



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM-DSVCT-152968 -18
(Al responder cite este número)

Bogotá D.C.,

31 JUL 2018

Arquitecta
TATIANA VALENCIA SALAZAR
Subgerente de Gestión Urbana
Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano
Autopista Norte No. 97 – 70 pisos 3 y 4.
Teléfono: 359 94 94
Ciudad



Asunto: Aprobación Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional

Referencia: Actas de reunión: 09 de mayo de 2018, 06 de junio de 2018, 13 de junio de 2018, 19 de junio de 2018, 28 de junio de 2018, 17 de julio de 2018 y 18 de julio de 2018.
Oficio SDM: 192751 del 20 de junio de 2018

Respetado arquitecta Tatiana:

Se informa que revisado el Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional, este incluye el análisis de las condiciones de seguridad vial y movilidad en el área adyacente para la situación con proyecto, con base en lo cual esta Dirección emite concepto técnico favorable condicionado para la operación del proyecto, en términos de tránsito y seguridad vial, en cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente¹.

Se aclara que el concepto técnico emitido a la luz de la revisión del Estudio Tránsito, determina la factibilidad técnica en el tema de movilidad, así como en lo referente a la vialidad circundante y está condicionado al cumplimiento de las condiciones operativas y de atención de la demanda vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios, consideradas en el Estudio de Tránsito presentado y plasmadas en el Acta de Compromiso y no exige a las demás entidades competentes², de la verificación del cumplimiento de disposiciones y normas propias de su competencia. **Los temas urbanísticos, se dejan a consideración y aprobación de las entidades competentes ante las cuales se realice el trámite del proyecto para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional.**

¹ Artículo 101 de la Ley 769 del 6 de Agosto de 2002, en los artículos 182 y 187 del Decreto Distrital 190 de 22 de Junio de 2004, "por medio del cual se complian las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003" y específicamente lo dispuesto en el Decreto 596 de 2007.

² El Decreto 1469 de abril 30 de 2010 define que son las Curadurías Urbanas las encargadas de "... revisar el proyecto... desde el punto de vista jurídico, urbanístico, arquitectónico... y la norma que lo edicione, modifique o sustituya, a fin de verificar el cumplimiento del proyecto con las normas urbanísticas y de edificación vigentes".

24
X



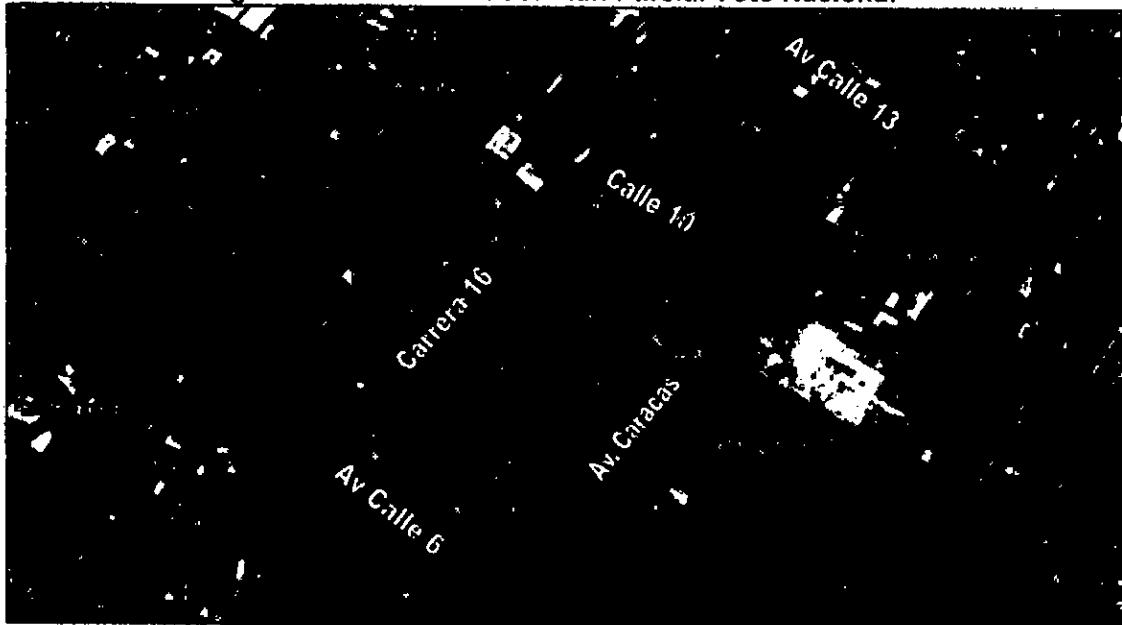
A continuación, se citan los aspectos más relevantes del proyecto:

1. Ubicación

La localización del Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional se encuentra en el sector del centro de la ciudad, con la siguiente delimitación: al sur la Avenida Los Comuneros (AC 6), al norte la Calle 10, al oriente la Avenida Caracas (Carrera 14) y al occidente la Carrera 16.

En la siguiente figura se presenta la localización del proyecto y su relación con la malla vial circundante.

Figura 1. Localización del Plan Parcial Voto Nacional



Fuente: Estudio de Tránsito PPRU Voto Nacional.

2. Descripción

El Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional ha sido denominado "La Esperanza Naranja", dado que contará con nuevos equipamientos, centros educativos y económicos que serán el epicentro de la economía naranja en la ciudad.

Los dos convenios firmados entre la Nación y el Distrito comprenden la construcción de una nueva sede del SENA destinada a la formación artística como el cine, el teatro, la música, la danza, entre otros, y la adecuación de lo que es actualmente el Comando de Reclutamiento del Ejército Nacional como centro de la economía naranja, donde se tendrá un centro comercial y de diseño.



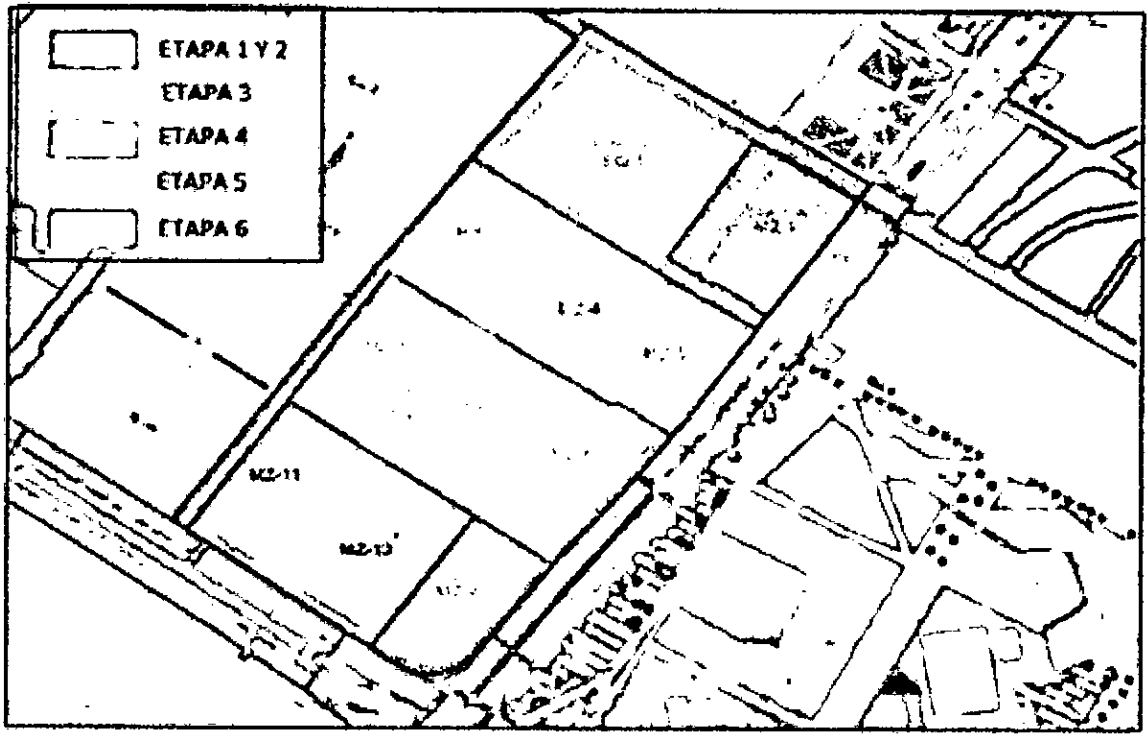
El proyecto está estratégicamente ubicado puesto que lo circundan las troncales del sistema Transmilenio Av. Caracas, Av. Jiménez y Av. Comuneros, y por la Av. Caracas pasará la primera línea del metro, la cual tendrá una estación en este sector.

El área destinada a este Plan Parcial se encuentra relacionada con el Parque Tercer Milenio como único elemento de la Estructura Ecológica Principal. Dentro del Plan Parcial se propone la cesión de tres franjas para parques que suman 9.719,58 m2 a lo largo del Plan Proyecto entre la AC 6 y la Calle 9.

El área destinada al Plan Parcial se divide en manzanas de áreas inferiores a los 10.000 m2 y se llevarán a cabo algunas modificaciones en la malla vial local existente, de manera que se garantice la permeabilidad al interior del proyecto.

El proyecto total comprende 8 manzanas, un equipamiento y un bien de interés cultural (manzana 9), y está dividido en tres Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión. La unidad AMD 1 corresponde a la primera y segunda etapa del proyecto; las Unidades de Gestión corresponden a cada una de las siguientes tres etapas y la unidad AMD con bien de interés cultural corresponde a la sexta y última etapa.

Figura 2 Planteamiento urbanístico



Fuente: Estudio de Tránsito PPRU Voto Nacional.

201 75 2



3. Áreas del proyecto

A continuación, se presenta el cuadro de áreas general, área neta, área útil, área construida y área generadora por manzana y usos proyectados.

Tabla 1. Cuadro de áreas del plan parcial Voto Nacional

ÍTEM	ÁREA m2	%
ÁREA BRUTA	144.610,60	100%
MALLA VIAL ARTERIAL	46,46	
ÁREA NETA URBANIZABLE	144.564,14	99,97%
CONTROL AMBIENTAL	4.817,17	3,33%
MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL (Incluye andenes)	28.417,29	19,65%
Vías Peatonales	4.167,30	2,88%
PARQUES	9.719,31	6,72%
PLAZOLETA	4.452,13	3,08%
SUELO PARA EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO	18.253,36	12,62%
ÁREA ÚTIL PPRU	74.737,58	51,68%
Manzana 1 (Dirección de Reclutamiento del Ejército)	6.470,91	
Manzana 3	7.055,77	
Manzana 4	7.267,99	
Manzana 5	6.847,39	
Manzana 6	8.194,37	
Manzana 7	8.436,56	
Manzana 8	7.911,43	
Manzana 9	7.197,62	
Manzana 10	7.918,04	
Manzana 11	7.437,50	

Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional.

Del área privada de suelo que corresponde a los 33.905,62 m² se busca edificar los siguientes usos:



Tabla 2. Cuadro de áreas del plan parcial Voto Nacional

USO	UNIDAD DE GESTIÓN	ETAPA	MANZANAS	ÁREA GENERADORA PROYECTO (m ²)	ÁREA GENERADORA MODELO (m ²)	FACTOR DE RELACIÓN
COMERCIO Y SERVICIOS	AMD 1	ETAPA 2	MANZANA 1	6745,81	8056	0,94
			MANZANA 3	7602,12		1,06
	UG 1	ETAPA 3	MANZANA 4	6108,97		0,85
			MANZANA 5	6108,1		0,85
			MANZANA 6	8224,48		1,14
	UG 2	ETAPA 4	MANZANA 7	5953,44		0,83
			MANZANA 8	5569,65		0,77
			MANZANA 10	9731,34		1,35
	UG 3	ETAPA 5	MANZANA 11	9796,35		1,36
	SEGURIDAD CIUDADANA	AMD 2	ETAPA 6	MANZANA 9		17100
USO	UNIDAD DE GESTIÓN	ETAPA	MANZANAS	ÁREA GENERADORA PROYECTO (m ²)	ÁREA GENERADORA MODELO (m ²)	FACTOR DE RELACIÓN
DOTACIONAL EDUCATIVO (SENA)	AMD 1	ETAPA 1B	EQ 1B	6819,1	11782	0,60
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (ALCALDÍA)				4050	2930	1,38
DOTACIONAL EDUCATIVO (UNIVERSIDAD)		ETAPA 1A	EQ 1A	15035,4	3800	3,96
EDIFICIO MORGUE (ICAP ESPECIAL)		ETAPA 2	MANZANA 1	3442,9	11282	0,31
USO	UNIDAD DE GESTIÓN	ETAPA	MANZANAS	UNIDADES DE VIVIENDA	UNIDADES DE VIVIENDA MODELO	FACTOR DE RELACIÓN
VIVIENDA	UG 1	ETAPA 3	MANZANA 3	445	190	2,35
			MANZANA 4	394		2,07
			MANZANA 5	394		2,07
	UG 2	ETAPA 4	MANZANA 6	522		2,75
			MANZANA 7	466		2,45
			MANZANA 8	466		2,45
	UG 3	ETAPA 5	MANZANA 10	512		2,68
			MANZANA 11	512		2,68

Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional.

