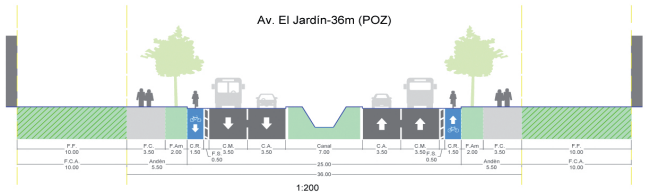
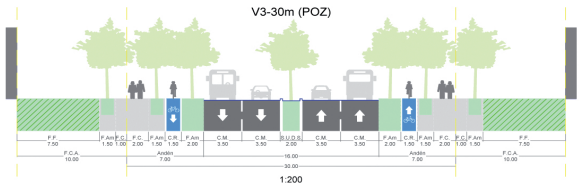
Perfiles Viales Lagos de Torca 3 DE 3

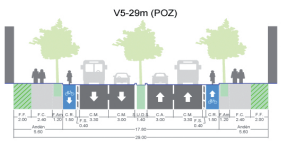
PLANO No. 20 DE 21
Plan de Ordenamiento Zonal del Norte
"Lagos de Torca"

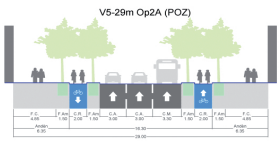
DIMENSIONES PARA DISEÑO PERFILES VIALES

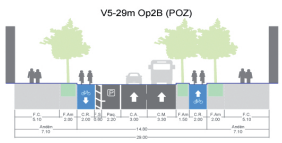
	Codigo	Av. Paseo de Los Libertadores	Av. Boyacá	Av. Guaymaral		Av. Laureano Gomez		Av. El Polo Occidental		Av. El Polo Oriental		Arrayanes	Av. Alberto Lleras Camargo	Av. El jardin	V3	V5	V6			Alameda	Via Parque	Parque Lineal
				Con estación Transmilenio	Sin estación Transmilenio	Con estación Transmilenio	Sin estación Transmilenio	Con estación Transmilenio	Sin estación Transmilenio	Con estación Transmilenio	Sin estación Transmilenio						Op1	Op2	Op3a	Op1	Op1	Op1
Ancho (m)		Variable	69.0	69.0	55.0	84.0	70.0	58.0	58.0	68.5	68.5	45.0	40.0	36.0	50.0	28.0	22.0			16.0	52	30
Carril Automóvil (m)	**C.A.**	3.25	3.5	3.5		3.25		3.25		3.25		3.25	3.25	3.5	3.5	3.0	N/A			N/A	N/A	N/A
Carril Metro (Bus) (m)	**C.M.**	3.5	3.5	3.5		3.5		3.5		3.5		3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.3			N/A	N/A	N/A
Carril Transmilenio (m)	**C.T.**	3.5	3.5	3.5		3.5		3.5		3.5		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Estación Transmilenio (m)	**E.T.**	7.0	7.0	7.0	N/A	3.5	N/A	5.0	N/A	5.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Parqueo en Via (m)	**Pag.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2.2			N/A	3.5	N/A
Franja de Segregación (m)	**F.S.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.8			N/A	N/A	N/A
Separador (m)	**Sep.**	1.0	0.5	0.5		0.5		0.5		0.5		N/A	N/A	N/A	1.0	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Sistema Urbano Drenaje Sostenible (m)	**S.U.D.S.**	1.5	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	1.4	N/A			N/A	N/A	N/A
Línea Alta Tensión (m)	**L.A.T.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A	SI	N/A	SI	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Línea Media Tensión (m)	**L.M.T.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		SI	SI	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Franja de Ferrocarril (m)	**F.Fc.**	N/A	N/A	N/A		SI	SI	N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Canal (m)		N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		SI	N/A	SI	N/A	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Franja de Control Ambiental (m)	**F.C.A.**	10.0	10.0	10.0		10.0		10.0		10.0		10.0	10.0	10.0	10.0	N/A	N/A			N/A	N/A	N/A
Cicloruta (m)	**C.R.**	3.0	3.0	3.0		3.0		3.0		3.0		3.0	3.0	3.0	1.8	1.8	1.8			3.0	3.0	3.0
Dirección		bidireccional	bidireccional	bidireccional		bidireccional		bidireccional		bidireccional		bidireccional	bidireccional	bidireccional	unidireccional	unidireccional	unidireccional			bidireccional	bidireccional	bidireccional
Localización		nivel anden	nivel anden	nivel anden		nivel anden		nivel anden		nivel anden		nivel anden	nivel anden	nivel anden	nivel calzada	nivel calzada	nivel calzada			nivel anden	nivel anden	nivel anden
Franja de Segregación (m)	**F.S.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	0.5	0.4	0.4			N/A	N/A	N/A
Franja de Segregación (Contra Via) (m)	**F.S.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.8	0.8	0.8	N/A	N/A	N/A
Franja de Circulación (min.) (m)	**F.C.**	4.0	4.0	4.0		4.0		4.0		4.0		4.0	4.0	3.0	3.0	1.2	1.5	1.5	1.2	3.0	2.0	3.0
Franja Amoblamiento (min.) (m)	**F.Am.**	1.5	1.0	1.5		1.5		1.5		1.5		1.5	1.5	1.5	1.5	2.4	2.3	2.25	3.25	3.45	N/A	1.5	N/A
Franja Flexible (min.) (m)	**F.F.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	2.0	2.0				N/A	1.5	N/A
Zona Verde (min.) (m)	**Z.V.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A				1.0	1.0	1.0
Pista de Trote (min.) (m)	**Trt.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A				N/A	2.0	2.0
Plazoleta (m)	**Plz.**	N/A	N/A	N/A		N/A		N/A		N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A				según diseño	según diseño	según diseño

