

Bogotá D.C., 22 de agosto de 2022

Arquitecto

DIEGO MAURICIO CALA RODRIGUEZ

Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana

Secretaría Distrital de Planeación

La Ciudad

Referencia: Adenda y aclaración a nota relativa a cargas urbanísticas en DTS radicado para la modificación del PP PEDREGAL

Radicados: 1-2021-119003, 1-2021-119005 y 1-2021-119006 de 13 de diciembre del 2021 y 2022-63229 del 19 de mayo de 2022

Asunto: Modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana - PPRU "ElPedregal".

Estimado Arquitecto:

En respuesta a su solicitud verbal para que se reemplace y aclare lo relativo a la nota incluida de cargas urbanísticas establecida en el numeral 3. 2.1 del DTS del Plan Parcial nos permitimos precisarlo de la siguiente manera:

En el numeral 3.2.1 *"Las cargas urbanísticas y el ámbito de aplicación del plan parcial"* del Documento Técnico de Soporte (DTS) de la formulación de la modificación del Plan Parcial "El Pedregal", radicado mediante el oficio SDP n.º 1-2022-63229 del 19 de mayo de 2022 se incluyó la siguiente nota: *"Las cargas del Plan parcial aprobado mediante Decreto 188 de 2014 se mantienen en su totalidad, las obras adicionales requeridas que resulten de los nuevos diseños geométricos serán asumidas por el promotor y propietarios del Plan Parcial acorde al alcance de los compromisos inicialmente planteados."*

Al respecto, se presenta la siguiente adenda a dicho DTS, en el sentido de reemplazar la nota citada, de manera que quede en los siguientes términos:

El reparto de cargas y beneficios del Plan parcial, aprobado mediante Decreto 188 de 2014, se mantiene en su totalidad. Los costos adicionales



en que se pueda incurrir por la modificación técnica de la obra de la interconexión vial a desnivel elevado tipo puente serán asumidos por el promotor. Ahora bien, si los costos para la ejecución de la obra de intersección son inferiores a los indicados en el Decreto Distrital 188 de 2014, la diferencia entre los costos de la obra y los costos indicados en el dicho Decreto, será pagada al Distrito Capital en los términos y condiciones que, en su momento, establezca para el efecto el Instituto de Desarrollo Urbano.

Cordialmente,



DORYS PATRICIA NOY PALACIOS

Calle 66 No. 59 - 31 Int 3 Apto 909

Correo electrónico:

pnoyp7@gmail.com Teléfono:

3002107190

APODERADA





AMÉRICA
CENTRO MUNDIAL DE NEGOCIOS



Mayo 2022

Modificación Plan Parcial RU El Pedregal



Tabla de contenido

1	Solicitante y promotor plan parcial	8
2	Propietarios Plan Parcial	8
3	Memoria Justificativa	10
3.1	Antecedentes.....	10
3.1.1	Plan parcial	10
3.1.2	Licencias urbanísticas y de construcción expedidas a la luz del plan parcial.....	11
3.2	Memoria justificativa.....	16
3.2.1	Las cargas urbanísticas y el ámbito de aplicación del plan parcial	18
3.2.2	Justificación intersección calle 100 - carrera 7; solución elevada	29
3.2.3	Estacionamientos	35
3.2.4	Mesa de trabajo Interinstitucional.....	38
3.2.5	Programa general de obras.....	54
3.3	Objetivos de la modificación del plan parcial.....	56
3.4	Aspectos objeto de la modificación del plan parcial	58
4	Estudio de títulos y estrategia de saneamiento predial	59
5	Gestión Social del Plan Parcial de Renovación Urbana.....	60
6	Estudio de tránsito y acciones para la movilidad aplicables al plan parcial de renovación urbana.....	71
6.1	Oficio SM-DSVCT-48013-13 del 7 de mayo de 2013 y su complemento, Oficio SM-DSVCT-143274-13 del 18 de diciembre de 2013	72
6.2	Oficio SDM-DSVCT-160850-17 del 16 de octubre de 2017.	72

6.3	Estudio de Tránsito radicado y aprobado para la modificación del Plan Parcial El Pedregal -	74
6.4	Cuadro Comparativo de Compromisos estudios de tránsito aprobados y la nueva propuesta de modificación de compromisos 76	
6.5	Compromisos del Titular del Proyecto con la Modificación del PPRU El Pedregal y que se precisan en Estudio de Tránsito ...	82
6.6	Propuesta de Transporte público. Estación del sistema Transmilenio sobre la Avenida Calle 100, Estación para el Corredor Verde sobre la Avenida Carrera 7	85
6.7	Intersección elevada sobre la Calle 100 con Carrera 7ª	85
7	Planteamiento urbanístico proyectado con la definición de los sistemas de espacio público y espacio privado.	87
7.1	Propuesta Urbana Integral	88
7.1.1	Localización	89
7.1.2	Áreas Generales del Plan Parcial	90
7.1.3	Descripción General del Proyecto Propuesto	93
7.2	Definición y Localización de Áreas de Dominio Público	98
7.2.1	Red Vial y Peatonal.....	100
7.2.2	Perfiles Viales	104
7.2.3	Red de Espacios Públicos y Zonas Verdes	117
7.2.4	Accesibilidad.....	119
8	Concertación ambiental.....	121
9	Factibilidad de redes de servicios públicos.....	124
9.1	EAAB.....	124
9.2	CODENSA	126
9.3	ETB	127

9.4	VANTI	128
10	Presentación de la estrategia de gestión, saneamiento predial y financiación y de los instrumentos legales aplicables para el efecto, y Cuantificación general de la edificabilidad total, según uso o destino y cuantificación financiera de la intervención.	129
10.1	Propuesta de Reparto de Cargas y Beneficios:.....	129
11	Normatividad a aplicar	133
11.1	Proyecto Decreto	133
12	Cartografía	133
12.1	Planos Actualizados.	133
12.1.1	Plano 1 de 15. Estructura del Plan Parcial- Propuesta Urbana- Cuadro de áreas- Localización	134
12.1.2	Plano 2 de 15. Perfiles Viales, Espacio Público, Cargas Urbanísticas, Etapas de desarrollo, Unidades de gestión, Esquema de deslinde	135
12.1.3	Plano 3 de 15. Plano Red Vial y peatonal	136
12.1.4	Plano 4 de 15. Plano Espacio Público	137
12.1.5	Plano 14 de 15. Esquema intersección calle 100-7	138
13	Anexos	139

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. PLANO APROBADO. RESOLUCIÓN NO. 16-3-0375 DEL 11 MARZO DE 2016. LOCALIZACIÓN CUADRO DE ÁREAS.....	13
ILUSTRACIÓN 2. RESOLUCIÓN 17-3-1496 DEL 28 NOVIEMBRE DE 2017. PLANO URBANÍSTICO MODIFICACIÓN.	14
ILUSTRACIÓN 3. PLANO LICENCIA – MODIFICACIÓN. RESOLUCIÓN NO. 11001-3-19-2075 DEL 25 DE NOVIEMBRE DE 2019.	15
ILUSTRACIÓN 4. SOBRE PLANO LICENCIA – MODIFICACIÓN. RESOLUCIÓN NO. 11001-3-19-2075 DEL 25 DE NOVIEMBRE DE 2019.....	25
ILUSTRACIÓN 5: PLANO RESOLUCIÓN 1674 DE SEPTIEMBRE 10 2010.	26

ILUSTRACIÓN 6. ESQUEMA QUE REPRESENTA EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EL PEDREGAL Y SU ÁREA BRUTA Y LA ALTERNATIVA ELEVADA O PUENTE PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA CARGA LOCAL INTERSECCIÓN CALLE 100 – 7.....	27
ILUSTRACIÓN 7. ESQUEMA QUE REPRESENTA EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EL PEDREGAL Y SU ÁREA BRUTA, EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL CONTRATISTA SECTOR 9 PARA LA TRONCAL TRANSMILENIO AVENIDA 68 Y LA ALTERNATIVA ELEVADA O PUENTE PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA CARGA LOCAL INTERSECCIÓN CALLE 100 – 7.....	28
ILUSTRACIÓN 8. VISTAS DESDE Y HACIA LOS EDIFICIOS.....	31
ILUSTRACIÓN 9. PROPUESTA DEPRIMIDA VS PROPUESTA ELEVADA	32
ILUSTRACIÓN 10. PROGRAMA GENERAL DE OBRAS UNIFICADO-REINICIO.....	55
ILUSTRACIÓN 11. PLANO MANZANAS ENGLOBADAS Y VECINOS COLINDANTES.....	62
ILUSTRACIÓN 12. SUSTITUCIÓN INTERSECCIÓN A DESNIVEL AK 7 POR AC 100. DEMÁS COMPROMISOS ADQUIRIDOS CON LA APROBACIÓN DEL PLAN PARCIAL NO SE MODIFICAN, ASÍ COMO TAMPOCO LA PROPUESTA DE ACCESIBILIDAD NI DEL PROYECTO INMOBILIARIO EN SUS USOS Y ÁREAS.....	86
ILUSTRACIÓN 13. PROPUESTA URBANA.....	87
ILUSTRACIÓN 14. RENDER INTERSECCIÓN PROPUESTA PROYECTO URBANO.....	88
ILUSTRACIÓN 15. LOCALIZACIÓN CON INTERSECCIÓN OPTIMIZADA	89
ILUSTRACIÓN 16. ESQUEMA PROPUESTO PP APROBADO.....	90
ILUSTRACIÓN 17. ESQUEMA DE PP ACTUALIZADO.....	92
ILUSTRACIÓN 18. INTEGRACIÓN URBANA PP ACTUALIZADO.....	97
ILUSTRACIÓN 19. PROPUESTA URBANA DEL PP APROBADO.....	98
ILUSTRACIÓN 20. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PP ACTUALIZADA.....	99
ILUSTRACIÓN 21. PROPUESTA RED VIAL Y PEATONAL PP APROBADO.....	100
ILUSTRACIÓN 22. ESQUEMA RED VIAL Y PEATONAL PP APROBADO.....	101
ILUSTRACIÓN 23. PROPUESTA VIAL Y PEATONAL PP ACTUALIZAD.....	102
ILUSTRACIÓN 24. ESQUEMA RED VIAL Y PEATONAL PP ACTUALIZADO	103
ILUSTRACIÓN 25. PERFILES VIALES PP APROBAD.....	106
ILUSTRACIÓN 26. PLANTA INDICATIVA DE PTOS DE PERFILES VIALES PROPUESTOS.....	107
ILUSTRACIÓN 27. PERFILES VIALES MODIFICACIÓN PP.....	112

ILUSTRACIÓN 28. FLUJOS VEHICULARES PP APROBADO	113
ILUSTRACIÓN 29. FLUJOS VEHICULARES PP ACTUALIZADO	114
ILUSTRACIÓN 30. RED PEATONAL PP APROBADO	115
ILUSTRACIÓN 31. ESQUEMA RED VIAL Y PEATONAL ACTUALIZADO	116
ILUSTRACIÓN 32. ESQUEMA DE ESPACIO PÚBLICO PP APROBADO	117
ILUSTRACIÓN 33. ESQUEMA DE ESPACIO PÚBLICO PP ACTUALIZADO	118
ILUSTRACIÓN 34. ACESIBILIDAD PEATONAL	119
ILUSTRACIÓN 35. ACCESOS VEHICULARES	120
ILUSTRACIÓN 36. LOCALIZACIÓN DE ZONA AFECTADA DE LOS CERROS ORIENTALES REQUERIDA PARA PROPUESTA DEPRIMIDA DE LA INTERSECCIÓN.....	121
ILUSTRACIÓN 37. SUPERPOSICIÓN PROPUESTA INTERSECCIÓN SOBRE ÁREAS DE RESERVA AMBIENTAL	123
ILUSTRACIÓN 38. PLANCHA1 DE 15. ESTRUCTURA PROPUESTA URBANA MODIFICACIÓN	134
ILUSTRACIÓN 39. PLANO 2 DE 15. ESTRUCTURA. PERFILES VIALES Y ESQUEMAS DE LA MODIFICACIÓN	135
ILUSTRACIÓN 40. PLANO RED VIAL Y PEATONAL	136
ILUSTRACIÓN 41. PLANO ESPACIO PÚBLICO	137
ILUSTRACIÓN 42. PLANO ÁREA DE INTERVENCIÓN INTERSECCIÓN CALLE 100-7	138

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. PROPIETARIOS Y FIDEICOMISOS- FOLIOS DE MATRICULA.....	10
TABLA 2. CARGAS GENERALES APROBADAS	16
TABLA 3- CARGAS GENERALES ACTUALIZADAS.....	18
TABLA 4. CARGAS LOCALES PP APROBADO	19
TABLA 5. CARGAS LOCALES. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	22
TABLA 6. PROPUESTA DE CUPOS DE ESTACIONAMIENTO PPRU EL PEDREGAL.....	37
TABLA 7. CUADRO DE LOS PROPIETARIOS	67
TABLA 8. CUADRO VECINOS COLINDANTES PLAN PARCIAL PEDREGAL.....	68

TABLA 9. CUADRO COMPARATIVO DE COMPROMISOS ESTUDIOS DE TRÁNSITO.....	81
TABLA 10. CUADRO DE ÁREAS AJUSTADO DECRETO 587 DE 2014.....	91
TABLA 11. ÁREAS PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN.	93
TABLA 12. CARGAS PP APROBADO.....	130
TABLA 13. CARGAS GENERALES MODIFICACIÓN	131
TABLA 14. CARGAS LOCALES MODIFICACIÓN	132

1 Solicitante y promotor plan parcial

Sociedades **ALDEA PROYECTOS S.A.S con NIT.830097620-4** representada legalmente por el señor **NELSON JULIAN BONILLA NIETO** identificado con cédula de ciudadanía No.79411464 como representante Legal de Aldea Proyectos Promotores del Plan Parcial

2 Propietarios Plan Parcial

Los propietarios actuales de los predios que conforman el ámbito de aplicación del Plan Parcial El PEDREGAL, colocaron sus predios en Fideicomisos que se agrupan en el siguiente cuadro por manzanas y se les identifica los Folios de Matricula Inmobiliaria que les corresponde:

MANZANAS	FOLIO DE MATRICULA INMOBILIARIA	FIDEICOMISO	%
ENGLLOBE MANZANA 1	50N- 20844944	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA BECERRA	0,50%
		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	22,94%
		FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	76,56%
	50N-20488457	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS - R.T 20	R.T 20

ENLOBE MANZANA 2	50N-938509	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS - R.T 2 - 50N-938509	R.T 2 -
	50N-20844946	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION EL CIPRES 88,94%	88,94%
		FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	11,06%
ENLOBE MANZANA 3	50N-20845037	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	58,24%
		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	41,76%
ENLOBE MANZANA 4	50N-20845038	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS 45,58%	45,58%
		FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION LAURA HELENA CANTILLO ROJAS 14,70%	14,70%
		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS 39,72%	39,72%
ENLOBE MANZANA 5	50N-20845039	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	100%
	50N-901266	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	R.T 71
	50N-270912 50N-20073424	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS ALDEA PROYECTOS S.A.S	R.T 74 R.T 75
ENLOBE MANZANA 6	50N-20845131	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	52,37%

	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA BECERRA	25,69%
	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	21,94%

Tabla 1. Propietarios y Fideicomisos- Folios de Matricula

3 Memoria Justificativa

3.1 Antecedentes

3.1.1 Plan parcial

El 14 de mayo de 2014, la Administración Distrital adoptó El Plan Parcial de Renovación Urbana “El Pedregal”, a través del Decreto 188 del 2014, *"Por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal", ubicado en la Localidad de Usaquén y se dictan otras disposiciones"*.

Posteriormente, el 19 de diciembre de 2014 fue expedido el Decreto 587 de 2014 *"Por medio del cual se aclara y corrige el Decreto Distrital 188 de 2014, que adoptó el Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal"*, en cuanto a la disgregación y corrección de valores, así como la corrección de errores formales en el texto del acto administrativo, que en todo caso no modificaron el sentido de la decisión adoptada mediante el Decreto Distrital 188 de 2014

El Plan Parcial a la fecha se encuentra vigente dado que de acuerdo a lo establecido en el Decreto 188 de 2014 en el artículo 61 se establece:

“Artículo 61. VIGENCIA. *El presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital, y tendrá una vigencia para su ejecución de diez (10) años contados desde de su publicación. También deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra, conforme a los (sic) dispuesto en el artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004 -Plan de Ordenamiento Territorial”-*.

De acuerdo a lo anterior, el Plan Parcial está vigente hasta el año 2024. Esta vigencia, se solicita en la presente modificación sea ampliada hasta el año 2034.

3.1.2 Licencias urbanísticas y de construcción expedidas a la luz del plan parcial

A la luz del Plan Parcial Pedregal adoptado mediante Decreto 188 de 2014, se han expedido las siguientes licencias (**Ver anexo 7: Licencias Expedidas y Planos aprobados**):

3.1.2.1 *Licencia de Urbanización y Licencia de Construcción – Obra Nueva. Resolución No. 16-3-0375 del 11 marzo de 2016*

Resolución No. 16-3-0375 del 11 marzo de 2016; *“Por la cual se aprueba el Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado AMERICA CENTRO MUNDIAL DE NEGOCIOS (Plan Parcial de Renovación Urbana “El Pedregal” localizado en la CLL 101 # 8 - 86 y otros de la Alcaldía Local de Usaquén, se establecen sus normas urbanísticas y arquitectónicas, se concede Licencia de Urbanización y Licencia de Construcción en la modalidad de Obra Nueva para el proyecto arquitectónico del mismo nombre, se fijan /as obligaciones a cargo del urbanizador y constructor responsable”, expedida por la Curaduría #3. Arquitecta Ana María Cadena (Ilustración 1)*

3.1.2.2 *Modificación del Proyecto Urbanístico. RESOLUCION: 17-3-1496 del 28 noviembre de 2017*

Resolución 17-3-1496 del 28 noviembre de 2017; *Por la cual se aprueba la Modificación del Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado AMERICA CENTRO MUNDIAL DE NEGOCIOS (Plan Parcial de Renovación Urbana “El Pedregal”) localizado en la CLL 101 # 8 - 86 y otros de la Alcaldía Local de Usaquén, se establecen sus normas urbanísticas y arquitectónicas, se concede la Modificación de Licencia de Urbanización y Licencia de Construcción Vigentes”, expedida por la curadora urbana # 3 (p) de Bogotá ; Arquitecta Natalia Bonilla. (Ilustración 2)*

Que la modificación aprobada consistió en la modificación del estudio de tránsito aprobado por La Secretaría de Movilidad mediante el oficio SDM-DSVCT-160850-17 del 6 de octubre de 2017 y la modificación del diseño arquitectónico y estructural de la Licencia de construcción, ampliación de áreas construidas y adición de un piso en la torre 1.

3.1.2.3 Modificación del Proyecto Urbanístico. RESOLUCION: 11001-3-19-2075 del 25 de noviembre de 2019

Resolución No. 11001-3-19-2075 del 25 de noviembre de 2019, “Por la cual se autoriza la modificación de la licencia de urbanización vigente No. RES 16-3- 0375 del 11 de marzo de 2016, del Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado América Centro Mundial de Negocios (Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal"), expedida por este Despacho para los predios ubicados en la CL 101 8 86 y otros, de la Localidad de Usaquén”.

3.1.2.4 Nuevas Licencias a obtener

Una vez obtenida la aprobación y adopción de la presente modificación del Plan Parcial se procederá a solicitar en concordancia, las nuevas licencias de urbanismo y construcción.

Se muestran a continuación los planos ilustrativos de las licencias aprobadas y para mayor detalle se anexan las licencias y los pdf de los planos correspondientes:

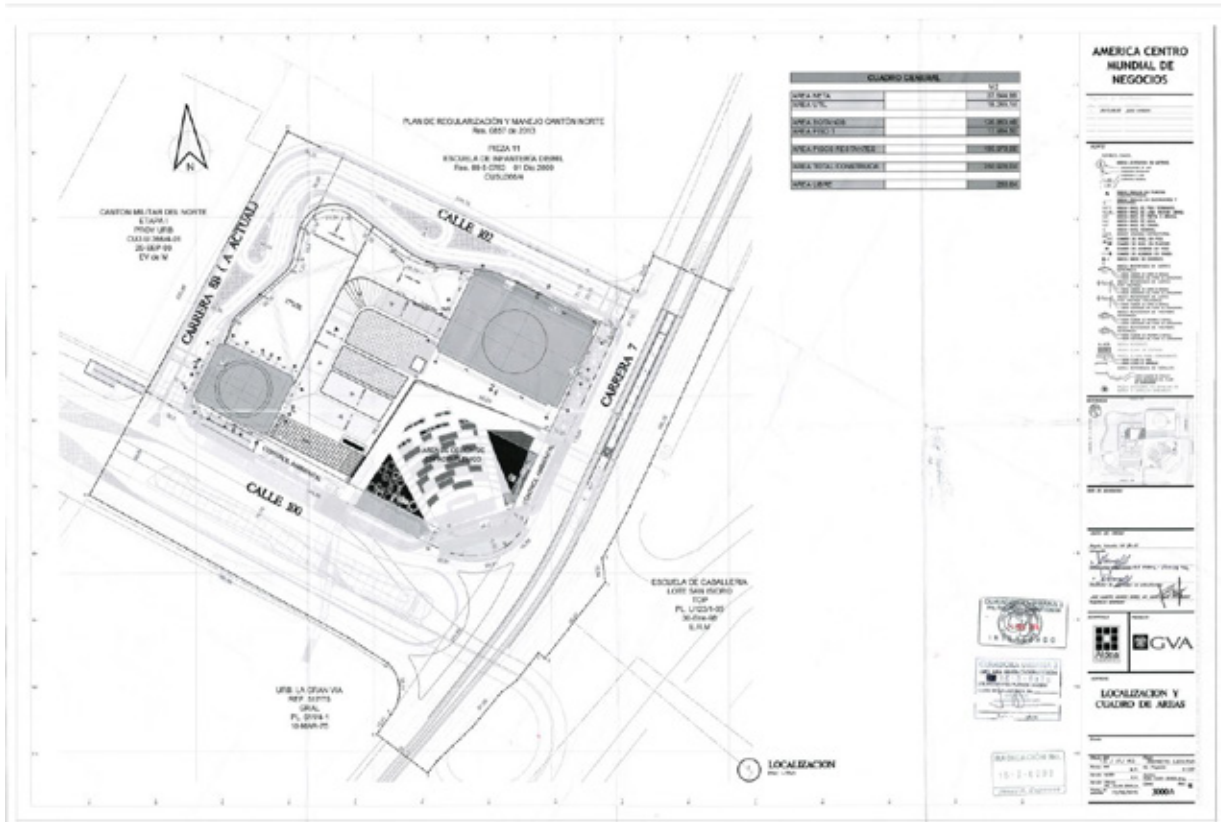


Ilustración 1. Plano aprobado. Resolución No. 16-3-0375 del 11 marzo de 2016. Localización Cuadro de áreas.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.

