

CONSTRUIMOS Y CONSERVAMOS LA



DEL DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
DESARROLLO URBANO



ESTUDIO DE CASO:

PEATONALIZACIÓN CARRERA SÉPTIMA

VII SEMINARIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
MESA 2 —DISEÑO DE LA VÍA PÚBLICA Y SEGURIDAD VIAL: PACIFICACIÓN DE TRÁFICO

INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO

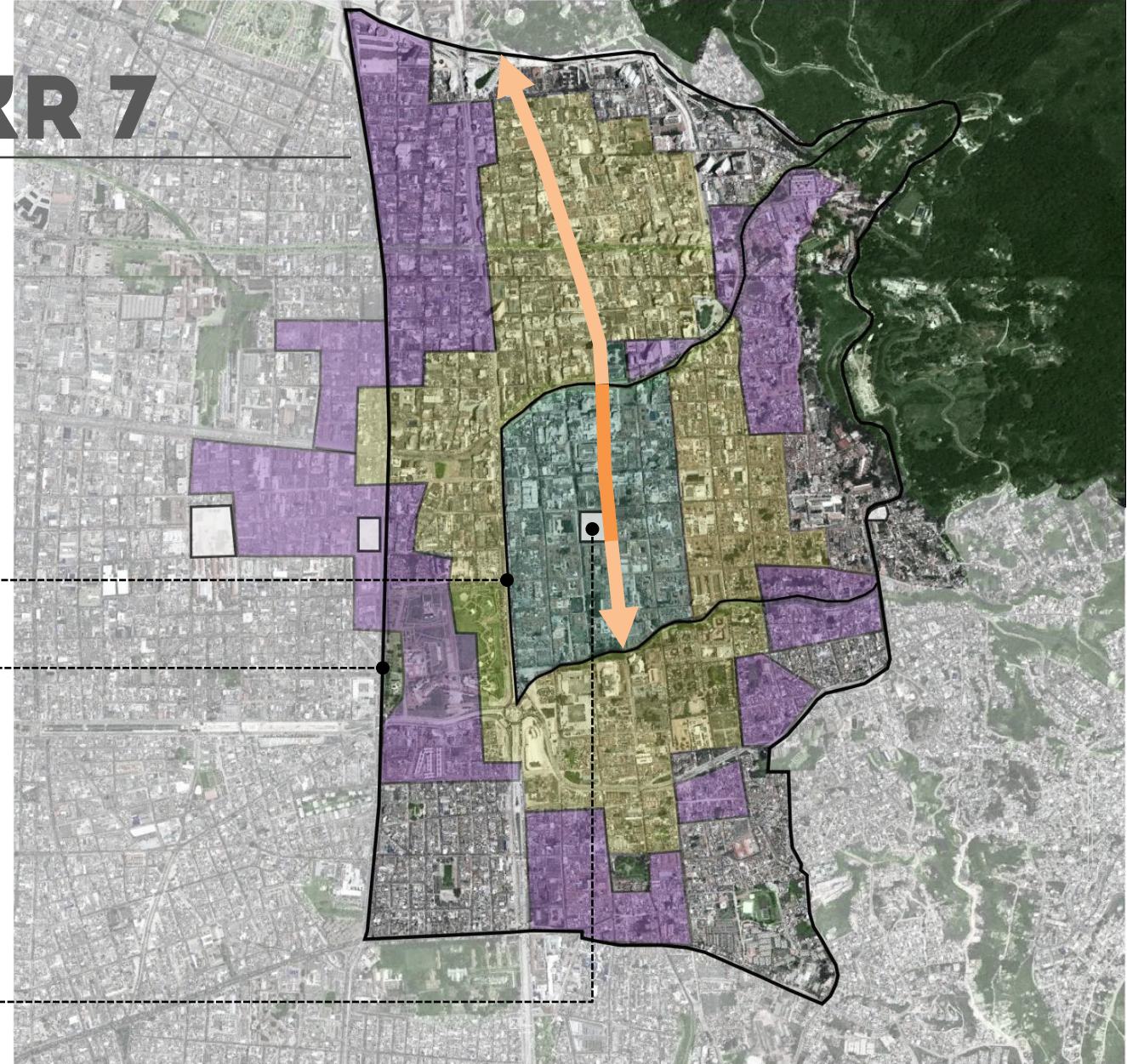


PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — CENTRO HISTÓRICO — CENTRO TRADICIONAL

1540
S XVIII
S XIX

Delimitación Centro Histórico (BICN)
Delimitación Centro Tradicional
Plaza de Bolívar



INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO

PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — NORMATIVIDAD DISTRITAL

Decreto 190 de 2004

POT

Estructura
Funcional y de
Servicios

Sistema de Movilidad

Sistema de Espacio Público

Subsistema de
Transporte

Decreto 319 de 2006

PMM

Transporte No
Motorizado

Redes peatonales

Optimización Red de CR

Decreto 215 de 2005

PMEP

Política de Gestión

Política de Calidad

Aprovecham. Econ. del EP

Consolidación urbanística
del subsistema vial arterial y
de transporte

Conjuntos Monumentales

Centro Histórico

Política de
Cubrimiento y
Accesibilidad

Sistema Transversal de EP

PMPCH –Ley 397/97 (Gral de Cultura)

PLAN DE REVITALIZACIÓN CENTRO

IDPC



INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO

PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — NORMATIVIDAD DISTRITAL

Decreto 190 de 2004

POT

Estructura
Funcional y de
Servicios

Sistema de Movilidad

Sistema de Espacio Público

Subsistema de
Transporte

Decreto 492 de 2002

PZC

Proyecto
Estructurante

Proyecto Calle Real

**Entidades
responsables:**

SDP
SDM
SCRD

IDU

IDPC

Transmilenio



PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — NORMATIVIDAD DISTRITAL — DECRETO 492/02 PZC

Proyecto Calle Real

Implementación del circuito interno de movilidad por la Carrera 7a con un sistema ligero de transporte masivo, **fortalecimiento del carácter peatonal**, ordenamiento de las actividades comerciales, utilización adecuada del espacio público y recuperación del patrimonio tangible e intangible.

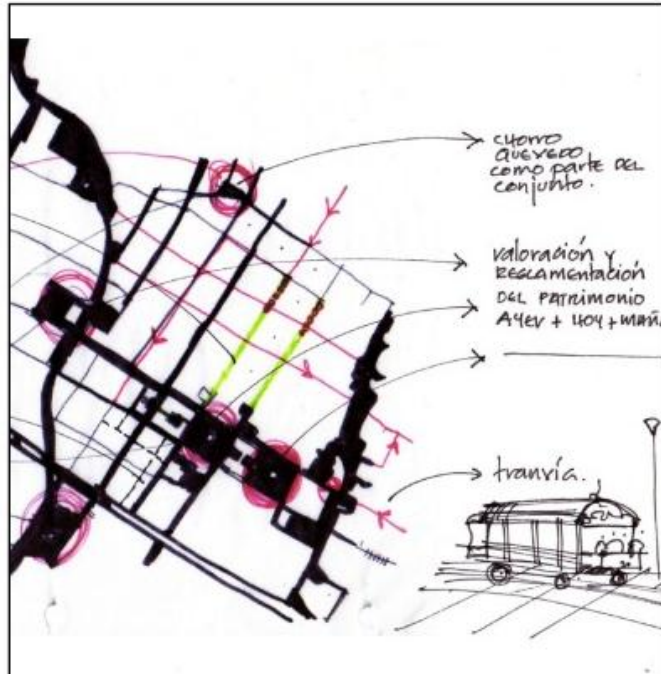


PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — NORMATIVIDAD DISTRITAL — CONJUNTO MONUMENTAL CENTRO HISTÓRICO

Equilibrio de la Movilidad Vehicular y Peatonal

- Jerarquización de las circulaciones peatonales.
- Cambio de la sección transversal de las vías.
- Definición clara de una política de prelación peatonal.
- Reordenamiento del transporte colectivo.
- Creación de una red de estacionamientos.
- Reorganización de la circulación vehicular.
- Definición de normas particulares de regulación y control del tránsito.



FICHA TÉCNICA FINAL CONJUNTO MONUMENTAL CENTRO HISTÓRICO

Estructura Urbana



CONVENCIONES

LÍMITE ÁREA DE ESTUDIO

- Proyectos CM Centro Histórico
- Espacios de circulación
- Áreas de renovación
- Cambio de material andén
- Espacios de permanencia
- Paseos privados
- Paseos existentes
- Paseos nuevos
- Zonas verdes

- Rondas quebradas
- Estación SITM
- Media Torta
- Áreas de renovación
- Estación tranvía
- Tranvía Carrera 7
- Transporte convencional
- Transporte periférico - Alimentador
- Red de estacionamientos
- Paseos y plazoletas existentes

ENFOQUE

Como respuesta a los resultados del diagnóstico, la propuesta para este Conjunto Monumental se construye a partir de la formulación de una estructura urbana enfocada hacia el apoyo a la representatividad mediante aumento de la competitividad desde lo urbanístico. Lo anterior, con el objeto de fortalecer y ordenar el territorio del conjunto para que continúe siendo el lugar protagonista, emblemático y representativo de Bogotá y del país.