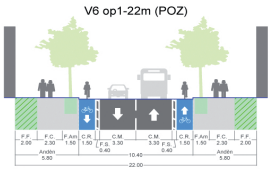


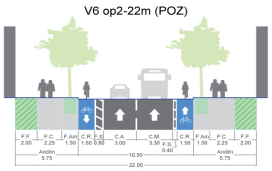


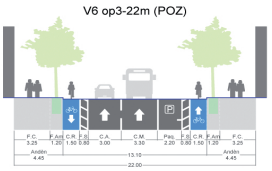




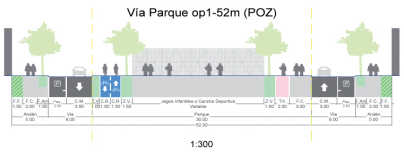


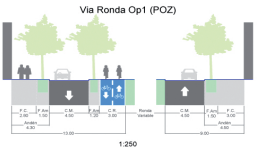


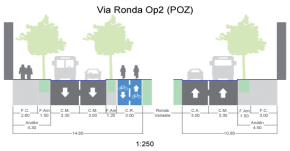


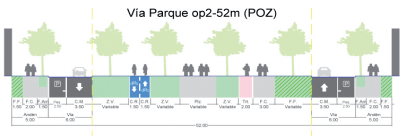


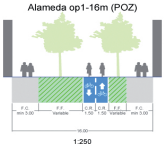
Las localizaciones las franjas se pueden variar según el diseño.

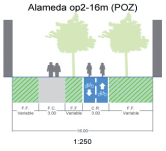












Franja Flexible:

Es una de las franjas que componen el anden y por consiguiente hace parte del perfil vial, tienen la función de generar un espacio de transición entre el espacio público y privado, y puede ser blanda o dura (o de secciones mixtas entre las dos anteriores), de acuerdo con las características específicas del desarrollo urbanístico y las actividades a localizar en el primer nivel del mismo.