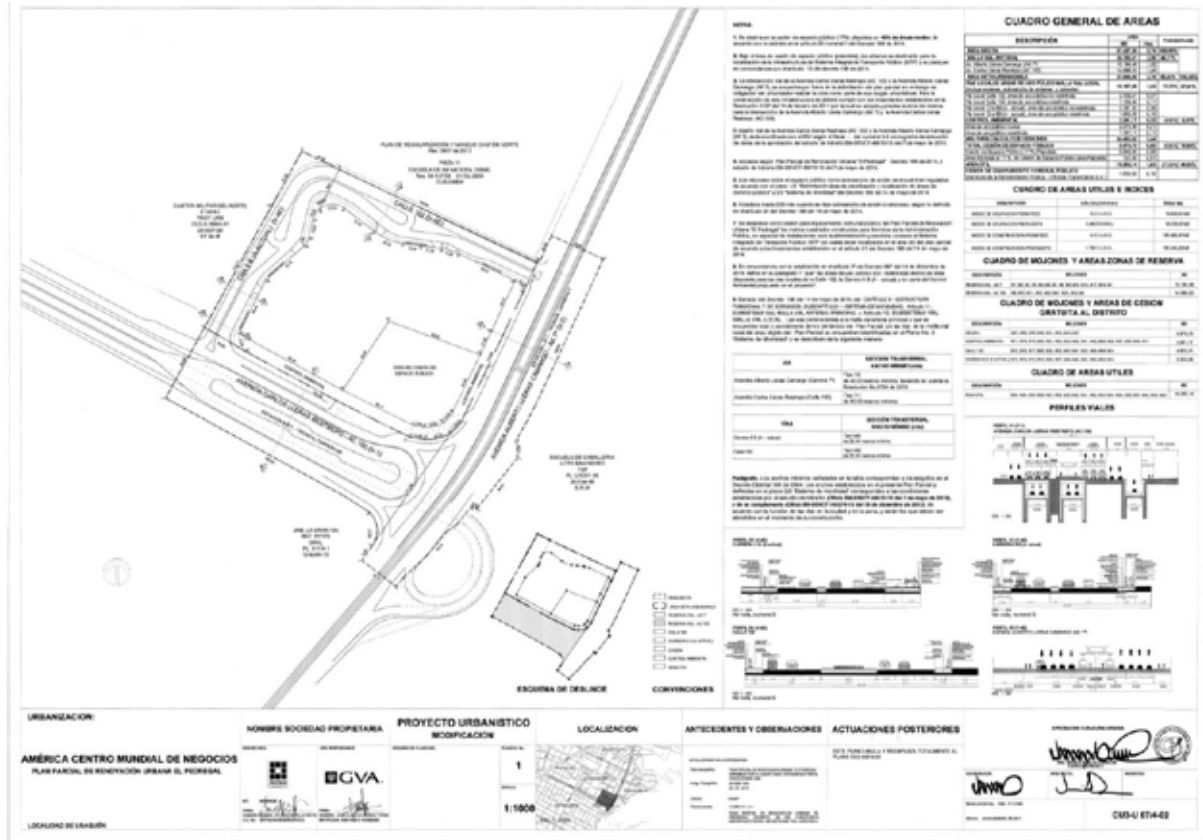


Ilustración 2. Resolución 17-3-1496 del 28 noviembre de 2017. Plano Urbanístico Modificación.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.

3.2 Memoria justificativa

Con la presente modificación del Plan Parcial se presenta una solución técnica que optimiza el diseño geométrico de la intersección de la Avenida Calle 100 y la Avenida Carrera 7, ajustándolo con los parámetros de operación de La troncal Transmilenio Avenida Carrera 68 en ejecución, y el Corredor Verde de la Avenida Carrera 7ª. en Estudios y Diseños. Esta solución, además, tiene una importante ventaja ambiental, porque evita intervenir una franja de terreno sobre los cerros orientales, así como reducir costos de mantenimiento y adicionalmente soluciona los riesgos futuros de posibles inundaciones en caso de fuertes lluvias en comparación con la propuesta anterior de paso deprimido.

Teniendo en cuenta que, según el Plan Parcial adoptado por el Decreto 188 de 2014, forman parte de las **Cargas Generales del Plan Parcial de Renovación Urbana EL Pedregal** las obras que se muestran en la siguiente tabla; se hace necesario modificar el Plan Parcial a la luz de los nuevas determinaciones y planteamientos establecidos a los proyectos que están en ejecución y en estudios a saber: La troncal Transmilenio Avenida Carrera 68 en ejecución y el Corredor Verde de la Avenida Carrera 7ª en etapa de Estudios y Diseños:

CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FÍSICAS		UND	CANTIDAD
CARGAS GENERALES	Estación buses Calle 100 - 8	m2	9.710
	Estación tren ligero 101 - 7	m2	825
	Sótano TM - SITP	m2	7.700

Tabla 2. Cargas Generales aprobadas

Es importante señalar que las **cargas generales** del Plan Parcial El Pedregal, fueron señaladas en el **artículo 34 del Decreto 188 de 2014**: i) la Estación de buses de la Calle 100, ii) la estación de tren ligero sobre la Carrera 7 y iii) el Sótano TM-SITP; las mencionas obras relacionadas con el sistema de transporte masivo, en atención a lo dispuesto, inicialmente y el marco del Plan Parcial aprobado por el mencionado Decreto, en el Plan Distrital de Desarrollo 2012-2016 **“BOGOTÁ HUMANA”**, en el programa de movilidad humana, que priorizó entre otros, la **“Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público.”**,

proyectando la construcción de una red de metro ligero urbano, según lo señala el Acuerdo 489 de 2012 en su artículo 28 que señaló: *“Se tiene proyectado construir 44,1 kilómetros en este período, sobre la Carrera Séptima desde la calle 193 al portal 20 de Julio(...)”*.

Estas consideraciones del sistema de Transporte masivo para Bogotá fueron posteriormente modificadas en el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 **“BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS”**, que estableció dos proyectos del Sistema Integrado de Transporte Masivo *“Troncal Carrera 7a desde la Calle 32 hasta la Calle 170”* y la *“Troncal Calle 100 desde la Carrera 7 a hasta la Av. Suba”*, según lo planteado en el artículo 149º del Acuerdo Distrital 645 de 2016.

Y en la actualidad el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 **“UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”** establece en desarrollo del Artículo 46 Proyectos estratégicos: Propósito 4 – *“Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”*, en donde se prioriza entre otras iniciativas, la de ampliación de vías y acceso a la ciudad como son: Av. 68, e infraestructura de soporte del transporte público, corredor verde de la carrera Séptima.

En la misma línea, para el corredor verde de la Cra. 7 se precisa el artículo 105:

“Artículo 105. Corredor Verde de la Carrera Séptima. La Administración Distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la Carrera Séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen. En ningún caso el corredor verde incluirá una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018. Parágrafo 1. El nuevo proyecto aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes para facilitar y acelerar su definición.

Parágrafo 2. El corredor verde de la carrera séptima hará parte de un nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, en la que se espera que de conformidad con los estudios de la extensión de la fase II de la PLMB y del

regiotram del norte se consolide en el corredor férreo y la avenida Laureano Gómez una forma de transporte masivo para el borde nororiental de la ciudad.

Parágrafo 3. La Administración Distrital garantizará que la Carrera Séptima cumpla a cabalidad la normativa de accesibilidad universal y anchos mínimos de andén, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013, Decreto Nacional 1538 de 2005, el Decreto 470 de 2007, Decreto 308 de 2018, y las normas que los modifiquen o sustituyan.

3.2.1 Las cargas urbanísticas y el ámbito de aplicación del plan parcial

Teniendo en cuenta lo anterior y luego del análisis correspondiente a lo referente a las cargas generales que forman parte del Plan Parcial aprobado, se concluye que estas cargas generales se mantienen pero que es necesario modificar su denominación sin que para el efecto sea necesario cambiar sus áreas por lo que se precisa que las cargas generales quedarían así:

CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FÍSICAS		UND	CANTIDAD
CARGAS GENERALES	Estación transitoria Av. Calle 100 (Troncal AV 68)	m2	9.710
	Estación Corredor Verde Cra 7	m2	825
	Sótano TM - SITP	m2	7.700

Tabla 3- Cargas Generales actualizadas

En contraste con las Cargas Generales, la presente modificación se hace necesaria en forma más explícita en lo relativo a las **cargas locales**, que, si bien **no modifica las áreas** de intervención propuestas inicialmente, **si se modifican los diseños de la intersección** de la Avenida Calle 100 con la Avenida Cra. 7. Las cargas locales previstas inicialmente el Plan Parcial aprobado son:

CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FISICAS		UND	CANTIDAD
CARGAS LOCALES	Redes Iniciales	GL	Según diseños definitivos aprobados por acueducto
	Intersección calle 100-7	m2	11.120
	Plazoleta aérea SITP y Control Ambiental	m2	7.700
	Sección vial 8 B – 102 (incluye los andenes de estas vías)	ml	380
	Andenes Cll 100	m2	1.300
	Andenes, Cra 7	m2	1.040
	CESIÓN DE EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO (Servicios de la Administración Pública.)	m2	1.500

Tabla 4. Cargas Locales PP aprobado

Nota: Las cargas del Plan parcial aprobado mediante Decreto 188 de 2014 se mantienen en su totalidad, las obras adicionales requeridas que resulten de los nuevos diseños geométricos serán asumidas por el promotor y propietarios del Plan Parcial acorde al alcance de los compromisos inicialmente planteados.

Dado que las **cargas locales** del plan parcial El Pedregal, son necesarias para la operación del complejo urbanístico y arquitectónico destinado para usos de oficinas y comercio metropolitano, conformado por dos torres de oficinas, un área comercial y una plaza pública, es importante resaltar que no se actualizan con la presente modificación del Plan Parcial las siguientes cargas: las **redes iniciales de acueducto, control ambiental y cesión de equipamiento comunal público y la secciones viales de la Carrera 8 A y Calle 102**. Por otra parte, en lo relacionado con el sistema de movilidad **se actualizan las obras de la intersección de la Avenida Calle 100 con Avenida Carrera 7**, así como la recuperación de andenes de la Calle 100 con la Carrera 7.

De acuerdo a lo propuesto en el estudio de Tránsito que fue revisado y verificado su cumplimiento a la luz de la norma vigente y que, según el oficio de la **SDM, # 20222404858611 del 8 de mayo de 2022**, ya fue elaborada, revisada y ajustada el acta de compromisos correspondiente y enviada para validación de las entidades a su última revisión.



En el marco de la revisión de la Actualización del Estudio de Tránsito para la Modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal, desde la Subdirección de Infraestructura se informa que el Estudio fue revisado de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 596 de 2007 y se ha verificado el cumplimiento de la totalidad de requisitos para su aprobación.

Sin perjuicios de las revisiones que se están adelantando, se precisan entre otros aspectos, que de acuerdo con el cronograma de obras se tendrán lo siguiente en los siguientes tiempos estimados:

- **Diciembre de 2022:** La entrada inicial en operación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal con la Torre 1 del proyecto inmobiliario la cual **no está condicionada a la terminación o entrega de las obras en curso**, considerando el **concepto de viabilidad a la accesibilidad temporal**, para lo cual los diseños de semaforización y de señalización que se encuentran aprobados mediante oficios SDM-SEMA-157479-19 de 24-07-2019 de julio 24 de 2021 y SS 20213111597301 de marzo 20 de 2021 se deben encontrar

implementados para garantizar las condiciones de seguridad vial de todos los usuarios que circularán por la Carrera 8A y la Calle 102, vialidad sobre la cual se facilita la accesibilidad al proyecto inmobiliario. Para hacer esto posible, las acciones a ejecutar son:

- Construcción de las vías locales Carrera 8A y Calle 102
 - Construcción y amoblamiento de las nuevas intersecciones semaforizadas (Av. Calle 100 por Carrera 8A y Av. Carrera 7 por Calle 102)
 - Implementación de los diseños de señalización vertical y demarcación horizontal aprobados
 - Puesta en funcionamiento de los equipos de semáforos
- **Octubre de 2023:** se consolida la operación total con la entrada en operación del Centro Comercial y la Torre 2 del proyecto inmobiliario, para lo cual se debe contar con la construcción de las obras relacionadas a continuación:
 - Demolición puente existente Av. Carrera 7 por Av. Calle 100
 - Adecuaciones cruce de obra Suroccidente y Occidente-Norte en la intersección Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 de manera temporal, mientras se ejecuta el nuevo puente vehicular*.
 - Plazoleta aérea SITP
 - Andenes, mobiliario urbano Av. Carrera 7 y Av. Calle 100
 - **Diciembre de 2022 a diciembre 2024:** La construcción del nuevo puente vehicular de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100
 - **Septiembre de 2024:** construcción y amoblamiento de la nueva intersección semaforizada Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 prevista

El Representante Legal del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal como responsable del proyecto, **se compromete a ejecutar el 100% de las acciones establecidas en la aprobación de la Actualización del Estudio de Tránsito** de conformidad con los compromisos y condiciones en el acta correspondiente.

Es pertinente señalar que como, las modificaciones presentadas no implican **ajustes a las áreas relativas a ninguna de las cargas definidas Inicialmente el Plan parcial** y para el efecto solo cambiaría su descripción las cuales quedarían así:

CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FISICAS	UND	CANTIDAD	
CARGAS LOCALES	Redes Iniciales	GL Según diseños definitivos aprobados por acueducto	
	Intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 mediante un tiempo extendido desde la crra 7 hasta la proximidad de la crra 9ª	m2	11.120
	Plazoleta aérea SITP y Control Ambiental	m2	7.700
	Sección vial 8 A – 102 (incluye los andenes de estas vías)	ml	380
	Andenes, calzadas y separadores CII 100	m2	1.300
	Andenes, calzadas y separadores Cra 7	m2	1.040
	CESIÓN DE EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO (estacionamiento de 38 buses padrones y oficinas de Transmilenio) (Servicios de la Administración Pública.)	m2	1.500

Tabla 5. Cargas Locales. Propuesta de modificación

Teniendo en cuenta lo anterior y dada la necesidad de la pronta puesta en operación del proyecto se plantea la modificación del Plan parcial, para **la entrada en funcionamiento de los usos aprobados**, y para el efecto se modifica lo que precisa en el Decreto 188 de 2014 por el cual se adopta el Plan Parcial de Pedregal en su artículo 14 que define que *“El Urbanizador del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal está obligado a la construcción e implementación del 100% de las obras contenidas en los citados documentos, antes de la entrada en operación de la totalidad de los usos del plan parcial”*, refiriéndose a las obras señaladas en el oficio aprobatorio del estudio de tránsito y su acta de compromiso Oficio SM-DSVCT-48013-13 del 7 de mayo de 2013 y su complemento, Oficio SM-DSVCT-143274-13 del 18 de diciembre de 2013 y actualizado posteriormente mediante aprobación SDM-DSVCT-160850-17 del 16 de octubre de 2017, por lo que se **propone con este nuevo escenario de movilidad que fue viabilizado por la SDM, que se permita la entrada en funcionamiento de la totalidad de los usos del proyecto en total sincronía con el programa de operación y cronogramas de obras que se presenta y que forma parte de la modificación al estudio de Tránsito y se encuentra definido en compromisos definidos para el promotor en el acta correspondiente.**

Dada la necesidad de precisar y modificar los diseños de la infraestructura de soporte del transporte público a la luz de las nuevas disposiciones y estudios que se encuentran en curso en la actualidad y específicamente los relativos a **los nuevos diseños de la intersección Avenida Calle 100 y Avenida Cra. 7**, de la Estación SITP Troncal Transmilenio Calle 100 y la Estación del sistema de transporte que implemente el corredor verde que garanticen la correcta ejecución de las obras correspondientes, se ha venido trabajando en coordinación con las diferentes entidades distritales competentes para el tema, y producto de estas reuniones se definieron y concertaron conjuntamente los planteamientos que la Administración Distrital requiere para la definición de la Intersección del sistema de transporte público que se implementará sobre el Corredor Verde- Avenida Carrera 7 y Avenida Calle 100 y que debe ser actualizado en el Plan Parcial objeto de la presente solicitud de modificación.

Teniendo en cuenta que entre los objetivos propuestos en el Plan Parcial adoptado mediante Decreto 188 de 2014, se precisa que la **estructura urbana debe ser consolidada con las mejores condiciones de diseño, que permita el desarrollo de un modelo que integre los desarrollos inmobiliarios, las oficinas y el comercio con los sistemas de movilidad y servicios de la ciudad, como con el SITP, el sistema Transmilenio y los equipamientos de escala zonal**, y que para cumplir este objetivo, es importante mencionar que dado que las cargas asumidas por el promotor del Plan Parcial rebasan los límites de ámbito de aplicación del mismo, tal como lo define el artículo 34 (CARGAS DEL PLAN PARCIAL), Parágrafo 2, Decreto 188 de 2014, donde se establece lo siguiente:

“La intersección vial de la Avenida Carlos Lleras Restrepo (AC 100) y la avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7), se encuentra por fuera de la delimitación del plan parcial, sin embargo, es obligación del urbanizador realizar la obra como parte de sus cargas urbanísticas.”

Así mismo, también se estipula en el acta de concertación para La Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “EL PEDREGAL”, del 07 de marzo de 2014, numeral 3 (Áreas de conservación y protección ambiental y condiciones específicas para su manejo) que:

“La intersección vial de la Avenida Carlos Lleras Restrepo (AC 100) y la avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7), cuya reserva vial fue adoptada mediante Resolución 0197 de 2014 de la Secretaría Distrital de Planeación, se encuentra por fuera de la delimitación del plan parcial, sin embargo, es obligación del urbanizador realizar la obra como parte de sus cargas urbanísticas.”

Es por lo anterior que teniendo en cuenta las anteriores justificaciones a la luz de lo establecido en el Decreto 188 de 2014, en donde se precisa que las áreas vinculadas a la intersección vial que se encuentran por fuera de la delimitación y ámbito de aplicación del Plan Parcial son obligaciones del urbanizador dado que forman parte de sus cargas urbanísticas previstas, es por esta razón que con la presente modificación del plan parcial, se incluyen las áreas correspondiente a las rampas del puente elevado localizadas sobre la Calle 100 al costado oriental de la Carrera 9, como se indica en el siguiente esquema que representa el área de influencia del PPRU El Pedregal y su área bruta, el área de influencia del Contratista Sector 9 para La Troncal Transmilenio Avenida 68 y la alternativa elevada o puente para dar cumplimiento a la carga local Intersección Calle 100 – 7 que incluye las rampas sobre la calle 100.

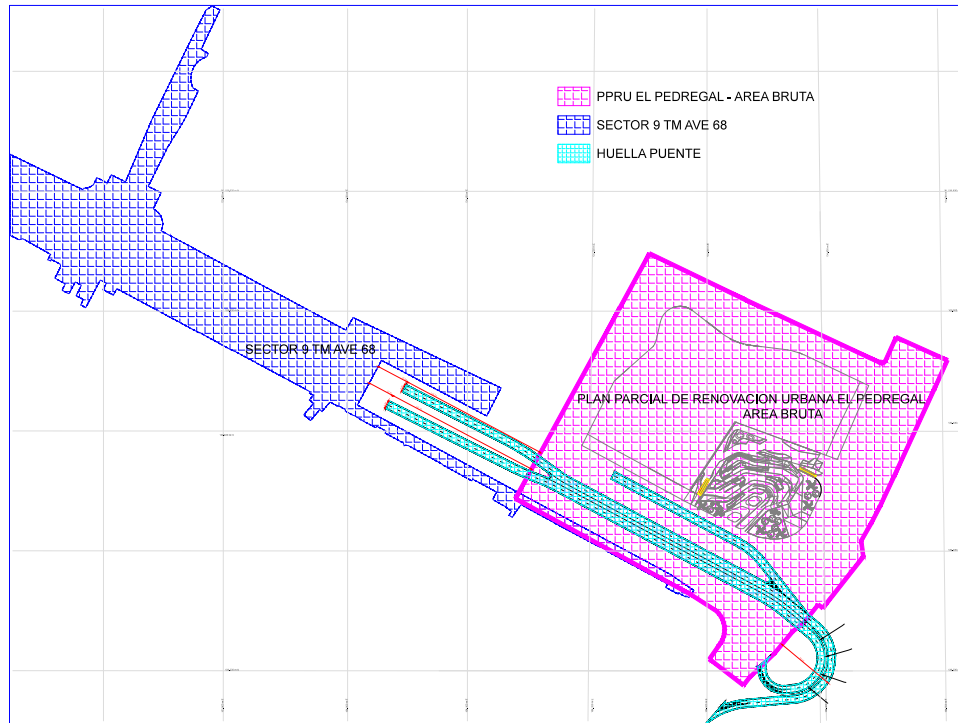


Ilustración 4. Sobre Plano Licencia – Modificación. Resolución No. 11001-3-19-2075 del 25 de noviembre de 2019.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.

1. Esquema que representa el área de influencia del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal y su área bruta, el área de influencia del Contratista Sector 9 para La Troncal Transmilenio Avenida 68 y la alternativa elevada o puente para dar cumplimiento a la Carga Local Intersección Calle 100 – 7.

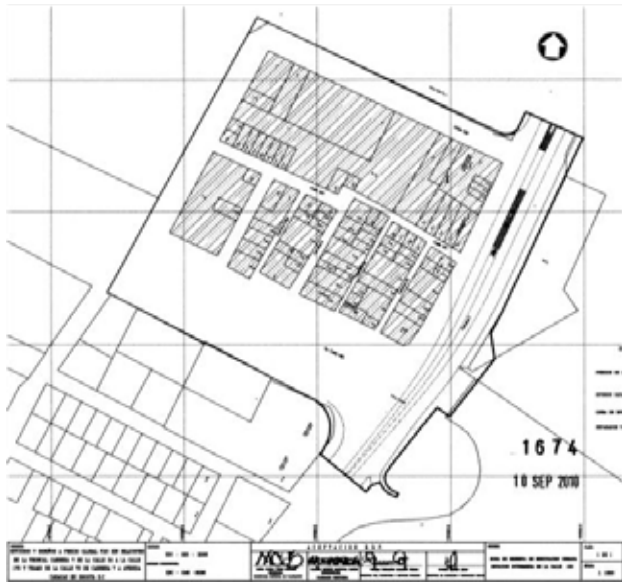


Ilustración 5: Plano resolución 1674 de Septiembre 10 2010.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.

De lo explicado anteriormente, se concluye que el Plan Parcial de Renovación Urbana cuenta con compromisos de cargas urbanísticas que sobrepasan el ámbito de aplicación originalmente previsto para el Plan parcial, que son resultado de la armonización de las obras de ciudad que se adelantan en este sector. El plano que se muestra a continuación evidencia la zona que están por fuera del ámbito del PPRU que por la calle 100 son las patas del puente y por la carrera 7 son las rampas que se construirán sobre la huella del puente actual.

Adicional a lo anterior es importante de igual manera precisar, que el ámbito de aplicación del Plan Parcial se establece, en su momento a la luz de lo estipulado en la **resolución 1674 del 10 de septiembre de 2010**, por medio de la cual se determina y delimita un área de reserva para la ejecución del proyecto de renovación urbana “Estación Intermedia de la Calle 100” y es por esto que el Plan Parcial fue formulado y posteriormente adoptado mediante Decreto 188 del 14 de mayo de 2014, con esta delimitación .

En lo relativo al límite por la carrera 7, el desarrollo y la construcción del puente como solución integral para la intersección Calle 100 – 7, incluye para su funcionamiento las rampas de ingreso, salida y de aproximación sobre la margen oriental de la Carrera 7, rampas que conforman las orejas del puente que, en su nuevo diseño, no van a sobrepasar la frontera de las rampas actuales. Es decir, las nuevas rampas no van a intervenir y tampoco van a afectar la zona de Reserva Ambiental de los Cerros Orientales.

