
 DEBILIDADES	 FORTALEZAS
INTERNO (Contexto Bogotá)	Baja comprensión de las realidades territoriales para la inserción de los proyectos DOT, y baja inclusión de enfoque poblacional, de género, y de derechos ciudadanos.	Ubicación geográfica de Bogotá como nodo de desarrollo en Latinoamérica
	Generación de discontinuidades urbanas en los proyectos DOT desarrollados de manera histórica en la ciudad.	Ubicación estratégica en el altiplano cundiboyacense - características climáticas similares a las de grandes metrópolis de primer mundo.
	Deficiencia de espacio público, principalmente en desarrollos de origen informal	Consolidación como ciudad portuaria (aeropuerto el Dorado)
	Aumento de presión territorial por demanda de cargas urbanas de edificios de gran altura construidos en áreas deficitarias.	Consolidación como polo económico del país (25% del PIB)
	Crecimiento urbano y construcción sobre elementos de estructura ecológica principal como humedales, zonas de bosque y rondas de río que generan condiciones de vulnerabilidad.	Estudios completos de características territoriales, diagnósticos amplios y actualizados en gran parte del territorio urbano
	Urbanización sobre suelos lacustres (arcillas limosas y arenosas) de naturaleza muy compresible y de baja capacidad portante.	Amplia legislación normativa en materia de ordenamiento territorial
	Baja integración de microzonificación sísmica a las disposiciones de ordenamiento territorial, dejando a potestad de las curadurías las decisiones sobre proyectos urbanísticos.	Políticas públicas formuladas alrededor de la bicicleta y el peatón (2023)
	Poca armonización de Planes maestros (12 años), son condicionados por el plan de desarrollo de cada administración (4 años), el cual a su vez se ve supeditado a las disposiciones incluidas en los presupuestos anuales	Políticas públicas formuladas enfocadas en la acción climática y en la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones (2023)
	Limitación política administrativa que representa una debilidad para su ejecución, lo cual se refleja en las diferencias de delimitación territorial entre las 33 UPL y las 20 localidades definidas sobre el mismo territorio	Plan Distrital de Gestión del Riesgo y Cambio Climático 2018
	UPL quedaron inmersas en dos o más Localidades, esto es una debilidad para la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad planteados y la materialización de la malla vial intermedia	Manual del Espacio Público (2023) para la definición y configuración de nuevos elementos del Espacio Público
	Bajo la descentralización de la capital, cada Alcaldía local está encargada de su respectiva localidad, velando por el mantenimiento y ejecución de sus entornos viales locales e intermedios, así como de su integración y mejoramiento de las condiciones de proximidad, lo cual esta sujeto a los recursos propios de su territorio.	Consolidación de más de 630 kilómetros de ciclorruta para la movilidad bogotana en bicicleta
	Desarticulación de las acciones entre alcaldías locales, haciendo que, aunque los ejercicios de planeación sean robustos, no logren territorializarse en la ciudad, (recursos limitados, prelación hacia su propio territorio)	Consolidación de cultura alrededor de la bicicleta a través de la CICLOVÍA (más de 127km en toda Bogotá)
	Estructura por sectores conectada a nivel vertical por entidad cabeza de sector, debilidad en la articulación intersectorial, lo cual complica la materialización de proyectos que están sujetos a los presupuestos anuales.	Ubicación de lotes de gran tamaño de baja consolidación constructiva cercanos a los grandes corredores de movilidad.
Menor atractivo para el mercado comprar predios remanentes DOT con construcciones existentes, realizar las demoliciones y habilitar el suelo para nuevas construcciones - Renovación redesarrollo	Atracción de inversionistas para generación de proyectos de comercio y vivienda asociados a renovación urbana.	

	 AMENAZAS	 OPORTUNIDADES
EXTERNO (Transversal Proyectos DOT)	Bajo nivel de investigación que se ha desarrollado entorno a la inserción de proyectos DOT asociados a sistemas BRT	DOT como punto de partida para acercar la ciudad distante a sus polos más desarrollados
	Amplia investigación histórica en el análisis de los efectos DOT en proyectos relativos a sistemas tipo LRT, cuyas características físicas y operacionales pueden llegar a ser significativamente diferentes a las BRT y por ende, los efectos deberán estudiarse de manera diferencial.	DOT como proceso de renovación para crear espacios reverdecidos, mejorar la percepción y el relacionamiento de la ciudadanía con los territorios
	La réplica de modelos DOT pioneros en países más desarrollados insertados en contextos locales de características diferentes generan conflictos socioculturales y económicos tras la territorialización de acciones DOT sobre estos espacios.	DOT como herramienta para mejorar indicadores generales asociados al cumplimiento de las metas asociadas a los ODS. }Huella de carbono (kg/CO2 al año),Huella energética (Ga/año), Huella de calidad de vida (días/año), Huella económica (\$COP/año), Huella de equidad (% salario anual), Huella de sedentarismo (min actividad física/día), Sedentarismo (% ciudadanía en condición sedentaria), e indicadores de viaje promedio (km/viaje vs min/viaje)
	Incremento del valor del suelo de referencia de manera transversal en los territorios de intervención de los proyectos asociados al DOT	DOT como punto de partida para retroalimentar y evaluar las políticas públicas que ya estén formuladas y articularlas con planes sectoriales que ya existan en los territorios, de manera que se identifiquen las actividades que ayuden a alcanzar las metas asociadas al mejoramiento de la calidad de vida del territorio y todos sus actores, y mejorar en su gestión y potenciación para la multiplicación de sus efectos positivos.