Las franjas flexibles deben cumplir con los siguientes lineamientos:

- La franja flexible puede ser dura para facilitar la relación directa con el espacio privado, favoreciendo la confirmación de paramentos activos y accesos principales a predios privados (Las actividades comerciales postde adecuar mobiliario exterior en horarios establecidos por las autoridades competentes, en el caso de el espacio público, esta determinación debe ser reglamentada por la administración distrital).
- La franja flexible blanda, se plantea como componente paisajístico y ambiental de los perfiles viales y puede incorporar en el diseño el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible SUDS (La franja flexible blanda se puede conformar a través de especies vegetales ornamentales y jardines que aporten a la estética de los perfiles viales y a generar apropiación por parte de los usuarios del espacio público).
- La franja debe facilitar la permeabilidad a través de los materiales utilizados en su construcción y a través del diseño arquitectónico específico.
- Se sugiere un ancho mínimo de 2 metros para las franjas flexibles, siempre y cuando no se disminuyan las franjas mínimas de circulación peatonal que componen el anden.
- En el caso de conflicto en la distribución de las franjas funcionales debido al ancho total del anden, tendrá prioridad la franja de circulación peatonal en la configuración general del anden.
- En cualquier caso las franjas flexibles no podrán tener cerramiento ni cubrimse de medio permanente.
- En el caso de tener un ancho mayor a 3 m deben ser franjas arborizadas.

Perfil Alameda:

Se compone de una franja de circulación peatonal (mínimo 3 metros) de una ciclorruta en doble sentido (3 metros) y de un componente arbóreo y franjas flexibles con funciones paisajísticas y ambientales. Debe priorizar la circulación peatonal y las actividades de recreación pasiva de acuerdo con las actividades a localizar en el primer piso del desarrollo urbanístico.

Los perfiles de alamedas deben cumplir con los siguientes lineamientos:

- En manzanas con **uso residencial** predominante en el primer piso, se sugiere la disposición de franjas de circulación peatonal perimetrales a los edificios para aislar la franja de circulación a través del componente paisajístico.
- En manzanas con **uso comercial** predominante, se sugiere la disposición de franjas de circulación configuradas al paramento para fortalecer la actividad y las flujos peatonales en primer piso.
- Las franjas flexibles (blandas, duras o mixtas) pueden localizarse hacia el costado del perfil para conformar un **espacio lineal con actividades de tipo recreativo o de encuentro** que estimulen el uso y permanencia de los ciudadanos (para estos casos se sugiere la localización de mobiliario adecuado para el desarrollo de actividades de recreación tales como : zonas de juegos infantiles, estaciones de ejercicios, plazoletas de encuentro y permanencia, jardines y otras que permitan el uso continuo del espacio público y la apropiación por parte de los usuarios.
- La **distribución de las franjas funcionales** es indicativa, toda vez que corresponde con las dimensiones mínimas establecidas, la **continuidad del nivel del peatón** y la **conectividad** con la red de alamedas del esquema urbanístico general.
- Garantizar la **cobertura arbórea** a través de la disposición de dos líneas de árboles con distancias de 5 a 10 m de acuerdo con el tamaño de su especie (las linearientos específicos sobre especies según lo determinado por el Jardín Botánico de Bogotá).
- Para brindar condiciones de **accesibilidad y seguridad**, se deberá garantizar la localización de accesos peatonales sobre las alamedas.

REPÚBLICA DE COLOMBIA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

Fuentes:
SDP - CAR - SDA - EAAB - EEB - UAECD - IGAC - IDIGER - MINAMBIENTE - GAS NATURAL

POT - DECRETO 190 de 2004

Fecha:

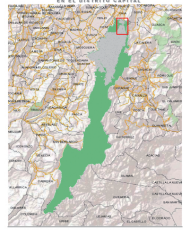
CONVENCIONES

DECRETO N° _____

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN

LOCALIZACIÓN Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca" EN EL DISTRITO CAPITAL



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN