37. Subsistema de Transporte Público Actual y Proyectado

Fuente: IDECA

### 5.3.2.16. DOCUMENTO DE REFERENCIA No. 24

**A. TÍTULO:**

Ciclo infraestructura

**B. AUTOR:**

Alcaldía Mayor de Bogotá

**C. LUGAR/FECHA:**

2022

**D. LOCALIZACIÓN DEL DOCUMENTO**

IDECA

**E. TEMA**

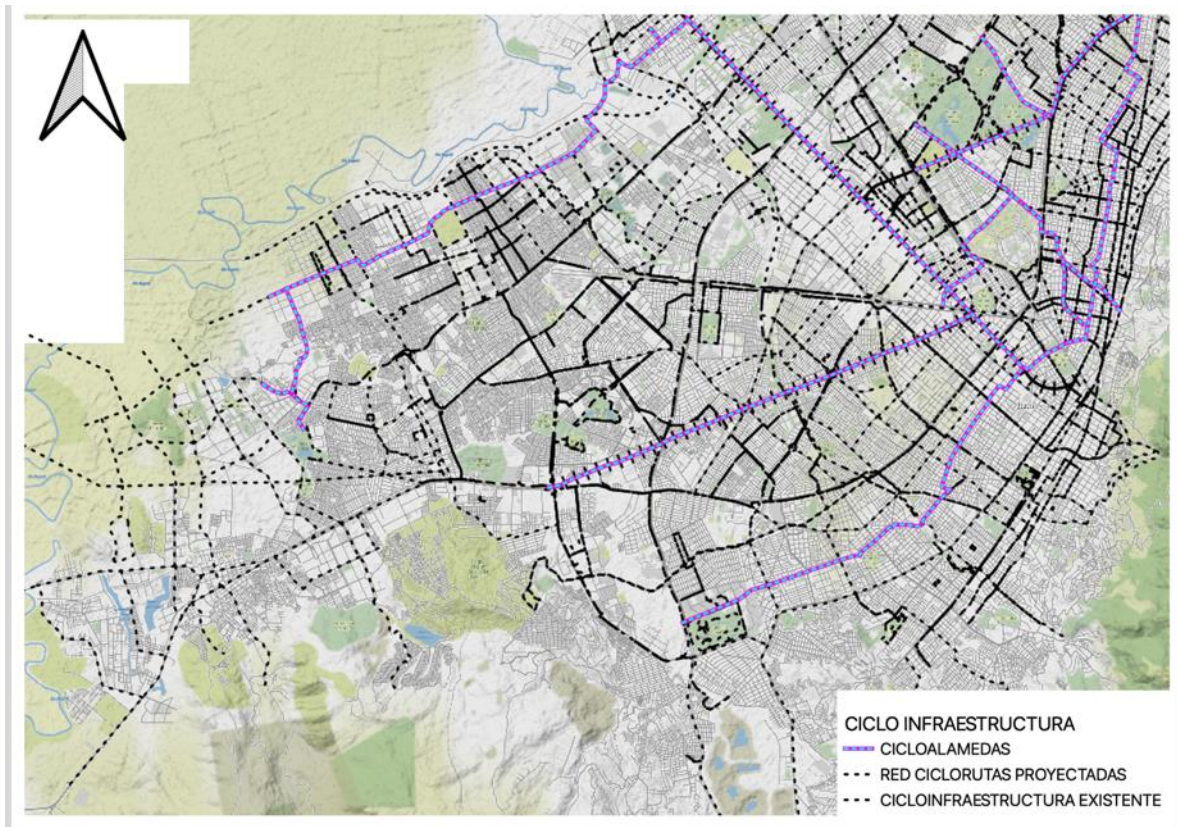
Ciclo infraestructura

**F. CLASIFICACIÓN DEL TEMA**

Ciclo infraestructura

**G. RESUMEN GENERAL**

A continuación, se presenta un mapa que ilustra la red de infraestructura en el área de estudio:



*Ilustración 38. Ciclo infraestructura existente y proyectada en el área de estudio*