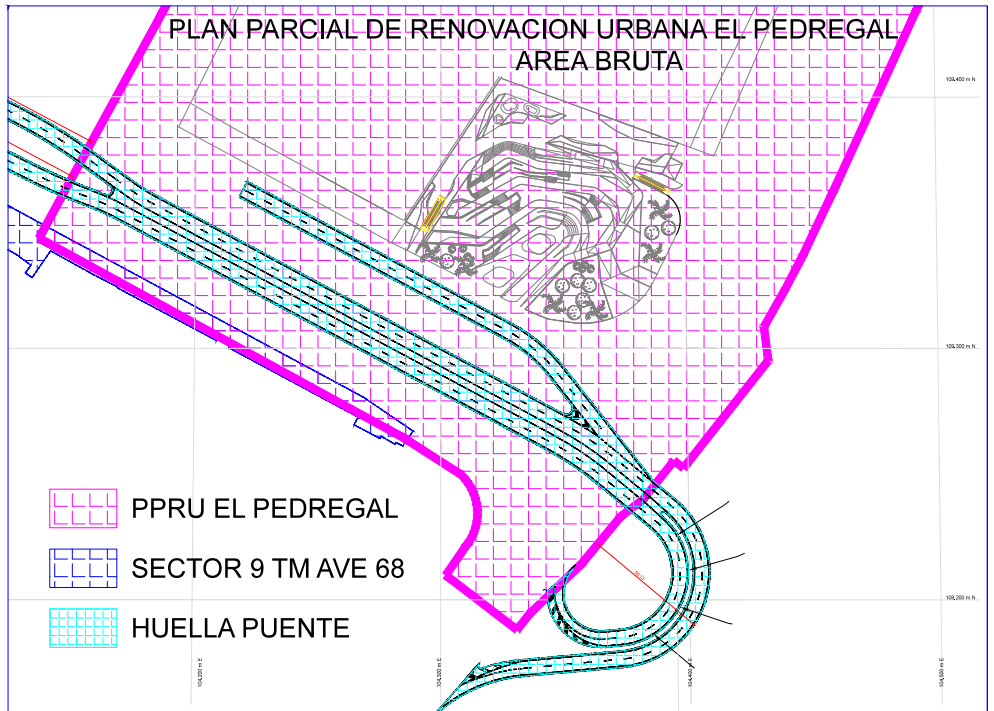


Ilustración 6. Esquema que representa el área de influencia del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal y su área bruta y la alternativa elevada o puente para dar cumplimiento a la Carga Local Intersección Calle 100 – 7.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



Se evidencia que la solución integral para la Intersección calle 100 – 7, está por fuera del área de influencia en su margen oriental para el desarrollo de las rampas de ingreso y salida u orejas del puente.

Como se aprecia en la siguiente imagen, claramente se evidencia que parte de las rampas de aproximación están por fuera del área de delimitación del Plan Parcial. Por lo tanto y tal como está establecido en el Decreto 188 del 2014, el urbanizador está en la obligación de realizar estas rampas dentro del cumplimiento de la carga local, Intersección Calle 100 – 7.

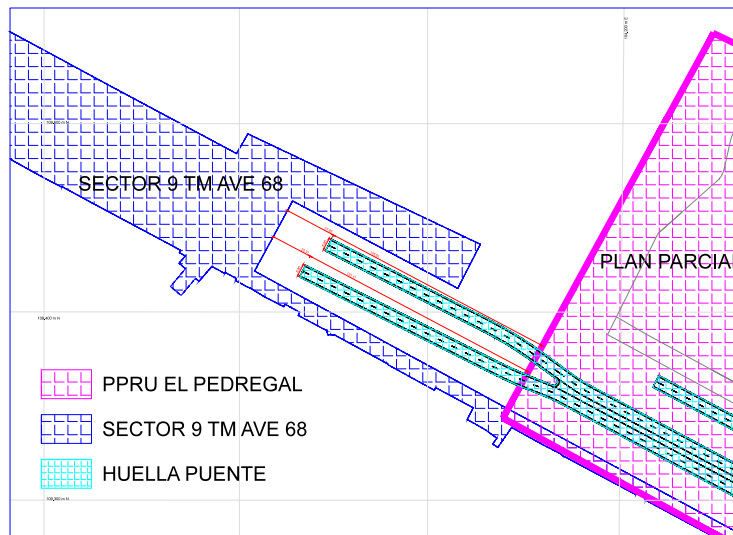


Ilustración 7. Esquema que representa el área de influencia del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal y su área bruta, el área de influencia del Contratista Sector 9 para La Troncal Transmilenio Avenida 68 y la alternativa elevada o puente para dar cumplimiento a la Carga Local Intersección Calle 100 – 7.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



Se evidencia que la solución integral para la Intersección calle 100 – 7, está por fuera del área de influencia en su margen occidental para el desarrollo de las rampas de ingreso y salida del puente.

El desarrollo y la construcción del puente elevado como solución integral para la intersección Calle 100 – 7, incluye para su funcionamiento las rampas de ingreso, salida y de aproximación sobre la calle 100, rampas que son parte integral y fundamental para el funcionamiento del puente, que aun estando por fuera y sobre el margen occidental del área de influencia del Plan Parcial, son responsabilidad del urbanizador.

Adicionalmente, como se evidencia en la imagen, las rampas de aproximación no están alterando o afectando el área de intervención del Contratista Sector 9 de la Troncal Transmilenio Avenida 68 donde las fronteras están perfectamente definidas.

3.2.2 Justificación intersección calle 100 - carrera 7; solución elevada

Teniendo en cuenta el documento mencionado, “ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE ASOCIADAS AL PLAN PARCIAL DE RENOVACION URBANA EL PEDREGAL”, fechado en septiembre de 2013 y fundamento conceptual para la adopción del Decreto Distrital 188 de 2014, se complementa el análisis y la evaluación frente a la propuesta elevada para la intersección de la calle 100 con Carrera 7 de la presente modificación.

Partiendo de la base en lo expresado en este documento, uno de los propósitos es la de cualificar el espacio urbano en la garantía de aportar en la funcionalidad del Distrito Capital en el marco de la red de capitales. Es así como el diseño de la intersección Calle 100 con Carrera 7 se convirtió en un elemento determinante para generar las mejores condiciones de movilidad y así aportarle a la ciudad una estructura dinámica en beneficio del sector.

Consecuentes con estas premisas, Aldea Proyectos inicialmente propuso cuatro (4) alternativas diferentes de soluciones elevadas o puentes para el diseño y desarrollo de esta intersección. Sin embargo, el diseño de dichas propuestas, más específicamente por la



intención en el diseño de las orejas del puente, resultaron ser muy invasivas y de gran impacto ambiental y visual, principalmente por un alto requerimiento de terreno sobre la ladera de la reserva forestal de los cerros orientales.

Fue después del análisis de estas cuatro (4) alternativas y las variables del momento, tales como la estación de Transmilenio, El Sistema Férreo del Tren Tram, la integración peatonal elevada, entre otras, las que propiciaron la generación de una propuesta deprimida.

Es de destacar, que para el 2013 durante la presentación de estas propuestas urbanísticas, no se había explorado a profundidad las variables técnicas que hoy sí conocemos y que nos dan criterio para debatir lo que en esa época se pudo haber considerado como conveniente y confirmar lo dicho o argumentar lo contrario.

Lo expuesto como ventajas en el año 2013 fue lo siguiente:

- 1) No generará impacto visual sobre la zona.
- 2) Se puede desarrollar una propuesta constructiva paulatina, como se ha estudiado preliminarmente.
- 3) Permite un plan de manejo del tránsito sin mayores traumatismos facilitando el uso del puente actual durante algunas etapas de proceso constructivo.
- 4) Aprovechando la diferencia de niveles de la zona en ladera, esta alternativa no representará inconvenientes en el manejo de los drenajes por gravedad en comparación con las propuestas de intersección a desnivel elevadas.
- 5) La intersección deprimida tendrá un costo sustancialmente menor, puesto que se reduce a una estructura tipo cajón con pantallas, placa de fondo y placa aérea que sirve de tapa y pavimento.

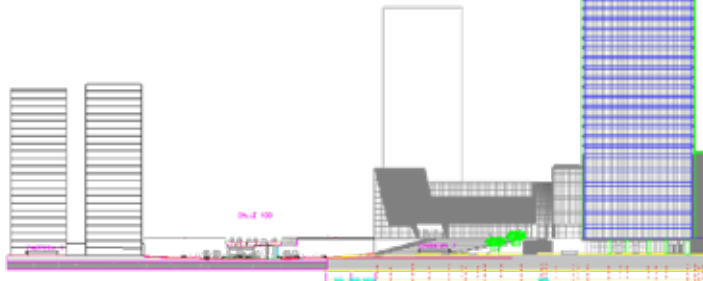
Hoy, en el año 2022 podemos exponer lo siguiente:

1. Ciertamente el impacto visual de la alternativa deprimida representa un impacto visual menor al producido por la alternativa elevada, que aun siendo esta una afectación muy leve considerando la amplia sección vial de La Calle 100, si es ligeramente mayor.



Las imágenes que se muestran a continuación muestran en perfiles que el impacto desde y hacia el proyecto del puente elevado no afecta visuales significativas y tampoco afecta a los vecinos. En los planos se ven a detalles estas distancias.

SECCION VIAL CALLE 100 DISTANCIA A EDIFICIOS VISTA E - W



SECCION VIAL CALLE 100 DISTANCIA A EDIFICIOS VISUAL W - E

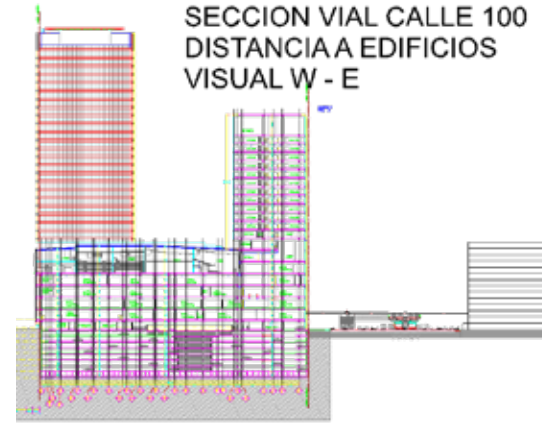


Ilustración 8. Vistas desde y hacia los edificios.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.

2. En contraste, en relación con la afectación ambiental a la zona de reserva de los cerros orientales, el panorama es totalmente opuesto y si representa una gran diferencia que favorece la alternativa del puente elevado como se explica a continuación:



- a. La alternativa elevada a diferencia de la alternativa deprimida **no toca y no afecta la reserva forestal de los Cerros Orientales**. Lo anterior, resultado del diseño y del desarrollo de la oreja del puente que no altera la estabilidad geológica que durante años se ha mantenido intacta. Mientras que la alternativa deprimida, planteada anteriormente, si exigía la intervención sobre áreas definidas como reserva forestal de los cerros orientales, dado que técnicamente requería de la construcción de un muro de contención para garantizar la estabilidad geológica, debido a la pendiente de la rampa de la oreja que debe bajar a una cota negativa de 9 metros adicionales a los 6 metros que tiene la oreja actual. Estos eran 15 metros de muro de contención en concreto que generaban impacto visual y ambiental porque intervenían la zona protegida.
- b. La alternativa elevada que se presenta con la presente modificación del Plan Parcial, no requiere hacer uso de la reserva vial (Resolución 0197 de Feb 2014) que estaba circunscrita dentro de la Reserva Forestal de Los Cerros Orientales.

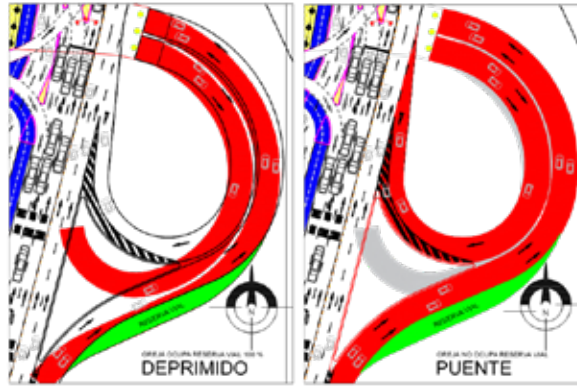


Ilustración 9. Propuesta deprimida vs propuesta elevada

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



- c. De igual forma la alternativa elevada se circunscribe por fuera de la Reserva Forestal no requiere de ninguna intervención constructiva y el hábitat natural de las especies vivas vegetales y animales no sufren ningún impacto
- d. La alternativa elevada no afecta la estabilidad hídrica de la Reserva Ambiental de los Cerros Orientales.
3. La alternativa elevada, así como la deprimida, permite el desarrollo de una propuesta constructiva por fases de desarrollo.
4. La alternativa elevada permite un plan de manejo de tránsito sin mayores traumatismos, aún con la demolición del puente actual. Esto obedece a la posibilidad de implementar las fases semafóricas planteadas en el diseño de esta intersección que, en beneficio de la obra, pueden ser usadas para el manejo del tránsito que aprovechan la ausencia temporal de los buses del Sistema de Transporte Masivo, tanto de Transmilenio Ave 68 como del Corredor Verde Cra 7 durante la ejecución de las obras.
5. En lo relativo al beneficio **que generaba** la alternativa deprimida, en relación con la conveniencia de los drenajes por gravedad, es importante precisar que en desarrollo de los estudios técnicos que se elaboraron, para la mencionada alternativa, se encontró que dadas las condiciones con las cuales se debía desarrollar no era una solución viable teniendo en cuenta que:
 - a. La diferencia de niveles de la zona de ladera realmente no aporta ningún beneficio en materia de drenajes por gravedad a la alternativa deprimida, considerando que la profundidad exigida para superar la tubería madre del acueducto, era muy alta y anulaba los beneficios de ladera.
 - b. La alternativa deprimida debía bajar hasta una cota negativa de 9 metros, que corresponden a la suma de 5 metros de gálibo interno del túnel, 1 metro de placa de fondo, 2 metros de aislamiento de la tubería madre de 42" que en sentido N-S pasa a lo largo del Kr 7 y 1 metro de la tubería misma.
 - c. Los drenajes pluviales de la zona están presentes a una cota negativa de más o menos 4 metros que no permitían por gravedad, el drenaje de las aguas pluviales y adicionalmente, requería de un drenaje mecánico por bombeo tal como quedó estipulado en el Decreto 188 del 2014.



- d. Con el paso del tiempo y a raíz de los sucesos del año 2016 en el intercambiador vial de la calle 94, que se inundó por una falla en el sistema de bombeo, la EAAB prohibió la implementación de soluciones por bombeo para este tipo de obras públicas y nos direccionó sin más opción a una solución de drenajes por gravedad.
 - e. Frente a la obligatoriedad de una solución de drenajes por gravedad, las posibilidades fueron muy limitadas considerando que los canales circundantes tales como Molinos y El Virrey no eran viables por estar saturados según lo dijo la EAAB. Esta situación nos llevaría a la implementación de una opción de drenaje que estaría integrada a la construcción de la Troncal Transmilenio Avenida 68, la cual no es viables.
 - f. En la actualidad y dadas las dificultades expuestas ante la solución de drenajes por gravedad, evidenciada para la alternativa de la intersección deprimida, resultado de avances con los estudios técnicos; con certeza podemos afirmar que la propuesta elevada si representa un beneficio para los drenajes por gravedad dado que:
 - i. No requiere tocar o afectar la Reserva Forestal Cerros Orientales y por tanto no existirá riesgo algo de incremento o modificación en su estabilidad hídrica.
 - ii. La intersección Calle100 - 7 al no estar bajo nivel, no requiere de ninguna solución de drenaje por bombeo y mantiene las condiciones pluviales actuales que funcionan a gravedad.
 - iii. Considerando que no hay ningún deprimido, no existe el riesgo de un incremento en el volumen de aguas pluviales a drenar y mucho menos una posible acumulación de estas.
6. En relación con la ventaja o desventaja de los costos de una u otra alternativa, hoy en día esto resulta irrelevante en consideración a que la carga ya está establecida en el Decreto 188 de 2014 y no se modifica. Es importante precisar que estas cargas serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto y será un compromiso claramente establecido en el acta de compromiso que forma parte del estudio de tránsito aprobado por la Secretaria Distrital de Movilidad.
7. Adicionalmente a lo relacionado anteriormente, la alternativa elevada está brindando solución a otras determinantes de funcionalidad que surgen como nuevos elementos y variables al introducir la interconexión operativa entre La Troncal Transmilenio Avenida 68 y El Corredor verde Carrera 7, tales como:



- i. Giro Occidente – Norte (W-N) desde TM AVE 68 a CV 7.
- ii. Giro Norte – Occidente (N-W) desde CV 7 a TM AVE 68.
- iii. Sustitución del giro en “U” Occidente – Occidente (W-W) que de hecho la interconexión operativa imposibilita y que se ha trasladado al cruce en la Carrera 8 donde además del giro en “U”, también se habilita el cruce Occidente – Norte (W-N) dando fluidez al flujo vehicular que quiere ingresar al desarrollo comercial o proyecto desde el occidente que de hecho corresponde a un alto porcentaje del público o de la demanda atraída al proyecto.
- iv. Giro Sur – Occidente y Sur – Oriente incluso para tomar la alternativa elevada desde la Carrera 9.

3.2.3 Estacionamientos

De acuerdo a lo establecido en el Decreto 188 de 2014, artículo 29, el área objeto del ámbito de aplicación del presente Decreto deberá ajustarse a las exigencias contenidas en el concepto favorable del Estudio de Tránsito del Plan Parcial y en el acta de compromisos que para el efecto se suscriba y en caso de ser necesario y no se cumpla con la totalidad de los parqueaderos establecidos en el Estudio de Tránsito aprobado, se podrá hacer el pago al fondo compensatorio de estacionamientos, según lo establecido en el Decreto Distrital 323 de 2004 y las Resoluciones 2897 de 2007 y 2274 de 2009 del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

Conforme a lo socializado en la mesa de trabajo adelantada el 29-04-2022 en la Alcaldía, se actualizó en el Estudio de Tránsito la propuesta de cupos de estacionamiento que plantea el promotor se adopte con la modificación del PPRU El Pedregal, conforme a las condiciones normativas y políticas de la ciudad de racionalización del vehículo particular, en armonía con los requerimientos de la demanda generada y el mejor aprovechamiento de la infraestructura de estacionamientos ya construida por el proyecto. Condiciones que muy seguramente estarán precisadas en el acta de Compromisos.



Considerando que los Planes Parciales tienen la potestad para regular sus estacionamientos y además, haciendo eco en las disposiciones distritales por medio de las cuales se pretende desincentivar el uso de automóvil, así como las de estimular el uso de los sistemas públicos de transporte; El Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal apoya estas iniciativas y pretende reforzar las estrategias distritales que están orientadas en este sentido, al mejoramiento de la movilidad en la ciudad, al mejoramiento y protección del medio ambiente y a la promoción de medios de transporte y de micro transporte alternativos.

En este orden de ideas, El Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal, pretende atender el requerimiento en cupos de aparcamiento según la demanda que ha sido parametrizada con fundamento técnico en el estudio de tránsito.

Es así como el número de aparcamientos propuestos por el proyecto se establece en función de las siguientes determinantes:

1. Cumplir como mínimo con el cupo de aparcamientos que el Estudio de Tránsito exige por demanda. (2.594 Unidades).
2. No superar como límite máximo, el 150% de los cupos dictaminados por demanda en el Estudio de Tránsito. (3.891 Unidades).
3. Mantener como constante mínima, el cupo para bicicletas que el proyecto debe ofrecer por norma. (2.498 Unidades).
4. Incrementar el cupo para motocicletas que el proyecto debe ofrecer por demanda. (598 Unidades).
5. Mantener como constante mínima, el cupo para taxis que el proyecto debe ofrecer según licencia de construcción. (42 Unidades).
6. Mantener como constante, el cupo o bahías de descarga que el proyecto debe ofrecer por demanda. (26 Unidades).

El proyecto ya cuenta con una infraestructura de sótanos que tanto en apantallamiento como en cimentación está construida al 100%, que en excavación está en un 70% y que está prevista para albergar un total de 3.397 cupos para automóviles, que sumados a los 494 ya compensados, nos arroja un gran total de 3.891 cupos para automóviles. Es decir, un 150% de los cupos exigidos por demanda en el Estudio de Tránsito.



La presente modificación responde a las políticas y estrategias de la ciudad en relación con la racionalización del uso del vehículo particular, previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 190 de 2004, y en el Plan Maestro de Movilidad Decreto 319 de 2006, para lo cual se replantea la propuesta de cupos a implementar en el proyecto, que responde a la necesidad de atención de la demanda de usuarios.

Según el Estudio de Transito aprobado los estacionamientos que son objeto de la presente modificación quedarían así:

TOTAL PROPUESTA CUPOS DE ESTACIONAMIENTO PPRU					
NIVEL DE APARCAMIENTO	CUPOS (VISITANTES Y PRIVADOS)	APARCAMIENTOS ESPECIALES			
		MOTOS	BICICLETAS	CARGA	TAXIS
SOTANO 1	159		1.135	26	42
SOTANO 2	369	266			
SOTANO 3	435	332			
SOTANO 4	502				
SOTANO 5	499				
SOTANO 6	491				
SOTANO 7	494				
SOTANO 8	448				
CUPOS X CONSTRUIR	3.397				
CUPOS YA COMPENSADOS (2016)	494				
PLAZOLETA			1.363		
TOTAL	3.891	598	2.498	26	42

Tabla 6. Propuesta de cupos de estacionamiento PPRU El Pedregal



3.2.4 Mesa de trabajo Interinstitucional

Las reuniones que se han venido dando en desarrollo de Mesas de Trabajo Interinstitucionales convocadas por la Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor y el IDU tuvieron como, **propósito determinar la viabilidad del puente vehicular elevado en remplazo del paso deprimido y a la modificación propuesta del Plan parcial**, que permita la optimización de los actuales proyectos de la Infraestructura vial de la ciudad, con el Plan Parcial adoptado mediante Decreto 188 de 2014 se resumen a continuación e incluyen las reuniones realizadas :

REUNIONES ADMINISTRACION DISTRITAL Y ALDEA PROYECTOS S.A.S

AÑO 2021

1. El 13 de enero de 2021, mesa virtual con Transmilenio S.A, en la que se presentaron las soluciones a las observaciones presentadas.
2. El 25 de enero de 2021: reunión virtual con funcionarios de la Secretaría de Movilidad, nuevamente se expuso la propuesta de movilidad, consistente en la sustitución del paso deprimido adoptado en el plan parcial, por solución a desnivel a través de puente vehicular elevado y se informó de la respuesta de Transmilenio S.A. sobre la viabilidad de la construcción de la estación bajo el puente vehicular.

La Secretaría de Movilidad informó que ellos coordinarían la realización de **Mesas de Trabajo Interinstitucionales** con la presencia del IDU, Transmilenio S.A., EAB, Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Movilidad, para la aprobación conjunta de la nueva solución de movilidad.

3. El 13 de abril de 2021: se sostuvo reunión presencial con el secretario de Movilidad, Dr. Nicolas Estupiñán y varios de sus colaboradores con el fin de informarlo de la propuesta presentada a Transmilenio S.A.



4. El 26 de abril de 2021, sostuvimos reunión presencial en el IDU con asistencia de director del IDU Diego Sánchez, el asesor Germán Currea y el Gerente Jurídico Doctor Suescun, en la cual se dieron las justificaciones para proponer una solución de puente y se establecieron algunos aspectos técnicos.
5. El 18 de agosto de 2021, se llevó a cabo la reunión interinstitucional con presencia del secretario jurídico de la Alcaldía Mayor William Mendieta y el asesor Iván Gómez; por parte del IDU el director Diego Sánchez Fonseca, el subdirector Jurídico Gian Carlos Suescun y el asesor William Luzardo; por parte de la Secretaría de Movilidad el secretario de movilidad Nicolás Estupiñán, el director de ingeniería de tránsito John A González y la subdirectora jurídica Ingrid Carolina Silva; por parte de Transmilenio S.A el subgerente técnico de servicios Nicolás Adolfo Correal Huertas y la subgerente jurídica Dra. Tatiana García Vargas; por parte de la Empresa de Acueducto de Bogotá el gerente de servicio al cliente Fabián Santa López, el gerente jurídico Jairo Revelo y el director técnico Francisco Castiblanco González; por parte de la Secretaría de Planeación la directora de patrimonio y renovación urbana Natalia López, el director técnico de la dirección de análisis y conceptos jurídicos Oswaldo Pinto, la directora técnica María Victoria Villamil Páez, y Juan Carlos Tovar profesional especializado; por parte de la firma consultora WSP, el vicepresidente de infraestructura Javier Lancheros y el coordinador técnico Oscar Fernando Daza; por parte del Constructor Sainc Ingenieros Constructores el director general Ing. Francisco de Angulo y el director comercial Daniel de Angulo; por parte de Aldea Proyectos SAS – Promotor del Plan Parcial de Renovación Urbana el gerente general Julián Bonilla, la representante legal Sandra Bonilla, y el gerente técnico Arq. Mauricio Hurtado.
6. El 2 de septiembre, se llevó a cabo reunión técnica en el IDU, con la asistencia de Iván Darío Gómez, Germán Currea IDU, Luis Antonio Gutiérrez IDU, Ana Herrera SDM, Diego Herrera SDM, Diego Machuca SDM, Diego Suárez SDM, Irma Ávila SDP, Julián Tovar SDP, Francisco Gallego Asesor IDU, Juan Pablo Caicedo Gerente IDU, William Luzardo Asesor IDU, Julián Bonilla Aldea Proyectos, Mauricio Hurtado Aldea Proyectos.



Se presentó la matriz de “pros” y “contras” de los proyectos Transmilenio Carrera 7, la Propuesta optimizada de Puente Vehicular de Aldea y el Corredor Verde, analizado para cada una de las siguientes entidades: IDU, Secretaría de Movilidad, Transmilenio S.A. y Secretaría de Planeación Distrital.

7. El 16 de septiembre de 2021 se desarrolló reunión en la Secretaría jurídica de la Alcaldía Mayor, con asistencia del Dr. Iván Darío Gómez, el secretario Jurídico William Mendieta, la secretaria de Planeación María Mercedes Jaramillo, Natalia López Aguilar directora de Patrimonio y Renovación, Juan Carlos Tovar Profesional Especializado, Gloria Henao asesora. El director del IDU Diego Sánchez, Gian Carlo Suescún subdirector IDU, Germán Currea Asesor IDU. El subsecretario de movilidad Diego Suarez, John González ingeniero de tránsito. El gerente de Transmilenio Felipe Ramírez, subgerente Nicolás Correal. Oscar Daza (WSP). Los ingenieros Reinaldo y Mateo Mosquera, asesores de Aldea, el Constructor Francisco de Angulo. Julián Bonilla, Sandra Bonilla y Mauricio Hurtado por parte de Aldea.
8. 23 de septiembre de 2021 en el auditorio del CAD (Supercade). Con asistencia del Dr. Iván Darío Gómez, de funcionarios de la Secretaría de Planeación Distrital, la Secretaría de Movilidad, Transmilenio S.A., IDU y Secretaría de Medio Ambiente. Por parte de Aldea: Dorys Patricia Noy, Julián Bonilla, Sandra Bonilla y German Santamaría.

Se resolvieron inquietudes con relación a las acciones a mitigar del acta de compromisos, la definición de la intersección (alternativa puente). La definición de la estación TM calle 100 (AV68). La estación Carrera 7 con Calle 102 con el Corredor Verde. La definición de los cruces peatonales.

9. 1 de octubre de 2021, Reunión interdisciplinaria en IDU, con la participación de las principales entidades del Distrito como Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá, SDP, IDU, SDM, Transmilenio, Corredor Verde y por parte de Aldea Proyectos Reinaldo Mosquera (Asesor de Transito), Alfredo Villamizar (Asesor Geométrico), Sandra Bonilla y Germán Santamaría en donde se definieron los compromisos con las diferentes entidades presentes.



10. 7 de octubre de 2021, Reunión en SDM

Asistieron por SDM: Henry Cruz, Diego Machuca, Andrea Gutiérrez por IDU: Germán Currea por El Pedregal: Francisco de Angulo (Constructor), Oscar Daza (Asesor WSP), Reinaldo Mosquera (Asesor Estudios de Tránsito), Mateo Mosquera (Asesor Estudios de Tránsito), Alfredo Villamizar (Asesor Geometría Vial), Sandra Bonilla (Representante Legal de Aldea Proyectos) y Germán Santamaría (Gerente Técnico Aldea Proyectos).

11. 19 de octubre de 2021, Reunión en IDU

Asistieron por: Dra. Claudia Peralta de la Oficina del Dr. Iván Darío Gómez, por Movilidad Diego Machuca, por IDU: Germán Currea, Ing. Luis Gutiérrez, Por Corredor Verde Santiago Cárdenas, Ing. Vanesa Acevedo, Ing. Juan Pablo Caicedo, por Transmilenio Alejandro Medrano, Nicolas Correal por El Pedregal: Francisco de Angulo (Constructor), Oscar Daza (Asesor WSP), Reinaldo Mosquera (Asesor Estudios de Tránsito), Mateo Mosquera (Asesor Estudios de Tránsito), Alfredo Villamizar (Asesor Geometría Vial), Julián Bonilla (Gerente General) Sandra Bonilla (Representante Legal de Aldea Proyectos) y Germán Santamaría (Gerente Técnico Aldea Proyectos).

12. 20 de octubre del 2021. Reunión en Secretaría Jurídica.

Asistieron por: Secretaria Jurídica Distrital, Dr. William Mendieta, Dra. Luisa Fernanda Pedraza Buitrago, Dr. Iván Darío Gómez Lee, Dra. Claudia Peralta, Acueducto Ing. Francisco Castiblanco, IDU Gian Carlo Suescun, German Currea, Secretaria de Movilidad, Diego Andrés Suarez, Transmilenio Nicolás Adolfo Correal, Diego Machuca, Ana Patricia Herrera, Aldea Proyectos Julián Bonilla Nieto, Francisco De Angulo, Dorys Patricia Noy, Oscar Fernando Daza, Sandra Bonilla Nieto, Reinaldo Mosquera, Mateo Mosquera.



13. 22 de octubre 2021. Reunión en Transmilenio

Asistieron por: IDU Germán Currea, Transmilenio Andrés Ochoa, Nicolás Correal, Secretaria Movilidad Diego Machuca, Henry Cruz, Aldea Proyectos Julián Bonilla, Sandra Bonilla, Germán Santamaría, Reinaldo Mosquera, Mateo Mosquera, Alfredo Villamizar.

14. 27 de octubre de 2021. Reunión en Planeación.

Asistieron: Dr. Iván Darío Gómez y la Dra. Claudia Peralta. Por IDU German Currea, Luis Gutiérrez, Brando Tamayo, por Planeación, Dra. Natalia López, Gloria Henao, M. Caicedo, I Rúa, W Aguirre, J Tovar, L González, G Martínez, María Victoria Villamil, Irma Ávila, Oswaldo Pinto, G Perdomo, Margarita Rosa Caicedo Velásquez, M Caicedo, por Aldea Proyectos, Julián Bonilla, Sandra Bonilla, Dorys Patricia Noy, Janneth Jiménez.

Temas que se trataron:

1. Alcance de la Modificación del Plan Parcial el Pedregal y ruta de la modificación procedimiento a seguir.
2. Desarrollo de la reunión
Se precisaron los siguientes aspectos en torno a la ruta para la modificación.
 1. Se presentó la ruta de trabajo elaborada por Aldea Proyectos
 2. A partir de la ruta se definieron y concertaron los siguientes aspectos:
 - a. Planeación nos informa que primero se radica la solicitud de modificación en Planeación.
 - b. Luego se radica en Movilidad el estudio de tránsito.
 - c. La Dra. Gloria Henao confirma que no se modifica el reparto de cargas, ya que el promotor se obliga a asumir las cargas
 - d. Se va a socializar el cambio en la intersección de deprimido por puente para que quede armonizado con corredor verde y troncal 68.



15.02 de noviembre de 2021, Visita de Campo al patio Américas.

Asistieron por: IDU Germán Currea, por Transmilenio Ricardo Martínez, Alejandro Medrano, de Capital Bus el Gerente Christian Marentes, Juanita Espejo (jefe de Operaciones del Patio), Aldea Proyectos Sandra Bonilla, Germán Santamaría, Reinaldo Mosquera, Mateo Mosquera, Alfredo Villamizar.

Temas que se trataron:

1. Por solicitud de Transmilenio se hace la visita al patio para realizar las simulaciones de los movimientos de los buses y estar seguros que el funcionamiento de la estación es la correcta.
2. En acuerdo con la experiencia operacional del personal técnico de Capital Bus se define que la plataforma en sus extremos Sur-Oriente y Nor-Occidente no debe diseñarse de manera dentada, ésta debe ser recta.
3. Se toman los tiempos de cruce desde velocidad cero (0) con el apoyo de flota presente en el patio, a fin de optimizar los tiempos semafóricos en el modelo.
4. El lunes a las 8 am, se realizará la simulación.

16.08 de noviembre de 2021, Replanteo de la estación proyectada de la calle 100 con carrera 7 e integración operativa de Troncal 68 con Corredor Verde Carrera 7 en el patio portal de Las Américas operado por la compañía Capital Bus.

Asistieron por IDU Germán Currea, por Transmilenio Néstor Mendoza, por la SDM Henry Cruz, por Capital Bus Maximino Jiménez y personal técnico de operaciones, instructores y operadores de buses biarticulados, por Aldea Proyectos Sandra Bonilla, Germán Santamaría, Reinaldo Mosquera, Mateo Mosquera, Alfredo Villamizar, Topógrafos del promotor Jairo Cuevas y Roberto Rodríguez.

Se presenta el personal del promotor a las 6:30 para reconocimiento e inicio de labores de topografía de replanteo de la intersección 7-100 en el patio portal.



Una vez replanteada la geometría de la intersección y canalizada las trayectorias de circulación para los buses del sistema TM con conos, se procedió a realizar las pruebas con vehículos articulados y biarticulados.

Conclusiones de la simulación de trayectorias operativas de arribo a la estación proyectada Calle 100 e integración operativa Troncal 68 y Corredor Verde:

Se precisa la conveniencia operativa de no habilitar plataformas dentadas en esta estación, la necesidad de optimizar la geometría del separador que facilita el acceso a la estación y la viabilidad operativa para las trayectorias de circulación de buses en sentido NW y WN, incluyendo el despegue simultáneo de dos buses en sentido WN.

17.1 de diciembre de 2021. Reunión en el IDU

Última mesa de Trabajo del año 2021 se presentaron las soluciones Técnicas y los acuerdos a los que se llegaron con las diferentes entidades para la optimización con el Corredor Verde, Avenida 68 y el Plan Parcial el Pedregal.

Asistentes: Germán Currea IDU, Iván Darío Gómez Lee Asesor Externo, Alfredo Villamizar Aldea Proyectos, Nicolás Cuellar Aldea Proyectos, Brando Tamayo SDP-VCTSP, Luis Gutiérrez IDU-Vanesa Acevedo IDU Corredor Verde, Juan Pablo Caicedo IDU Corredor Verde. German Santamaría Aldea Proyectos, Sandra Bonilla Aldea Proyectos, Dorys Patricia Noy Aldea Proyectos, Reinaldo Mosquera Aldea Proyectos, Mateo Mosquera Aldea Proyectos, Margarita Caicedo SDP-DTEP, María Victoria Villamil SDP-DVTSP, Juan Carlos Tovar SDP-DVTSP, Ana Patricia Herrera SDM, Diego Machuca SDM, Henry Cruz SDM, Aníbal Tejada Gutiérrez, SDP-DTEP, Edna Bedoya, SDA-SEGAG, Alejandro Gómez SDA-SEGAG

Bajo las condiciones pactadas en las reuniones realizadas en desarrollo de las diferentes mesas interinstitucionales realizadas, se adelanta la presente modificación al Plan Parcial El PEDREGAL, adoptado mediante Decreto 188 de 2014, con el fin de proponer un escenario optimizado de movilidad que permita la entrada en funcionamiento de la totalidad de los usos del proyecto en total sincronía con el programa de operación y cronogramas de obras. Resultado de estas reuniones se radica en el mes de Diciembre



la modificación del Plan parcial ante la Secretaria Distrital de Planeación (12 de Diciembre de 2021) y se radico el Estudio de Transito ante la Secretaria Distrital de Movilidad

AÑO 2022

En año 2021 se les hizo seguimiento a las radicaciones realizadas a las entidades y se dio respuesta a las observaciones de la radicación en legal y debida forma de la SDP y posteriormente se atendieron las solicitudes realizadas.

Las reuniones realizadas en 2022 fueron:

18. 14 de febrero del 2022. Reunión en el IDU para Socialización con Corredor Verde.

Germán Currea IDU, Erika Jimena Riaño IDU, Milena Suarez IDU, Sara Lotoslein Botero IDU, Lizeth Tatiana Rosas Corredor Zona, Marco Romero A. Corredor 7ª, Leonardo Larrarte Corredor Verde T3, José Alfredo Cardona Interventoría CVT3, Luis Gutiérrez IDU, Cesar Napoleón diseñador geométrico, Sergio Balbas diseñador geométrico, Carlos Sabogal corredor verde t3 diseñó paisajista, Juan Pablo Caicedo, Julián Ricardo Reveron, Santiago Alfonso Cárdenas Cardona IDU, Alfredo Villamizar Diseñador Geométrico Aldea, Mateo Mosquera y Reinaldo Mosquera Estudio de Movilidad, Julián Bonilla Aldea, Mauricio Hurtado Aldea, German Santamaría Aldea, Sandra Bonilla Aldea.

Se presentó por parte de Aldea Proyectos la propuesta integral para la modificación de la actualización del PPRU El Pedregal de acuerdo a los estudios radicados ante Planeación Distrital y Movilidad.

La ing. Milena Suarez de IDU Corredor Verde, solicita que se confirme la información que entregó Transmilenio referente al número de usuarios que ingresan y salen de la estación TM carrera 7.

Solicita se le envíe la poligonal “Georreferenciada” de intervención del plan parcial El Pedregal.



Solicita también que se le informe acerca del presupuesto asignado a la carga General denominada “Estación Tren Ligero 101-7”, en el Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal adoptado mediante el Decreto 188 de 14 de mayo de 2014 y su indexación a la fecha.

Se aclaró por parte de Aldea Proyectos que la carga “Estación Tren Ligero 101-7”, no incluye intervención en vías ni calzadas, tampoco la construcción de algún tramo de la vía férrea de dicho sistema, sólo se limita a estación (plataforma y cubierta).

Es necesario definir para la nueva solución de estación de transporte masivo sobre carrera 7 (Estación Transmilenio T-2), los alcances de cada proyecto.

Se aclara que la solución presentada de cruce en la intersección 7-100 con un paso a desnivel elevado (Puente), tiene concebida y pre dimensionada una estructura que no incluye pilas o columnas intermedias al interior de las calzadas de la carrera 7. Las columnas están previstas en los andenes oriente y occidente de dicha Avenida.

Aldea informa que desde el inicio del proyecto viene desarrollando un vivero con especies nativas de la Sabana de Bogotá, las cuales serán usadas para el paisajismo propuesto en el proyecto. Corredor Verde informa a través de la Ingeniera Milena y de Juan Pablo Caicedo que la ciudad ha desarrollado un proyecto paisajístico para Corredor Verde el cual será socializado al Plan Parcial El Pedregal a fin de buscar armonía entre ambos proyectos.

19. 15 de febrero del 2022. Reunión en el IDU para Socialización con Troncal TM Av68.

Primera mesa técnica de armonización del PPRU El Pedregal y el contrato G9 Troncal Alimentadora Av. 68



German Currea IDU, José Lobo Guerrero Asesor IDU, Guillermo Corredor RLS Consorcio, Orlando Real Interventoría, Jair Alberto Muñoz Consorcio Eucarístico, Jairo Pérez Consorcio Eucarístico, Andrea Santo C STEST IDU, Edisson A. Barriga STEST IDU, Diana C. Pérez STET IDU, Yolanda Oviedo Rojas DTC IDU, Martin Castro H IDU. Julián Bonilla Aldea, Sandra Bonilla Aldea, German Santamaría Aldea, Mauricio Hurtado Aldea, Ruth Yolanda Medina Salazar Ferro, Alfredo Villamizar Diseñador Geométrico Aldea, Reinaldo Mosquera Estudio de Movilidad, Mateo Mosquera Estudio de Movilidad,

Se presentó por parte de Aldea Proyectos la propuesta integral para la modificación de la actualización del PPRU El Pedregal de acuerdo a los estudios radicados ante Planeación Distrital y Movilidad.

Sobre la propuesta de actualización presentada el grupo de contratistas del tramo 9 pregunta si las rasantes de los aproximaciones o arranques de los puentes se mantienen o se modifica en el área de intervención del tramo 9. Se confirma que se mantienen.

Se solicita en esta mesa de trabajo que se consulte a la EAB sobre la continuidad de descarga del drenaje de aguas lluvias de la intersección 7-100 en el colector de 36" que el consorcio está construyendo.

Se solicita definir cómo se reemplazará el colector de aguas sanitarias del costado sur de la calle 100, el cual en este momento se encuentra bajo el andén existente que es objeto de intervención del contrato del tramo 9. Por norma este colector debe ser sacado del andén para llevarlo a calzada, sin embargo la calzada es área de intervención del PPRU El Pedregal, teniendo en cuenta que el contrato del tramo 9 ya inició solicita que este colector sea reemplazado por PPRU El Pedregal, y Aldea aclara que esta obra no es parte del alcance del Plan Parcial y no es la generadora de la necesidad de mover el colector, además que una intervención posterior haría necesario intervenir áreas del andén construido por el Tramo 9.

Se requiere que Aldea adelante la definición de sus diseños de redes húmedas y presentar un cronograma de ejecución para armonizar las intervenciones de ambos proyectos.



Se programará una reunión para revisión de los temas de empalme de las topografías.

20. 28 de febrero de 2022. Reunión con TM SAS.

Esta reunión con el equipo técnico de TM SAS con la participación de Arquitecto Alejandro Medrano como Jefe del grupo, se realizó para presentar los avances en relación con el diseño de la estación TM Ave 68 y para recibir la retroalimentación de todo el equipo técnico y así perfeccionar los diseños de esta estación.

21. 01 de marzo del 2022. Reunión en SECRETARIA JURIDICA.

Asistieron por: Secretaria Jurídica Distrital, Dr. William Mendieta, Dra. Luisa Fernanda Pedraza Buitrago, Dr. Iván Darío Gómez Lee, Dra. Claudia Peralta, IDU Gian Carlo Suescun, German Currea, Luis Gutiérrez, Secretaria de Movilidad, Ana Patricia Herrera, Transmilenio Alejandro Medrano, Planeación, Ing. Diego Cala, María Victoria Villamil Páez, Brando Tamayo, Aldea Proyectos Julián Bonilla Nieto, Francisco De Angulo, Dorys Patricia Noy, Sandra Bonilla Nieto, Reinaldo Mosquera, Mauricio Hurtado.

El Promotor del Plan Parcial Ing. Julián Bonilla presenta el Programa General de Trámites para la firma del convenio fase 2, Actualización Plan Parcial de Renovación Urbana el Pedregal y da el informe de las gestiones ejecutadas.

22. 29 de marzo de 2022. Reunión en Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá

Asistieron por parte de la Secretaría Jurídica de la Alcaldía, William Mendieta Secretario Jurídico, el Abogado Iván Darío Gómez Lee y Claudia Peralta, por Parte de la SDP Diego Cala Secretario Distrital de Planeación, María Victoria Villamil Páez y Brando Tamayo. Por parte de IDU el subdirector Jurídico Gian Carlos Suescun, Ingeniero Luis Gutiérrez, IDU Corredor Verde, Juan Pablo Caicedo, Por parte de SDM El subsecretario de movilidad Diego Suarez, Ingeniera Ana Patricia Herrera. Por parte de Transmilenio SA Mario Sarria y Alejandro Medrano. Por parte del Promotor del Plan Parcial El Pedregal Julián Bonilla N., Sandra



Patricia Bonilla N. Representante Legal, Germán Santamaría Gerente Técnico, Dorys Patricia Noy Asesora en temas de Urbanismo y Planes Parciales, y Reinaldo Mosquera Asesor en temas de movilidad y transporte.

Diego Cala SDP, expone que ya se han recibido las observaciones de todas las entidades involucradas en la modificación del plan parcial El Pedregal y que la 1ª semana del mes de abril se enviarán las observaciones consolidadas desde la Secretaría Distrital de Planeación.

Así mismo recalca la necesidad de realizar la socialización en el menor tiempo posible y para ello requiere de parte del Promotor que se entregue la base de datos de propietarios vecinos del Plan Parcial y que esta base de datos debe incluir los vecinos colindantes del ámbito del Plan Parcial y se aclara que debe incluir los vecinos por el oriente de los predios de Caballería y Sierras del Chicó (Julián Bonilla, Promotor. Aclara que ha sido difícil identificar a los propietarios de este último predio). Por el Norte y Occidente el Cantón Norte y por el sur las edificaciones con fachada anterior sobre la calle 100 y que están enfrentadas con el área de intervención del Plan Parcial. El evento de socialización se programará para miércoles 06 o jueves 07 de abril y para ello el sábado 02 de abril deberá publicarse en un diario de amplia circulación la información de esta socialización (la SDP proporcionará el formato utilizado para esta clase de publicaciones).

Julián Bonilla, Promotor. Expone que en referencia a la información enviada por Catastro en donde hace una observación sobre una superposición de predios en el Plan Parcial. Esto corresponde con una situación que se presenta con el Cantón Norte hacia el Occidente del Plan Parcial al no haberse aún ejecutado y legalizado el Plan de Regularización y Manejo de dicho predio por parte de las fuerzas militares y que una vez se formalice la ejecución del PRM no habrá superposición.

Adicionalmente aclara que las otras superposiciones a que hace referencia Catastro corresponden a superposiciones con la línea que representa el ámbito del Plan Parcial y no con Predios o con líneas que representan predios de hace muchos años atrás antes de que existieran las vías carrera 7 y calle 100 que no han sido actualizadas por parte de Catastro.

Julián Bonilla, Promotor. Expone en referencia al documento enviado por IDU que:



1. La vigencia del Plan Parcial que al momento de su adopción quedó establecida hasta el mes de mayo de 2024, no limita el tiempo de ejecución de las obras y que los actos que determinan la vigencia de la ejecución de las obras son las licencias que se otorgan para el desarrollo del proyecto. A esto el Secretario Distrital de Planeación responde que Aldea elevó el requerimiento de aclaración en torno a este tema a la SDP y que se está trabajando en la respuesta. William Mendieta Secretario Jurídico de la Alcaldía solicitó copia del radicado de esta solicitud de Aldea para darle seguimiento a la respuesta por parte de la SDP.

2. Que no se puede condicionar la entrada en operación del proyecto a que el 100% de las obras de urbanismo se encuentren construidas y entregadas, debido a que las modificaciones en el plan de desarrollo de la ciudad y este condicionamiento son los motivos que nos ha llevado a la reclamación a la ciudad por parte del Promotor. A esto el Secretario Distrital de Planeación aclara que antes de que se expida el oficio de observaciones por parte de la SDP se llegará a un acuerdo en torno a este tema con el promotor.

William Mendieta, Secretario Jurídico de la Alcaldía. Observa que estamos cumpliendo con los tiempos propuestos para resolver los temas pendientes con el Promotor del Plan Parcial y que por ello considera que en el mes de mayo se tendrá ya la viabilidad de la modificación del Plan Parcial. Dada este escenario solicita pensar en adelantar el desistimiento de la reclamación por parte del Promotor. Iván Darío Gómez Asesor de la Secretaría Jurídica de la Alcaldía, sugiere trabajar en rápidamente en el documento de Transacción para el Desistimiento.

María Victoria Villamil de la SDP, indica que para emitir el documento de observaciones aún falta aclarar algunos temas relacionados con las áreas vendibles, estacionamientos y accesos. Que son temas sencillos que en los próximos días serán definidos. También manifiesta que es importante definir cuáles son las obras de urbanismo mínimas a desarrollar por parte del Promotor para permitir la operación del proyecto.



Diego Suarez de la SDM, expone que ellos ya tienen prácticamente listo el análisis del Estudio de Tráfico presentado por el Promotor y que están trabajando en el Acta de Compromisos. La siguiente semana estarán compartiendo el Acta con SDP, IDU y TM.

Alejandro Medrano de Transmilenio, manifiesta que se ha realizado ajustes a la estación calle 100 y que en este momento está dando cumplimiento a las condiciones operativas.

William Mendieta Secretario Jurídico de la Alcaldía, establece una próxima reunión de seguimiento para el 19 o 20 de abril.

23. 07 de abril de 2022. Reunión con TM SAS.

Esta reunión con el equipo técnico de TM SAS con la participación del Arquitecto Alejandro Medrano como Jefe del grupo, se realizó para presentar los avances en relación con el diseño de la estación TM Ave 68 y para recibir la retroalimentación de todo el equipo técnico y así perfeccionar los diseños de esta estación.

En esta reunión con el equipo de TM SAS, básicamente expuso 2 situaciones:

1. Conflicto en el corredor verde por la fase semafórica, el cruce peatonal y el cruce de los buses N-W. Este conflicto podría generar demoras en los buses directos. La respuesta de Aldea fue la de revisar esta situación a pesar de ser un tema ya ampliamente discutido en las diferentes mesas de trabajo que se han sostenido durante varios meses.
2. Se presentaron una serie de observaciones técnicas y de diseño al diseño preliminar de la estación TM Ave 68 y así mismo, una serie de observaciones a los diseños peatonales que circundan esta estación. LA respuesta de ALDEA, fue la de estar dispuesto a revisar estas observaciones, pero en su momento oportuno que es cuando llegemos a una aprobación con el acta de compromisos y la presentación de planos de detalle.



24. 12 de abril de 2022. Reunión con TM SAS.

Esta reunión con el equipo técnico de TM SAS con la participación de Arquitecto Alejandro Medrano como Jefe del grupo, se realizó para presentar la problemática ya expuesta entre la estación TM Ave 68 y la estación CV 7 en relación con el giro de los buses N-W.

Al presentar alternativas de solución planteadas por SDM, se evidencia una mejoría para el Sistema de Transporte en detrimento de la movilidad de mixtos y en detrimento de la movilidad del proyecto.

Resulta muy difícil ampliar en este punto la circulación para los buses del CV 7 sin afectar la movilidad del sector para los mixtos. Además, el espacio en esta intersección es muy limitado.

25. 29 de abril de 2022. Reunión Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Asistieron por: Secretaria Jurídica Distrital, Dr. William Mendieta, Dra. Luisa Fernanda Pedraza Buitrago, Dra. Andrea Ortega, Dr. Iván Darío Gómez Lee, Dra. Claudia Peralta, IDU Gian Carlo Suescún, German Currea, Luis Gutiérrez, IDU Corredor Verde, Juan Pablo Caicedo Secretaria de Movilidad, Diego Suarez, Ana Patricia Herrera, Planeación, Ing. Diego Cala, María Victoria Villamil Páez, Brando Tamayo, Cremil Coronel Hernán Calixto Monroy, Coronel Alexander Gonzales Jaimes, Aldea Proyectos Julián Bonilla Nieto, Sandra Bonilla Nieto, Reinaldo Mosquera, Mauricio Hurtado, Luis Leonardo Leal Ing. Sainc,

1. La Dra. Andrea Ortega lee las tareas pendientes:
 - a. Planeación informa que ya envió radicado **2-2022-41937** junto con sus anexos, que contienen las observaciones a la modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal.
 - b. Movilidad envió el acta a las entidades el 21 de abril, ya respondieron planeación y Transmilenio, faltan las observaciones del IDU, el ing. German Currea informa que las enviará el martes.



2. El Ing. Julián Bonilla, promotor comenta que de las observaciones enviadas por planeación tiene dos inquietudes:

a. DOCUMENTO 1 2022 24082 DADEP.

Se especifica que el diseño y el compromiso con la estación para el Tren Ligero se debe actualizar y cambiar para lo dispuesto en CV7.

El Ing. German Currea informa que el interés del IDU es que el promotor haga el pago de la estación puesto que el Corredor Verde se encuentra en diseños y se debe manejar el mismo paisajismo. Resulta mucho más fácil que sea CV 7 el que haga estas obras con el pago compensatorio del PPRU para poder así dar una respuesta integral al CV 7 y sus variables de diseño.

En este orden de ideas, el pago de la carga ESTACION CV 7 por parte de ALDEA como PPRU El Pedregal, resulta viable y se recomienda que así sea.

b. DOCUMENTO 3 2022 10373 SDP. (DVTSP)

Página 8 Numeral A-2-4. En este punto se hace mención a la modificación del Artículo 29 (ESTACIONAMIENTOS).

Dirección de vías el Arq. Brando y el Ing. Cala comentan que dentro del decreto puede quedar el número de parqueaderos que se entregarán, estableciendo un mínimo de ellos, que será el que arroje la exigencia mínima por demanda del estudio de tránsito.

Movilidad considera que ciertamente, acogidos a la política de desestimular el uso del vehículo, se puede reducir el número de cupos para vehículos y aumentar el número de cupos para otras modalidades de transporte como motos y bicicletas.

Reinaldo Mosquera va a actualizar el documento a movilidad con el número de parqueaderos requeridos por norma, demanda y licencias.



3. El Dr. Mendieta cita para la próxima semana una reunión con el promotor para revisar la línea del tiempo para lograr la firma del Decreto de adopción del PPRUEP por parte de la SDP y la del Convenio Fase 2 con IDU.
4. El Dr. Mendieta también establece que la próxima reunión se puede estar realizando durante la tercera semana de mayo.

3.2.5 Programa general de obras

La propuesta urbana a corto plazo se plantea articulada con los desarrollos viales de Troncal 68 y Corredor Verde Carrera 7, de esta manera se estableció que, en el año 2026 además de estar en plena operación el proyecto inmobiliario desde el año 2023, igualmente se encuentran construidas y en operación la Troncal 68 y Corredor Verde.

Se presenta a continuación (**ver anexo 6**): Programa General de Obras Unificado.



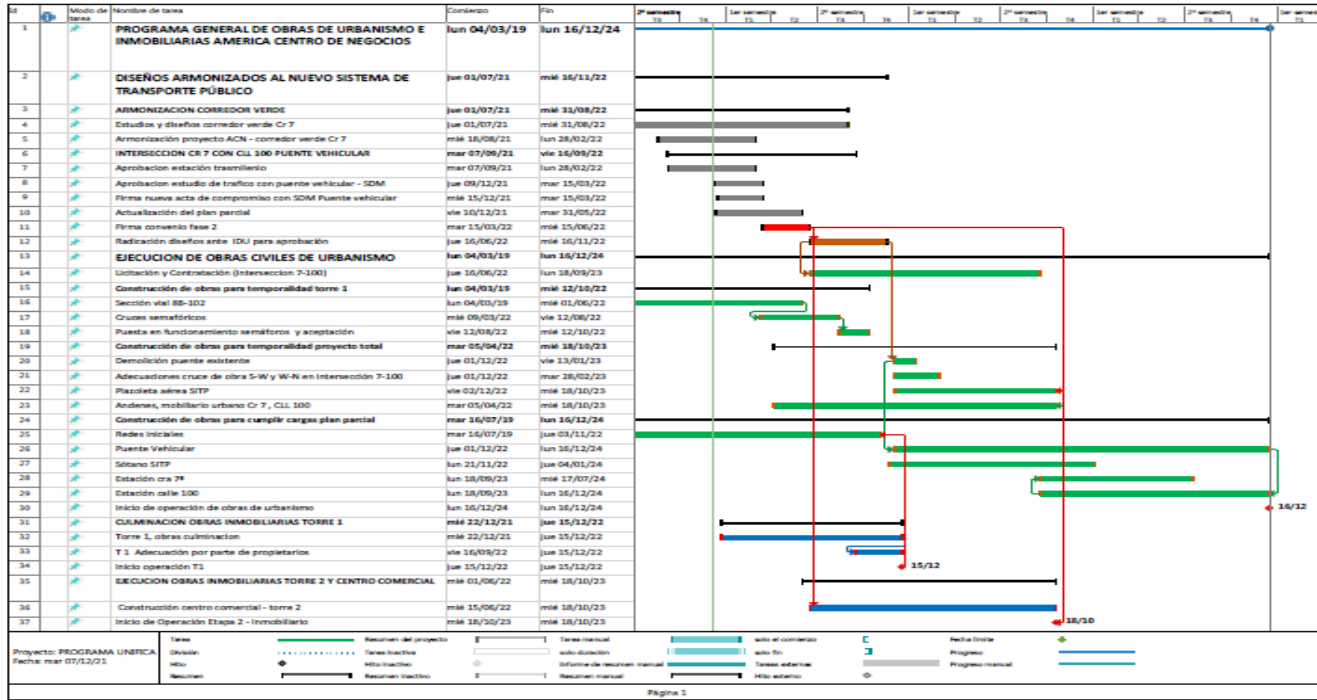


Ilustración 10. Programa General de Obras Unificado-Reinicio

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



En desarrollo de esta modificación del Plan Parcial y previo estudio de las condiciones técnicas de movilidad, servicios públicos, tránsito y operacionales de Transmilenio y acorde con la propuesta presentada por el promotor del Plan Parcial **se otorgó viabilidad técnica** en la **mesa técnica final celebrada el 1 de diciembre de 2021** y se precisaron aspectos relativos la conveniencia de que esta intersección fuera elevada en reemplazo del paso de nivel deprimido, y posteriormente a la radicación de la modificación del Plan Parcial se hicieron observaciones, comentarios y recomendaciones, los cuales se ajustan en el presente documento.

Por lo anterior y de acuerdo al nuevo planteamiento concertado y avalado en la mesa Interinstitucional distrital liderada por Secretaria Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, ya no se requiere de la adquisición de la franja de terreno localizada en la zona de reserva de los cerros orientales, que era necesaria para la construcción del muro de contención que permitía el acceso del paso deprimido, que en la propuesta inicial para la construcción de la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 en los términos señalados en el Decreto 188 de 2014.

Teniendo en cuenta que las condiciones de la presente modificación se centran básicamente en la modificación y rediseño para la solución vial de la intersección de la Avenida Calle 100 con la Avenida Carrera 7ª, fue necesaria la modificación del Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Pedregal, el cual fue radicado para su aprobación mediante **20216122217282 de fecha 2021-12-11** ante la Secretaría Distrital de Movilidad, la cual fue aprobada mediante el oficio expedido por la secretaria Distrital de Movilidad No. **202222405005791 de fecha 2022-05-18**.

3.3 Objetivos de la modificación del plan parcial

- a) Optimizar los contenidos del Plan Parcial EL PEDREGAL teniendo en cuenta las nuevas obras de infraestructura vial de la intersección de la Avenida Calle 100 con la Avenida Carrera. 7ª, consecuencia de las decisiones de la administración distrital que se han venido dando tanto para la troncal de Transmilenio de la Avenida Calle 68, como para el denominado corredor verde de la Carrera 7ª.



- b) Sustituir la solución de la intersección deprimida por una igualmente a desnivel, pero tipo puente en la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100.
- c) Modificar la concertación ambiental teniendo en cuenta que ya no se requiere de la adquisición de la franja de terreno localizada en la zona de reserva de los cerros orientales, que era necesaria para la construcción del muro de contención que permitía el acceso del paso deprimido, que en la propuesta inicial se proponía, para la construcción de la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 en los términos señalados en el Decreto 188 de 2014 y portan tanto el proyecto ya no afecta la zona de reserva.
- d) Permitir la entrada en operación del 100% de los usos del Plan Parcial de forma que el promotor pueda concluir la construcción del proyecto de oficinas y centro comercial e iniciar la operación de la totalidad de los usos en del proyecto Plan Parcial El Pedregal aún sin haber ejecutado la totalidad de las obras establecidas como cargas.
- e) Precisar sobre la modificación propuesta, el compromiso de ejecución de la estación de tren ligero por la estación de corredor verde Carrera 7ª.
- f) Hacer los ajustes a los accesos que se consideren pertinentes, para que resultado del trazado geométrico resultante de la solución de la intersección tipo puente se logren las adecuadas condiciones de accesibilidad al proyecto.
- g) Optimizar los cupos de estacionamiento requeridos, según la demanda que ha sido parametrizada con fundamento técnico en el estudio de tránsito.
- h) Ampliar la vigencia del Plan Parcial para garantizar su correcta implementación y garantizar su total construcción.



3.4 Aspectos objeto de la modificación del plan parcial

Los aspectos a tener en cuenta para la presente modificación del Plan Parcial son:

1. **Reemplazar la propuesta de la intersección deprimida por una solución elevada para la intersección de Avenida Calle 100 con Av. Cra 7ª** del Plan Parcial que fueron concertados en las diferentes reuniones que se desarrollaron en el marco de las mesas Interinstitucionales distritales liderada por la Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el IDU. La mencionada propuesta requiere de la modificación del estudio de tránsito para la entrada en operación de la totalidad de los usos del Plan Parcial, incluyendo la nueva propuesta de construcción de un **punto vehicular elevado** sobre la Avenida Calle 100 con Avenida Carrera 7 que no afecta la zona de reserva ambiental de los cerros orientales.
2. Establecer **las obras o acciones necesarias para la entrada en operación** del proyecto con la nueva propuesta vial prevista para la intersección.
3. **Optimizar las obras** (cargas) que deben ser construidas e implementadas y las obras (cargas) que en el evento de no ser necesaria su construcción durante el periodo de ejecución del proyecto inmobiliario, puedan ser pagadas en dinero o ejecutadas posteriormente.
4. Precisar que la ejecución de la intersección de la Avenida Calle 100 con Avenida Carrera 7, que hace parte de las obligaciones urbanísticas del Promotor del Plan Parcial según disposición del **parágrafo 2 del artículo 34 del Decreto 188 de 2014** será actualizada según los acuerdos concertados en la mesa Interinstitucional distrital liderada por Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el IDU, en donde se precisa que ya no se requiere de la adquisición del terreno de 557.93 m² ubicado en el costado oriental de la entrada a la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 desde el carril derecho de la carrera 7 sentido Sur – Norte, definido por la Resolución 0197 del 24 de febrero de 2014, por la cual *“se adopta y precisa la zona de reserva para la intersección de la avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Alberto Lleras Restrepo (AC 100)”*.
5. Ajustar el acceso al proyecto, para que resultado del trazado geométrico resultante de la solución de la intersección tipo puente se logren las adecuadas condiciones de accesibilidad al proyecto.



- 6. Vincular al proyecto arquitectónico, únicamente los cupos de estacionamiento requeridos, según la demanda que ha sido parametrizada con fundamento técnico en el estudio de tránsito y que se vincula dentro de los compromisos para el promotor del Plan Parcial.

4 Estudio de títulos y estrategia de saneamiento predial

No se requiere de una modificación de los estudios de títulos dado que la Gestión de suelo ya fue realizada y en la actualidad la totalidad de los predios se encuentra en cabeza de los siguientes Fideicomisos que se muestran en el siguiente cuadro. Por otra parte, se anexan nuevamente los estudios de títulos que fueron actualizados en el año 2019 (ver **anexo 9**).

AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS								
PREDIOS ÁMBITO DE APLICACIÓN PLAN PARCIAL PEDREGAL								
#	Marcas	MATRÍCULA REGISTRADA	CIPI	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO FIDEICOMISO	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN	
1	ENCUENTRO MANRIQUA 1	SON-208986	EN NOTIFICACIÓN	MANRIQUA 1	FIDEICOMISO REVOCABLE DE GARANTÍA FAMILIA BICORRA	FINANCIERAS MANRIQUA FIDUCIARIA S.A. SOCIEDAD FINANCIERA VECINA DEL TERRITORIO REVOCABLE DE GARANTÍA FAMILIA BICORRA S/NIT 450304304 - 0-0001	26 Predios	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 30
					FIDEICOMISO REVOCABLE DE GARANTÍA ALDEA PROYECTOS	FINANCIERAS MANRIQUA FIDUCIARIA S.A. SOCIEDAD FINANCIERA VECINA DEL TERRITORIO REVOCABLE DE GARANTÍA ALDEA PROYECTOS S/NIT 450304304		Aldea Management Colombia SA FIDUCIARIA
					FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN MANRIQUA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	FINANCIERAS MANRIQUA FIDUCIARIA S.A. SOCIEDAD FINANCIERA VECINA DEL TERRITORIO DE ADMINISTRACIÓN MANRIQUA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS S/NIT 450304304		Cra 7 No 99-53 # 24
2		SON-208987	AAADICION	CALLE 100 N. 30	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS- R.T.30	FINANCIERAS MANRIQUA FIDUCIARIA S.A. SOCIEDAD FINANCIERA VECINA DEL TERRITORIO REVOCABLE DE GARANTÍA ALDEA PROYECTOS S/NIT 450304304	1 Predio	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 30, ITAD Cra 7 No 99-53 p. 34
3		SON-19859	AAADICION	CL 100 886	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS- R.T.2- SON-19859	FINANCIERAS MANRIQUA FIDUCIARIA S.A. SOCIEDAD FINANCIERA VECINA DEL TERRITORIO DE ADMINISTRACION MANRIQUA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS S/NIT 450304304	1 Predio	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 30, ITAD Cra 7 No 99-53 p. 34



4	ENCLAVE MANZANA 2	SIN INFORMACIÓN	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 2	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN EL CIRUS S.A.S	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN EL CIRUS	3 PROYECTOS	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14
					FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS		
5	ENCLAVE MANZANA 3	SIN INFORMACIÓN	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 3	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	10 PROYECTOS	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14
					FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS		
6	ENCLAVE MANZANA 4	SIN INFORMACIÓN	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 4	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS EL SUR	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	14 PROYECTOS	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14
					FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN LAURA HEENA GANTUO ROSAS S.A.S	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN LAURA HEENA GANTUO ROSAS		
					FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS SUDON	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS		
7	ENCLAVE MANZANA 5	SIN INFORMACIÓN	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 5	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	12 PROYECTOS	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14
SIN INFORMACIÓN		MANEJACION		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	1 PROYECTO	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14	
SIN INFORMACIÓN		MANEJACION	CARRERA 7 B SUR 26 SUR 2	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	1 PROYECTO	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14	
SIN INFORMACIÓN		MANEJACION	OP 78 SUR 24	ALDEA PROYECTOS S.A.S	ALDEA PROYECTOS INMOBILIARIA S.A	1 PROYECTO	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14	
SIN INFORMACIÓN		SIN INFORMACIÓN		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	4 PROYECTOS	Activo Proyectos S45 Avenida Calle 100 No 7 A, 30, 37 No Cte 7 No 99-53 p. 14	
					FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN FAMILIA SECURA	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA SECURA		
					FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	A TAL VEZ MANEJAREMOS COLOMBIA LA VECINA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS		

Tabla 6. Cuadro Fideicomisos Plan Parcial Pedregal

5 Gestión Social del Plan Parcial de Renovación Urbana

El proceso de Gestión social se propuso en la gestión inicial del Plan Parcial y fue actualizado en la adopción del Plan Parcial.

Para la presente modificación del Plan Parcial se realizó la socialización de la modificación del Plan Parcial el pasado 8 de abril y no se recibieron observaciones, cumpliendo con el requisito de realizar la correspondiente información pública y citación a propietarios y vecinos. Para el efecto y a la luz de las normas vigentes este tema fue liderado por la SDP con el apoyo del Promotor del proyecto y para los cual se realizaron las siguientes actividades:



1. Publicar en su página web la documentación presentada por el formulador del Plan Parcial (Se anexa Publicación en el diario Nuevo Siglo)
2. Se convocaron los propietarios y vecinos colindantes para darles a conocer la propuesta del proyecto, una vez radicada la formulación del Plan Parcial
3. De igual forma se abrió el espacio a los interesados en conocer a los interesados la propuesta urbanística modificada.

Con el fin de que dar la información pública relativa a la modificación del Plan Parcial, el proponente envió los siguientes cuadros y plano en donde se identificaron los propietarios vinculados (ver soporte socialización Plan Parcial, **anexo 8**).



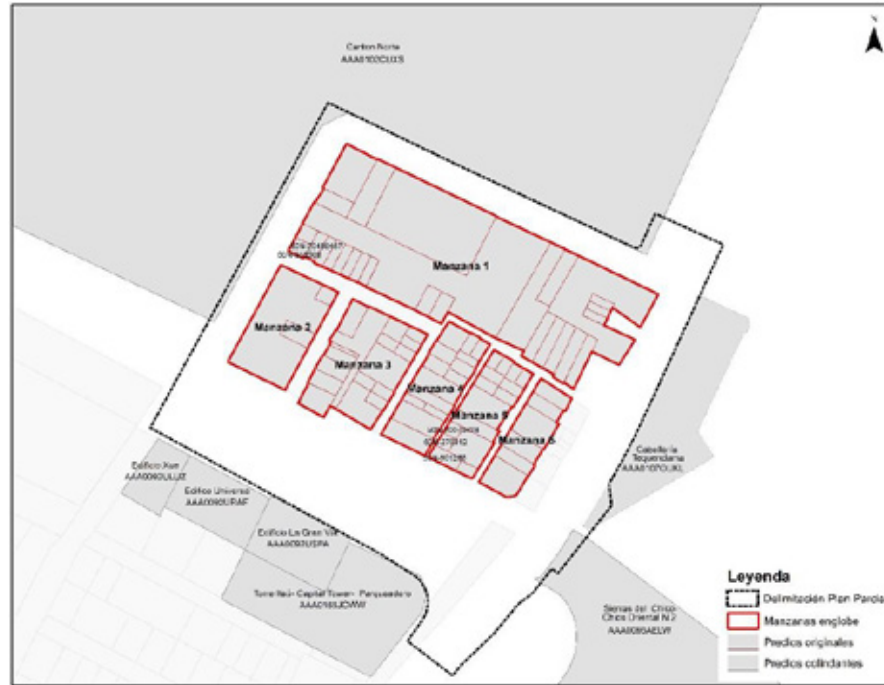


Ilustración 11. Plano manzanas englobadas y vecinos colindantes

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



El cuadro de los propietarios se muestra en lo relativo a los estudios de títulos en donde se identifican, los englobes de manzanas, los fideicomitentes y los fideicomisos

MANZANAS	MATRICULA INMOBILIARIA	CHIP	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO-FIDEICOMISO	PREDIOS ENGLOBALOS	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN
ENGOBE MANZANA 1	50N-20844944	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 1	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA BECERRA	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A SOCIEDAD FIDUCIARIA VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA BECERRA X NIT.8300539636 - 0.50%	25 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20
				FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A SOCIEDAD FIDUCIARIA VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS 22.94%		Itau Asset Management Colombia SA FIDUCIARIA
				FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A SOCIEDAD FIDUCIARIA VOCERA DEL FIDEICOMISO DE ADMIN. INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS. 76.56%		Cra 7 No 99-53 P.14



MANZANAS	MATRICULA INMOBILIARIA	CHIP	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO-FIDEICOMISO	PREDIOS ENGLOBALOS	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN
	50N-20488457	AAA0102CNZM	CALLE 101 # 8 76	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS - R.T 20	ITAU MANAGEMENT COLOMBIA S.A SOCIEDAD FIDUCIARIA COMO VOCERA DEL FIDEICOMISO DE INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS.	1 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
	50N-938509	AAA0102COBS	CL 101 8 86	FIDEICOMISO ADMINISTRACION AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS - R.T 2 - 50N-938509	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A. SOCIEDAD FIDUCIARIA COMO VOCERA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENT NIT. 8300539636	1 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
ENGLUBE MANZANA 2	50N-20844946	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 2	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION EL CIPRES 88,94%	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION EL CIPRES	3 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
				FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS		



