

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LOS PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA UNA APROXIMACIÓN DESDE LA METODOLOGÍA DOTS



Bogotá D.C., noviembre de 2015

Los DOTS son instrumentos de planeación que integran proyectos de diseño urbano y arquitectónico e incluyen componentes de espacio público, estacionamientos y alternativas de aprovechamientos urbanísticos, que contribuyan con la financiación de estas transformaciones físicas, integrando procesos de planeación participativa y soluciones de movilidad.

A su vez, es un estándar que permite realizar una valoración, un reconocimiento y una herramienta para orientar la política pública centrada especialmente en la intersección de las prácticas de uso de suelo y transporte. Está dirigida a una amplia gama de actores clave en el desarrollo urbano, incluyendo gobiernos, desarrolladores e inversionistas, planeadores y diseñadores, partidarios del desarrollo sustentable y ciudadanos interesados.

La pregunta clave es dónde deberían aplicarse inicialmente y desarrollar sus principios, sin alterar el normal funcionamiento de la ciudad o las zonas en las cuales se aplicaría el instrumento.

La ERU desarrolló una cartilla con una metodología de identificación para la aplicación de la metodología DOTS en áreas para renovación urbana.

La metodología D.O.T.S. integra ocho principios a valorar que se encuentran en cuatro componentes:

• Componente Urbano

MEZCLAR

DENSIFICAR

COMPACTAR

• Componente Vial

CAMINAR

CONECTAR

• Componente de Transporte

PEDALEAR

TRANSPORTE

• Componente de Estacionamientos

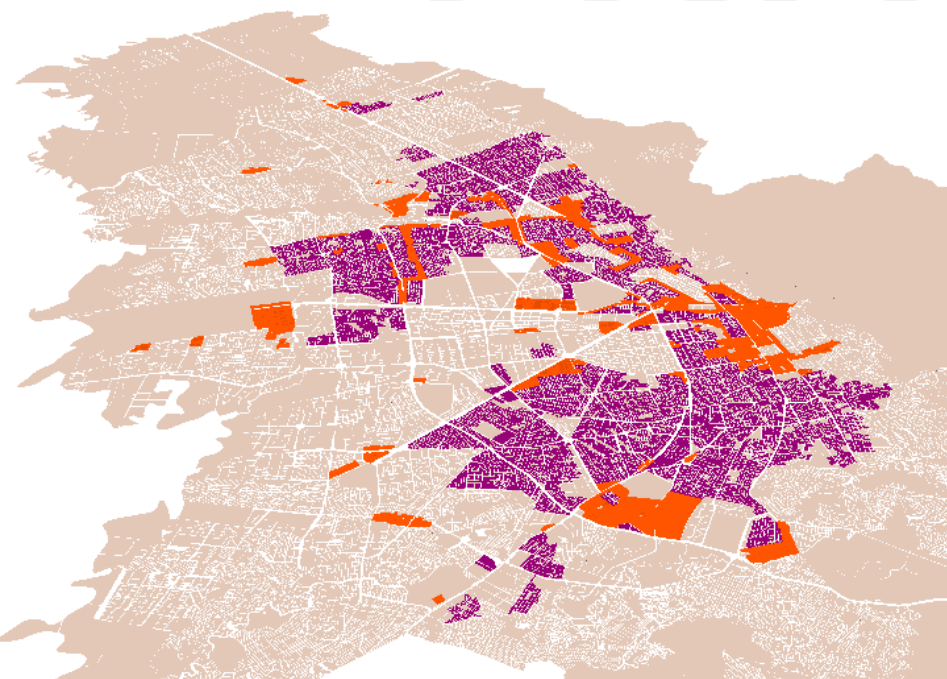
CAMBIAR



Estos principios se deben materializar en el proyecto a desarrollar y deben estar presentes en las áreas potenciales a intervenir

DÓNDE APLICAR LA METODOLOGÍA?

La metodología se puede aplicar en cualquier zona de la ciudad pero al tratarse de áreas urbanas consolidadas, se recomienda su aplicación en las zonas con tratamiento de renovación urbana, con el fin de obtener el mayor aprovechamiento posible de la norma.