Para lograr lo anterior la propuesta de estructura urbana para el Conjunto Monumental Centro Histórico responde a los siguientes lineamientos:

Nota: El contenido total del tema se encuentra desarrollado en el Volumen I de la consultoría N° 169 de 2006.

Ordenamiento Territorial para el fortalecimiento de su Representatividad y Simbolismo

- Mejoramiento del espacio público para que destaque y aumente los valores patrimoniales y los elementos simbólicos y representativos del Centro Histórico.
- Aumento de su competitividad.
- Acciones de campos diferentes al urbanístico.



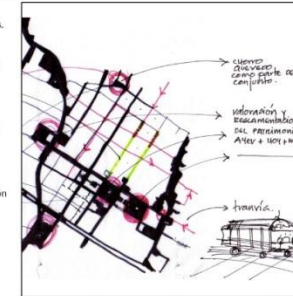
Aumento del Espacio Público para la Gente

- Mejor aprovechamiento de los espacios existentes.
- Optimización de los espacios de permanencia ya existentes.
- Rediseño de espacios hoy subutilizados.
- Generación de nuevas áreas de espacio público.
- Posibilidad de aumentar el espacio libre para la gente a partir de la habilitación de algunos espacios privados como andenes, no necesariamente asociados a las ventas populares.



Equilibrio de la Movilidad Vehicular y Peatonal

- Jerarquización de las circulaciones peatonales.
- Cambio de la sección transversal de las vías.
- Definición clara de una política de prelación peatonal.
- Reordenamiento del transporte colectivo.
- Creación de una red de estacionamientos.
- Reorganización de la circulación vehicular.
- Definición de normas particulares de regulación y control del tránsito.



Utilización Activa y Organizada del Espacio Público y Mejoramiento de la Imagen Urbana

- Proyección provisional hacia el espacio público de usos de servicios y comerciales.
- Ubicación estratégica de algunos puntos de venta de productos.
- Promoción y apoyo a la presencia en las calles y parques de artistas.
- Realización de eventos culturales y artísticos en el espacio público.
- Reglamentación y control a la realización de eventos comerciales temporales.
- Actuación sobre los componentes del espacio público.
- Subtenización de redes aéreas de los servicios públicos.
- Manejo adecuado de los "límites" del espacio público.



SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

ESTRUCTURA URBANA

SANDRA KARMEZ ZADALA CORREDOR
ARQUITECTURA - URBANISMO - PATRIMONIO

Consultora

CONVENIO:
De Consultoría N° 169 de 2006

FECHA:
Septiembre de 2007

CIUDAD: BOGOTÁ
PROYECTO: BOGOTÁ ORIENTAL
FOLIO: CH-02

PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — NORMATIVIDAD DISTRITAL — PLAN DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO

CUADRO DE CONVENCIONES TEMÁTICAS

- Delimitación del Centro Tradicional
- Plazas / Plazoletas

TIPO 1_PEATONAL EXCLUSIVO

- 1.1 Empedrados
- 1.2 Pasajes
- 1.3 Existentes
- 1.4 Calles de uso Privativo
- 1.5 Propuestas
- 1.6 Paseo Karl Brunner de las Universidades