MANZANAS	MATRICULA INMOBILIARIA	CHIP	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO-FIDEICOMISO	PREDIOS ENGLOBALOS	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN
ENGOBE MANZANA 3	50N-20845037	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 3	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	18 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
				FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS		
ENGOBE MANZANA 4	50N-20845038	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 4	FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS 45,58%	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOVERA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	14 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
				FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION LAURA HELENA CANTILLO ROJAS 14,70%	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO ADMINISTRACION LAURA HELENA CANTILLO ROJAS		



MANZANAS	MATRICULA INMOBILIARIA	CHIP	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO-FIDEICOMISO	PREDIOS ENGLOBALADOS	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN
				FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS 39,72%	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS		
ENGLIBE MANZANA 5	50N-20845039	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 5	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	12 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
	50N-901266	AAA0102CRZM		FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	ATAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S,A SOCIEDAD FIDUCIARIA VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA X NIT.8300539636	1 PREDIO	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
	50N-270912	AAA0102CSAW	CARRERA 7 B 100-26 LOTE 2	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	ATAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S,A SOCIEDAD FIDUCIARIA VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA	1 PREDIO	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14



MANZANAS	MATRICULA INMOBILIARIA	CHIP	DIRECCIÓN	FIDEICOMISO	PROPIETARIO-FIDEICOMISO	PREDIOS ENGLOBALOS	DIRECCIÓN DE NOTIFICACIÓN
	50N-20073424	AAA0102CSBS	KR 7B 100 36	ALDEA PROYECTOS S.A.S	ALDEA PROYECTOS INMOBILIARIOS S.A.	1 PREDIO	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
ENGLUBE MANZANA 6	50N-20845131	SIN INFORMACIÓN	MANZANA 6	FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	A: ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA ALDEA PROYECTOS	6 PREDIOS	Aldea Proyectos SAS Avenida Calle 100 No 7 A 20, ITAU Cra 7 No 99-53 p. 14
				FIDEICOMISO IRREVOCABLE DE GARANTIA FAMILIA BECERRA	A: ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO DE GARANTIA FAMILIA BECERRA		
				FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILIARIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS	A: ITAU ASSET MANAGEMENT COLOMBIA S.A VOCERA DEL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION INMOBILAIRIA AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS		

Tabla 7. Cuadro de los propietarios

Y los vecinos colindantes al ámbito del plan parcial son:



AMERICA CENTRO DE NEGOCIOS								
VECINOS COLINDANTES PLAN PARCIAL PEDREGAL								
	EDIFICIO	NOMBRE Y APELLIDO	CARGO	TELEFONO	DIRECCIÓN	CORREO ELECTRONICO	FOLIO MATICULA INMOBILIARIA	CHP
1	Torre Itau- Torre capital tower- Edificio Parquadero	Perla Montes Blanco	Administradora de Proyecto	313 220 0322 533035	Calle 100 N°7-33 39 Carrera 7 N° 99-53	operacionestorrecorporbanca@mts.com.co gerenciatorrecorporbanca@mts.com.co	50C-1517564	AAA0165JCWW (CL 99 7 A - 4H30:HS14 GJ 1000)
		Edison	Coordinador de Mantenimiento	3132153183 - 5233035 Ext. 222 - 3503071502	Calle 100 N°7-33 39 Carrera 7 N° 99-54	mantenimientotorrecorporbanca@mts.com.co seguridadtorrecorporbanca@mts.com.co		
		Perla Montes Blanco	Property Manager	3132200322/5233035		gerenciatorrecorporbanca@mts.com.co		
2	Edificio La Gran Vía	Sra. Martha Pinzón	Administradora	3132055379	Calle 100 N°7-45	edificiolagranvia@yahoo.com / supervisor@admoeo.net / casilca06@yahoo.com	50N-202766	AAA0092USPA (CL 100 7-45 AP 1001)
3	Edificio Universa	Sra. Yolanda Matiz	Administradora	5209248 - 3204404313	Calle 100 N°7A-81	administracioncalle100@universa.com.co	50N-592311	AAA0092URAF
4	Edificio Xue	Sra. Sandra Cruz / Claudia Mariana Latorre	Administradora / Encargada	311 2166675 / 2565713/2365235, 2365229/ 3143700964	Carrera 8a N° 99-54	sandra.cruz@implementar.net	50N- 762070	AAA0092ULUZ (CL 100 8-75 LC)
5	Sierras del Chico- Chico Oriental N 2	María Juliana García / Irma Secretaria	Representante Legal	3211975 ,3211978, 3212891	KR 7 98 60	Sin Dato	50N-471316	AAA0093AELW
10	Caballería Tequendama	Teniente Coronel Manuel Zapata Mejía	Comandante Grupo de Caballería Tequendama		AK 7 101 02	Sin Dato	Sin Dato	AAA0107OUKL
11	Canton Norte	Coronel Luis Carlos Aguilera Quintero	Comandante Batallón Policía Militar 15 BR13		AK 7 102 51	Sin Dato	50N-218891	AAA0102CLXS (AV CRA 7 102-51)

Tabla 8. Cuadro Vecinos colindantes Plan Parcial Pedregal

El proponente de la presente modificación del Plan Parcial apoyo a la SDP en lo que fue requerido para que la socialización fuera realizada de manera correcta.

En lo relativo al Plan de manejo con las comunidades y vecinos del sector por parte del promotor, se estableció y se han venido implementando dos programas dirigidos a la atención ciudadana y la comunicación estratégica. A continuación, se describen las acciones a desarrolladas por el PROMOTOR desde el año 2014 en cada programa y que por las circunstancias de la pandemia del



COVID-19 se suspendieron de manera temporal y una vez se reactive la construcción del proyecto se continuara con su implementación.

El programa de participación y servicio a la ciudadanía: En este programa se diferencian las actividades específicas a implementar a cargo del Promotor ALDEA PROYECTOS S.A.S., así como lineamientos que posibilitan la participación ciudadana, a través del establecimiento de canales de comunicación con los actores sociales y circunvecinos al proyecto. Adicionalmente, las medidas de manejo propuestas dan cumplimiento a la normatividad relacionada con gestión social y servicio a la ciudadanía, participación ciudadana y veedurías.

Las acciones a desarrolladas por el PROMOTOR desde el año 2014 eran:

- a) Redes sociales: Se utiliza el servicio de mensajería instantánea que ofrece la aplicación de WhatsApp y/o las que se consideren convenientes para permitirle a la ciudadanía un acceso rápido y en tiempo real a la información del proyecto y/o atención de solicitudes. Esta actividad se implementará una vez se reactive la construcción del proyecto.
- b) Reuniones de socialización, información y participación: Estos espacios se han constituido en los escenarios de diálogo e interlocución, dentro de los cuales, de forma participativa, se ha informado a grupos de interés del área de influencia directa y autoridades administrativas locales, sobre el proyecto y/o se ha realizado atención personalizada con peticionarios bajo la coordinación del equipo de especialistas con que cuenta el PROMOTOR para atender las solicitudes ciudadanas. Para el desarrollo de las reuniones se ha implementado la metodología IDU para el desarrollo de reuniones informativas.
- c) Atención a la ciudadanía en campo: El PROMOTOR dispone de un equipo social desde el año 2014, para la realización de recorridos de campo mensual.



- d) Atención a veedurías ciudadanas: En cumplimiento de la Ley 850 del 18/11/2003 y el Acuerdo 142 del 10/03/2005, en caso de requerirse se suministrará información a las veedurías ciudadanas que lo soliciten de conformidad a las facultades legales a ellas conferidas.
- e) Levantamiento de actas de compromiso: En el desarrollo del proyecto, el PROMOTOR ha desarrollado actas de compromiso la atención ciudadana y/o atender situaciones imprevistas y/o de contingencia requeridas por intervenciones del proyecto y que ameriten acuerdos entre el Promotor y la ciudadanía del AID.
- f) Implementación del sistema de atención a la ciudadanía: Implementado para atención de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias – PQRS. El sistema de atención considerará los siguientes lineamientos:
- La población objeto de este programa es de carácter abierto y público para la totalidad de los ciudadanos que se sientan beneficiados o afectados por el proyecto en cada una de sus etapas.
 - Implementación de mecanismos de fácil acceso para la población en general.
 - Los tiempos de respuesta de PQRS tendrán como máximo plazo los indicados por la Ley para las respuestas de derechos de petición.
 - Asignación de un profesional social encargado de la recepción, atención y seguimiento de las PQRS y el sistema estará bajo la responsabilidad directa del director del Proyecto, quien asegurará la respuesta oportuna de las PQRS.
 - Divulgación y socialización de los mecanismos de atención de PQRS.
 - Generación de reportes mensuales sobre el estado, atención, trámite y cierre de las PQRS y reporte en los comités de seguimiento social que se realicen.
 - Todas las PQRS recibidas por medio escrito, telefónico, correo electrónico y de forma verbal deberán ser tratadas como un derecho de petición y de acuerdo con lo estipulado en la Ley 1755 de 2015.
 - En todos los casos se generarán respuestas a los peticionarios de manera escrita (por correo electrónico o comunicación). Para las quejas o solicitudes anónimas, se procederá a publicar la respuesta en la cartelera informativa del Punto IDU.



- En caso de recibir PQRS que no sean del alcance del PROMOTOR, se dará traslado a la entidad competente, informando al solicitante la gestión realizada de acuerdo a la normatividad vigente.

g) Implementación de canales de comunicación: Para la atención de la población el PROMOTOR ha implementado los siguientes canales de comunicación: Línea móvil: Funcionará de manera exclusiva para el proyecto en un horario de 8 horas diarias de lunes a viernes y correo electrónico del proyecto, para la recepción de solicitudes interpuestas por la ciudadanía.

El segundo **programa de información y divulgación del proyecto**: En este programa contempla la elaboración y distribución de piezas de comunicación e información, como son: volantes y comunicados de información masiva que contienen información general sobre el proyecto.

El PROMOTOR ha adelantado las acciones pertinentes para informar sobre el avance o situaciones particulares del proyecto de renovación urbana. No obstante, divulgará a través de sus medios de comunicación información que de manera oficial entregue las Entidades que desarrollan actualmente proyectos de ciudad, considerando que la información que se pretenda divulgar sobre estos proyectos de ciudad no son competencia directa del PROMOTOR ni se dispone de autorización alguna para divulgar y/o emitir y/o suministrar información alguna, ya que el IDU cuenta con una Oficina Asesora de Comunicaciones encargada de direccionar y controlar la información que se entregue a la comunidad respecto a los proyectos que actualmente adelanta en la Carrera 7ma y en la Avenida 68.

6 Estudio de tránsito y acciones para la movilidad aplicables al plan parcial de renovación urbana

El plan Parcial El PEDREGAL cuenta con los siguientes estudios de tránsito aprobados



- 6.1 Oficio SM-DSVCT-48013-13 del 7 de mayo de 2013 y su complemento, Oficio SM-DSVCT-143274-13 del 18 de diciembre de 2013

ESTUDIO DE TRÁNSITO PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EL PEDREGAL

ACTA DE COMPROMISO QUE HACE PARTE INTEGRAL DEL OFICIO SM-DSVCT-48013-13

Fecha: 06 de Mayo de 2013

LILIANA HURTADO CASAS, identificada con Cédula de Ciudadanía No. 52.045.430 expedida en Bogotá actuando como Representante Legal de Aldea Proyectos S.A. Nit No. 830.097.620-4, como consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal que se anexa y que hace parte integral de la presente acta, y **LILIANA YANNETH BOHÓRQUEZ AVENDAÑO**, 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 los estudios, diseños y obras de intervención en la malla vial circundante que, Aldea Proyectos S.A. en coordinación con las entidades competentes, se compromete a implementar para mitigar el impacto de la aprobación e implantación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal que sobre la movilidad peatonal y vehicular pueda generar la puesta en operación del mismo.

- 6.2 Oficio SDM-DSVCT-160850-17 del 16 de octubre de 2017.

La modificación del estudio de Transito valida en términos técnicos la propuesta operativa y de infraestructura prevista en su momento.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM-DSVCT-160850-17
(Al contestar cite este número)

Bogotá, D.C. 16 OCT 2017

Ingeniero
REINALDO MOSQUERA CUÉLLAR
Especialista de Tránsito
RMC Ingeniero Consultor
Carrera 15 No.104-76 Oficina 206
Tel: 3820450
Ciudad

Asunto: Actualización Estudio de Tránsito Plan Parcial de Renovación Urbana El
Pedregal. Carrera 7 por Calle 100 (Usaquén)

Radicado: SDM-147022 de septiembre 22 de 2017


Activar Windows
Ve a Configuración para



6.3 Estudio de Tránsito radicado y aprobado para la modificación del Plan Parcial El Pedregal -

El Estudio de Tránsito fue radicado para su aprobación mediante **20216122217282 de fecha 2021-12-11** ante la Secretaría Distrital de Movilidad para su correspondiente aprobación.

El mencionado estudio de Tránsito radicado ante la secretaria Distrital de Movilidad, fue objeto de observaciones y fue ajustado, radicado y fue expedido el siguiente oficio que da viabilidad a lo radicado, oficio No. 202222404858611 de Mayo 8 de 2022.



REF: RESPUESTA AL RADICADO 20226120516352 ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE TRÁNSITO MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EL PEDREGAL

Respetado ingeniero Reinaldo:

En el marco de la revisión de la Actualización del Estudio de Tránsito para la Modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal, desde la Subdirección de Infraestructura se informa que el Estudio fue revisado de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 596 de 2007 y se ha verificado el cumplimiento de la totalidad de requisitos para su aprobación.

En este sentido y con el propósito de continuar con la emisión del oficio de viabilidad del Estudio de Tránsito, se informa que el proyecto de Acta de Compromiso fue compartido con la Secretaría Distrital de Planeación, Instituto de Desarrollo Urbano y TransMilenio S.A., mediante correo electrónico del 21 de abril del corriente año, y se recibieron comentarios y observaciones para su ajuste, que a su vez fue nuevamente enviada a las Entidades el 5 de mayo de 2022, para recibir el aval definitivo en el transcurso de la próxima semana.

De esta manera, les remitiremos a los promotores por correo electrónico la versión del Acta de Compromiso para su revisión y firma, como requisito para la emisión del oficio de aprobación del Estudio de Tránsito.



La aprobación definitiva del estudio de tránsito fue aprobada mediante oficio 202222405005791 de fecha 18 - 05- 2022. (Ver anexo 1)



SI
202222405005791

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 18 de 2022

Ingeniero
REINALDO MOSQUERA CUELLAR
Rmc Ingenieros S.a.s
Carrera 28 45a 26 Apartamento 301
CP: 111311
Email: rmc@rmcingenieros.com
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 20226120516352 APROBACION
ACTUALIZACION ESTUDIO DE TRANSITO PPRU EL PEDREGAL

REF: RESPUESTA AL RADICADO 20226120516352 APROBACION
ACTUALIZACION ESTUDIO DE TRANSITO PPRU EL PEDREGAL

Respetado ingeniero Reinaldo:

Dentro del proceso de revisión y emisión de conceptos técnicos relacionados con Estudios de Tránsito de que trata el Decreto 596 de 2007, informamos que, revisado el "Estudio de Tránsito Actualización Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal", incluye el análisis de las condiciones de seguridad vial y movilidad en el área adyacente para la situación con proyecto, garantizando técnicamente que el tránsito esperado será atendido al interior del predio, sin generar colas sobre las vías públicas. Con fundamento en lo anterior, esta Subdirección 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 al momento de la formulación de la Modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal.

Se aclara que el concepto técnico emitido a la luz de la revisión del Estudio de 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 ciclistas, consideradas en el Estudio de Tránsito presentado y no exime a las demás entidades competentes², de la verificación del cumplimiento de disposiciones y normas propias de su competencia.



6.4 Cuadro Comparativo de Compromisos estudios de transito aprobados y la nueva propuesta de modificación de compromisos

CUADRO COMPARATIVO COMPROMISOS ESTUDIOS TRÁNSITO		
Oficio SM-DSVCT-48013-13 del 7 de mayo de 2013 y su complemento, Oficio SM-DSVCT-143274-13 del 18 de diciembre de 2013	Oficio SDM-DSVCT-160850-17 del 16 de octubre de 2017. Actualización ET	Oficio Aprobación estudio de tránsito SDM-202222405005791 de fecha 18 - 05- 2022 (ver anexo 2)
DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN
Compromisos en el marco de la Formulación Inicial del Plan Parcial	Se precisa que la modificación del Estudio de Tránsito obedece a la necesidad de evaluar el impacto generado sobre la condición de máxima área vendible dispuesta en el Artículo 23 del Decreto 188 de 2014, aumentando de 133.754,29 m2 a 140.240,08 m2 el área de ventas del proyecto.	Se precisa que la modificación del Estudio de Tránsito obedece a la necesidad de optimizar lo relativo a la Intersección Vial de la Avenida Calle 100 con Avenida Cra 7ª motivada por las actualizaciones dadas por las obras de Transmilenio Calle 100 y Corredor Verde de la Carrera 7ª. Se propone que la intersección vial sea planteada como una solución de puente elevado.



COMPROMISOS	COMPROMISOS	COMPROMISOS
1. Adecuación de la Estación Transitoria de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, avalada por Transmilenio S. A., la cual incluye el estacionamiento de regulación y el paradero de buses padrones del SITP, la cual contará con dos plataformas con capacidad para tres buses padrones duales con puertas por lado izquierdo y cuatro busetones SITP con puertas por lado derecho	1. Adecuación de la Estación Transitoria de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, avalada por Transmilenio S. A., la cual incluye el estacionamiento de regulación y el paradero de buses padrones del SITP, la cual contará con dos plataformas con capacidad para tres buses padrones duales con puertas por lado izquierdo y cuatro busetones SITP con puertas por lado derecho.	1. Adecuación de la Estación Transitoria de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, avalada por Transmilenio S.A para operar mientras se construye la estación definitiva la cual incluye el estacionamiento de regulación y el paradero de buses padrones del SITP, la cual contará con dos plataformas con capacidad para tres buses padrones duales con puertas por lado izquierdo y cuatro busetones SITP con puertas por lado derecho.
2. Infraestructura Vial Principal (Carrera 7 y Calle 100) andenes y control ambiental, incluye la sustitución del actual puente vehicular localizado en la intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, por una solución a desnivel deprimida, ejecutada en	2. Infraestructura Vial Principal (Carrera 7 y Calle 100) andenes y control ambiental, incluye la sustitución del actual puente vehicular localizado en la intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, por una solución a desnivel deprimida, ejecutada en predios públicos	2. Estudios, diseño y construcción de la solución vial a desnivel para la intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 mediante un puente extendido desde la Av. Carrera 7 hasta proximidad de la carrera 9A con el fin de mantener las áreas requeridas para la construcción de la estación de Transmilenio sobre la Av. Calle 100 y facilitar las adecuaciones geométricas y de regulación para la integración operacional del Troncal 68 con corredor Verde carrera 7 y la operación misma de la estación de Transmilenio.



<p>predios públicos y privados una vez se suscriba el convenio con el IDU</p>	<p>y privados una vez se suscriba el convenio con el IDU</p>	
<p>3. Estaciones e intersecciones relativas al Sistema de transporte público de la ciudad correspondientes a la Estación Calle 100 del Sistema Troncal Transmilenio, Estación Tren Ligero Carrera 7, Plataforma destinada al servicio SITP y el estacionamiento de 38 Auses padrones y área destinada a las oficinas de Transmilenio.</p>	<p>3. Estaciones e intersecciones relativas al Sistema de transporte público de la ciudad correspondientes a la Estación Calle 100 del Sistema Troncal Transmilenio, Estación Tren Ligero Carrera 7, Plataforma destinada al servicio SITP y el estacionamiento de 38 Auses padrones y área destinada a las oficinas de Transmilenio.</p>	<p>3. Estudios, diseños y construcción de las estaciones e intersecciones relativas al Sistema de Transporte Público de la ciudad, correspondientes a la Estación Calle 100 de la troncal Av. 68 del sistema TransMilenio, estación Corredor Verde Carrera 7, plataforma destinada al servicio SITP y el estacionamiento de 38 buses padrones y área destinada a las oficinas de TransMilenio. Incluye los pasos peatonales necesarios para la articulación del proyecto con la vialidad adyacente, así como con las estaciones del sistema de transporte público (Troncal TransMilenio Av. 68 y Corredor Verde Carrera 7).</p>



<p>4. Plaza Peatonal elevada sobre el corredor vial de la Av. Calle 100 y de la Av. Can-era 7, que permitirá la integración física de los flujos peatonales y de ciclo usuarios que circulan sobre los dos costados de la Av. Calle 100 con el costado oriental de la Can-era Séptima, a través de la cual se plantea la accesibilidad peatonal al Proyecto, así como la integración operacional y física de los flujos peatonales de usuarios del SITP , de la estación Transmilenio y el Tren Tran que la ciudad adopte en este sitio.</p>	<p>4. Plaza Peatonal elevada sobre el corredor vial de la Av. Calle 100 y de la Av. Can-era 7, que permitirá la integración física de los flujos peatonales y de ciclo usuarios que circulan sobre los dos costados de la Av. Calle 100 con el costado oriental de la Can-era Séptima, a través de la cual se plantea la accesibilidad peatonal al Proyecto, así como la integración operacional y física de los flujos peatonales de usuarios del SITP , de la estación Transmilenio y el Tren Tran que la ciudad adopte en este sitio.</p>	<p>4. Estudios, diseños y construcción, de tres (3) módulos de taquillas externas a la estación de la Calle 100, una taquilla localizada en el costado oriental en la plazoleta elevada que hace parte de las cesiones del proyecto, la otra en el costado occidental contigua al acceso de la Torre 2 del proyecto inmobiliario, ambas con espacios e infraestructura para su operación y conectividad con los accesos a la estación de TransMilenio, sin generar afectación sobre la Franja de Circulación Peatonal y una taquilla en el costado sur oriental de la estación (sobre la Carrera 7) de alta prioridad para el sistema de transporte masivo</p>
--	--	--

<p>5. Construcción de la vialidad local generada con el PPRU: Vías V--4 Carrera 8 A y Calle 102, con la dos entornos operativos y número de carriles diseñados para la adecuada articulación de los tráficos generados y atraídos por el Proyecto.</p> <p style="text-align: center;">No aplica</p>	<p>5. Construcción de la vialidad local generada con el PPRU: Vías V--4 Carrera 8 A y Calle 102, con la dos entornos operativos y número de carriles diseñados para la adecuada articulación de los tráficos generados y atraídos por el Proyecto.</p> <p style="text-align: center;">No aplica</p>	<p>4. Estudios, diseños y construcción de la vialidad local generada con el PPRU: Vías V--4 Carrera 8 A y Calle 102, con los dos entornos operativos y número de carriles diseñados para la adecuada articulación de los tráficos generados y atraídos por el Proyecto. Dicha viabilidad está conformada por andenes, calzada, separadores y ciclo ruta en caso de que se proyecte sobre la vía.</p> <p>1. Los diseños de semaforización se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad. Aprobado el diseño, se debe proceder a la construcción de obras civiles, suministro e instalación del mobiliario semafórico (equipo de control de tráfico, postes, semáforos, cableado, módulos sonoros y dispositivos de demanda), lo anterior debe estar acorde con las especificaciones técnicas establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad. Intersecciones:</p> <p>Intersección Av. Calle 100 por carrera 9A Intersección Av. Calle 100 por carrera 8ª Intersección Av. Carrera 7 por Av calle 100 Intersección Av. Carrera 7 por Av calle 102</p>
---	---	--



<p>1. El proyecto deberá presentar los diseños de señalización vertical y demarcación horizontal que permita la implementación y puesta en operación de las acciones contenidas en los numerales 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y 1.5 del presente acuerdo, así como las demás necesidades de señalización que se llegaren a identificar en la zona de influencia como consecuencia de ajustes que se puedan generar en el proceso de adopción del Plan.</p>	<p>1. El proyecto deberá presentar los diseños de señalización vertical y demarcación horizontal que permita la implementación y puesta en operación de las acciones contenidas en los numerales 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y 1.5 del presente acuerdo, así como las demás necesidades de señalización que se llegaren a identificar en la zona de influencia como consecuencia de ajustes que se puedan generar en el proceso de adopción del Plan.</p>	<p>1. Elaboración de los diseños de Señalización Vertical y Demarcación Horizontal para el trámite de revisión y aprobación ante la Subdirección de Señalización 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 la Actualización del Estudio de Tránsito.</p>
<p>COMPROMISOS PROPETARIOS Y PROMOTOR PLAN PARCIAL: El representante legal de Aldea Proyectos S.A., responsable del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal se compromete a garantizar los recursos para la construcción de la infraestructura anteriormente mencionada, de conformidad con los lineamientos que para tal efecto determine la Secretaría Distrital de Planeación, Instituto de Desarrollo Urbano y/o la Entidad Competente, de acuerdo con los análisis y evaluaciones del área de influencia contenidas en el Estudio de Tránsito.</p>		

Tabla 9. Cuadro comparativo de compromisos estudios de tránsito



6.5 Compromisos del Titular del Proyecto con la Modificación del PPRU El Pedregal y que se precisan en Estudio de Tránsito

Según el oficio de aprobación del Estudio de tránsito y el acta de Compromiso y teniendo en cuenta la necesidad de la entrada inicial de la operación del PPRU se define los siguiente:

La entrada inicial en operación del Plan Parcial de Renovación Urbana El Pedregal con la Torre 1 del proyecto inmobiliario (prevista para diciembre de 2022) no está condicionada a la terminación o entrega de las obras en curso, considerando el concepto de viabilidad a la accesibilidad temporal, para lo cual los diseños de semaforización y de señalización que se encuentran aprobados mediante oficios SDM-SEMA-157479-19 de 24-07-2019 de julio 24 de 2021 y SS 20213111597301 de marzo 20 de 2021 se deben encontrar implementados para garantizar las condiciones de seguridad vial de todos los usuarios que circularán por la Carrera 8A y la Calle 102, vialidad sobre la cual se facilita la accesibilidad al proyecto inmobiliario. Para ello se requiere contar con las siguientes acciones ejecutadas:

- Construcción de las vías locales Carrera 8A y Calle 102
- Construcción y amoblamiento de las nuevas intersecciones semaforizadas (Av. Calle 100 por Carrera 8A y Av. Carrera 7 por Calle 102)
- Implementación de los diseños de señalización vertical y demarcación horizontal aprobados
- Puesta en funcionamiento de los equipos de semáforos

De acuerdo con el cronograma general de obras urbanísticas se tiene previsto que en octubre de 2023 se consolide la operación total con la entrada en operación del Centro Comercial y la Torre 2 del proyecto inmobiliario, para lo cual se debe contar con la construcción de las obras relacionadas a continuación:

- Demolición puente existente Av. Carrera 7 por Av. Calle 100
- Adecuaciones cruce de obra Sur-Occidente y Occidente-Norte en la intersección Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 de manera temporal, mientras se ejecuta el nuevo puente vehicular*.
- Plazoleta aérea SITP
- Andenes, mobiliario urbano Av. Carrera 7 y Av. Calle 100



*La construcción del nuevo puente vehicular de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 se tiene prevista entre diciembre de 2022 y diciembre de 2024.