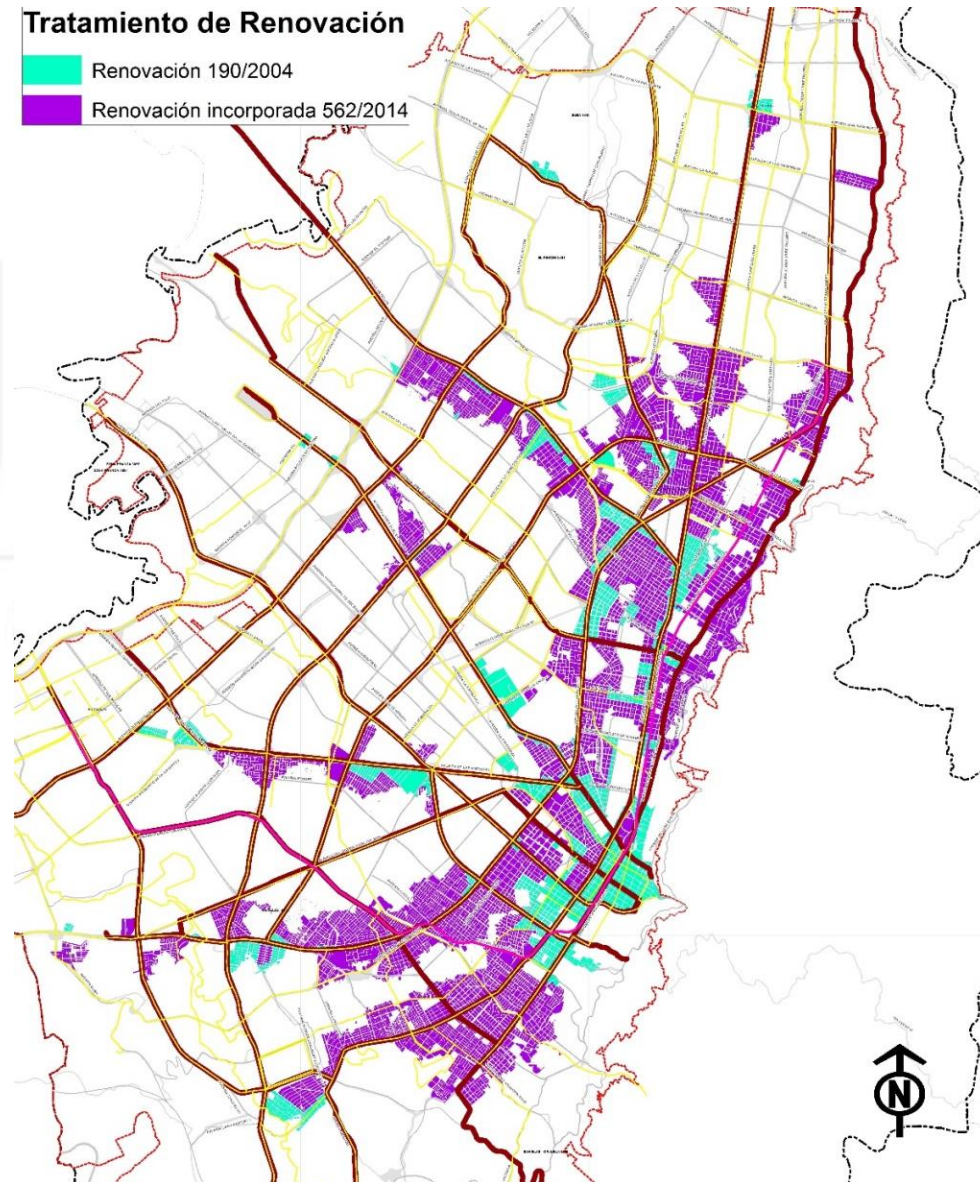
Tratamiento de Renovación Urbana según el Decreto Distrital 190 de 2004 (POT).

Decreto 562 de 2014 **tratamiento de el renovación urbana.**

Según la metodología DOTS, las estaciones de transporte masivo deben encontrarse a no más de 1.000 metros en recorrido peatonal.

Esta imagen señala la coincidencia entre las áreas con tratamiento de renovación y las áreas de servicio de las estaciones de Transmilenio.

La cercanía, en función de la edificabilidad y el transporte público, garantiza resultados favorables en la aplicación de la metodología DOTS.



Que áreas intervenir?

1. Zonas centrales de la ciudad con un adecuado soporte urbano
2. Zonas de edificabilidades bajas y con potencial edificatorio
3. Zonas en las cuales las edificaciones en promedio se encuentran en un 30% o superior a su vida útil. (Este criterio no incluye los BIC).
4. Zonas en deterioro urbanístico y social

Cualquiera de los criterios sirven para identificar áreas de renovación pero algunos hacen mas fácil la intervención en el corto plazo.

DENSIFICAR



Parque Tercer Milenio



*Complejo Hospitalario
San Juan de Dios*



*Parque de la Independencia,
Planetario Distrital,
Plaza de Toros, MAMBO*

ZONAS CENTRALES DE LA CIUDAD CON UN ADECUADO SOPORTE URBANO

ZONAS DE EDIFICABILIDADES BAJAS Y CON POTENCIAL EDIFICATORIO

ZONAS EN DETERIORO URBANÍSTICO Y SOCIAL

MEZCLAR

Generación de proyectos en zonas de la ciudad que permita la **mezcla del uso residencial con otros usos** que beneficien a la población residente en empleo y servicios a los hogares.

La mezcla de usos garantiza la incorporación no solamente de actividades sino de grupos sociales, lo cual conlleva a una mayor dinámica socio económica.

Los proyectos se articularan con las áreas de empleo o generaran nuevas aglomeraciones económicas.