*Fuente: IDECA y Municipio Soacha*

**5.4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN URBANA REVISADA**

A partir de la información revisada se analizan y concluyen los siguientes aspectos generales:

1. Con respecto a la **LEY ORGÁNICA 2199** del 8 de febrero de 2022 “Por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá- Cundinamarca”, se considera que, para desarrollar la estructuración del proyecto y para la fase de inversión se deberá tener en cuenta el Plan Estratégico y de Ordenamiento del Territorio de la Región Metropolitana. Este instrumento integrará los sistemas de los planes de ordenamiento territorial de cada municipio.
2. El análisis del **Decreto No. 555** de 29 diciembre de 2021 “por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C”, se considera que, para una aproximación urbanística al territorio, es indispensable entender el modelo de ordenamiento territorial, las estructuras, componentes, instrumentos y proyectos que se plantean para ser coherentes con los objetivos y visión de mediano y largo plazo de la ciudad. Las escalas del modelo de ocupación del territorio del POT corresponden con las escalas definidas en la metodología para el componente urbano del presente estudio.
3. En la revisión del Visor de mapas del POT “**Bogotá Reverdece 2022-2035**”, hay inconsistencias entre los trazados encontrados en los planos del Decreto y los trazados encontrados en el visor. Uno de ellos es el trazado del Ferrocarril del Sur y el trazado de la Línea 3 del Metro. Es por ello que se requiere solicitar a la SDP los trazados finales del POT en las categorías y subcategorías anteriormente enunciadas. Se requiere complementar la cartografía digital de POT.
4. En la revisión del **Acuerdo No. 46 de 2000 POT Municipio de Soacha** se concluye que se tendrá en cuenta el modelo de ocupación del territorio y se consultaran los sistemas, estructuras y normativa delimitados en el área de estudio para la caracterización y el diagnóstico.
5. En el Documento Técnico de Soporte del **Plan de Ordenamiento Territorial**– se realizó la revisión del Documento Componente General, Componente Urbano y Componente Rural del municipio de Soacha, y se concluye que se deben tener en cuenta las consideraciones que tiene prevista el POT con respecto a la Autopista Sur, a la extensión de las vías que permitirían la comunicación entre Bogotá y Soacha, lo mismo que la revisión del plan arterial de alcance regional que se menciona en el documento.
6. En la revisión de **cartografía del componente general, componente urbano y componente rural del Municipio de Soacha**, se concluye que es necesaria la cartografía completa en shapefile que contenga los atributos necesarios como nombres, área, corto, mediano, largo plazo. Se hará una visita a la secretaría de planeación de Soacha para obtener la información.
7. En la revisión del documento del Instituto de Desarrollo Urbano IDU “**Perfil De Proyecto “TREN DE CERCANÍAS-REGIOTRAM SUR-SABANA DE**

**BOGOTÁ**” se concluye que, dado que son tres municipios distintos con sus sistemas propios, se plantea **integrar** los sistemas de estos municipios y se plantea que sea la base para formular los objetivos del proyecto, plantear las hipótesis y/o las alternativas de trabajo.

8. Revisión del **Plan Parcial de Renovación URBANA “FERROCARRIL CALLE 13”**, que verifica cómo es posible integrar los proyectos de renovación urbana con una de las áreas de influencia directa del proyecto, haciendo uso de uno de los instrumentos urbanos que se prevé está presente en cualquiera de las alternativas de trazado previstas en la fase de prefactibilidad.
9. Revisión del documento **“Troncal Avenida 68 desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur- BRT”**, que permitió verificar cómo el proyecto Troncal Avenida 68 desde la carrera 7 hasta la Autopista Sur BRT se relaciona con el Regiotram del Sur en el denominado Tramo 4 que corresponde a la intersección de la AV. KR 68 con la AV. 1 de Mayo, con la Av. Del Ferrocarril. Este punto es un nodo de que requiere de una altísima atención en la medida que se cruzan diferentes medios de transporte masivo que deben generar un nodo de actividad importante en el sector, asegurando la integración e intermodalidad necesarias.
10. Revisión **Información SIGIDU (Visor)**, permitió definir cuáles son los proyectos que están relacionados con el trazado previsto para el Regiotram del Sur, tanto los que están relacionados con el Instituto de Desarrollo Urbano, como los Planes Parciales y Planes Complementarios. De ellos, se estableció la referencia correspondiente, fecha y relación con la nomenclatura del IDU, lo cual facilita su consulta detallada posterior, en caso de que sea requerido el documento.
11. Revisión del proyecto **Regiotram de Occidente**, permitió identificar la necesidad de integración del presente estudio con este proyecto. Por lo que en las alternativas planteadas se deberá describir esta articulación.
12. Revisión del proyecto **Cicloalameda Medio Milenio**, permitió reconocer el proyecto y una posible integración del espacio público dependiendo de los trazados que se planteen y su área de influencia.
13. Revisión del **Plan de Regularización y Manejo del Cementerio Jardines del Apogeo**, permitió reconocer el instrumento y una posible integración del espacio público dependiendo de los trazados que se planteen y su área de influencia.
14. Revisión del proyecto **Terminal de Transporte del Sur**, permitió reconocer el proyecto y una posible integración del espacio público dependiendo de los trazados que se planteen y su área de influencia.
15. Revisión de los proyectos **Primera Línea del Metro de Bogotá y Troncal Calle 13**, permitió reconocer los proyectos y una posible integración con las estaciones del nodo de la Av. 68 con 1 de mayo y de la estación de la NQS donde se integra con el Regiotram del Sur.

16. Revisión del proyecto **Transmilenio Soacha Fase II y III**, permitió reconocer la posible integración con el sistema y las restricciones en el corredor vial.
17. Revisión del proyecto **Avenida Ferrocarril de Sur**, permitió reconocer la posible integración con el sistema y las restricciones en el corredor vial. Adicionalmente la información secundaria aporta a las fases de caracterización y diagnóstico.
18. Revisión del proyecto **Cable Aéreo Ciudad Bolívar: Terminal Sur-Potosí**, permitió reconocer el proyecto y una posible integración del trazado, dependiendo de las alternativas que se planteen.
19. Las RAPS Sabana, Carvajal, Kennedy Central y Venecia que corresponden a la Fase 1 son de un análisis de escala local que deberá ser articulada en la Fase 4 del presente proyecto. El estado de cada proyecto podrá ser consultado en Seguimiento Proyectos SIGIDU<sup>7</sup>. En todos los casos el proyecto buscará los mismos objetivos del programa y articularse con la red RAPS existente y diseñada.

El anterior listado da cuenta de esta manera de las revisiones realizadas en los documentos solicitados en el anexo técnico y, además, permite identificar la que ha sido requerida para su posterior revisión y que no se encuentra en las bases de datos. Cabe anotar finalmente que los oficios de solicitud de información a las secretarías de planeación municipales, empresas de servicios públicos y demás entidades, se ha realizado de manera directa a través de memorandos y oficios, copia de los cuales se encuentran en el repositorio del proyecto para su consulta.

## 6. VISITA DE CAMPO

El día viernes 25 de febrero del 2022 se realizó una visita de campo en un recorrido de reconocimiento del trazado sugerido en el anexo técnico, con el acompañamiento de funcionarios del Instituto de Desarrollo Urbano, el equipo de la interventoría y de la consultoría, iniciado desde el embalse del Muña. Revisadas previamente las características generales de los sectores afectados por el área de influencia directa del trazado, se establecieron de manera preliminar 6 zonas diferenciadas, definidas a partir de las características de conformación urbana y usos que serán las que permitirán una primera aproximación para la recolección de la información y su análisis posterior. Estas zonas se definen a continuación:

---

<sup>7</sup>

<https://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6950db8fa2d440ffbb3946c468eaae4a>