- Construcción y amoblamiento de la nueva intersección semaforizada Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 prevista para septiembre de 2024 de manera definitiva.

Teniendo en cuenta que la modificación del PPRU tiene como objeto:

- ✓ Sustituir la solución de la intersección deprimida por una igualmente a desnivel, pero tipo puente en la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100.
- ✓ Precisar sobre la modificación del compromiso de ejecución de la estación de tren ligero
- ✓ Determinar las obras o acciones necesarias para la entrada en operación del proyecto inmobiliario conforme al avance de las obras y en armonía con los proyectos viales y de transporte de la ciudad, sin estar condicionada su entrada en operación a la ejecución y puesta en operación de la solución vial a desnivel.

De esta manera, el promotor adquiere como compromisos:

1. Modificar la solución de la intersección vial, sustituyendo el paso deprimido por un puente, conforme a las condiciones técnicas y operativas que se concertaron en el marco de la mesa técnica interinstitucional liderada por la Secretaría Distrital Jurídica y el IDU e implementarla de acuerdo con el cronograma de obra previsto.
2. Culminar la ejecución de los demás compromisos adquiridos con la adopción del PPRU mediante Decreto 188 de 2014, incluyendo lo relativo a la estación de Tren Ligero hoy estación del corredor verde, conforme a la solución vial de la intersección a desnivel con puente y los proyectos de Troncal 68 y Corredor Verde.
3. Presentar un PMT para revisión y concepto de la entidad, previo a la entrada en operación del proyecto inmobiliario, conforme al estado de avance de las obras urbanísticas definidas en la modificación del Plan Parcial en ejecución y en armonía con las demás obras de infraestructura de la ciudad.



Lo anterior teniendo en cuenta que para la entrada en operación de los usos del proyecto, según lo indicado por SDM en mesa de trabajo virtual del 06-12-2021, no es pertinente presentar dentro del presente Estudio de Tránsito una propuesta o escenario específico de temporalidad y desarrollo de infraestructura para evaluación y análisis, dado que por la ejecución de obras del proyecto inmobiliario como por las obras de ciudad, la condición esperada es la de un sector afectado por el desarrollo de estas y, por consiguiente, afectado por Planes de Manejo de Tránsito – PMT correspondientes.

La entrada en operación del proyecto inmobiliario no estará condicionada a la terminación o entrega de las obras en curso y para la primera etapa de esa gradualidad, entendida como la de entrada en operación de la Torre 1 del proyecto inmobiliario proyectada para diciembre de 2022, se retomará el concepto de viabilidad emitido por la entidad para la entrada en operación de la Torre 1 mediante oficio SDM-DSVCT-191297-18 de 12 de septiembre de 2018.

Cabe indicar que los diseños de semaforización y de señalización se encuentran aprobados mediante oficios SDM-SEMA-157479-19 de 24-07-2019 de julio 24 de 2021 y SS 20213111597301 de marzo 20 de 2021 respectivamente. En estos términos, es claro que previo a la entrada en operación de cualquier etapa se deberá tener habilitadas la Carrera 8A y la Calle 102, vialidad sobre la cual se facilita la accesibilidad al proyecto inmobiliario. Así mismo, el promotor deberá armonizar y plantear su propuesta de accesibilidad y de atención de demanda de manera coordinada con las obras que se adelanten en el sector y concertadas con la SDM.

De acuerdo con el cronograma del proyecto y las proyecciones de obras de ciudad, la SDM ha determinado como escenario base de evaluación y análisis para la situación con proyecto el año 2026. Para este año deberán estar implementados y entregados a la ciudad los compromisos adquiridos, e igualmente se ha indicado que se debe considerar para este escenario el desarrollo de la infraestructura y en operación plena de la Troncal 68 y Corredor Verde.



6.6 Propuesta de Transporte público. Estación del sistema Transmilenio sobre la Avenida Calle 100, Estación para el Corredor Verde sobre la Avenida Carrera 7

En relación con las estaciones y en armonía con la intersección propuesta para el Sistema de transporte público de la ciudad, se mantiene la estación de la Calle 100 del sistema Transmilenio y la estación para el ahora, corredor verde sobre la avenida Cra. 7 (antes tren ligero), la cual se mantendrá con la longitud equivalente a la de la del tren Ligero y el estacionamiento de 38 buses padrones para el SITP y las áreas destinadas a las oficinas de Transmilenio.

6.7 Intersección elevada sobre la Calle 100 con Carrera 7ª

La presente propuesta de modificación del Plan Parcial plantea reemplazar la solución vial deprimida por una intersección elevada. Las alternativas planteadas en el Plan Parcial aprobado inicialmente se modifican, actualizan y diseñan teniendo como marco la implementación de los sistemas de transporte que en la actualidad están en estudio y ejecución y que fueron concertadas y viabilizadas en desarrollo de las Mesas de Trabajo Interinstitucionales convocadas por la Secretaría Jurídica de la Alcaldía Mayor y el IDU.



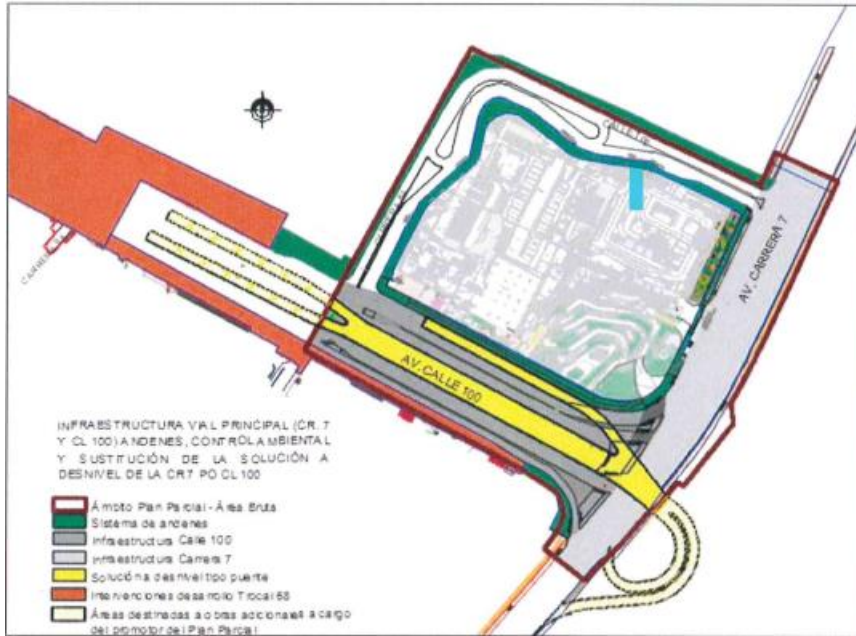


Ilustración 12. Sustitución intersección a desnivel AK 7 por AC 100. demás compromisos adquiridos con la aprobación del Plan Parcial no se modifican, así como tampoco la propuesta de accesibilidad ni del proyecto inmobiliario en sus usos y áreas.

Fuente: Estudio de movilidad aprobado 2022



7 Planteamiento urbanístico proyectado con la definición de los sistemas de espacio público y espacio privado.

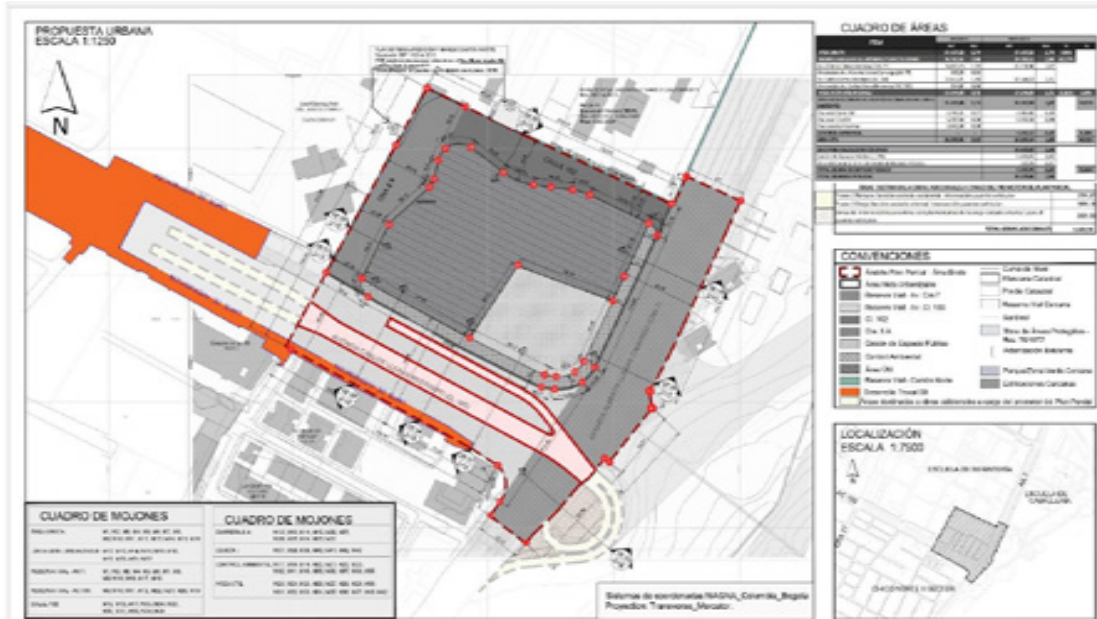


Ilustración 13. Propuesta urbana.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



7.1 Propuesta Urbana Integral



Ilustración 14. Render Intersección propuesta Proyecto Urbano.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



7.1.1 Localización



Ilustración 15. Localización con Intersección optimizada

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



En La Planta de Localización se incorpora la propuesta de la solución optimizada de la Intersección Vial.

7.1.2 Áreas Generales del Plan Parcial Propuesta aprobada

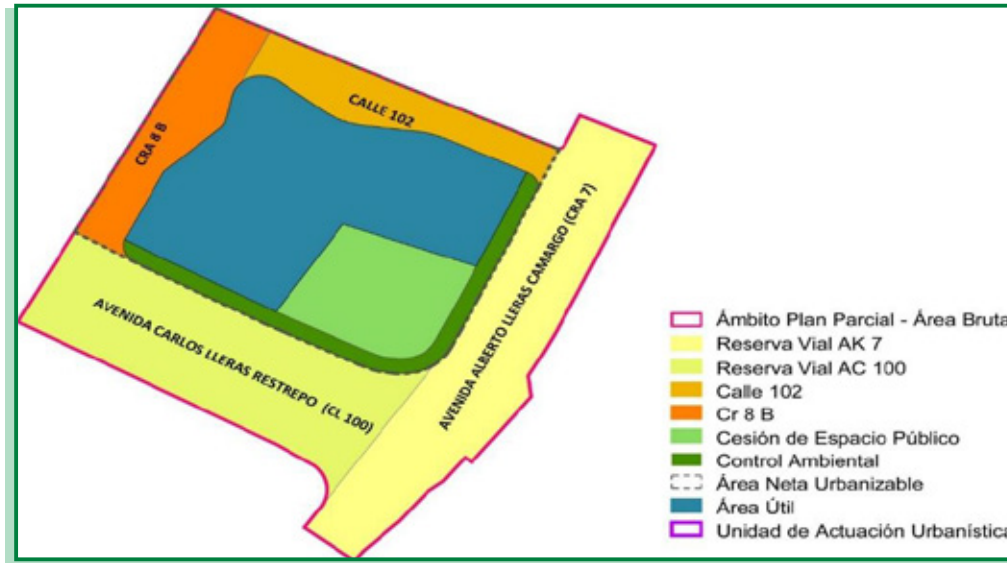


Ilustración 16. Esquema propuesto PP aprobado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



Las áreas generales de Plan Parcial no se modifican y se mantienen las aprobadas en el proyecto Urbanístico aprobado por la Curaduría y que forma parte del Plano Urbanístico aprobado y modificado en las licencias respectivas

ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EL PEDREGAL				
DESCRIPCIÓN	ÁREA		PORCENTAJES	
	M2	Has.		
ÁREA BRUTA	67.427,50	6,74	100%	
MALLA VIAL ARTERIAL	29.782,51	2,98	44,17%	
Av. Alberto Lleras Camargo (AK 7ª)	15.194,48	1,52		
Av. Carlos Lleras Restrepo (AC 100)	14.588,03	1,46		
ÁREA NETA URBANIZABLE	37.644,99	3,76	55,83%	100%
VÍAS LOCALES ÁREAS DE USO PÚBLICO - MALLA VIAL LOCAL (Incluye andenes, sobrovancho de andenes y calzadas.)	10.167,90	1,02	15,00%	27,01%
Vía Local Calle 102, área de uso público no redefinida	3.705,41	0,37		
Vía Local Calle 102, área de uso público redefinida	1.109,89	0,11		
Vía Local Carretera 8B (A – actual), área de uso público no redefinida	3.767,30	0,38		
Vía Local Carretera 8B (A – actual), área de uso público redefinida	1.565,28	0,16		
CONTROL AMBIENTAL	3.241,17	0,32	4,81%	8,61%
Área de uso público nueva	2.074,06	0,21		
Área de uso público redefinida	1.167,11	0,11		
ANU PARA CÁLCULO DE CESIONES	34.403,82	3,44		
TOTAL CESIÓN DE ESPACIO PÚBLICO	5.970,70	0,60	8,85%	15,88%
Cesión de Espacio Público (17%) Plazoleta	5.848,65	0,58		
Área adicional al 17 % de Cesión de Espacio Público para Plazoleta	122,05	0,01		
ÁREA ÚTIL	18.265,14	1,83	27,00%	48,82%
CESIÓN DE EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO (Oficinas Transmilenio S.A.)	1.500,00	0,15		

Tabla 10. Cuadro de áreas ajustado Decreto 587 de 2014

✓ La propuesta Actualizada



Ilustración 17. Esquema de PP actualizado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



CUADRO DE ÁREAS						
ITEM	EXISTENTE		PROPUESTO			
	M2	Has.	M2	Has.	%	%
ÁREA BRUTA	67.427,50	6,74	67.427,50	6,74	100%	
RESERVA MALLA VIAL ARTERIAL Y AFECTACIONES	29.782,53	2,98	29.782,51	2,98	44,17%	
Av. Alberto Uleras Camargo (AK 79)	14.865,23	1,49	15.194,48	1,52		
Afectación Av. Alberto Uleras Camargo (AK 79)	329,25	0,03				
Av. Carlos Uleras Restrepo (AC 100)	13.953,21	1,40	14.588,02	1,46		
Afectación Av. Carlos Uleras Restrepo (AC 100)	634,82	0,06				
ÁREA NETA URBANIZABLE	37.644,99	3,76	37.644,99	3,76	55,83%	100%
VÍAS LOCALES ÁREAS DE USO PÚBLICO (MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE)	11.335,08	1,13	10.167,98	1,02		27,01%
Vía Local Calle 102	3.705,41	0,37	4.825,41	0,48		
Vía Local Cra 8 B	3.787,30	0,38	5.352,58	0,54		
Vías Locales Internas	3.842,38	0,38	-	-		
CONTROL AMBIENTAL	-	-	3.243,17	0,32		8,61%
ÁREA ÚTIL	26.300,91	2,63	18.265,14	1,83		48,52%
ANU PARA CÁLCULO DE CESIONES			34.409,82	3,44		
Cesión de Espacio Público (17%)			5.848,65	0,58		
Área Adicional al 17% de Cesión de Espacio Público			122,05	0,01		
TOTAL CESIÓN DE ESPACIO PÚBLICO			5.970,70	0,60		15,86%
TOTAL CESIONES PÚBLICAS			19.979,86	1,94		
Áreas destinadas a obras adicionales a cargo del promotor del Plan Parcial						
Sección puente costado occidental			1.782,21			
Sección puente oreja costado oriental			1.824,24			
		TOTAL	3.606,45			

Tabla 11. Áreas propuestas de modificación.

7.1.3 Descripción General del Proyecto Propuesto

Si bien se tiene que, en términos generales, se mantienen los compromisos adquiridos por el PPRU con la Adopción del PPRU, no se pretende modificar las condiciones arquitectónicas y de accesibilidad para el proyecto inmobiliario y se mantiene el carácter de una

solución vial a desnivel para la intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100, limitándose a sustituir la solución deprimida por la de un puente extendido desde la Av. Carrera 7 hacia el occidente de la Calle 100 a fin de conservar las áreas necesarias bajo su estructura para la construcción y operación de la Estación Transmilenio y facilitar las adecuaciones geométricas para la integración operacional de la Troncal 68 con el Corredor Verde; condiciones que conllevaron a la necesidad de ajustar la solución vial y el hecho actual de no requerir una Estación para el Tren Tram (o tren ligero) sobre la Carrera 7, infraestructura que hace parte de los compromisos adquiridos por el PPRU adoptado, han determinado la conveniencia de modificar el PPRU.

La presente modificación del **Plan Parcial EL PEDREGAL** tiene como fin principal definir y optimizar los contenidos del Plan Parcial EL PEDREGAL teniendo en cuenta las nuevas obras de infraestructura vial de la intersección de la Avenida Calle 100 con la Avenida Carrera 7ª, consecuencia de las decisiones de la administración distrital que se han venido dando tanto para la troncal de Transmilenio de la Avenida Calle 68, como para el denominado corredor verde de la Carrera 7ª con el objetivo principal de permitir la entrada en operación del 100% de los usos del Plan Parcial de forma que el promotor pueda concluir la construcción del proyecto de oficinas y centro comercial e iniciar la operación de la totalidad de los usos del proyecto Plan Parcial El Pedregal.

Los aspectos a tener en cuenta para la presente modificación del Plan Parcial son:

Reemplazar la propuesta de la intersección deprimida por una solución elevada para la intersección de Avenida Calle 100 con Av. Cra 7ª del Plan Parcial que fueron concertados en las diferentes reuniones que se desarrollaron en el marco de la mesa Interinstitucional distrital liderada por Secretaria Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá, los cuales requieren de la modificación del estudio de tránsito para la entrada en operación de la totalidad de los usos del Plan Parcial, incluyendo la nueva propuesta de construcción de un **puente vehicular elevado** sobre la Avenida Calle 100 con Avenida Carrera 7 que no afecta la zona de reserva de los cerros orientales .

1. Establecer **las obras o acciones necesarias para la entrada en operación** del proyecto con la nueva propuesta vial prevista para la intersección.



2. **Modificar las obras** (cargas) que deben ser construidas e implementadas y las obras (cargas) que en el evento de no ser necesaria su construcción deban modificarse u optimizarse en el decreto de modificación del Plan Parcial
3. Precisar que la ejecución de la intersección de la Avenida Calle 100 con Avenida Carrera 7, que hace parte de las obligaciones urbanísticas del Promotor del Plan Parcial según disposición del **parágrafo 2 del artículo 34 del Decreto 188 de 2014** será actualizada según los acuerdos concertados en la mesa Interinstitucional distrital liderada por Secretaria Jurídica de la Alcaldía Mayor de Bogotá en donde se precisa que ya no se requiere de la adquisición del terreno de 557.93 m2 ubicado en el costado oriental de la entrada a la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 desde el carril derecho de la carrera 7 sentido Sur – Norte, definido por la Resolución 0197 del 24 de febrero de 2014, por la cual *“se adopta y precisa la zona de reserva para la intersección de la avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y la Avenida Alberto Lleras Restrepo (AC 100)”*.
4. Hacer los ajustes a los accesos que se consideren pertinentes, para que resultado del trazado geométrico resultante de la solución de la intersección tipo puente, se logren las adecuadas condiciones de accesibilidad al proyecto.
5. Optimizar los cupos de estacionamiento requeridos, según la demanda que ha sido parametrizada con fundamento técnico en el estudio de tránsito.
6. Ampliar la vigencia del Plan Parcial para garantizar su correcta implementación y garantizar su total construcción.

En los demás aspectos el proyecto continuo igual a lo definido en el Plan Parcial aprobado mediante Decreto 188 de 2014 y ajustada la descripción quedaría así:

Es un proyecto de naturaleza privada con la posibilidad que vincula entidades públicas con interés en la zona, teniendo en cuenta su relación con los temas de transporte urbano y equipamientos. Se caracteriza por tener usos de inversión como oficinas, comercio y servicios, que se articulan a la infraestructura de la ciudad a partir del espacio público propuesto y existente y de las posibles estaciones o paraderos que se definan tanto en la Calle 100 como en la Carrera 7a, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y del sistema que se implemente en desarrollo del Corredor Verde de la Carrera 7ª.

La propuesta incluye la relación con estos posibles modos de transporte y su articulación a partir de una plazoleta pública que se



integra al sector con accesos a nivel, pasos peatonales semaforizados.