Áreas con usos exclusivos

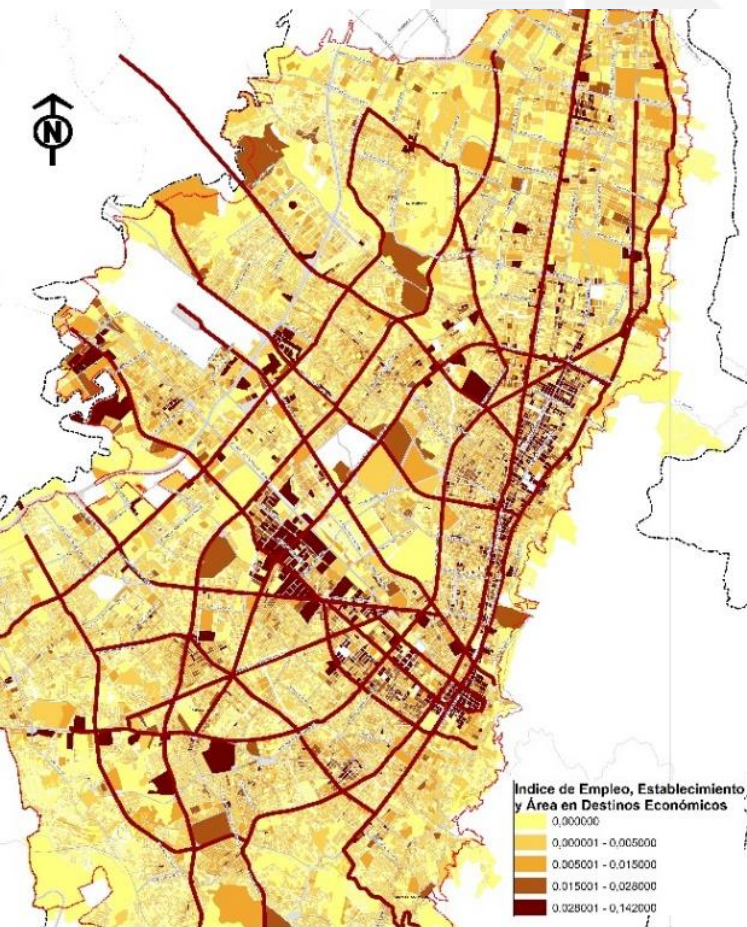


Estación Central : Áreas con mezcla de actividades

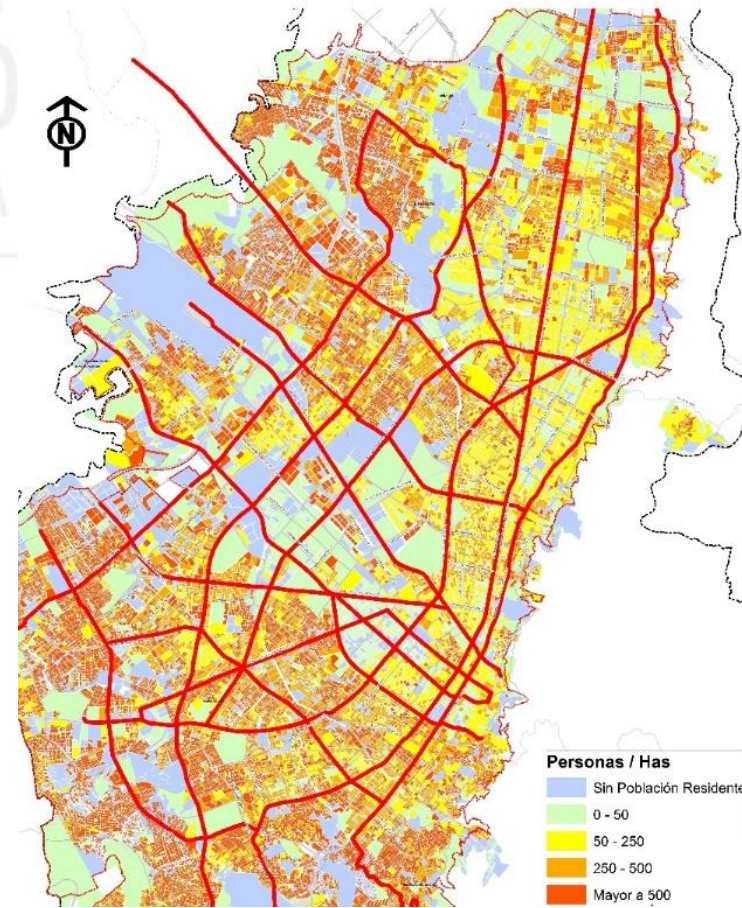
MEZCLAR

DENSIDADES DE EMPLEO Y POBLACIONAL

Actualmente el funcionamiento de las áreas residenciales y las áreas que concentran empleo son aisladas como se observa en los mapas. La metodología propone un balance entre vivienda y unidades económicas que permita una mayor interacción entre la población residente y visitante.



Donde las aglomeraciones económicas se incrementan, la densidad poblacional disminuye o es nula.