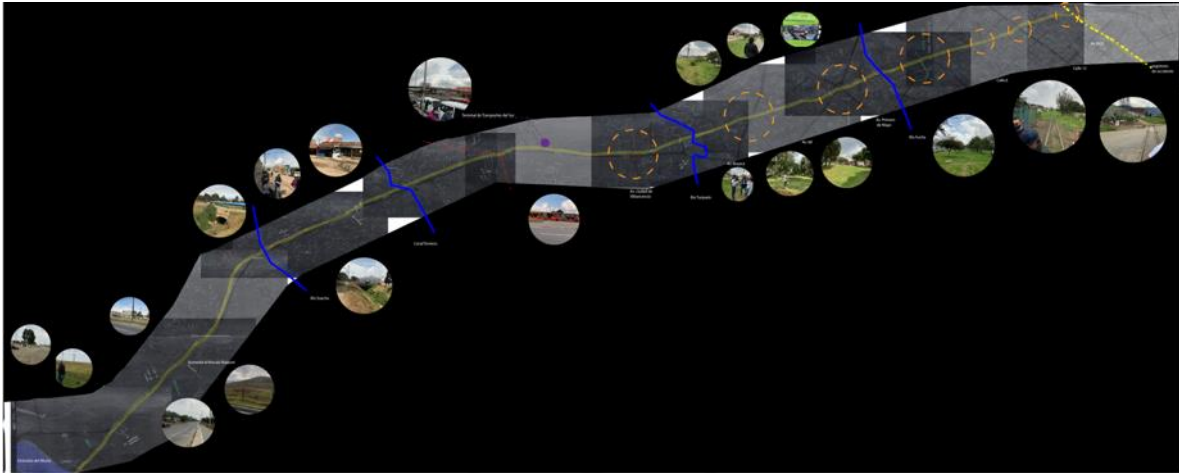


Ilustración 39. Visita al corredor de estudio 24 de febrero 2022

1. Zona 1: Desde la intersección definida por la vía férrea con intersección con la avenida NQS, a la altura de Colseguros, continuando el trazado de la antigua vía férrea hasta la avenida Comuneros. Es una zona caracterizada por ser de uso de Bodegas y que se proyecta como una de las de mayor potencial de transformación urbana de la ciudad.