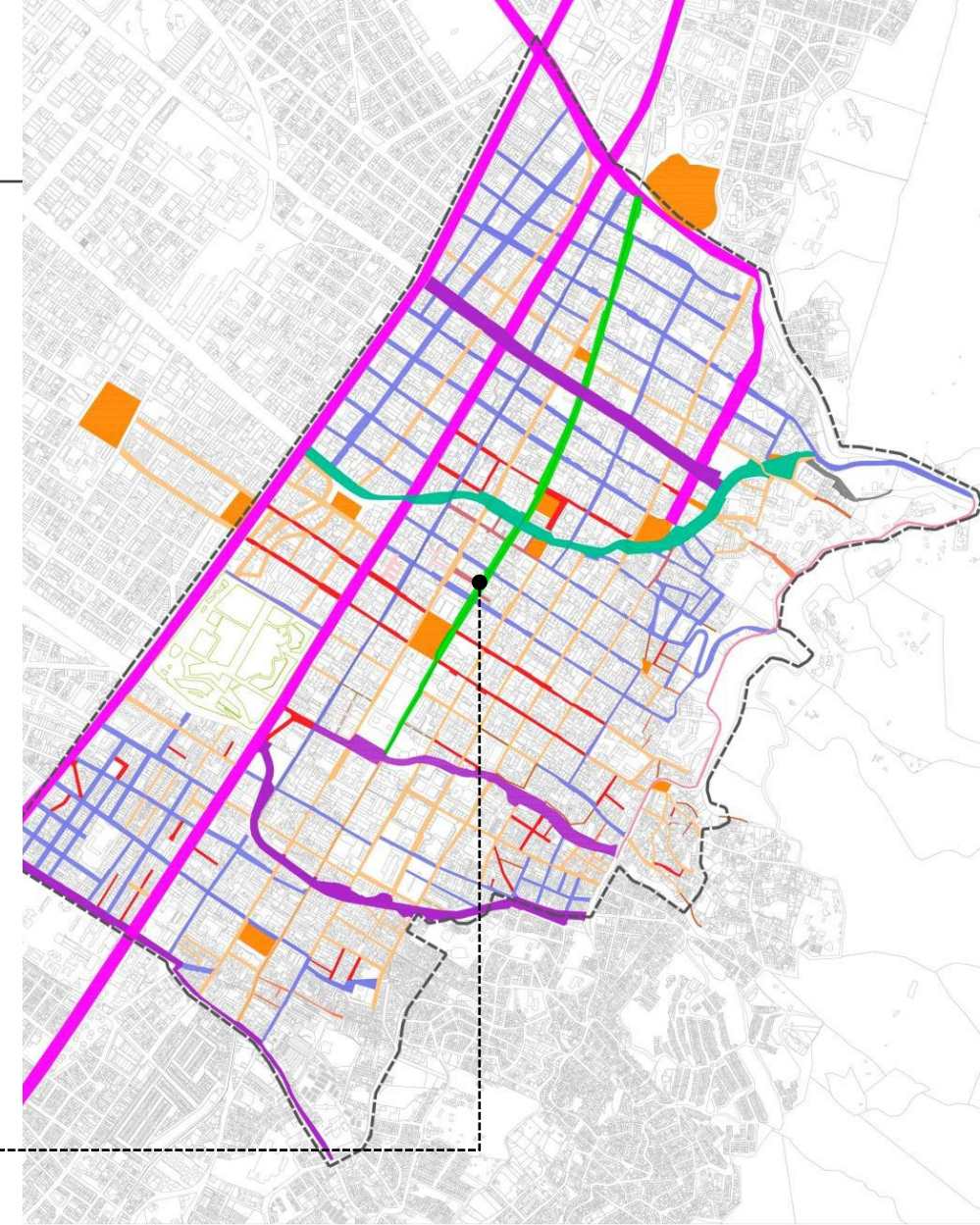
TIPO 2_PEATONAL VEHICULAR RESTRINGIDA

- 2.1 Peatonal Vehicular restringida
- 2.2 Tratamiento Especial Av. Jimenez
- 2.3 Tratamiento Especial Cra 7
- 2.4 R.A.P.S. Las Nieves

CUADRO DE CONVENCIONES TEMÁTICAS

TIPO 3_PEATONAL + VEHICULAR

- 3.1 Peatonal local + Vehicular principal
- 3.2 Sistema de transporte Masivo
 - 3.2.1 Troncal Transmilenio
 - 3.2.2 Posible Línea Metro Ligero
- 3.3 Peatonal local vehicular secundario
 - 3.3.1 Peatonal local vehicular secundario Nivelada
 - 3.3.2 Peatonal local vehicular secundario No Nivelada



PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — POLÍTICA DISTRITAL

Acuerdo 489 de 2012

PDD

Programa
Movilidad Humana

Revitalización
Centro Ampliado

Eje 2

Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua.

Prioridad:

1. Peatón



2. Ciclista

3. Tr. masivo



4. Vehíc. particular

Intervenciones estarán orientadas a fortalecer la estrategia de ordenamiento territorial del Distrito, en coherencia con la perspectiva regional

Acceso garantizado de todos los ciudadanos a la infraestructura, en especial a personas con discapacidad y grupos etarios.

Cambio del modelo de transporte para Peatonalización de algunas zonas de la ciudad.

Interconexión de **modos y medios de transporte** al interior del sistema urbano (peatón, ciclista, transporte masivo y vehículo particular).



INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO

PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — POLÍTICA DISTRITAL

Acuerdo 489 de 2012

PDD

Programa
Movilidad Humana

Revitalización
Centro Ampliado

Eje 2

Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua.

Proyectos prioritarios de Espacio Público:

Ampliación, mejoramiento y conservación del subsistema vial de la ciudad

... Mejor conectividad de áreas con altos niveles de concentración poblacional y de actividades económicas, educativas, recreativas y culturales.