4. Accesibilidad

El proyecto Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional plantea su esquema de accesibilidad vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios, a partir de la malla vial arterial y local existente en la zona. Las vías principales de acceso vehicular serán: la Av. Caracas, la Carrera 18, Av. Calle 6 y Av. Calle 13. El proyecto plantea modificaciones en el perfil vial de la Carrera 16 incluyendo un carril con segregación para bicicletas.

Internamente el Proyecto presenta un espacio público lineal entre la Carrera 15 y la Carrera 16 que permitirá el tránsito peatonal de manera continua entre la Av. Comuneros y la Calle 10 Red Sabana.

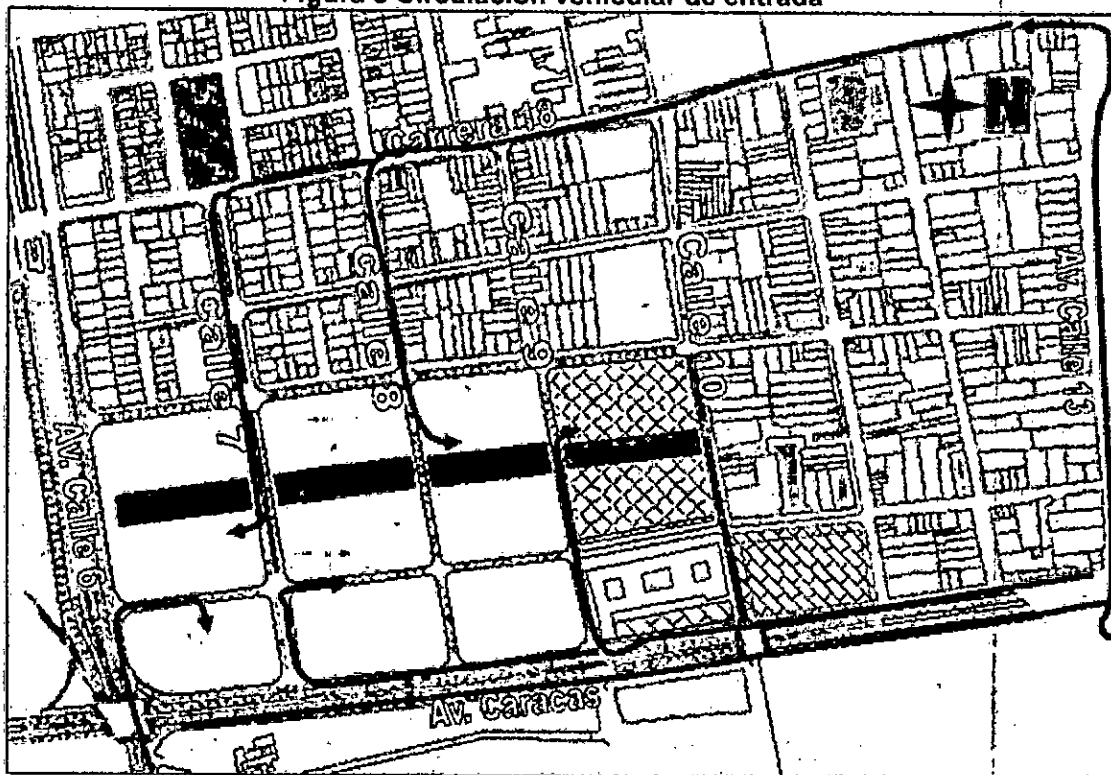


A continuación, se describe la accesibilidad para cada tipo de usuario.

4.1 Accesibilidad vehicular

El proyecto prioriza el acceso a través de la Av. Comuneros, la Calle 13, Av. Caracas y Carrera 18. En la siguiente figura se muestra la circulación de entrada y salida del Plan Parcial.

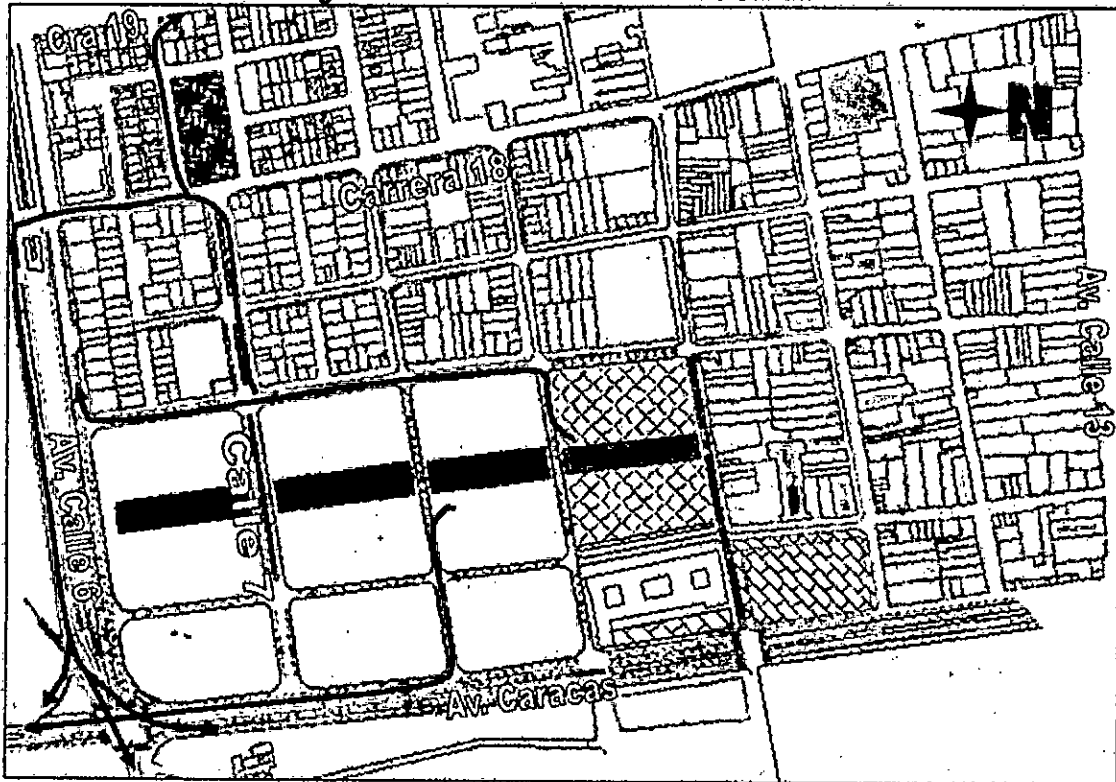
Figura 3 Circulación vehicular de entrada



Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional.



Figura 4 Circulación vehicular de salida



Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional.

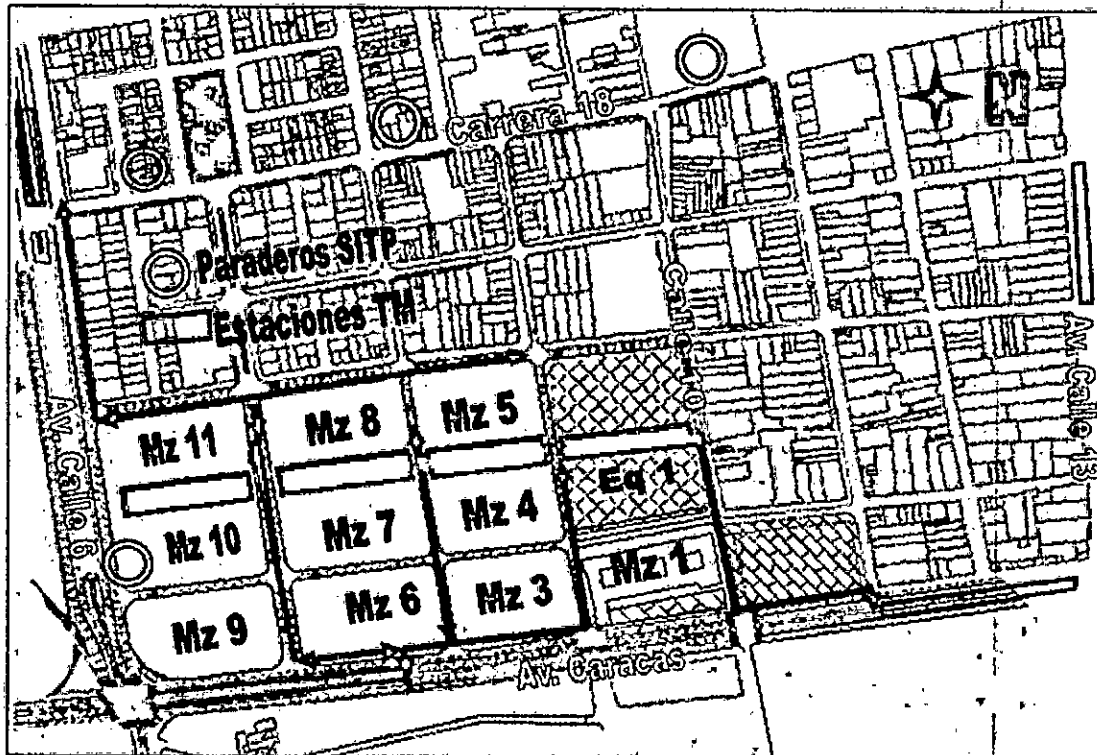
4.2 Accesibilidad peatonal

La accesibilidad peatonal, estará dada a las zonas de comercio y servicios en los primeros niveles de la zona. Las redes peatonales están soportadas en alamedas que permiten recorrer las diferentes áreas del plan parcial y conectar las diferentes manzanas con el entorno. La siguiente figura presenta los andenes previstos en el proyecto y los respectivos anchos.

Se prevén alamedas y vías peatonales continuas con prelación en el cruce con las vías vehiculares, a través de señalización, demarcación y pompeyanos.



Figura 5. Circulación peatonal Plan Parcial Voto Nacional



Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional

5. Sistemas de control de acceso vehicular:

En cada una de las manzanas se esperan hasta tres vehículos en cola, evaluando el volumen máximo de entradas incluyendo todos los tipos de vehículos, es decir los controles de acceso deben estar localizados 15 metros hacia dentro del predio³ con el fin que las colas de vehículos no ocupen espacio público,

En todas las manzanas se requiere al menos dos canales de acceso para evitar formación de colas hacia la vía.

6. Cupos de estacionamiento:

Para el cálculo de los cupos de estacionamiento exigidos por el Decreto 190 de 2004, Plan de Ordenamiento Territorial, se utilizó el Cuadro Anexo No. 4. Las tablas a continuación presentan los cupos de estacionamiento ofrecidos por uso, los cuales coinciden con los cupos requeridos por norma y por tipo de vehículo:

³ El Estudio de Tránsito contempló una tasa de atención de 12 segundos, si el tiempo de atención se incrementa afectará las condiciones, por tal motivo los sistemas de control deben garantizar tiempo menor a este.



Tabla 3. Estacionamientos por uso del plan parcial Voto Nacional

CUADRO COMPARATIVO ESTACIONAMIENTOS				
MANZANA	TIPO	DEMANDA	NORMA	PROPUESTOS
<u>MZ 1</u>	AUTOS	188	259	188
	CAMIONES	3		0
	MOTOS	28		28
	BICICLETAS	12	129	129
<u>MZ 3</u>	AUTOS	597	559	597
	CAMIONES	3		3
	MOTOS	453		453
	BICICLETAS	40	280	280
<u>MZ 4</u>	AUTOS	509	372	509
	CAMIONES	3		3
	MOTOS	397		397
	BICICLETAS	34	186	186
<u>MZ 5</u>	AUTOS	509	372	509
	CAMIONES	3		3
	MOTOS	397		397
	BICICLETAS	34	186	186
<u>MZ 6</u>	AUTOS	679	628	679
	CAMIONES	3		3
	MOTOS	528		528
	BICICLETAS	46	314	314
<u>MZ 7</u>	AUTOS	568	412	568
	CAMIONES	2		2
	MOTOS	465		465
	BICICLETAS	38	206	206
<u>MZ 8</u>	AUTOS	556	403	556
	CAMIONES	2		2
	MOTOS	463		463
	BICICLETAS	37	202	202
<u>MZ 9</u>	AUTOS	39	84	39
	CAMIONES	0		0
	MOTOS	71		71
	BICICLETAS	4	42	42
<u>MZ 10</u>	AUTOS	711	623	711
	CAMIONES	4		4
	MOTOS	522		522



CUADRO COMPARATIVO ESTACIONAMIENTOS				
MANZANA	TIPO	DEMANDA	NORMA	PROPUESTOS
	BICICLETAS	47	312	312
MZ 11	AUTOS	713	626	713
	CAMIONES	4		4
	MOTOS	522		522
	BICICLETAS	47	313	313
EQ-1A	AUTOS	59	48	59
	CAMIONES	0		0
	MOTOS	26		26
	BICICLETAS	7	24	24
EQ-18	AUTOS	130	78	130
	CAMIONES	0	0	0
	MOTOS	16		16
	BICICLETAS	1	39	39
TOTAL	AUTOS	5.258	4.464	5.258
	CAMIONES	56	0	24
	MOTOS	3888	0	3.888
	BICICLETAS	347	2.233	2.233

Fuente: Estudio de Tránsito para el PPRU Voto Nacional

Se presenta a continuación, los estacionamientos para vehículos particulares y bicicletas obtenidos por la aplicación de la normativa y el calculado por demanda.

Dado que dentro de la propuesta de un plan parcial no se llega a un planteamiento arquitectónico definitivo, en el momento del trámite de la licencia se definirá el número y ubicación de cupos de los taxis en el área interna de cada manzana.

Para el uso comercial y dotacionales se dispondrán cupos para taxis al interior de los predios, de manera que no se presente parqueo en vía, esta medida irá acompañada de otras como la instalación de dispositivos para la detección electrónica de infracciones en los sectores donde se pueda dar dicho fenómeno.

7. Compromisos del Titular del Proyecto

Los compromisos del proyecto se encuentran consignados en el Acta de Compromiso que hace parte integral del presente documento y la cual se anexa a este oficio.

Es responsabilidad del titular del proyecto, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos, de tal forma que las obras viales y de señalización y semaforización si aplica estén operando y hayan sido recibidas por el Distrito, al momento de iniciar la operación (total o parcial) de cualquiera de los usos del proyecto.

La aprobación del presente estudio tiene vigencia de un (1) año, contado a partir de la fecha de expedición de este oficio. Si durante este tiempo, no se adelantan los trámites ante las entidades competentes y las condiciones de tráfico que se consideraron en la



evaluación del proyecto que dieron origen al mismo se mantienen, podrá prorrogarse a petición del interesado.

De otra parte, sí como consecuencia de los procesos posteriores para la obtención de la licencia de construcción ante las Entidades competentes, el proyecto tiene modificaciones en cuanto a localización de los accesos, circulaciones internas, salidas del proyecto, conforme a los planos revisados por ésta Entidad, o cuando existan variaciones que alteren en (+/-) 5% la oferta (número de parqueaderos, accesos o salidas y/o servicios prestados), se deben radicar nuevamente los documentos ante esta Entidad para revisión y estudio.

Esta Entidad como autoridad de tránsito y transporte, una vez esté funcionando el proyecto, podrá realizar medidas de seguimiento tendientes a garantizar el cumplimiento de las condiciones operativas del proyecto sobre las vías adyacentes según lo consignado en el Estudio de Tránsito y en caso que el proyecto genere afectaciones sobre la movilidad vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios del sector, requerirá al propietario para que tome las medidas correctivas del caso y/o adoptará las medidas de restricción del tránsito generado por el desarrollo, que a su juicio considere pertinentes, de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.⁴

Se precisa que en caso de que se evidencie que el proyecto genera un impacto negativo sobre la movilidad del sector, superior al previsto en el Estudio de Tránsito, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá solicitar al titular del proyecto la presentación de un nuevo Estudio en el que se ajusten las medidas necesarias para solucionar los conflictos evidenciados.

El presente concepto se expide con base en el análisis de la información contenida en el Estudio de Tránsito presentado por el Consultor, la cual se revisó bajo el principio Constitucional de la Buena Fe, cualquier inconsistencia en la misma, será responsabilidad del solicitante.

Bogotá Mejor para Todos.

CLARA

CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA
Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

Copia: Rafael Eduardo Abuchalbe López. Subdirector General de Desarrollo Urbano- Instituto de Desarrollo Urbano Calle 22 No.6-27
Camila Neira. Directora de Patrimonio y Renovación Urbana. Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 N° 24-90
Jorge Mauricio Reyes - Dirección Técnica de Proyectos - Instituto de Desarrollo Urbano. Cl 22 N° 6-27.
Eduardo Nates Morón - Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos. Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 No.24-90
Nicolás Adolfo Correal - Director de Control y Vigilancia SDM.

Anexo: Acta de compromisos en veintiuno (21) folios y documentos de representación legal.

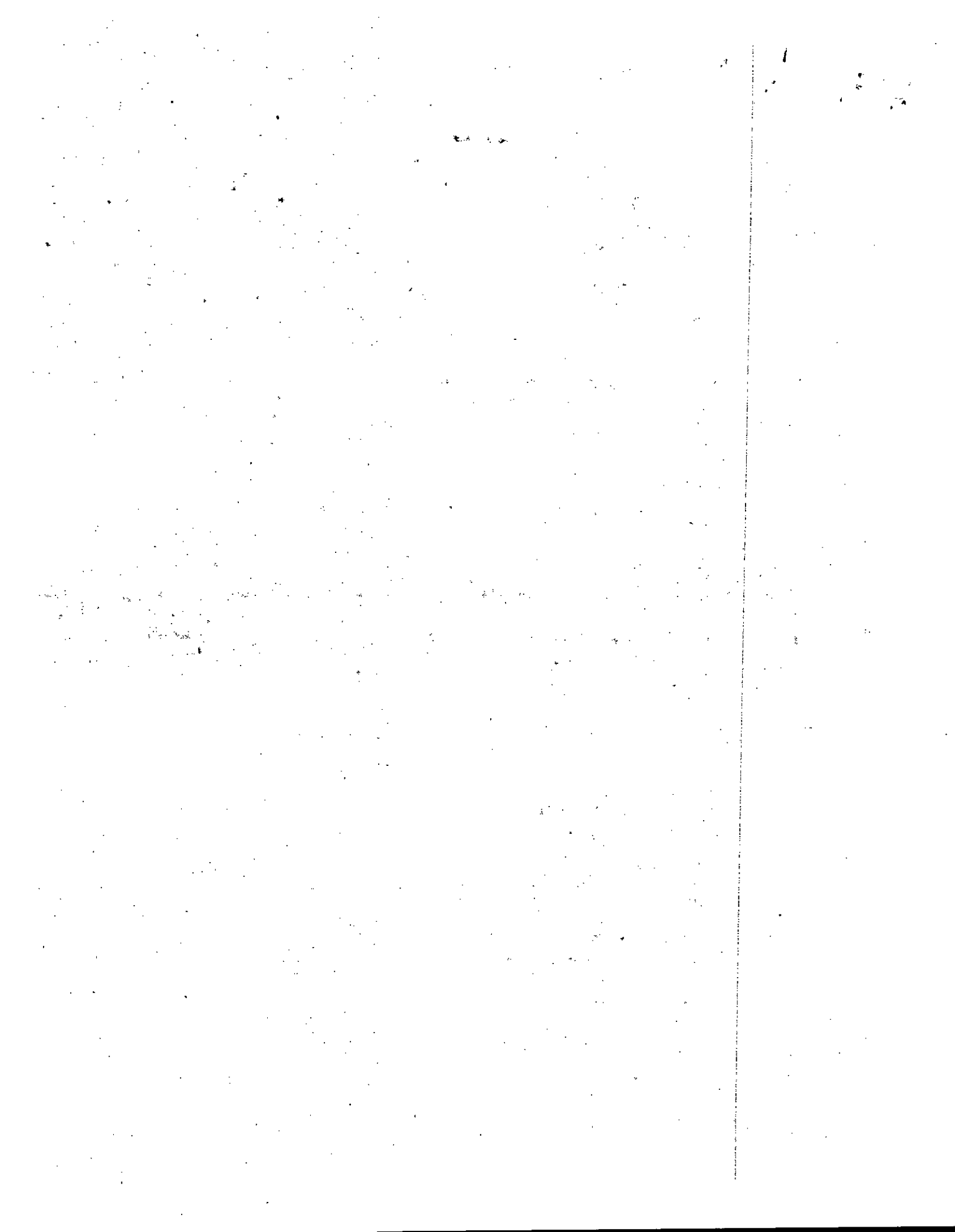
Revisó: Ana Patricia Herrera Medina. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito
Proyectó: Jhonattan Guillermo Báez Gómez. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

14 FEB 2017

⁴ Se da alcance al artículo 7 del Decreto 596 de 2007, el cual establece: "Si durante la operación del proyecto se observa impacto negativo sobre la movilidad del sector, superior al previsto en el estudio de tránsito o de demanda y atención de usuarios, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá solicitar al titular un nuevo estudio, en el cual propondrá las medidas para corregir la situación presentada..."

201

79





ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA EL PLAN PARCIAL VOTO NACIONAL

OTOSYON9 JEN RAJUTIF JSG BUBINOTRMOO

ACTA DE COMPROMISOS QUE HACE PARTE INTEGRAL DEL OFICIO SDM-DSVCT-152968-18

Fecha: 1 JUL 2018

LINA MARGARITA AMADOR VILLANEDA, identificada con Cédula de Ciudadanía C.C. No. 51.921.630 de Bogotá, actuando como Representante Legal de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, empresa industrial y comercial del Orden Distrital vinculada a la Secretaría Distrital del Hábitat creada mediante el Acuerdo No.643 de 2016, empresa que actúa como Promotor del Plan Parcial Voto Nacional y **CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA**, Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), suscriben la presente Acta en cumplimiento de lo exigido por el Artículo 5 del Decreto 596 de 2007.

Como resultado de los análisis y evaluaciones adelantadas en el Estudio de Tránsito, a continuación, se relacionan las obras de infraestructura vial, señalización, semaforización y condiciones operativas que el Plan Parcial Voto Nacional se compromete a implementar para mitigar el impacto que, sobre la movilidad peatonal, de ciclousoarios y vehicular pueda generar la puesta en operación del proyecto.

COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Para la entrada en operación del Plan Parcial Voto Nacional de acuerdo con las etapas de ejecución propuestas por el proyecto, se requiere que el promotor o los titulares de las licencias de urbanismo del mismo se comprometan a ejecutar el 100% de las acciones propuestas en el Estudio de Tránsito de conformidad con los compromisos y condiciones señaladas en la presente acta, como se consigna a continuación:

1. CRONOGRAMA DE DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL VOTO NACIONAL

Para el desarrollo e implementación de las obras, estudios y diseños que hacen parte de la presente Acta, el Plan Parcial Voto Nacional se compromete a acoger el siguiente cronograma:

1.1 El cronograma de entrada en operación de las manzanas que hacen parte del Plan Parcial Voto Nacional (ver Figura 1 y

1.2 Figura 2), está sujeto a las obras de mitigación propuestas de acuerdo con lo siguiente:

Figura 1 Unidades de actuación y etapas del Plan Parcial Voto Nacional

UAU-AMD	ETAPAS	MANZANAS	USO	DURACIÓN	
AMD-1	ETAPA 1A	EQ-1A	DOTACIONAL EDUCATIVO DESARROLLO EQ-1A	2 AÑOS	0 -2 AÑOS
	ETAPA 1B	EQ-1B	DOTACIONAL EDUCATIVO SERVICIOS DE ADMON. PÚBLICA		
	ETAPA 2	MZ-1	COMERCIO (Dirección de reclutamiento y antigua Morgue)		

201

20
7



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

PROYECTO	ETAPA	MANZANA	USO DEL SUELO	PLAZO DE EJECUCIÓN	PLAZO DE VIGENCIA
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 3	COMERCIO (Edificio creativo) COMERCIO VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
		MANZANA 4	COMERCIO VIVIENDA T3		
		MANZANA 5	COMERCIO VIVIENDA T3		
		MANZANA 6	COMERCIO VIVIENDA T3		
		MANZANA 7	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3		
		MANZANA 8	COMERCIO Y SERVICIOS EQ. BIENESTAR SOCIAL COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3		
		MANZANA 10	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3		
		MANZANA 11	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3		
		MANZANA 9	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA		
		MANZANA 10	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA		
UUAU/UG-2	ETAPA 4	MANZANA 7	COMERCIO Y SERVICIOS EQ. BIENESTAR SOCIAL COMERCIO Y SERVICIOS	2 AÑOS	5-7 AÑOS
UUAU/UG-3	ETAPA 5	MANZANA 10	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	7-9 AÑOS
AMD-2	ETAPA 6	MANZANA 9	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA	1 AÑO	9-10 AÑOS

Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

Figura 1. Límites de actuación y áreas de influencia y áreas de influencia del Plan Parcial Voto Nacional

El presente acta de compromiso es suscrito por las partes que se detallan a continuación en el Plan Parcial Voto Nacional y sus anexos.

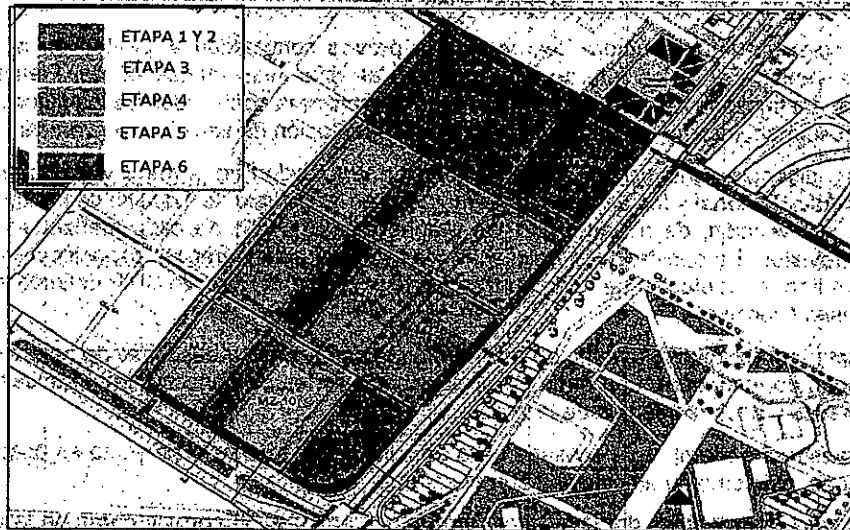
Este acta de compromiso es suscrito por las partes que se detallan a continuación en el Plan Parcial Voto Nacional y sus anexos.

PROYECTO	ETAPA	MANZANA	USO DEL SUELO	PLAZO DE EJECUCIÓN	PLAZO DE VIGENCIA
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 3	COMERCIO (Edificio creativo) COMERCIO VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 4	COMERCIO VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 5	COMERCIO VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 6	COMERCIO VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 7	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 8	COMERCIO Y SERVICIOS EQ. BIENESTAR SOCIAL COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 10	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 11	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 9	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-1	ETAPA 3	MANZANA 10	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA	2 AÑOS	25 AÑOS
UUAU/UG-2	ETAPA 4	MANZANA 7	COMERCIO Y SERVICIOS EQ. BIENESTAR SOCIAL COMERCIO Y SERVICIOS	2 AÑOS	5-7 AÑOS
UUAU/UG-3	ETAPA 5	MANZANA 10	COMERCIO Y SERVICIOS VIVIENDA T3	2 AÑOS	7-9 AÑOS
AMD-2	ETAPA 6	MANZANA 9	SERVICIOS, SEGURIDAD CIUDADANA	1 AÑO	9-10 AÑOS



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 2 Desarrollo por etapas del Plan Parcial Voto Nacional



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

2. INFRAESTRUCTURA

Las obras aprobadas deben construirse de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades del Distrito. Todas las obras a cargo del Promotor o los titulares de las licencias de urbanismo deberán estar articuladas con los futuros proyectos previstos en la zona, como Red Sabana y el Metro de Bogotá de la Avenida Caracas.

El Representante Legal del proyecto o los titulares de las licencias de urbanismo deberán adelantar la totalidad de las obras de infraestructura propuestas en el Estudio de Tránsito, estudios técnicos que se requieran en los trámites ante las diferentes entidades, diseños, interventorías (en los casos que aplique) que se describen a continuación, se incluye señalización vertical, horizontal y elevada según corresponda:

- 2.1 Conservación en las diferentes etapas del proyecto de la continuidad y articulación de la infraestructura para peatones y ciclistas propuesta con la infraestructura existente en el área de influencia de acuerdo con las etapas previstas por el Plan Parcial Voto Nacional, mediante las adecuaciones de espacio público.
- 2.2 Adecuación e intervención de los andenes del predio de acuerdo con los requerimientos normativos e integrados a la propuesta de tratamiento de espacio público y de accesibilidad vehicular, de ciclo-usuarios y peatonal proyectada, acogiendo las especificaciones técnicas establecidas en la Actualización de la Cartilla de Andenes, adoptada mediante el Decreto 308 de 2018 o la normatividad vigente. Lo anterior se deberá adelantar para cada una de las etapas

1 Adecuación de la totalidad de los andenes de las vías internas, los accesos y vías exteriores contempladas en el Estudio de Tránsito del Plan Parcial Voto Nacional. PM04-PR03-MD04

201

81



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

previstas por el Plan Parcial Voto Nacional. Incluye estudios técnicos, diseño, construcción e interventoría de cada uno de los andenes a intervenir.

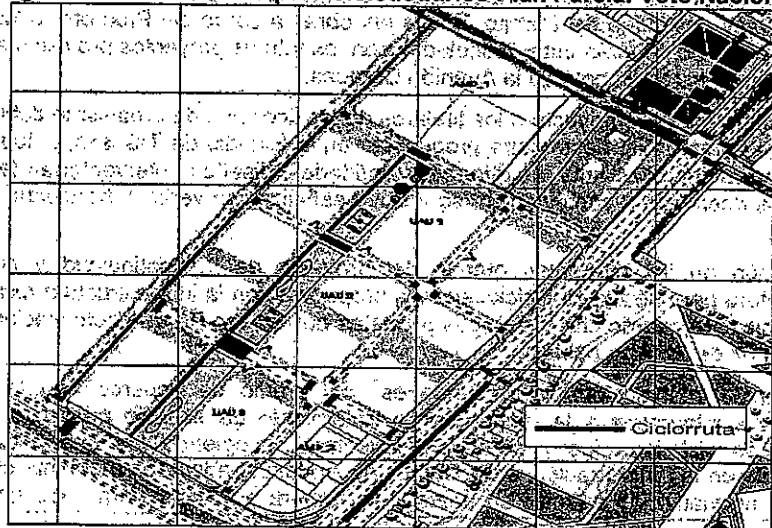
2.3 Construcción de infraestructura segura que le provea continuidad al peatón en la totalidad de accesos vehiculares a los futuros proyectos en las diferentes manzanas del Plan Parcial Voto Nacional. La finalidad de esta infraestructura es garantizar la continuidad de los flujos peatonales y de ciclistas. Incluye estudios, diseños e implementación de señalización vertical y horizontal.

2.4 Estudios, diseños, construcción e interventoría de la totalidad de la malla vial al interior del Plan Parcial Voto Nacional y los accesos contemplados en el Estudio de Tránsito según corresponda el tipo de intervención, de acuerdo con las etapas de desarrollo de cada manzana y los perfiles viales previstos. La construcción de dichas vías deberá considerar las especificaciones técnicas que permitan la circulación de rutas de transporte público en el circuito SITP definido en el Estudio de Tránsito e incluye:

- Alamedas, CicloRutas en vía, andenes y zonas de ascenso y descenso de paraderos del SITP (según corresponda) con el fin de ofrecer condiciones de conectividad y accesibilidad a sus usuarios y a los residentes de la zona.
- Infraestructura temporal necesaria para articular internamente el proyecto en cada una de sus etapas, así como su articulación con el entorno.
- Las vías perimetrales del Proyecto: Carrera 16, articulación con las obras de la Calle 10 con proyecto Red Sabana.

2.5 Estudios, diseños y construcción e interventoría de CicloRuta interna del Plan Parcial Voto Nacional de acuerdo con las etapas de desarrollo del Proyecto. Ver Figura 3.

Figura 3: Infraestructura para ciclistas Plan Parcial Voto Nacional



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Las CicloRutas internas y externas en calzada deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- a. De ser posible, la sección de la CicloRuta en calzada por sentido debe tener mínimo 1.5 metros libres. El perfil de CicloRuta de la Carrera 16 es bidireccional y debe tener como mínimo 3.0 metros libres.
- b. Demarcación en color azul de cruces o puntos de conflicto con vehículos.
- c. Construir CicloRutas unidireccionales.
- d. Los elementos de segregación deben ser reflectivos y cuya altura permita que la trayectoria del movimiento del pedal no entre en conflicto con los elementos de segregación.
- e. Las rejillas de sumideros, si existen, deben ser transversales a la circulación del ciclista.
- f. En las intersecciones, los empalmes o vados deben ser amplios y contar con un empalme adecuado, de forma que no se conviertan en un escalón para el ciclista.
- g. La segregación debe ser con elementos reflectivos.
- h. La señalización y demarcación en los puntos de conflicto entre peatón y ciclo-usuario deben dar prioridad al peatón.
- i. La superficie de la CicloRuta no debe generar altas vibraciones en la bicicleta.
- j. Se deben contemplar obras de adecuación en puntos de paraderos del SITP o semáforos, como por ejemplo pompeyanos, vados.
- k. Proveer espacios para acumulación de bicicletas en los accesos de intersecciones semaforizadas por donde se prevén CicloRutas, que permitan visibilidad por parte de los vehículos, giros izquierdos seguros de los ciclistas usuarios.

Para las CicloRutas en vías existentes se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones adicionales:

- l. Se debe realizar mantenimiento u obras de mejoramiento que se requieran en la infraestructura de la franja de la CicloRuta (Av. Calle 6, si lo requiere de acuerdo al estado que presente en el momento que se realicen las intervenciones de infraestructura).
- m. La señalización y demarcación de los tramos de las CicloRutas deberá realizarse para vehículos, ciclistas y peatones.

2.6 Implementación de pasos pompeyanos en las siguientes intersecciones, ver Figura 4.

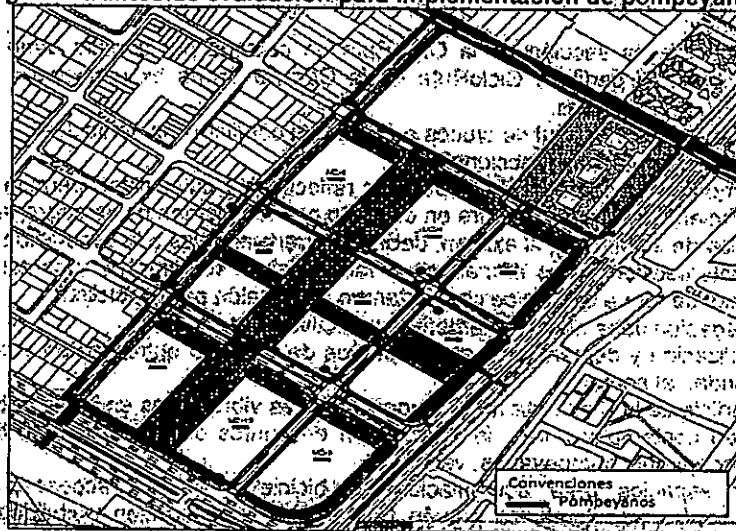
201

82
9



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 4: Puntos de evaluación para implementación de pompeyanos



Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, Subsecretaría de Política Sectorial, Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

2.7 Implementación de paraderos del SITP previstos en las vías del Proyecto (Calle 6 con Carrera 15), incluyendo zona de ascenso y descenso de pasajeros. Los paraderos de transporte público del SITP deberán cumplir con lo establecido en la Resolución 303 de 2016 o cualquiera que la modifique. Lo anterior deberá contar con la aprobación de Transmilenio S.A. y la Dirección de Transporte e Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades competentes. Ver Figura 5.

Figura 5 Paraderos SITP, zona de influencia



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.



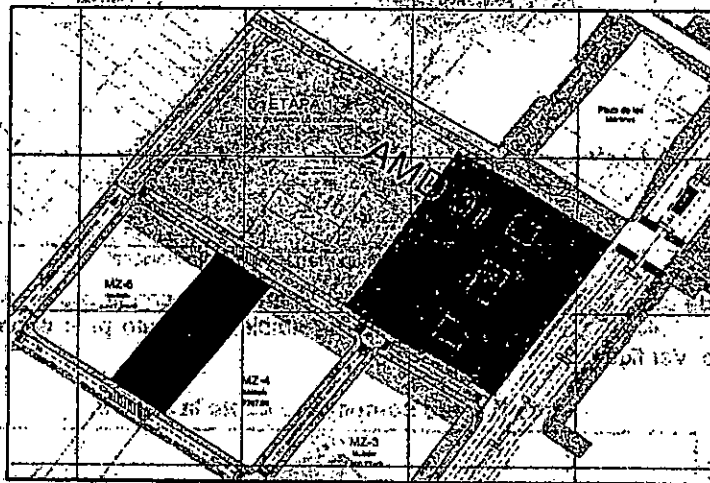
COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

2.8 Estudios, diseños, construcción e interventoría y cesión del área de terreno para el desarrollo de la malla vial dentro del ámbito del Plan Parcial Voto Nacional, de acuerdo con los respectivos perfiles viales, incluidos andenes y espacios públicos, de acuerdo a las siguientes etapas:

Etapas I y II (Año 0 al 2):

La primera Etapa del proyecto se contempla como un Área de Manejo Diferenciado, la cual tiene 2 sub-etapas señaladas en la Figura 6.

Figura 6. Áreas de manejo diferenciado para la Etapa 1 -2.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.

2.9 Estudios, diseños, construcción e interventoría de la calle 9 (V7-8), entre la Av. Caracas y la cesión de parque CP1 inclusive, propuesta en el Plan Parcial tal como se muestra en la Figura 7.

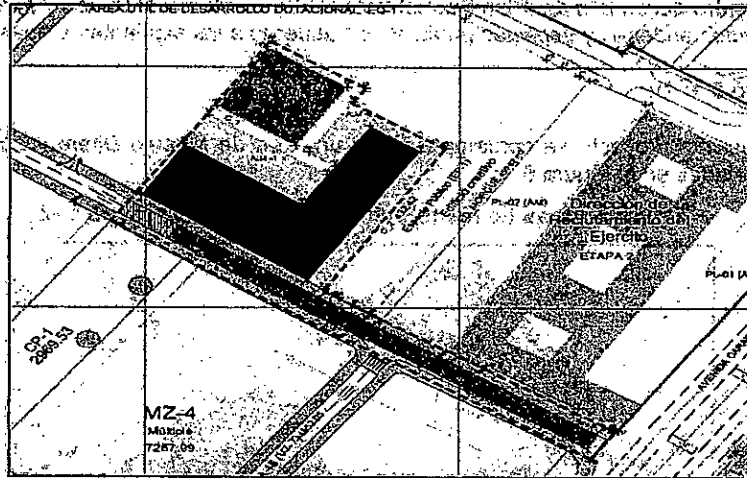
Los diseños y construcción de los andenes adyacentes deben ajustarse a los requerimientos de la cartilla de Andenes adoptada mediante Decreto 308 de 2018, o el que esté vigente, de acuerdo con los perfiles viales definidos.

Estudios, diseños, construcción e interventoría para el espacio público destinado para la aglomeración de personas del uso dotacional educacional propuesto en el EQ.-1B. Las áreas destinadas de mitigación peatonal deben ser accesibles a personas en condición de discapacidad, para ello deben estar provistas con rampas peatonales y correctamente articuladas a los andenes que conforman el Plan Parcial Voto Nacional.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

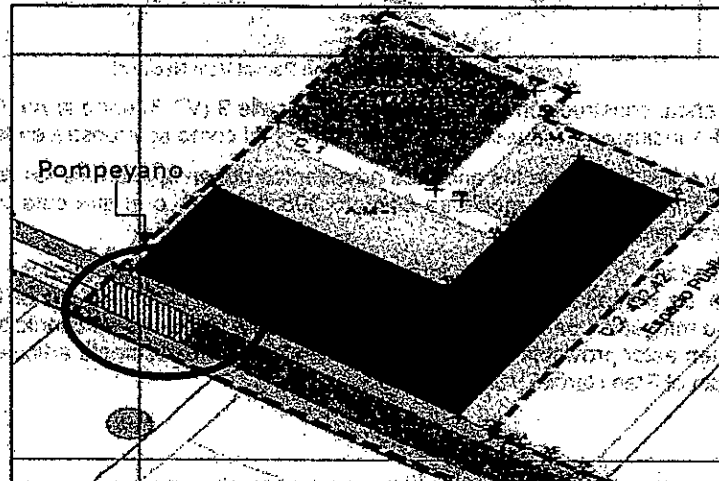
Figura 7. Etapa 1B - AMD 1: Área de Manejo Diferenciado 1



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.

Implementación de paso pompeyano sobre la Calle 9, articulada con la cesión de parque propuesta entre la Calle 6 y Calle 9, con el fin de proveer un ambiente seguro para el peatón a lo largo del parque propuesto. Ver figura 8.

Figura 8. Paso pompeyano sobre la Calle 9.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.



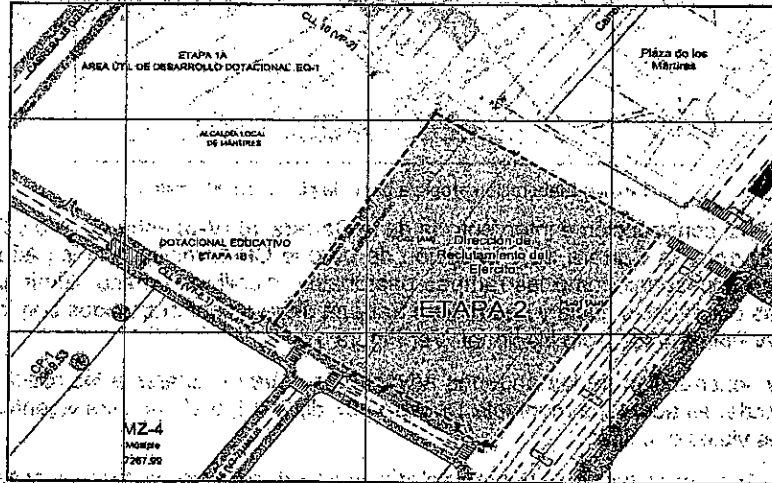
COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Estudios, diseños, construcción e interventoría para el espacio público destinado para la aglomeración de personas del uso comercial propuesto en la MZ-1: PL-01 1725.5 m2 y PL-02-2725.54 m2. Las áreas destinadas de mitigación peatonal deben ser accesibles a personas en condición de discapacidad, para ello deben estar provistas con rampas peatonales y correctamente articuladas a los andenes que conforman el Plan Parcial Voto Nacional.

Desarrollo de la plazoleta PL-01 sobre la Av. Caracas como medida para mitigar los impactos por la aglomeración de personas atraídas por el uso comercial propuesto en la manzana MZ-1.

Desarrollo de la plazoleta PL-02 entre la Calle 9 y la Calle 10 (RAP Sabana), como medida para mitigar los impactos por la aglomeración de personas atraídas por el uso comercial propuesto en la manzana MZ-1. Ver Figura 9.

Figura.9 Etapa.2 - AMD 1. Área de Manejo Diferenciado 1.



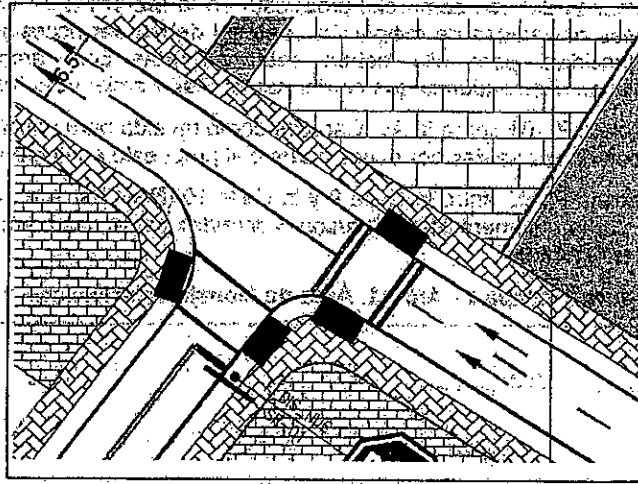
Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.

Señalización sobre la calle 9 con el fin dar continuidad a la cesión de parque propuesta, con la cesión de equipamiento proyectada buscando generar una articulación con el futuro desarrollo de la Red Ambiental Peatonal Sabana tal como se muestra en la Figura 10.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 10. Paso seguro calle 9 con carrera 15



Fuente: Elaboración propia a partir de planos de urbanismo

Estudios, diseños, construcción e interventoría de la Carrera 16 (V-5) entre Calle 9 y Calle 10 y de la Calle 9 (V-7) entre la Carrera 16 y la cesión de parque CP-1, incluyendo las adecuaciones y obras que sean necesarias como las rampas peatonales, mobiliario urbano, iluminarias, redes y entre otros. Las conexiones hacia y desde Red Sabana deben estar articulados con los accesos a la Etapa 1B del Plan Parcial Voto Nacional. Ver Figura 11.

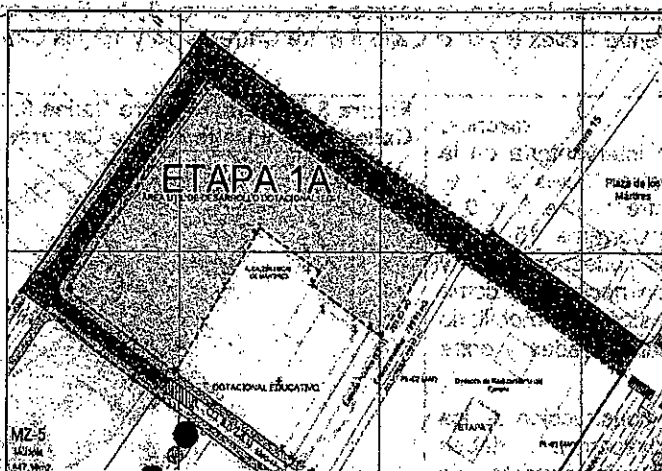
Los diseños y construcción de los andenes adyacentes deben ajustarse a los requerimientos de la cartilla de Andenes adoptada mediante Decreto 308 de 2018, o el que esté vigente, de acuerdo con los perfiles viales definidos.

Estudios, diseños, construcción e interventoría para el espacio público destinado para la aglomeración de personas del uso dotacional educacional propuesto en el EQ.-1A. Las áreas destinadas de mitigación peatonal deben ser accesibles para personas en condición de discapacidad, para ello deben estar provistas con rampas peatonales y correctamente articuladas a los andenes que conforman el Plan Parcial Voto Nacional.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

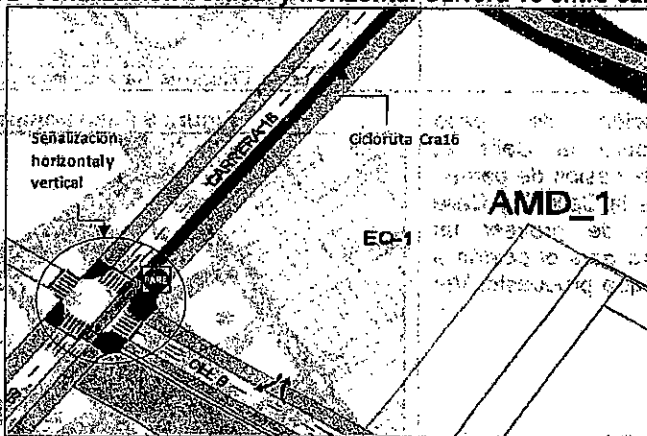
Figura 11 Etapa 1A - AMD 1. Área de Manejo Diferenciado 1.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.

Implementación: señalización vertical y horizontal sobre la Carrera 16, así como el desarrollo del tramo de Cicloruta sobre calzada entre la Calle 10 y la Calle 9 tal como se muestra en la Figura 12.

Figura 12: Señalización Vertical y horizontal Carrera 16 entre calle 9 y 10.