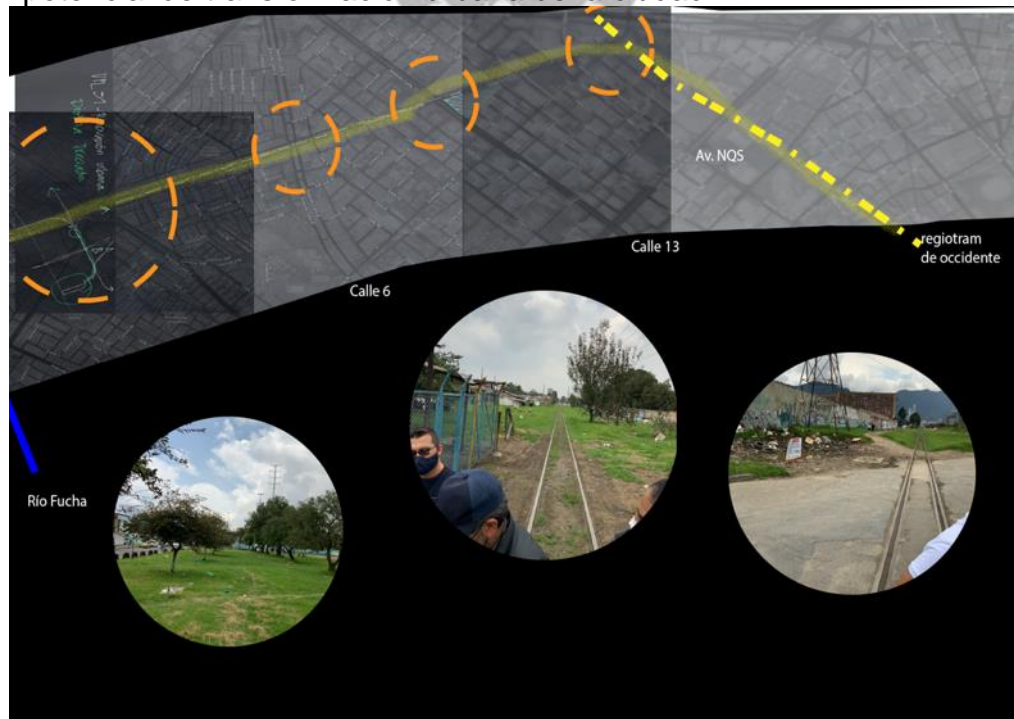


Ilustración 40. Zona 1 y Zona 2

2. Zona 2: Desde la Avenida de Los Comuneros hasta la Avenida Primero de Mayo, conserva buena parte del espacio que ocupaba la trocha del tren,

convertida en un amplio separador verde. Esta zona se caracteriza por tener uso primordialmente residencial consolidado.

3. Zona 3: Desde la Avenida Primero de Mayo hasta la Autopista al Sur, presenta un uso mixto de vivienda y de comercio de baja escala, con diferentes tramos en los que aún subsiste la