MEZCLAR

PRODUCCIÓN DE VIVIENDA ASEQUIBLE (VIS O VIP)

Uno de los problemas de la población de escasos recursos es el transporte que afecta directamente la calidad de vida que a su vez se reduce a un tema económico en relación con la adquisición de vivienda. No solamente es permitir que esta población acceda a una vivienda sino al soporte urbano de estas áreas.



Estación central, costado occidental de la Av. Caracas.

Fuente: ERU, noviembre de 2015

Estructurador del Proyecto: CIP Compañía de Consultoría, Inversiones y Proyectos



Proyecto Victoria. www.metrovivienda.gov.co

COMPACTAR

Este principio es fundamental para el desarrollo de usos diversos cercanos que permite una movilidad eficiente, reducir tiempos de desplazamiento, mayor interacción y utilización de transportes alternativos.

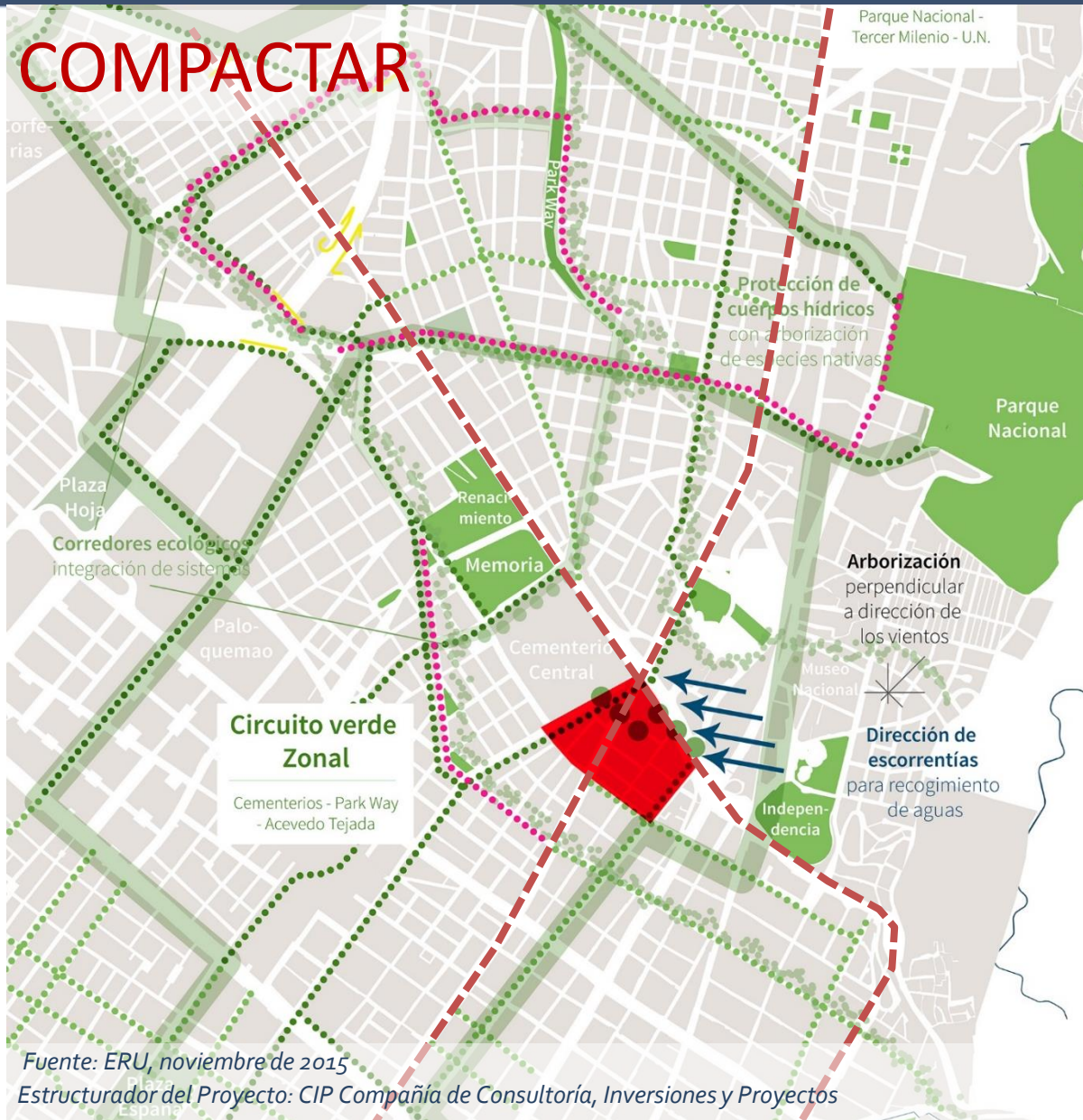
Al compactar se produce una proximidad de actividades que permiten traslados cortos y efectivos.



Estación central, costado oriental de la Av. Caracas.



PPRU San Bernardo Tercer Milenio. ERU, 2015



Se busca promover en los proyectos la articulación con las diferentes modalidades de transporte mediante la ejecución de obras que permitan su conexión con el transporte público o alternativo.