Fuente: Elaboración propia a partir de planos de urbanismo

Handwritten initials/signature



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

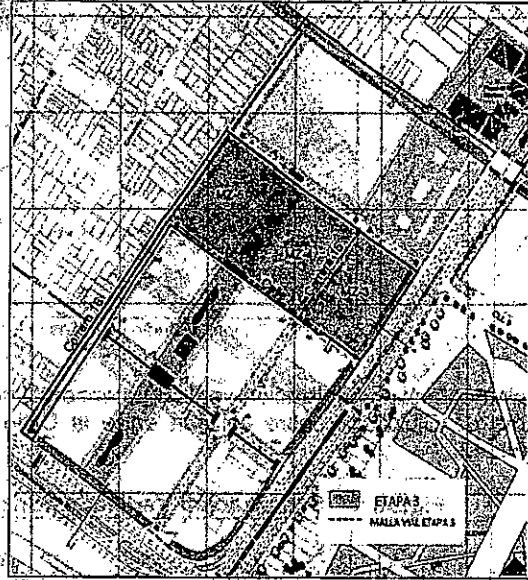
Etapa III (Año 2 al 5):

En esta etapa se construirán las vías de acceso a las manzanas 3, 4 y 5 que conforman la UG 1; es decir, la Carrera 15 entre Calles 8 y 9, la Calle 8 entre Carreras 15 y 16 y la Carrera 16 entre Calles 6 y 9.

2.10 Estudios, diseños, construcción e interventoría de la Carrera 15 entre Calles 8 y 9, Carrera 16 entre Calles 6 y 9 y Calle 8 entre Carreras 15 y 16, incluyendo las adecuaciones y obras que sean necesarias como las rampas peatonales, mobiliario urbano, iluminarias, redes y entre otros.

Los diseños y construcción de los andenes adyacentes deben ajustarse a los requerimientos de la cartilla de Andenes adoptada mediante Decreto 308 de 2018, o el que esté vigente. Ver Figura 8.

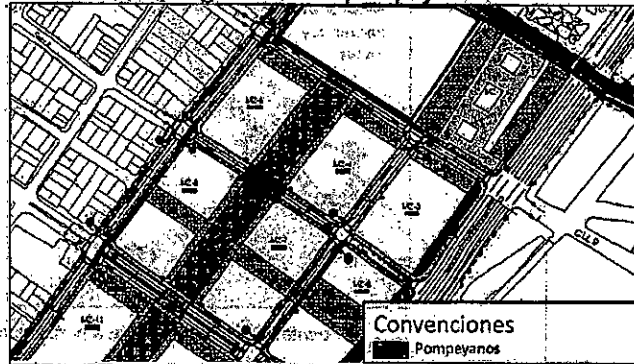
Figura 8: Carrera 15 entre Calles 8 y 9, Carrera 16 entre Calles 6 y 9 y Calle 8 entre Carreras 15 y 16.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

2.11 Implementación de paso pompeyano sobre la Calle 8, articulada con la cesión de parque propuesta entre la Calle 6 y Calle 9, con el fin de proveer un ambiente seguro para el peatón a lo largo del parque propuesto. Ver Figura 9.

Figura 9 Paso pompeyano Calle 8.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

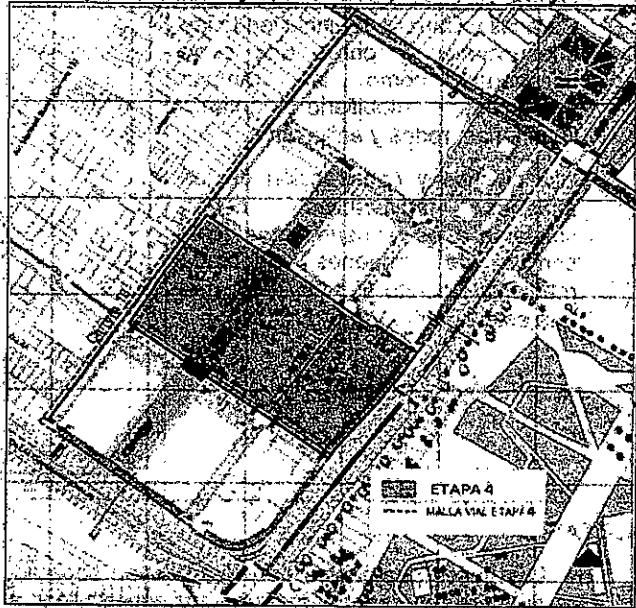
Etapa IV (Año 5 al 7):

En esta etapa se construirán las vías de acceso a las manzanas 6, 7 y 8 que conforman la UG 2; es decir, la Carrera 16 entre Calles 7 y 8, Carrera 15 entre Calles 7 y 8, Calle 8 entre Av. Caracas y Carrera 15 y Calle 7 entre Carreras 15 y 16.

2.12 Estudios, diseños, construcción e interventoría de la Carrera 15 entre Calles 7 y 8, Calle 8 entre Av. Caracas y Carrera 15 y Calle 7 (V-4) entre Carreras 15 y 16, incluyendo las adecuaciones y obras que sean necesarias como las rampas peatonales, mobiliario urbano, iluminarias, redes y entre otros.

Los diseños y construcción de los andenes adyacentes deben ajustarse a los requerimientos de la cartilla de Andenes adoptada mediante Decreto 308 de 2018, o el que esté vigente. Ver Figura 10.

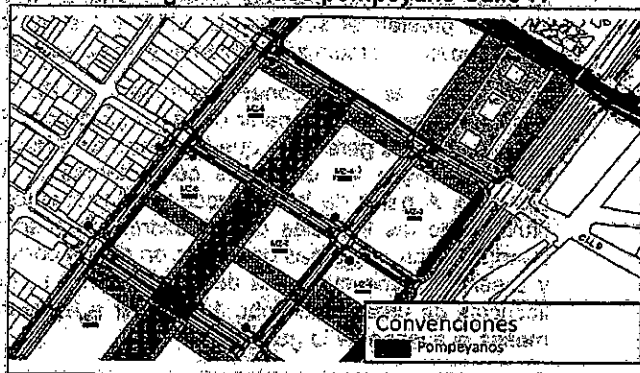
Figura 10 Carrera 15 entre Calles 7 y 8, Calle 8 entre Av. Caracas y Carrera 15 y Calle 7 entre Carreras 15 y 16.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

2.13 Implementación de paso pompeyano sobre la Calle 7, articulada con la cesión de parque propuesta entre la Calle 6 y Calle 9, con el fin de proveer un ambiente seguro para el peatón a lo largo del parque propuesto. Ver Figura 11.

Figura 11 Paso pompeyano Calle 7.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

86 173



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

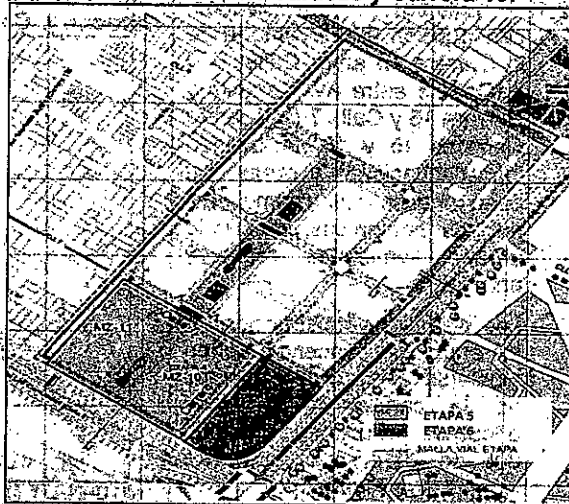
Etapa V y VI (Año 7 al 10):

En estas etapas que comprenden las manzanas 10, 11 y 9 en su respectivo orden se construirán las vías faltantes para completar la accesibilidad a todas las manzanas del Plan Parcial.

2.14 Estudios, diseños, construcción e interventoría de la Carrera 15 entre Calles 6 y 7, Calle 7 entre Av. Caracas y Carrera 15, incluyendo las adecuaciones y obras que sean necesarias como las rampas peatonales, mobiliario urbano, iluminarias, redes y entre otros.

Los diseños y construcción de los andenes adyacentes deben ajustarse a los requerimientos de la cartilla de Andenes adoptada mediante Decreto 308 de 2018, o el que esté vigente. Ver Figura 12.

Figura 12 Carrera 15 entre Calles 6 y 7, Calle 7 entre Av. Caracas y Carrera 15.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

NOTAS:

1. Los pasos peatonales de calzadas con separador central deberán considerar pasos a nivel sobre el separador para garantizar accesibilidad a personas con movilidad reducida.
2. Los radios de giro en las intersecciones perimetrales e internas del Plan Parcial Voto Nacional deberán ser los menores para que sin impedir el desplazamiento de vehículos grandes como los que prestan el servicio de SITP y los vehículos de emergencia, incentiven menores velocidades de circulación vehicular y se conjuguen con medidas de pacificación del tránsito.
3. Para todas las actuaciones anteriores, el Plan Parcial Voto Nacional deberá iniciar las gestiones necesarias a partir de la adopción del Plan Parcial por parte del Alcalde Mayor de Bogotá, a fin de garantizar que las obras de intervención en la infraestructura sean recibidas a satisfacción por las entidades competentes en cada una de las Etapas previstas por el proyecto. A partir de la suscripción del presente documento el promotor del proyecto o los titulares de las licencias de urbanismo deberán acordar y coordinar con la Administración Distrital los cronogramas de ejecución de las obras una vez se comience la Etapa de Estudios y Diseños, como evidencia de esta gestión. El promotor del proyecto o los titulares de las licencias de urbanismo deberá informar a la Secretaría Distrital de Movilidad cada seis (06) meses el avance de la gestión.
4. En caso que las obras de infraestructura vial y espacio público de la presente acta de compromisos se localicen en una misma área de influencia o sobre un mismo corredor vial, con obras a cargo de promotores de otros proyectos o a cargo de la Administración Distrital, el



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

IDU establecerá como obligante dicha articulación, sincronía y coordinación de las obras. Asimismo; si la Administración Distrital considera alguna obra o entrega de suelo, a cargo del promotor del Plan Parcial Voto Nacional o los titulares de las licencias de urbanismo, como prioritaria, el IDU podrán solicitar su priorización en el cronograma.

3. SEÑALIZACIÓN

3.1 Elaboración de los diseños de señalización vertical, horizontal y elevada para el trámite de revisión y aprobación ante la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), incluyendo las obras civiles, suministro e instalación de la señalización vertical y horizontal requerida para la adecuada circulación peatonal, de ciclistas y vehicular en el área de influencia directa del proyecto presentada en el Estudio de Tránsito del Plan Parcial Voto Nacional y de acuerdo con las etapas previstas por el proyecto y con las especificaciones técnicas requeridas.