trocha que ocupaba la vía férrea original, mientras que en otros sectores desaparece o ha sido invadida por construcciones

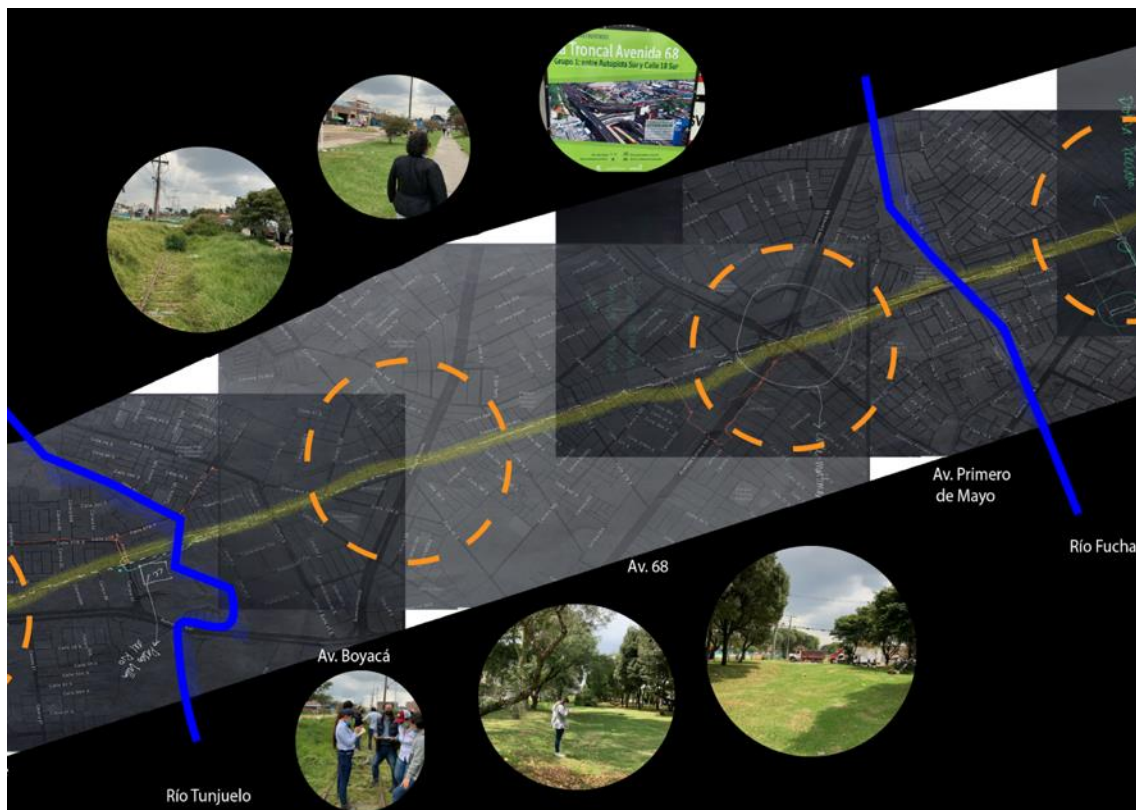


Ilustración 41. Zona 3

4. Zona 4: Desde la Autopista Sur, continuando su trazado hasta llegar a la localidad de Bosa. Su carácter está directamente relacionado con esta vía de nivel metropolitano, presenta un carácter variado, cercanía a Centros Comerciales, estaciones de Transmilenio, comercio de diversa índole y construcciones de diferentes alturas.