Articulación con Transmilenio, Carriles exclusivos de Transporte Público

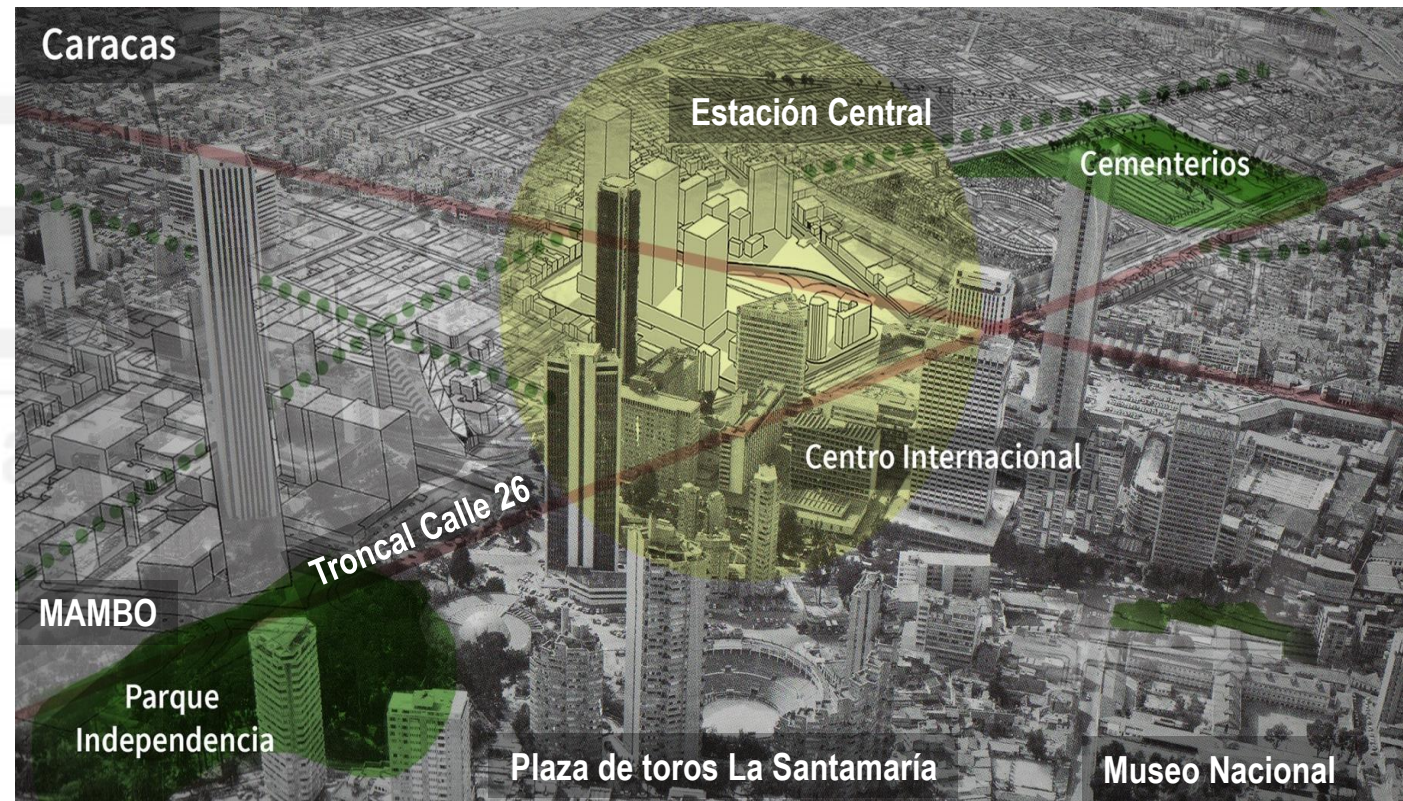
Construcción de Ciclovías proyectadas y señalización para bicarriles.

- Ruta Transmilenio
- Cicloruta existente
- Cicloruta propuesta*

*Según Decreto 632 de 2014, Diseño Urbano Eje de La Paz y La Memoria

COMPACTAR

Al compactar se requiere un soporte adecuado para los nuevos habitantes y visitantes, para tal fin se debe reconfigurar el espacio con base en las necesidades de la nueva población.



Las obligaciones se deberían cumplir en el proyecto considerando el balance urbanístico de las zonas colindantes al proyecto.

CAMINAR

Caminar es la manera más adecuada de viajar entre distancias cortas y es un componente indispensable en los recorridos con uso de transporte público.

Caminar es fundamental para el desarrollo de un transporte sustentable.

Este principio se desarrolla a través del establecimiento de usos indispensables y su correcta localización.

Además debe estar precedido de zonas seguras, cómodas y con actividad.



Estación Central: Pasajes y usos comerciales

CAMINAR

Las caminatas deben tener un **red peatonal** como soporte, con un diseño adecuado a las necesidades de cualquier tipo de peatón.

La red debe cumplir con las regulaciones o estándares en materia de accesibilidad e iluminación. Como parte del mobiliario de los andenes o del diseño del proyecto deben existir elementos que proporcionen sombra.