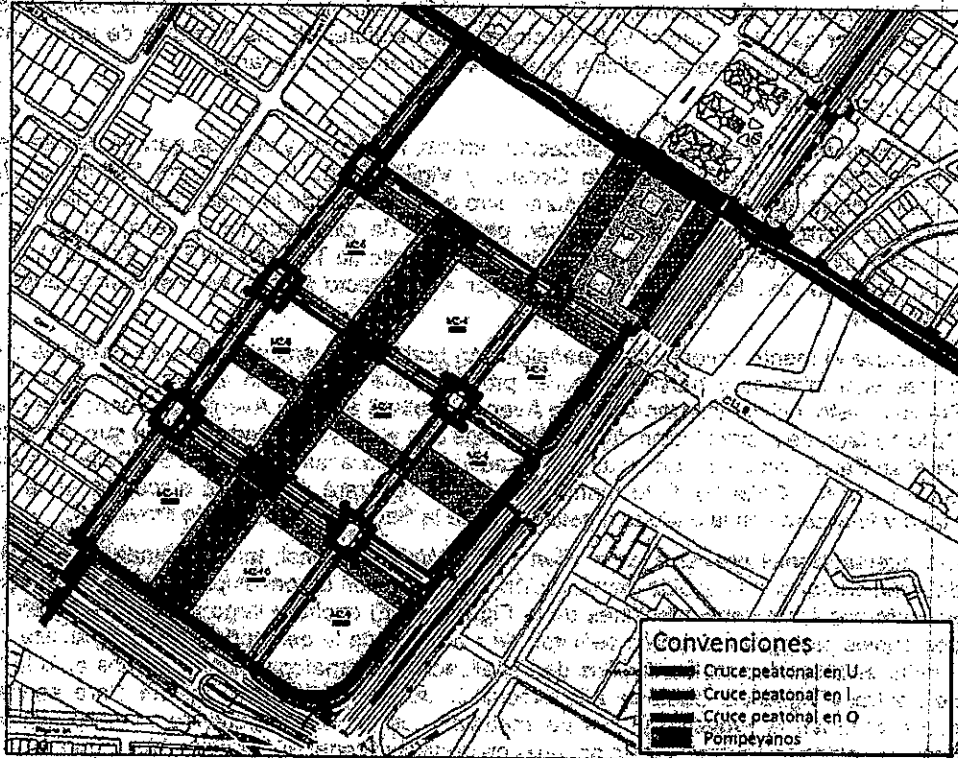
Se incluye el mantenimiento de la señalización horizontal, vertical y elevada diseñada y existente en las vías internas y perimetrales del proyecto que se definan en los Planes de Manejo de Tránsito, esto incluye los tramos de la Avenida Calle 6 entre la Avenida Caracas y la Carrera 16, Calle 10 (acorde a articulación de compromisos con el proyecto Red Sabana) que por la operación del Plan Parcial requiera ajustar su señalización, Av. Caracas entre Calle 6 y Carrera 16 entre Calle 6 y Calle 10. Este mantenimiento se realizará durante la ejecución de la respectiva etapa y finalizará con la entrega a satisfacción a la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.2 Las intersecciones previstas en el Plan Parcial Voto Nacional, tanto internas como perimetrales deberán contar con la debida demarcación y señalización de pasos peatonales en los accesos de acuerdo con las recomendaciones de la Figura 16. El ancho y largo de las cebras en los pasos peatonales protegidos deberán definirse de acuerdo con la demanda peatonal prevista y deberán quedar establecidos en los diseños de señalización y semaforización radicados ante la Dirección de Control y Vigilancia, posterior a la expedición de la licencia de urbanismo. Para las vías locales que conforman el Proyecto y vías perimetrales que no hacen parte de la malla vial arterial, la distancia entre pasos peatonales seguros no deberá exceder 200 metros. Ver Figura 16.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 16 Cruces peatonales y pompeyanos



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - Subsecretaría de Política Sectorial. Secretaría Distrital de Movilidad - 2018

3.3 Diseño e implementación de medidas de pacificación del tránsito en el área del proyecto, con el fin de garantizar velocidades controladas para la circulación segura de peatones, ciclistas y conductores de vehículos. Todas las vías internas al Plan Parcial Voto Nacional deberán ser pacificadas, con el propósito de que la velocidad de operación vehicular sea inferior a los 30 km/h.

3.4 Implementación de dispositivos para la pacificación del tránsito a lo largo del Plan Parcial Voto Nacional.

Notas:

Si para la implementación de la señalización horizontal se requiere la rehabilitación de la capa asfáltica o bacheo del área a señalizar, según corresponda de conformidad con las especificaciones técnicas que determine el Instituto de Desarrollo Urbano, el proyecto Plan Parcial Voto Nacional deberá adelantar las acciones respectivas.

En la infraestructura vial y el espacio público, objeto de señalización y demarcación, el promotor del proyecto o los titulares de las licencias de urbanismo deberán, previamente, elaborar los diagnósticos que permitan determinar las características físicas y el estado físico, de acuerdo con las metodologías establecidas por el IDU. Con base en los diagnósticos de la infraestructura vial y espacio público se



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

determinarán los tipos de intervención (Rehabilitación, Mantenimiento Periódico y Mantenimiento Rutinario) que se debe adelantar para la adecuada implementación de la señalización y demarcación sobre la infraestructura vial y espacio público, y su permanencia y durabilidad.

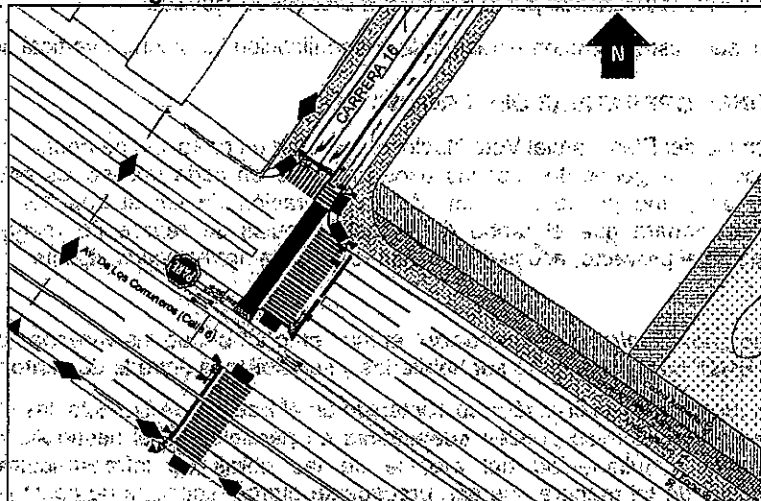
4. SEMAFORIZACIÓN

Etapa III (Año 2 al 5):

Semaforización de la intersección de la Avenida Calle 6 por Carrera 16, permitiendo el paso seguro de los peatones y ciclistas sobre la Av. Calle 6.

La semaforización se instalará una vez entre en operación la tercera etapa del proyecto Ver figura 17.

Figura 17 Intersección Calle 6 con Carrera 16.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional

Los diseños de semaforización se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad. El diseño, suministro e instalación de dichas obras deberán estar acordes con las especificaciones técnicas establecidas en el tema.

Para todas las etapas del Plan Parcial Voto Nacional, el titular de la licencia de urbanismo deberá hacer seguimiento a las intersecciones internas que hacen parte de su unidad de gestión. Dicho seguimiento se programará una vez entre en operación la unidad de gestión respectiva, para evaluar las condiciones de movilidad vehicular y peatonal, y definir la necesidad de semaforizar las intersecciones con base en las especificaciones del Manual de Señalización Vial Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte. En el evento que se requiera la instalación de una intersección semaforizada en esos puntos o en el caso que la Secretaría Distrital de Movilidad detecte la necesidad de regular una intersección, el urbanizador responsable se compromete al diseño, suministro, obras civiles, construcción e implementación de dichas regulaciones semaforizadas (incluyendo equipo de control de tráfico, amoblamiento, cableado, canalizaciones y módulos sonoros).

Para las intervenciones de semaforización definidas en el Estudio de Tránsito y como resultado del seguimiento a la operación, el proyecto deberá adelantar las siguientes acciones:

Handwritten initials/signature



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

- Estudios y diseños, que definan de manera precisa las características de regulación y control semafórico: movimientos vehiculares habilitados, pasos peatonales y de ciclistas protegidos, la estructura básica del planeamiento semafórico, adecuaciones geométricas y de infraestructura a que haya lugar para la instalación.
- Se requiere los estudios técnicos, diseño, suministro, obras civiles, construcción, mobiliario e implementación de la intersección semaforizada con módulo sonoro y botones de demanda.
- Diseño y construcción de las adecuaciones geométricas y obras civiles para la implementación de redes y amoblamiento semafórico.
- Suministro del cableado, amoblamiento semafórico y equipo de control de acuerdo con las especificaciones técnicas y tecnológicas requeridas al momento de la implementación, las cuales serán establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Diseño, suministro e implementación de la señalización horizontal y vertical de la intersección.

5. CONDICIONES OPERATIVAS DEL PROYECTO

5.1 Es compromiso del Plan Parcial Voto Nacional, adoptar un protocolo de operación y manejo de los vehículos de carga generados por los usos previstos en cada una de las etapas. El protocolo deberá ser adoptado previo a la entrada en operación de las etapas del Plan Parcial Voto Nacional, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada con el proyecto, acogiéndose lo dispuesto en la normatividad vigente.

Notas:

Se entiende como "entrada en operación" el momento en el que las viviendas de las respectivas manzanas estén adecuadas para ser habitadas y se habilite la entrada de peatones y vehículos.

De conformidad con el análisis técnico contenido en el Estudio de Tránsito, las obras relacionadas en el Acta de Compromiso pueden adelantarse en paralelo con el desarrollo de las manzanas, entendiéndose la simultaneidad del avance de las obras de infraestructura, señalización y semaforización, de tal manera que sea procedente otorgar licencias de construcción de la etapa siguiente una vez terminadas las obras de infraestructura de la etapa inmediatamente anterior.

Es preciso aclarar que el término "obras terminadas" significa que se encuentran en condiciones para iniciar el trámite de entrega a las Entidades competentes para su aprobación, mediante acta de recibo de la interventoría para aprobación de obras de infraestructura al Instituto de Desarrollo Urbano o actas de recibo de señalización y semaforización para aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

5.2 El desarrollador o titular de la licencia de urbanismo de cada unidad deberá adoptar un protocolo de operación y manejo para la prestación del servicio de transporte público individual (taxis) del proyecto en cada una de las etapas y previo a la entrada en operación de las mismas, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada y su estacionamiento se disponga en los cupos previstos al interior del parqueadero.

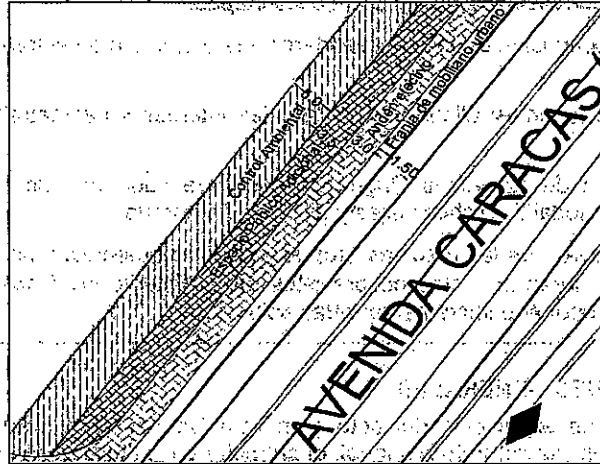
5.3. En los accesos vehiculares a los diferentes proyectos que se desarrollen dentro del Plan Parcial Voto Nacional, se deberá garantizar la acumulación de vehículos en cola al interior del predio, a través de la presentación ante la Secretaría Distrital de Movilidad de los análisis de movilidad o estudios de tránsito relacionados en el numeral 7 de la presente Acta.



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Se deberá dejar un área libre de espacio público sobre la Av. Caracas con el fin de conceder espacio para la mitigación de impactos que requiera el Metro sobre la Av. Caracas, ver Figura 18.

Figura 18 Franja de espacio público adicional y andén efectivo Av. Caracas.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial Voto Nacional.

5.4 Como medida para incentivar el uso de modos no motorizados y promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, el Plan Parcial Voto Nacional se compromete a implementar estrategias informativas sobre las facilidades de desplazamiento en el SITP, Transmilenio y bicicleta, con las que cuenta el Proyecto.

6. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL PLAN PARCIAL VOTO NACIONAL

Transcurrido Un (1) año de la entrada en operación de cada una de las etapas del proyecto o cuando la Secretaría Distrital de Movilidad lo requiera, el Representante Legal del Plan Parcial Voto Nacional o los titulares de las licencias de urbanismo, deberán presentar un informe de seguimiento a la totalidad de las medidas de mitigación propuestas en el Estudio de Tránsito. El informe deberá incluir como mínimo el análisis de los siguientes parámetros en las condiciones de máxima demanda del proyecto:

- (i) Análisis de seguridad vial que incluya la evaluación de potenciales puntos críticos generados por la operación del proyecto y propuestas de solución a puntos críticos de siniestralidad vial y conflictos.
- (ii) Actualización de volúmenes vehiculares en la red vial aledaña.
- (iii) Evaluación de la efectividad de la construcción de los pompeyanos propuestos y en el caso que:
 - su operación afecte la circulación vehicular en el sector o no ofrezca condiciones de seguridad a los ciclistas y/o peatones o,

la Secretaría Distrital de Movilidad considere necesario ajustar la priorización de los flujos.

El Representante Legal del Plan Parcial Voto Nacional o los titulares de las licencias de



COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

urbanismo gestionarán las inversiones requeridas para el ajuste de la infraestructura a pasos peatonales texturizados y semaforización de la misma, según se requiera.

(iv) Análisis de cojas en el control de los accesos vehiculares al Plan Parcial Voto Nacional y de los diferentes usos desarrollados en cada una de las etapas.

(v) Evaluación de ocupación de los parqueaderos y la propuesta de estrategias operacionales en el caso de saturación.

(vi) Seguimiento a la siniestralidad vial en las vías internas y perimetrales del Plan Parcial Voto Nacional.