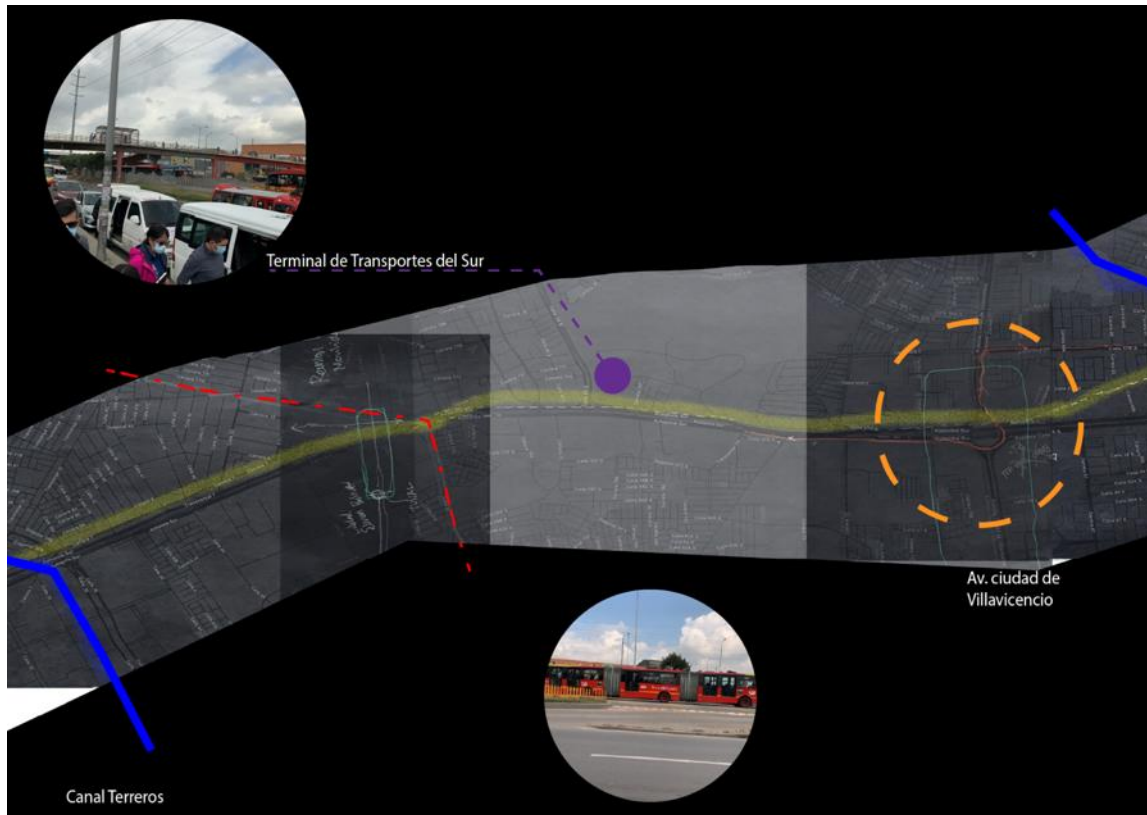
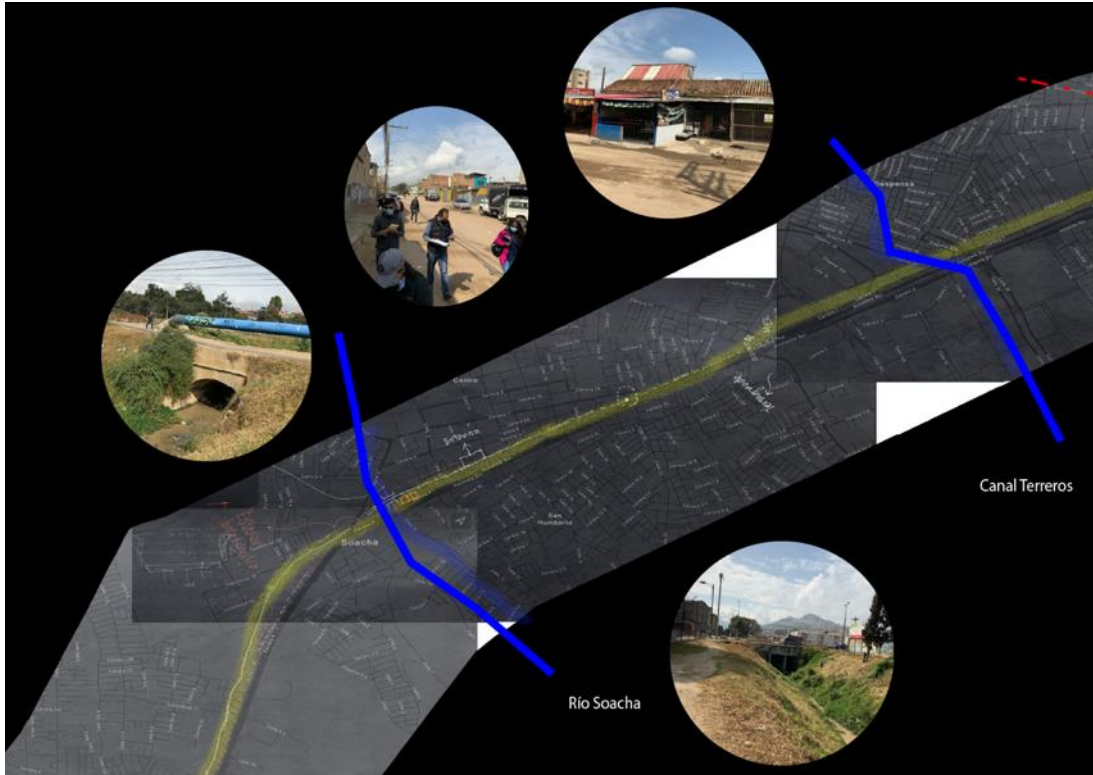