Las intersecciones deben dar prioridad al peatón y se debe realizar mediante cruces peatonales correctamente señalizados.



Estación Central

Red de andenes

Cruces peatonales

Sombra y Refugio

CAMINAR

El proyecto debe integrar la planta baja de las edificaciones y el espacio público para que los peatones se sientan mas seguros y se propicie la mezcla que permite el desarrollo de actividades económicas en primeros pisos.

Esta estructura permite el acceso directo a las edificaciones o se pueden generar pasajes con las mismas características.



Pasajes y usos comerciales

CAMINAR



- Transparencia
- Permeabilidad
- Acceso directo a las edificaciones.

Se pueden generar áreas interiores con las mismas características del espacio público (espacios análogos).

CONECTAR

Los recorridos cortos son funcionales para caminar o ir en bicicleta.

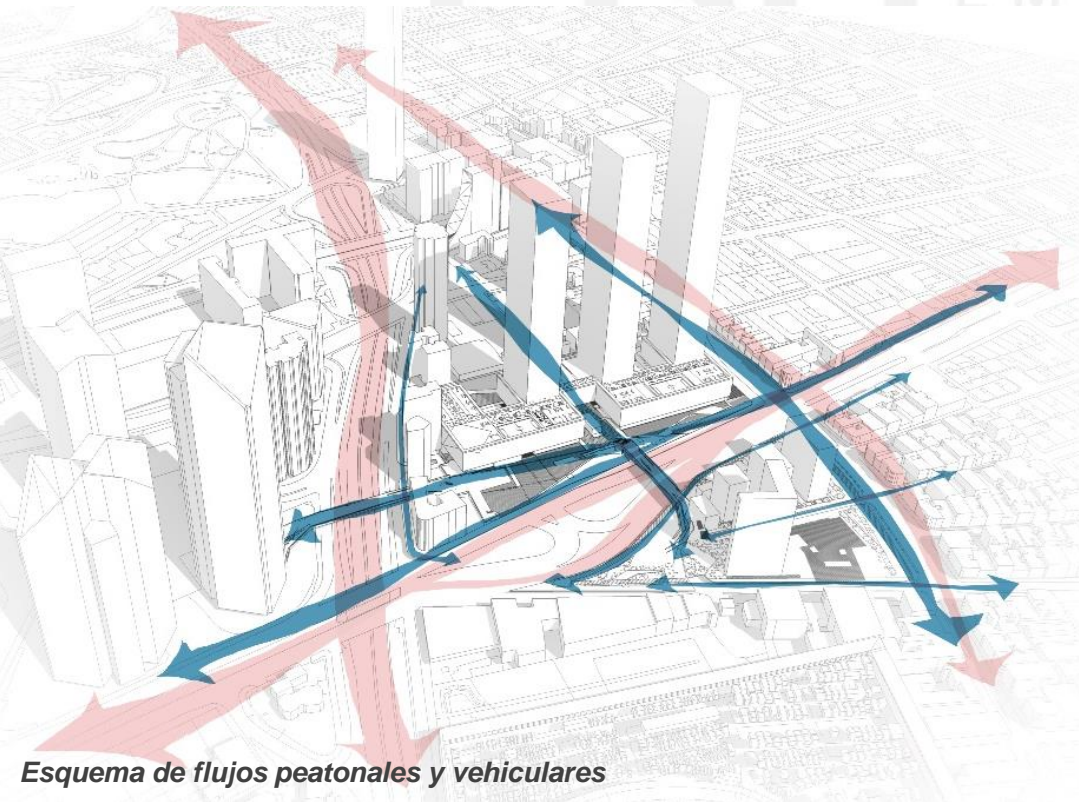
Una red de calles bien conectadas alrededor de pequeñas cuadras permeables mejora la accesibilidad al transporte público.

Las manzanas pequeñas o conectadas por pasajes ofrece múltiples opciones de rutas para hacer que los viajes a pie o en bicicleta sean más variados y agradables; asimismo, promueve los modos alternativos de transporte.



CONECTAR

La longitud óptima de una cuadra en su lado más largo es de 110 metros pero puede variar hasta los 150 metros.



PEDALEAR

La bici es una opción de transporte ligera, saludable, económica y ambientalmente positiva. Es eficiente en desplazamientos cortos y complementaria al transporte público.

Para incentivar el uso de la bicicleta se debe proveer condiciones seguras:

- Ciclorrutas o carriles exclusivos para ciclistas que conecten la ciudad según las necesidades de la población
- Localizar zonas para estacionamiento y permitir el acceso a las edificaciones.