Construcción, operación y conservación de espacio público peatonal.

... Satisfacción de la fracción de viaje que realizan los ciudadanos en este modo, y promoción de viajes no motorizados (peatón y ciclista) de forma segura.



PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — POLÍTICA DISTRITAL

Acuerdo 489 de 2012

PDD

Programa
Movilidad Humana

Revitalización
Centro Ampliado

Eje 1

Una ciudad que supera la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo

Estrategias

...Avanzar en el diseño de criterios para el uso económico adecuado y sostenible del espacio público.

Programa revitalización del centro ampliado

...Aumentar la oferta de espacio público y equipamientos
...Aumentar el verde urbano



PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — ACCIONES PRELIMINARES DE MOVILIDAD

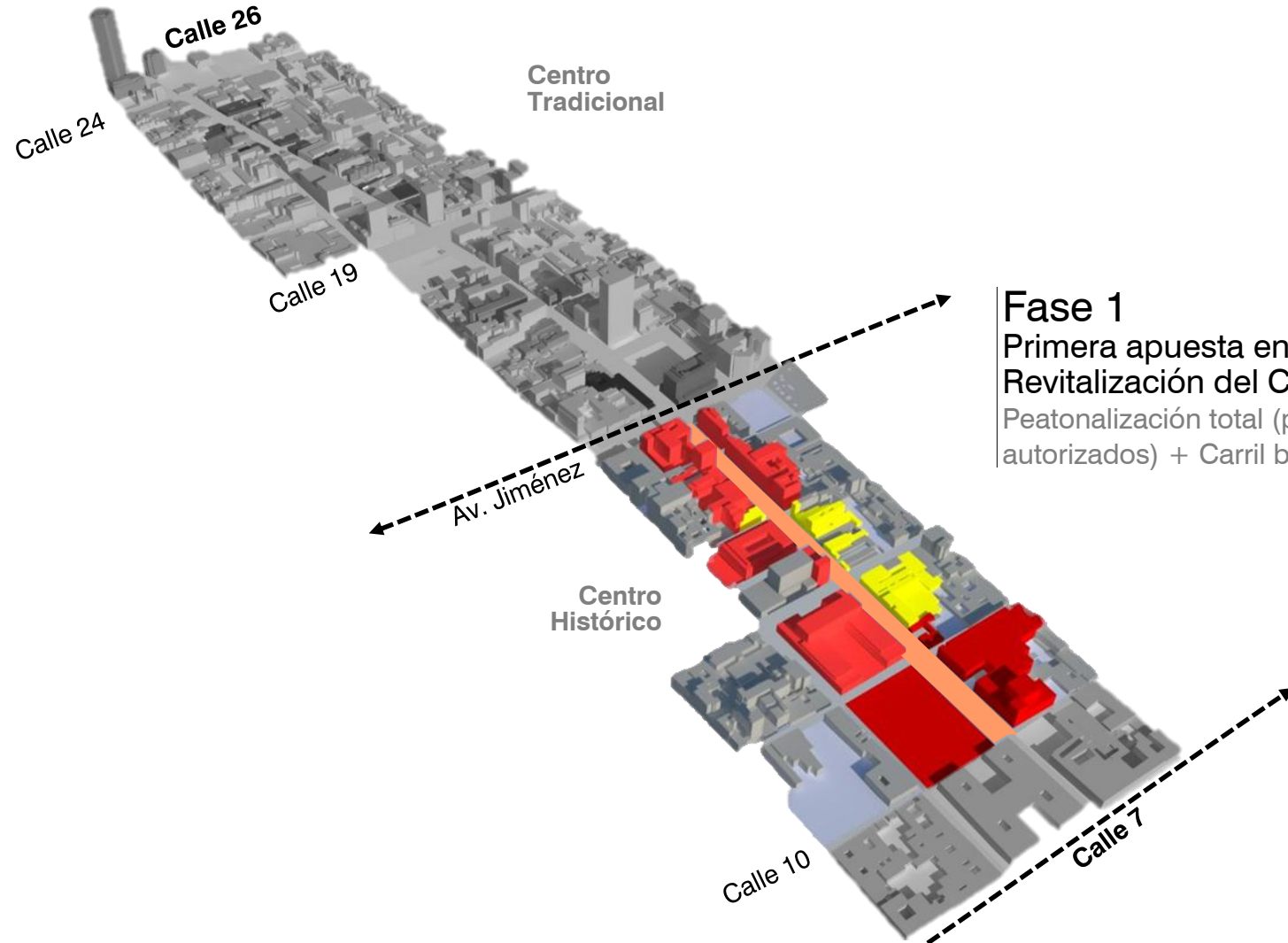
✱ La peatonalización de la Carrera Séptima se dio inicialmente el **25 de Febrero de 2012**, en el tramo comprendido entre la **AC 26** y la **AC 19**, como un **Plan de Manejo Tránsito** en desarrollo de las obras de demolición y construcción del puente vehicular de la **AK 7** sobre la **AC 26** en la adecuación de los corredores de la **AC 26** y de la **AK 10** de la Fase III de Transmilenio.