(vii) Caracterización de los viajes Origen-Destino para cada una de las edificaciones que se adelanten, reparto modal de dichos viajes y distribución horaria.

En caso de evidenciar que las medidas propuestas e implementadas no presentan los resultados esperados o se generan impactos no previstos en el Estudio de Tránsito, el Plan Parcial Voto Nacional deberá proponer e implementar otras soluciones.

7. CONSIDERACIONES GENERALES

A partir de la fecha de expedición del acto administrativo por parte de la Secretaría Distrital de Planeación para el Plan Parcial Voto Nacional, el promotor o los titulares de las licencias de urbanismo deberán iniciar los trámites requeridos ante el IDU para la ejecución de las obras de infraestructura vial y espacio público incluidas en la presente acta.

Coordinar con el IDU y demás entidades competentes los aspectos técnicos, procedimiento, cronograma de ejecución y entrega de las obras y propuestas descritas en los numerales 2, 3 y 4 de la presente Acta, una vez adoptado el Plan Parcial Voto Nacional por parte de la Secretaría Distrital de Planeación.

Los estudios y diseños de señalización deberán ser presentados para revisión y aprobación de la Dirección de Control y Vigilancia previo al inicio de las obras de infraestructura relacionadas en el Numeral 4 de la presente Acta de acuerdo con las etapas previstas por el proyecto.

Para la construcción de cada una de las etapas del proyecto con las respectivas obras de mitigación se deberá presentar el plan de manejo de tránsito para revisión y aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto y con el objeto de mitigar su impacto en la seguridad vial y en la movilidad, se solicita presentar ante la Secretaría Distrital de Movilidad los análisis de movilidad específicos para mitigación de impactos para los usos de oficina, para los usos de comercio en establecimientos con áreas de venta superiores a los 2.000 m², se requerirá Estudio de Tránsito en el cual se establezcan las acciones de mitigación que garanticen la adecuada operación en términos de tránsito y seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Decreto 596 de 2007. Asimismo, se deberá presentar un análisis de movilidad previo al inicio de construcción de cada etapa para edificaciones de uso dotacional o de comercio de escala urbana o metropolitana, en el cual se presenten las obras de infraestructura vehicular, peatonal y de ciclo usuarios específicas para cada una y su conectividad con la infraestructura existente.

En el caso que se evidencie que se requieren medidas de mitigación adicionales de infraestructura, señalización o semaforización en el área de influencia producto de la operación de estos usos o de la operación del Plan Parcial en su totalidad, estará a cargo del Proyecto su implementación y serán



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Acta de Compromiso SDM-DSVCT-152968-18

COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

evaluadas en los respectivos estudios de movilidad.

La ejecución de las obras definidas en la presente Acta será gestionada por el Representante Legal del proyecto Plan Parcial Voto Nacional o los titulares de las licencias urbanísticas, directamente con las entidades de la Administración Distrital competentes en cada tema y cumplirá con las directrices técnicas y legales impartidas, gestión que deberá ser informada a esta Entidad. Es responsabilidad del titular del proyecto, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos.

El Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría Distrital de Movilidad harán, de manera individual o en conjunto, hacer exigible el cumplimiento de estos compromisos una vez adoptado el Plan Parcial Voto Nacional.

Clara

CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA
C.C. 53.073.882 de Bogotá
Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – Secretaría Distrital de Movilidad

[Handwritten signature]

LINA MARGARITA AMADOR VILLANEDA
C.C. 51.921.630
Representante Legal de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá

Anexo: Certificaciones de Existencia y Representación Legal - Copia de la Cédula de Ciudadanía

90
17

SDM-DSVCT-198385-18
(Para responder cito este número)

Bogotá D.C.,

21 SEP 2018

Arquitecta
TATIANA VALENCIA SALAZAR
Subgerente de Gestión Urbana
Empresa de Renovación Urbana
Autopista Norte No. 97-70 Pisos 3 y 4
Teléfono: 359 94 94
Ciudad



RECIBIDO
CORRESPONDENCIA

21 SEP 2018

SEDE CLL 13

Asunto: Alcance al oficio SDM-DSVCT-152968-18 Aprobación Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional

Respetada arquitecta Tatiana:

Dando alcance al oficio SDM-DSVCT-152968-18 mediante el cual se emitió concepto técnico favorable al Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional y de acuerdo con la reunión adelantada en la Secretaría Distrital de Movilidad con la Secretaría Distrital de Planeación y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, y una vez revisada la última versión del estudio, se da alcance al numeral 7 del Acta de Compromisos anexa al oficio de aprobación a continuación:

1 ANTECEDENTES

En el oficio de aprobación SDM-DSVCT-152968-18 se emitió concepto a partir de la información presentada en la última versión radicada el 20 de junio de 2018, y como resultado de las reuniones realizadas el 09 de mayo de 2018, 06 de junio de 2018, 13 de junio de 2018, 19 de junio de 2018, 28 de junio de 2018, 17 de julio de 2018 y 18 de julio de 2018 y al número radicado se requiere la modificación de los siguientes aspectos:

1. En el numeral 7 del Acta de Compromisos, Consideraciones Generales, en el quinto párrafo se describe lo siguiente:

(...) "Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto y con el objeto de mitigar su impacto en la seguridad vial y en la movilidad, se solicita presentar ante la Secretaría Distrital de Movilidad los análisis de movilidad específicos para mitigación de impactos para los usos de oficina, para los usos de comercio en establecimientos con áreas de venta superiores a los 2.000 m², se requerirá Estudio de Tránsito en el cual se establezcan las acciones de mitigación que garanticen la adecuada operación en términos de tránsito y seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Decreto 596 de 2007. Asimismo, se deberá presentar un análisis de movilidad previo al inicio de construcción de cada etapa, en el cual se presenten las obras de infraestructura vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios específicas para cada una y su conectividad con la infraestructura existente." (...)

PM04-PR03-MD01 V.2.0
AC 13 No. 37 - 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Página 1 de 3
**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

20194
X



De lo anterior se han derivado las siguientes modificaciones y consideraciones.

2 MODIFICACIONES.

Mediante oficio SDM-DSVCT-152968-18, esta Dirección emitió concepto favorable al Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional, y se resuelven las siguientes modificaciones, a cada numeral anteriormente enunciado:

1. En el numeral 7 del Acta de Compromisos, Consideraciones Generales, en el quinto párrafo, se modifica el enunciado a:

(...) *"Teniendo en cuenta que el Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional plantea usos dotacionales y de comercio de escala urbana y metropolitana que requieran plan de implantación o plan de regularización y manejo, así como también para otros usos, que conforme con el numeral 3 del artículo 182 del Decreto 190 de 2004¹, el decreto 596 de 2007 requieran estudio de tránsito y/o estudio de demanda y atención a usuarios, para los cuales en la etapa de formulación del plan parcial no se tiene planteamiento arquitectónico² que permita precisar las acciones de mitigación en cuanto a ubicación de accesos, cupos de estacionamientos para otros tipos de vehículos como camiones, taxis, ambulancias, etc., para dar cumplimiento a todas las acciones de mitigación relacionadas con accesibilidad y provisión de estacionamientos requeridas en los planes de implantación³ y planes de regularización y manejo⁴ y con el objeto de mitigar el impacto en*

¹ El artículo 182 del Decreto 190 de 2004 establece:

"Artículo 182. Accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla vial arterial. El número de accesos vehiculares será limitado de la siguiente manera:

(...) *"3. El acceso vehicular a predios desde la malla vial arterial se sujetará a las siguientes reglas:*

- a. *Para estacionamientos cuya dimensión o tipo de actividad económica esté clasificada como de escala metropolitana, urbana o zonal. El espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo deberá garantizar la acumulación de vehículos dentro del predio, de manera que se generen colas sobre las vías públicas. En todo caso la propuesta de atención de la demanda vehicular deberá contar con la aprobación de la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) y la de acceso vehicular deberá cumplir las normas viales vigentes." (...)*

² De conformidad con el Anexo 2 -Contenido mínimo estudios de tránsito (ET) y Estudios de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU)- del Decreto 596 de 2007 con los ET y los EDAU se requiere presentar:

5.2 Sistema de control de acceso vehicular propuesto, localización y cantidad de dispositivos.

5.4 Descripción y análisis de operaciones de carga y descarga de mercancías.

5.5 Descripción y análisis del manejo interno del servicio de taxis - Aplica para escalas metropolitana y urbana.

6. Parqueaderos.

7.8 Esquemas de flujos peatonales.

7.10 Esquemas del análisis de colas al acceso vehicular al proyecto y en puntos críticos

7.11 Planos arquitectónicos debidamente acotados y en escala adecuada, en donde se observen la localización de los parqueaderos de todos los tipos de usuarios, el área de carga y descarga, líneas de circulación interna peatonal y vehicular y los sitios de acceso y salida.

³ El literal d -Las condiciones de acceso vehicular y peatonal- y el literal e - La exigencia adicional de estacionamientos, si se requiere- del numeral 3 del artículo 6 del Decreto 1119 de 2000 (Por el cual se reglamentan los procedimientos para el estudio y aprobación de planes de implantación) establece que se deben presentar operaciones y acciones para el adecuado funcionamiento del uso relacionada con accesibilidad vehicular, peatonal y estacionamientos. Norma que es concordante con las exigencias de los numerales 5 y 8 del Anexo 2 del Decreto Distrital 596 de 2006, así como el artículo 22 del Decreto Distrital 319 de 2006 (Exigencia de espacio para taxis en Plan Maestro de Movilidad).

⁴ El numeral 2 del literal D del artículo 11 del Decreto 430 de 2005 (Por el cual se reglamenta el artículo 430 del Decreto 190 de 2004, mediante la definición del procedimiento para el estudio y aprobación de los planes de regularización y manejo y PMGA-PRDS-MDSM V 2.0



la seguridad vial y movilidad, se solicita al desarrollador o titular de la licencia de construcción presentar ante la Secretaría Distrital de Movilidad la complementación y/o actualización del estudio de tránsito del plan parcial, para mitigación de impactos previo a la construcción de edificaciones, garantizando la articulación y complementación entre el planteamiento arquitectónico definitivo y las condiciones de accesibilidad, operación vehicular (particulares, taxis y carga), peatonal y de ciclistas, requeridas en el estudio de tránsito de acuerdo a la escala y condiciones de uso planteadas en la formulación y que no pudieron ser consideradas a nivel del Plan Parcial, garantizando una adecuada operación en términos de tránsito y seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Decreto 596 de 2007 y de acuerdo al artículo 6 de la Resolución 462 de 2017 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y territorio será exigible al momento de comenzar la construcción, y en caso que resulten variaciones al proyecto arquitectónico se debe modificar la licencia de construcción respectiva.^{5.} (...))

El presente concepto se expide con base en el análisis de la información contenida en el Estudio de Tránsito presentado por el Consultor, la cual se revisó bajo el principio constitucional de la buena fe, cualquier inconsistencia en la misma será responsabilidad del solicitante.

Bogotá Mejor Para Todos,

Handwritten signature

CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA
Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

Ccpl:

- Rafael Eduardo Abuchafha López - Subdirector General de Desarrollo Urbano - Instituto de Desarrollo Urbano Calle 22 No.6-27
- Liliana María Campo Moncayo - Directora de Planes Parciales (E) - Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 N° 24-90
- Carmela Reina Acevedo - Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana - Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 N° 24-90
- Mauricio Reyes - Dirección Técnica de Proyectos - Instituto de Desarrollo Urbano - Cl 22 N° 6-27
- Eduardo Nales Morón - Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos - Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 No.24-90
- Adriana Marcela Neira Medina - Directora de Control y Vigilancia SDM (E)

Revisó: Aná Patricia Herrera Medina - Profesional Especializado - Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito
Proyectó: Jhonattan Guillermo Báez Gómez - Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

25 SEP 201
Handwritten initials

se dictan otras disposiciones) establezca que para los planes de regularización y manejo se debe presentar una descripción de acciones para la mitigación de impacto en cuanto visibilidad, accesibilidad y provisión de estacionamientos. Norma que es concordante con las exigencias de los numerales 5, 6 y 7 del Anexo 2 del Decreto Distrital 595 de 2006, así como el artículo 22 del Decreto Distrital 319 de 2006 (Exigencia de espacio para taxis en Plan Maestro de Movilidad).

⁵ Artículo 6 del Decreto 467 de 2017 (...) cuando de la aprobación del estudio resulten variaciones al proyecto arquitectónico se deberá tramitar la modificación a la licencia de construcción aprobada." (...).