	Posible aparición de gentrificación, en el que se asocia un desplazamiento de población residente, llegando en su lugar población de características socio económicas diferentes, con mayor poder adquisitivo	Generación de atractivo urbano que activa la inversión económica sobre los territorios de intervención DOT generando oportunidad de redensificación sobre territorios de consolidación baja en donde se identifiquen lotes de gran tamaño, principalmente en ciudades ubicadas en países en desarrollo
	Rompimiento del tejido territorial social económico y urbano	Hacer uso de instrumentos de planificación complementaria que ayuden a mejorar las características de edificabilidad aprovechando las ventajas de ubicación sobre la proximidad a estaciones de transporte.
	Generación de construcciones en altura en entornos de influencia de las acciones DOT, generando una segregación en altura entre los habitantes de las construcciones bajas consolidadas y los habitantes "de las alturas",	Incentivo de renovación urbana sobre corredores de media y alta capacidad asociados al DOT en los cuales se genere una dinámica de valorización que atraiga usos de suelo complementarios, acercando además diferentes servicios dotacionales y del cuidado a la proximidad de los territorios locales.
	Desconexión en lazos de relacionamiento propios de los tejidos urbanos que solo se generan dentro de las mismas dinámicas sociales de las vivencias diarias con y en el espacio directo.	Las cargas urbanísticas de los proyectos de inversión a propósito del desarrollo DOT tienen la capacidad de generar ampliación en perfiles viales locales que mejoren a nivel macro las metas de reverdecimiento, y que, además logre conformar las franjas funcionales establecidas para mejorar la movilidad peatonal y en vehículos no motorizados, resignificando los territorios de intervención.
	Desplazamiento de actividades económicas y de nichos de mercado asentados históricamente en un espacio determinado y que deben enfrentarse a una nueva generación de apropiación e identidad sobre nuevos entornos	Uso de la tecnología en los sistemas de transporte para mejorar la integración modal, generando un desarrollo a la vanguardia de las grandes metrópolis y convirtiendo la intermodalidad en una herramienta para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía
	Efecto en cadena sobre los nuevos entornos a los que llega la población desplazada, lugares en los que ya hay unas dinámicas socioeconómicas preexistentes propias de su historicidad previa a las intervenciones DOT	Armonización de las acciones de protección, conservación y manejo de recursos naturales teniendo como eje ordenador la Estructura Ecológica Principal para ordenar el territorio y avanzar en la acción climática.
	Imposibilidad del DOT de garantizar una renovación de las características viales de los entornos locales lo cual no permite generar efectos completos de proximidad	Uso de nuevas tecnologías alrededor del transporte para minimizar la tasa de impactos ambientales lo cual generaría una mejora significativa en la calidad del aire y la salud de los ciudadanos.
	Generación de efectos adversos por impactos urbanos en los entornos locales de los sectores de intervención DOT donde se asientan actividades de mayor impacto previamente localizadas en entornos de vías arterias.	Generación de espacios de parqueo de vehículos no motorizados como patinetas y bicicletas que logren interconectar de manera eficiente la intermodalidad propuesta.
	Generación de discontinuidades urbanas, en cuyos espacios públicos no hay dinámicas sociales y económicas (andenes sobre culatas de los predios con frente a malla vial local),	Creación de nuevos espacios públicos enfocada en la creación de entornos inclusivos en donde el enfoque poblacional este presente para involucrar condiciones mínimas de comodidad y transitabilidad para adultos mayores y personas con discapacidad.
	Rompimiento de relacionamiento natural con el espacio creando condiciones inseguras para la transitabilidad y el encuentro ciudadano	Posibilidad de creación de esquemas asociativos que permitan apalancar los proyectos en sí mismos y generar mejores condiciones urbanas para residentes y transeúntes de las áreas de implantación de los proyectos DOT
		Aprender lecciones para futuros proyectos DOT asociados a BRT, Metro y líneas férreas de transporte de pasajeros y de carga