✱ Posteriormente el **15 de Septiembre de 2012** con fundamento en la Política de la Bogotá Humana, el ser es el centro de todas las acciones, y en el marco del proyecto de **REVITALIZACIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA**, las Secretarías Distritales de Hábitat y Movilidad, **ampliaron el tramo peatonalizado desde la AC 19 hasta la Calle 11**, con una longitud adicional de 900 metros destinada, primordialmente, a la circulación de peatones, ciclo usuarios y vehículos de emergencia.



PEATONALIZACIÓN KR 7

CONTEXTO — FORMALIZACIÓN FASE 1



Fase 1
Primera apuesta en el marco de la
Revitalización del Centro Histórico
Peatonalización total (paso de vehículos
autorizados) + Carril bici

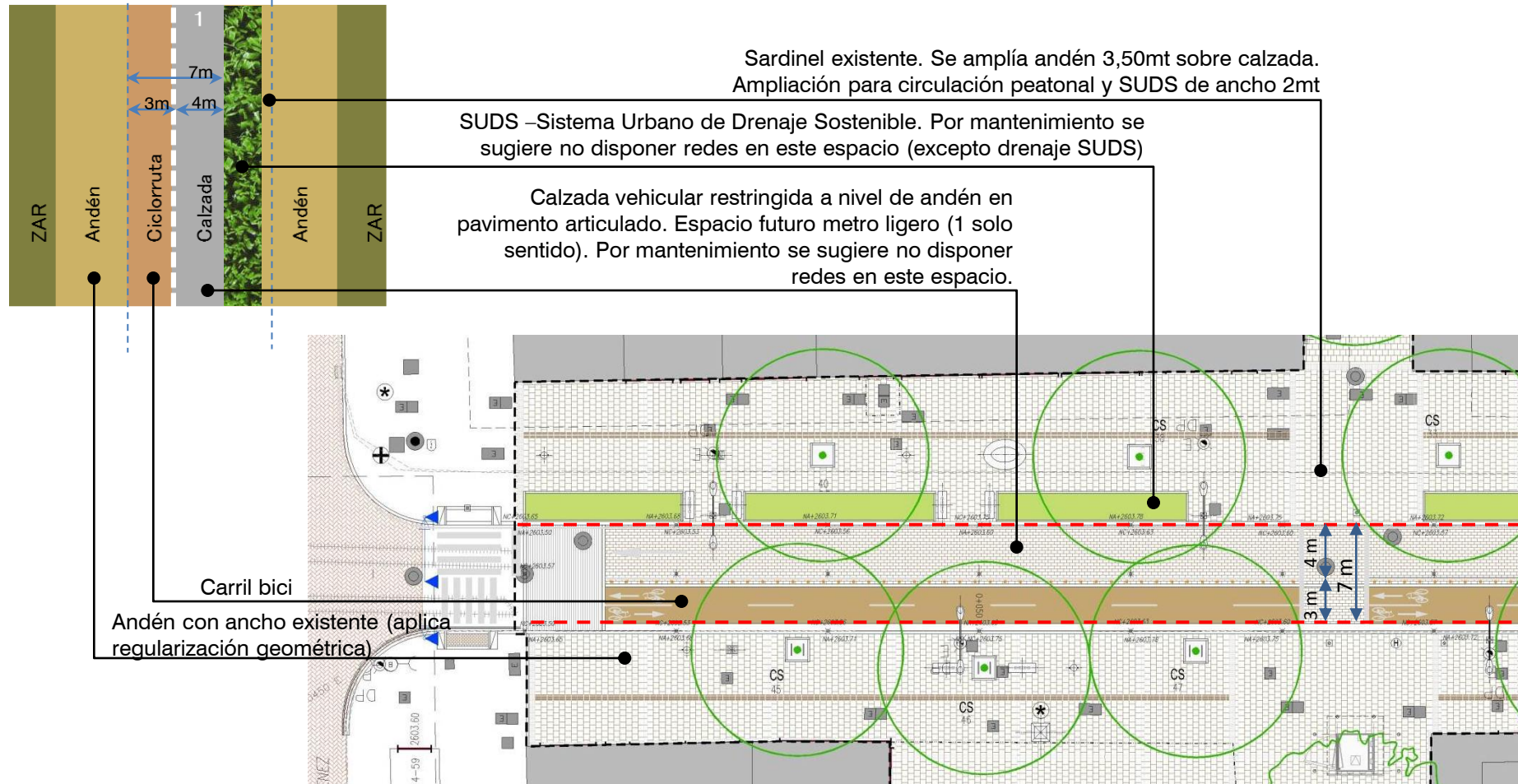
- Conservación Integral
- Conservación Arquitectónica
- Conservación tipológica
- Monumento Nacional
- Reedificable

Fuente: IDPC



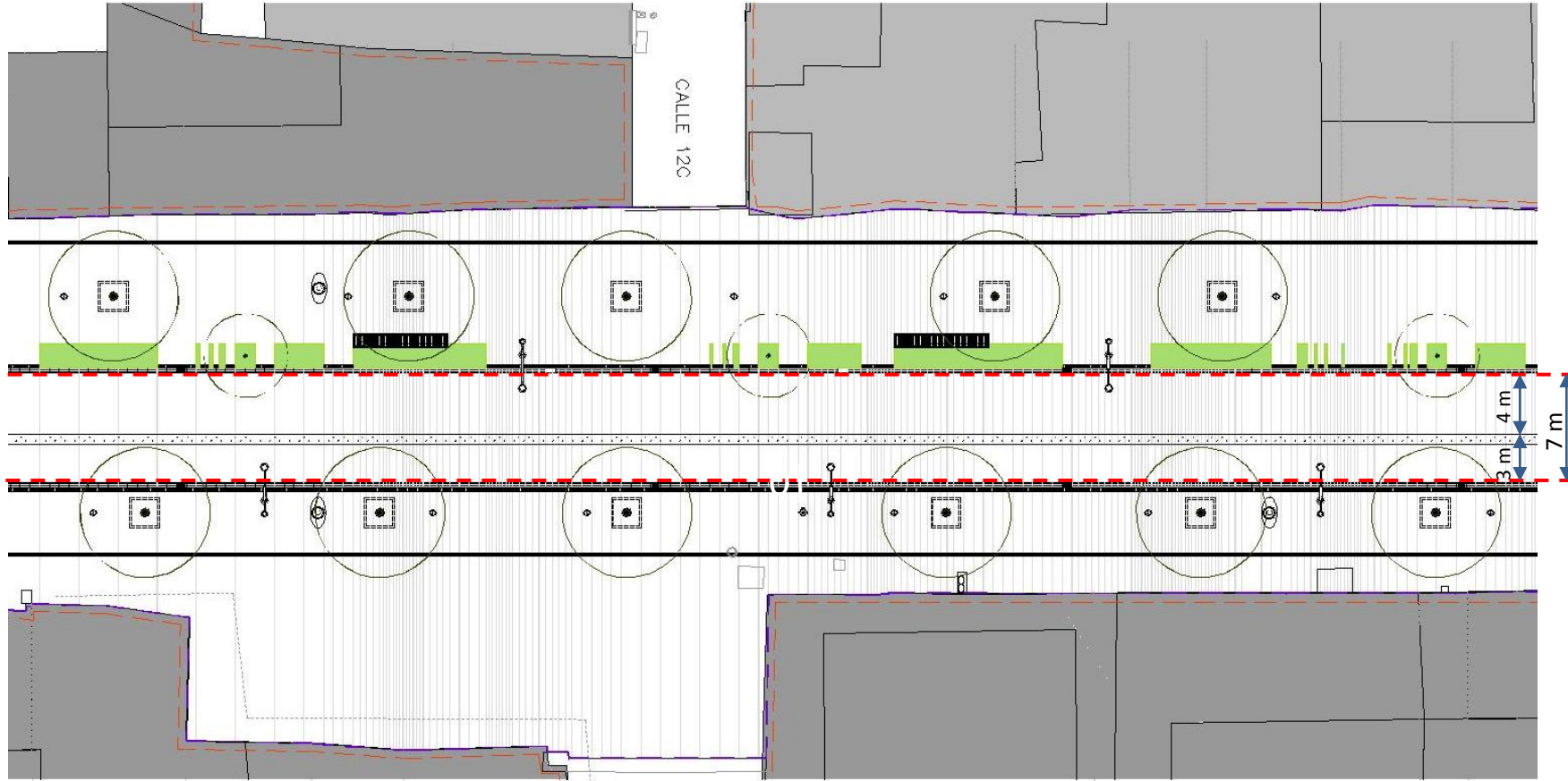
PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE I — MEMORIA DE TRABAJO: LINEAMIENTOS ACORDADOS INTERINSTITUCIONALMENTE