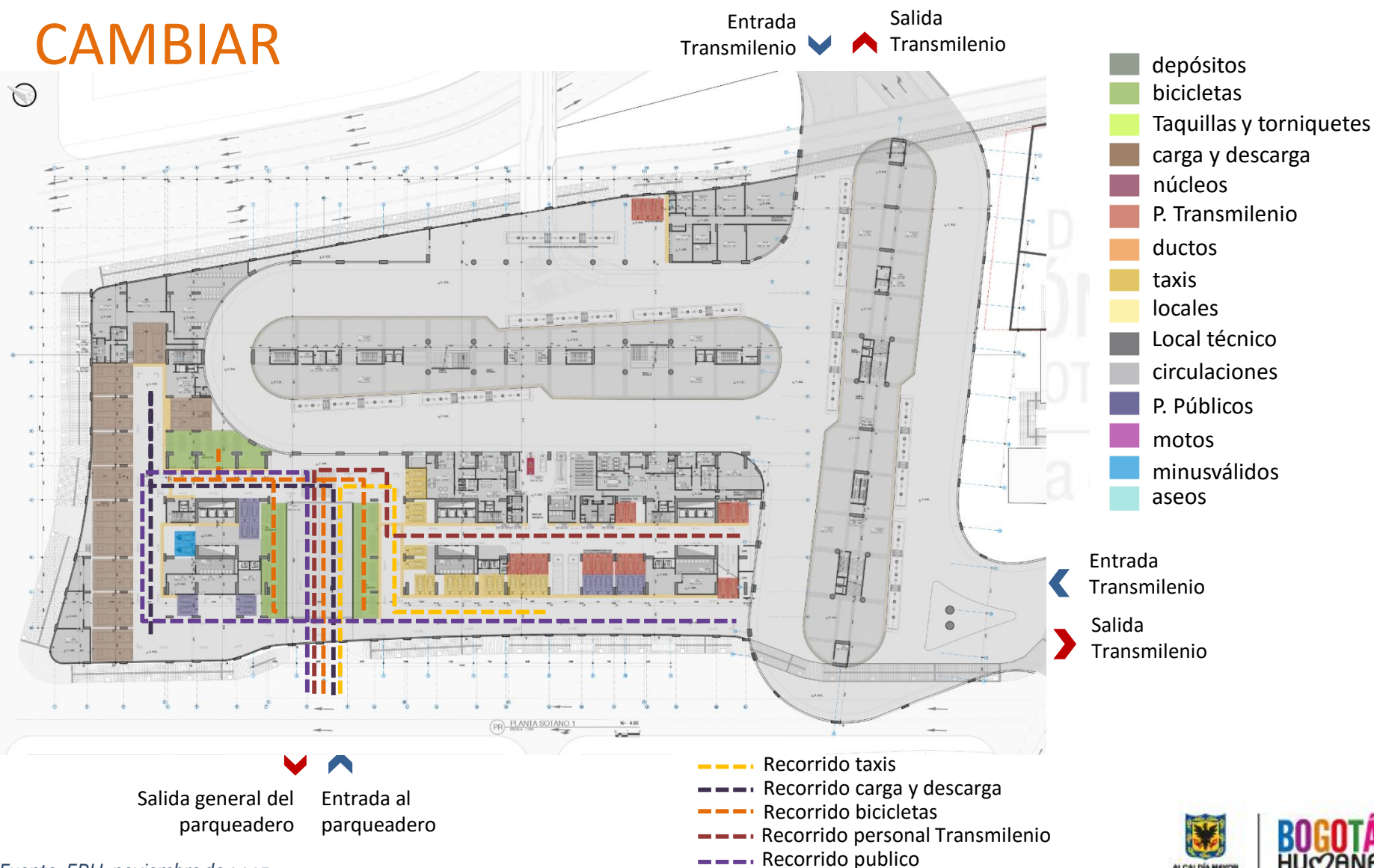


Ciclo-parqueaderos.jpg www.bogota.gov.co



Bicicorredor-my-byke.jpg www.mybike.com.co

CAMBIAR

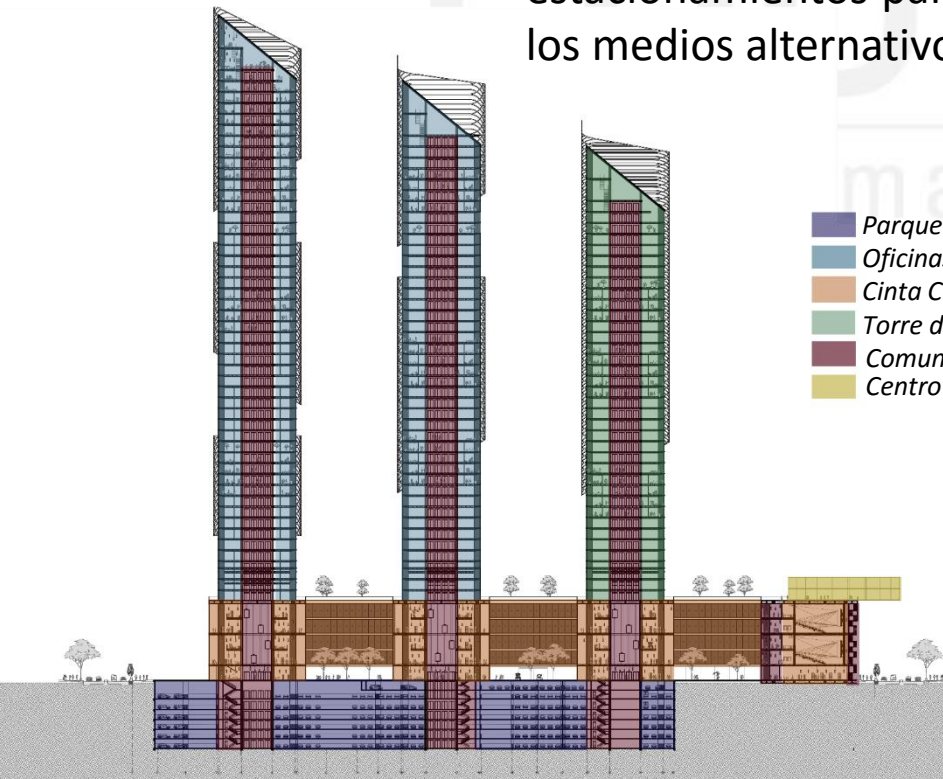


CAMBIAR

Si el proyecto se ubica en un área identificada mediante la metodología DOTS el uso del automóvil resulta secundario.

Desestimular el uso del automóvil particular impacta positivamente la movilidad y la actividad económica.

Los proyectos deben funcionar con el mínimo de cupos de estacionamientos para automóviles particulares e incentivar el uso de los medios alternativos de transporte.



- Parqueaderos. 6 Sótanos
- Oficinas. Torre 1: 49pisos Torre 2: 43 pisos
- Cinta Comercial. 5 pisos
- Torre de Vivienda. 35 pisos
- Comunicaciones Verticales
- Centro de Control Transmilenio

Fuente: ERU, noviembre de 2015

Estructurador del Proyecto: CIP Compañía de Consultoría, Inversiones y Proyectos

CAMBIAR

Zonas que tienen una amplia variedad de usos según su área de actividad.

Las opciones de transporte recompensan los desarrollos que promueven el transporte multimodal, incluyendo diferentes líneas de transporte público de alta calidad.

Significa que las diversas necesidades de los pasajeros pueden atenderse, promoviendo que más personas usen el transporte público.



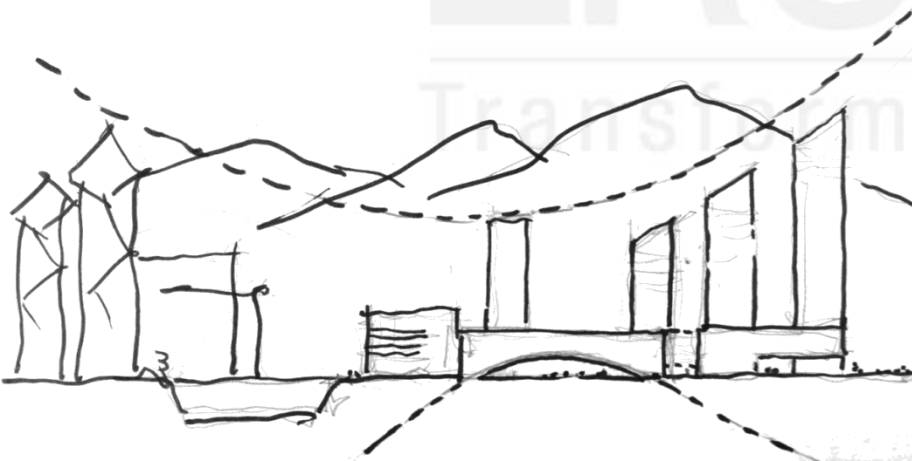
Estación La Rebeca
Estación Central

Estación La Hortúa