Ilustración 42 Zona 4

5. Zona 5: Continuando un trazado paralelo a la Autopista Sur, esta zona se relaciona directamente con el municipio de Soacha, que colinda al sur con el límite de Bogotá. Su relación con este municipio en este punto se caracteriza por conformar una barrera vial en un área de usos diversos de comercio, vivienda y otros usos.



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

*Ilustración 43 Zona 5*

- Zona 6: Desde la Salida al sur de Soacha hasta el límite norte del Municipio de Sibaté, se caracteriza por ser un área rural con construcciones industriales de fábricas.

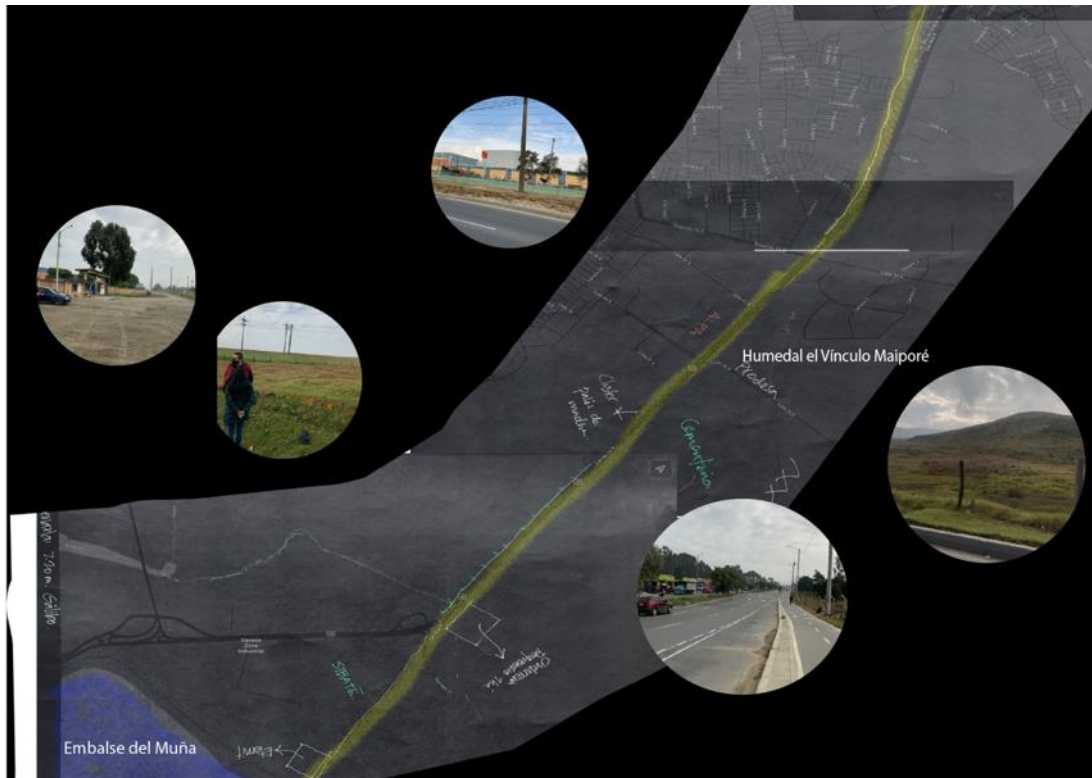


Ilustración 44. Zona 6

La visita de campo permitió confirmar esta zonificación inicial, dejando en claro algunos aspectos como:

1. Vestigios patrimoniales como cruces de puentes y estaciones de tren que hacían parte de la infraestructura del trazado original.
2. Colectores y acometidas de redes públicas de nivel metropolitano que afectan el trazado previsto para el proyecto férreo del sur, objeto de esta prefactibilidad.
3. Construcciones que han invadido el trazado original del tren, dificultando la posibilidad de su reutilización.
4. Separadores que conservan dicho trazado férreo original, convertidos en zonas verdes lineales arborizadas.
5. Cruces viales de diversos niveles y escalas que se verán afectados por el trazado de la solución férrea y de futuros planes de expansión de sistemas multimodales.
6. Avenidas y zonas urbanas anexas al área de influencia del proyecto con planes de integración intermodal, como cables aéreos y nuevas líneas de Transmilenio.
7. Áreas de caracteres diversos a lo largo del trazado previsto, que van desde áreas de uso industrial con planes de renovación urbana, de vivienda

unifamiliar consolidada e informal, industria, centros comerciales, vivienda multifamiliar y demás usos urbanos, hasta áreas rurales al sur, con planes de desarrollo futuro.

Como resultado de esta primera visita de campo se ha verificado de esta manera la pertinencia de las zonas de trabajo definidas inicialmente, la diversa y compleja trama urbana del área de influencia y la necesidad de generar soluciones que aseguren la intermodalidad del sistema férreo planteado con los otros sistemas actuales y previstos a futuro.

## **7. CONCLUSIONES**

### **7.1. CONCLUSIÓN GENERAL**

A partir de las actividades desarrolladas en esta etapa se logró obtener un nivel general de información secundaria y un reconocimiento de los principales elementos presentes en el área de estudio. Así mismo, se logró identificar la información faltante para poder seguir a la fase de caracterización y diagnóstico.

### **7.2. PASOS A SEGUIR**

#### **7.2.1. VISITAS COMPLEMENTARIAS**

Una vez se hayan definido las alternativas de trazado y se haya terminado la etapa de caracterización se definirán unas áreas de interés para hacer una segunda visita y hacer los análisis de sensibilidad del lugar que permitirán posibles problemas de accesibilidad o de otro tipo para los futuros usuarios del Regiotram.