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE 1 — APLICACIÓN DE LINEAMIENTOS ACORDADOS INTERINSTITUCIONALMENTE: PROYECTO FINAL



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE I



Antes

Después



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE I



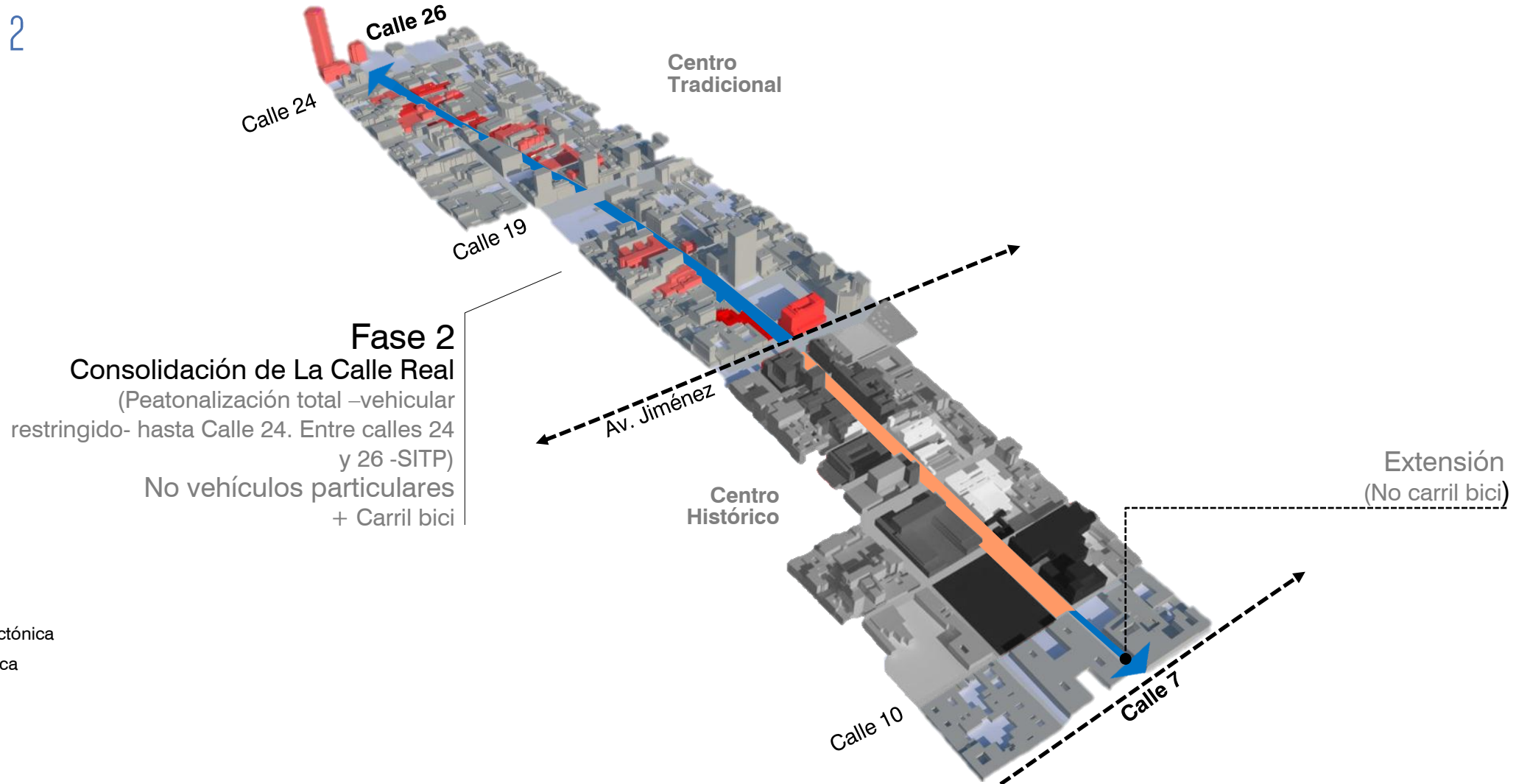
Antes

Después



PEATONALIZACIÓN KR 7

FORMALIZACIÓN FASE 2



Fuente: IDPC



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE 2



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE 2



PEATONALIZACIÓN KR 7

FASE 2



MUCHAS
GRACIAS



INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO
www.idu.gov.co