San Victorino – San Bernardo – CH San Juan de Dios

PUNTAJE DOTS 100 PUNTOS

El sistema de puntaje del Estándar D.O.T.S. distribuye 100 puntos entre los indicadores, y la distribución de estos puntos refleja el impacto de cada indicador en la creación de un desarrollo orientado al transporte.

Para el desarrollo de esta metodología se hace un paralelo entre el puntaje de áreas potenciales versus el puntaje del proyecto a desarrollar.



OBJETIVOS

Evaluar la orientación al transporte público de proyectos de desarrollo urbano construidos.

Evaluar proyectos en las fases de planeación y diseño para identificar vacíos y áreas de oportunidad.

Guiar la política y regulaciones relevantes a la planificación urbana, de transporte, uso de suelo, diseño urbano y estacionamiento.

GALERÍA COMERCIAL DE CIELOS ABIERTOS

Proyecto integral destinado al comercio de cielos abiertos que busca fortalecer la actividad comercial del centro y en particular de San Victorino, con alternativas inmobiliarias y comerciales para los grupos económicos del sector.



ESTACIÓN CENTRAL

PPRU que vincula la construcción de una estación de transporte que integra tres (3) troncales de TransMilenio (Av. Caracas, Calle 26 y Carrera 10) y conexión con la futura estación de Metro; y sobre la estación un desarrollo inmobiliario con usos de vivienda, comercio y servicios.