Los usos propuestos mantienen su planteamiento de la siguiente manera: un área comercial de escala metropolitana, que se desarrolle de forma independiente y que se integra como un solo proyecto, la cual se incorpora directamente al espacio público y se articula a los demás usos a partir de puntos fijos verticales. Para el desarrollo de los demás usos se plantean torres en altura para oficinas de servicios profesionales, sedes de empresas, bancos, servicios turísticos, entre otros, los cuales contarán con los cupos de estacionamiento requeridos por norma en sótanos bajo la plataforma comercial.

La estructuración del proyecto urbano integral está determinada por la articulación de los usos de servicios empresariales, el comercio, los servicios y el espacio público, y estos a su vez con las posibles estaciones de transporte público sobre las dos vías principales.





Ilustración 18. Integración Urbana PP actualizado.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



7.2 Definición y Localización de Áreas de Dominio Público

La modificación propuesta forma parte de la restructuración urbana de la zona, se redistribuyen las áreas que constituyen lo público, tanto en el tema vial como en el de espacio público sin cambiar las áreas. Estas áreas son todas del disfrute público y se clasifican según su destinación. Para ello, se constituyen dos redes que son: **red vial y peatonal, y red de espacios públicos y zonas verdes.**

La propuesta Urbana del Plan Parcial como se observa en los esquemas de deslinde que se presentan a continuación no se modifica:

✓ La propuesta en el Plan Parcial Aprobado



Ilustración 19. Propuesta Urbana del PP aprobado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



CUADRO DE MOJONES	
	ÁREA BRUTA: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12, M13, M14, M15, M16
	ÁREA NETA URBANIZABLE: M12, M13, M14, M15, M16, M18, M19, M20, M21, M22
	RESERVA VIAL - AK 7: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M19, M17, M16
	RESERVA VIAL - AC 100: M9, M10, M11, M12, M22, M21, M20, M19
	CALLE 102: M15, M16, M17, M25, M34, M33, M32, M31, M30, M29, M28
	CARRERA B B: M12, M13, M14, M15, M26, M27, M26, M25, M24, M23, M22
	CESIÓN: M37, M38, M39, M40, M41, M42, M43
	CONTROL AMBIENTAL: M17, M18, M19, M20, M21, M22, M23, M42, M41, M40, M39, M38, M37, M36, M35
	ÁREA ÚTIL: M23, M24, M25, M26, M27, M28, M29, M30, M31, M32, M33, M34, M35, M36, M37, M43, M42

✓ La modificación propuesta

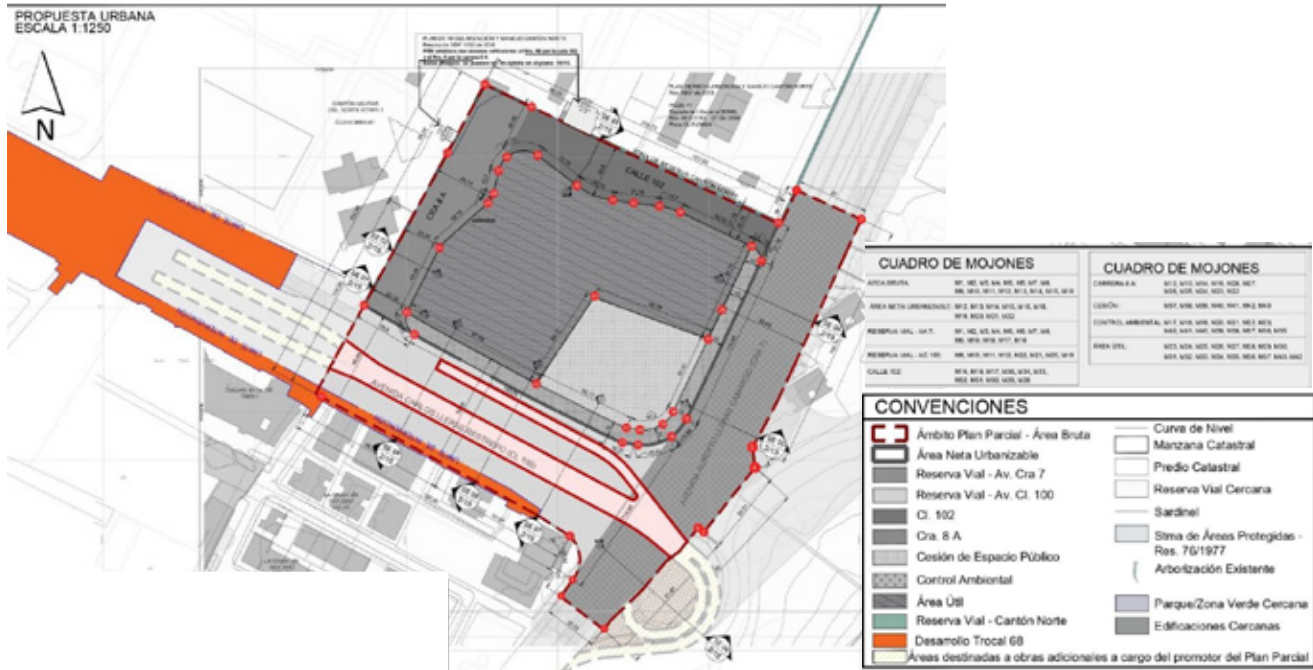


Ilustración 20. Propuesta de modificación del PP actualizada.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A.



7.2.1 Red Vial y Peatonal

La red vial y peatonal está conformada por la estructura vial local, que tiene un papel de conexión urbana, conformada por las vías Calle 102 y Carrera 8aB, ambas definidas con secciones en cumplimiento a lo establecido en la Resolución de Determinantes se mantiene.

✓ La propuesta en el Plan Parcial Aprobado

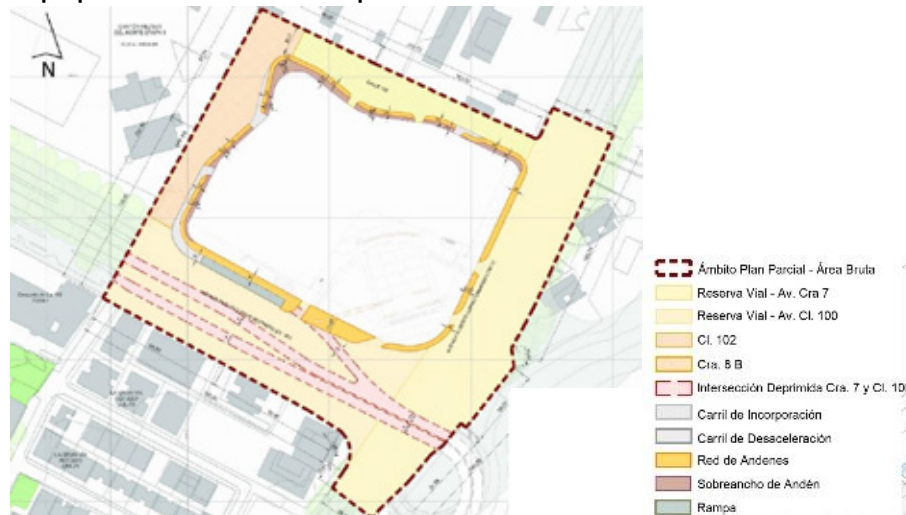


Ilustración 21. Propuesta red vial y peatonal PP aprobado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ Esquema propuesto en el Plan Parcial Aprobado

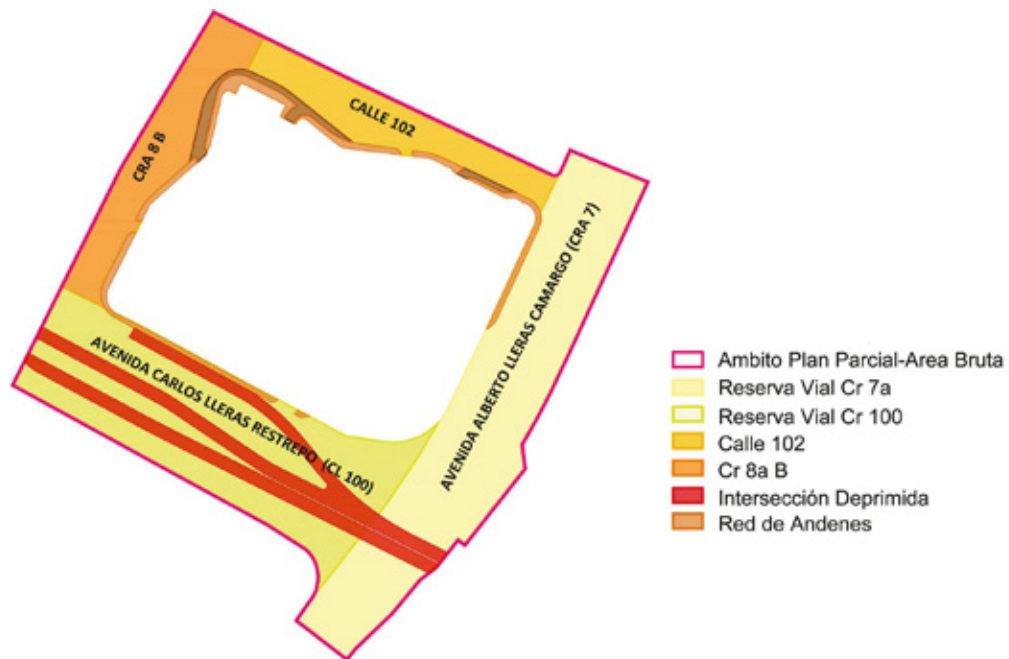


Ilustración 22. Esquema red vial y peatonal PP aprobado.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ La modificación propuesta

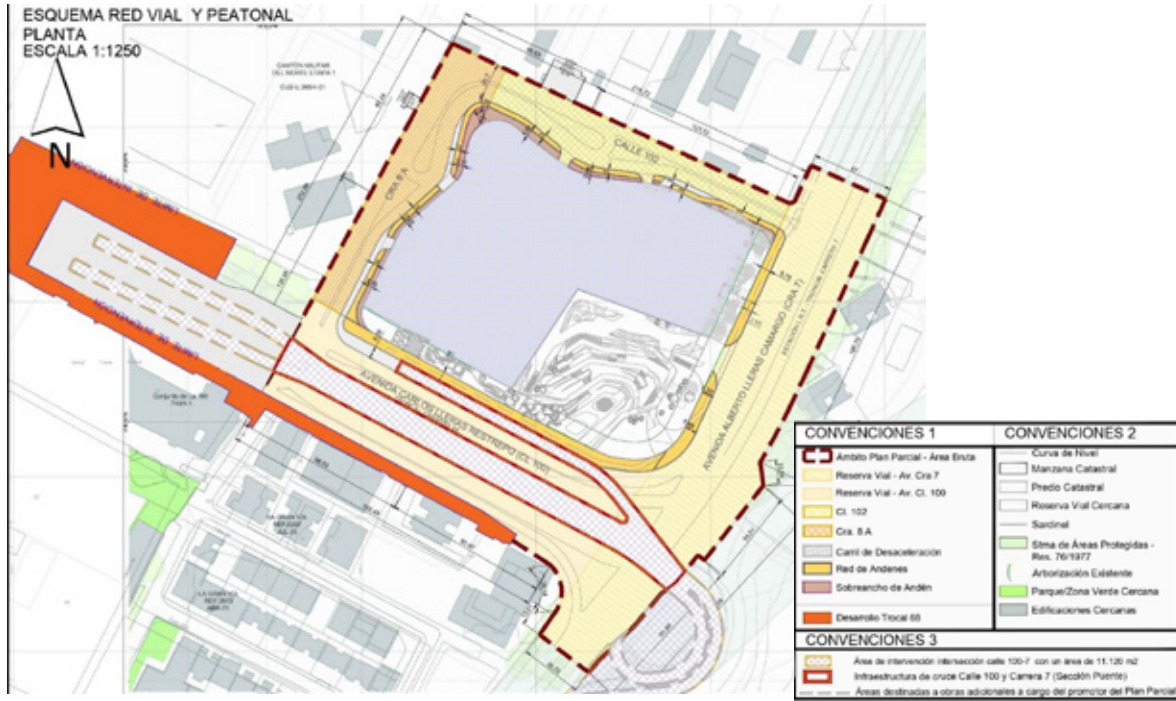


Ilustración 23. Propuesta Vial y Peatonal PP actualizad.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ Esquema modificación propuesta

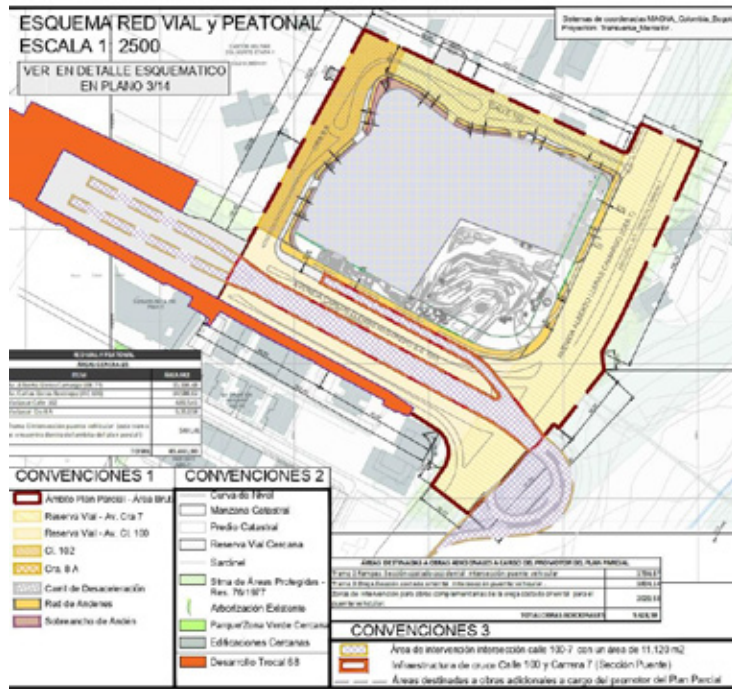


Ilustración 24. Esquema red vial y peatonal PP actualizado

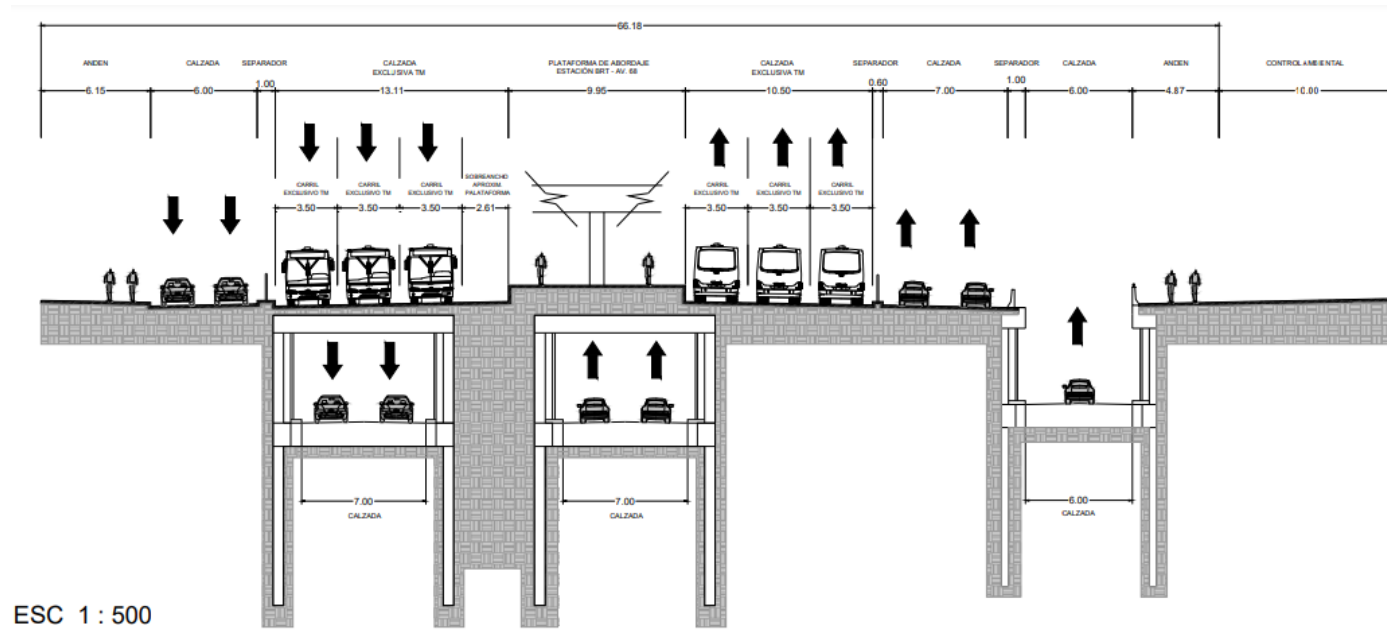
Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



7.2.2 Perfiles Viales

7.2.2.1 Perfiles Viales aprobados

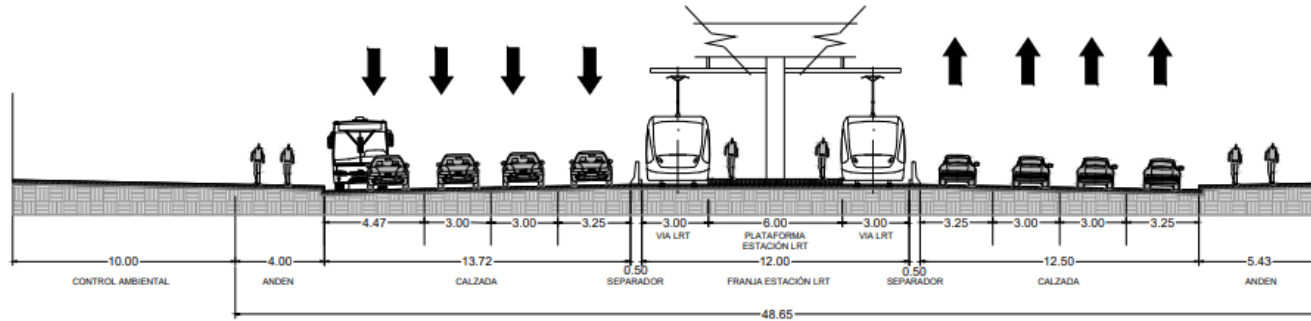
✓ PERFIL AVENIDA CARLOS LLERAS RESTREPO (CL 100)



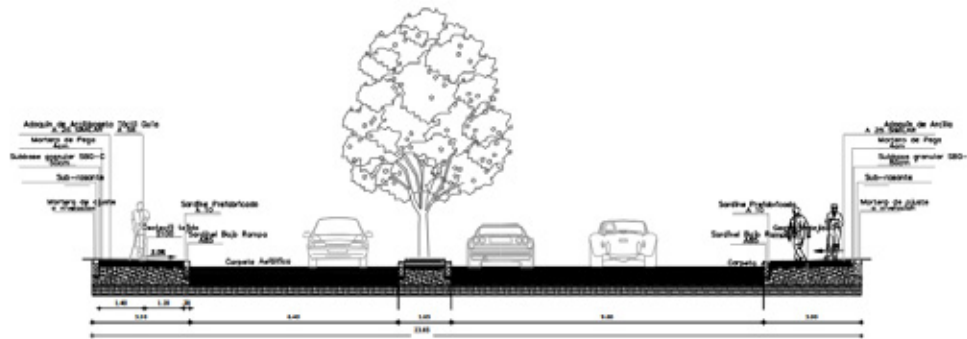
ESC 1 : 500



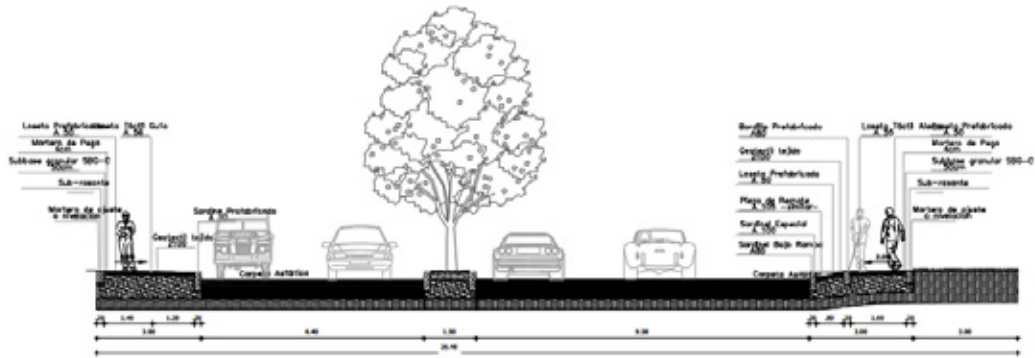
✓ PERFIL AVENIDA ALBERTO LLERAS CAMARGO (CRA 7)



✓ PERFIL CRA 8 A



✓ **PERFIL CRA 8 A**



✓ **PERFIL CL 102**

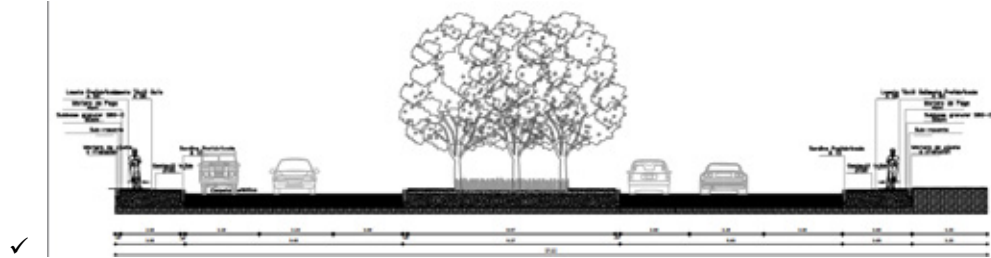


Ilustración 25. Perfiles viales PP aprobada.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



7.2.2.2 Perfiles Viales actualizados

Con la presente propuesta de modificación del Plan Parcial se modifican únicamente los perfiles de las Avenida Cra. 100 y la Avenida Cra. 7ª. Es importante precisar que el ancho de vía no se modifica en ninguno de los casos y solo se redistribuyen las zonas acordes a los requerimientos que exige la nueva intersección propuesta y en cumplimiento de las normas previstas para cada caso.

El esquema que se muestra a continuación muestra los sitios por donde se toman los perfiles y que forman parte de los Planos que se adjuntan a este DTS.



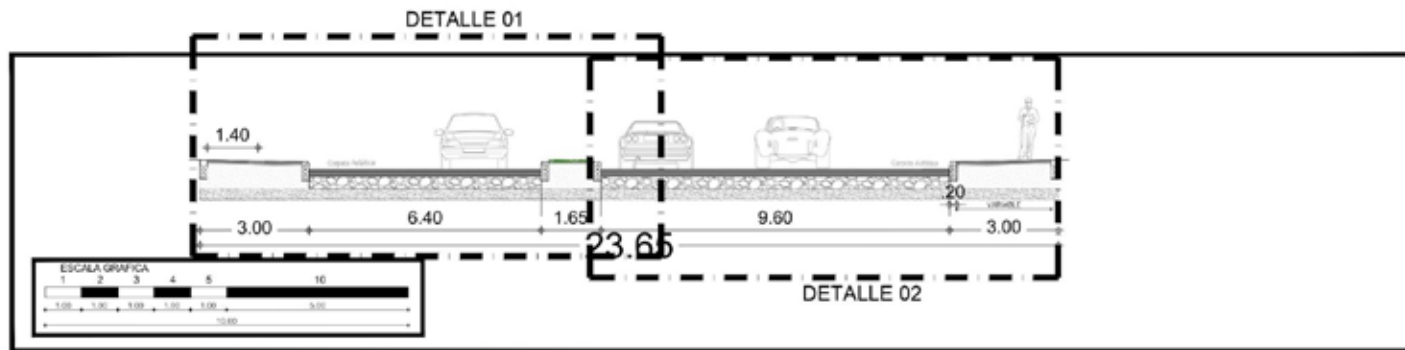
Ilustración 26. Planta indicativa de pto. de perfiles viales propuestos.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A

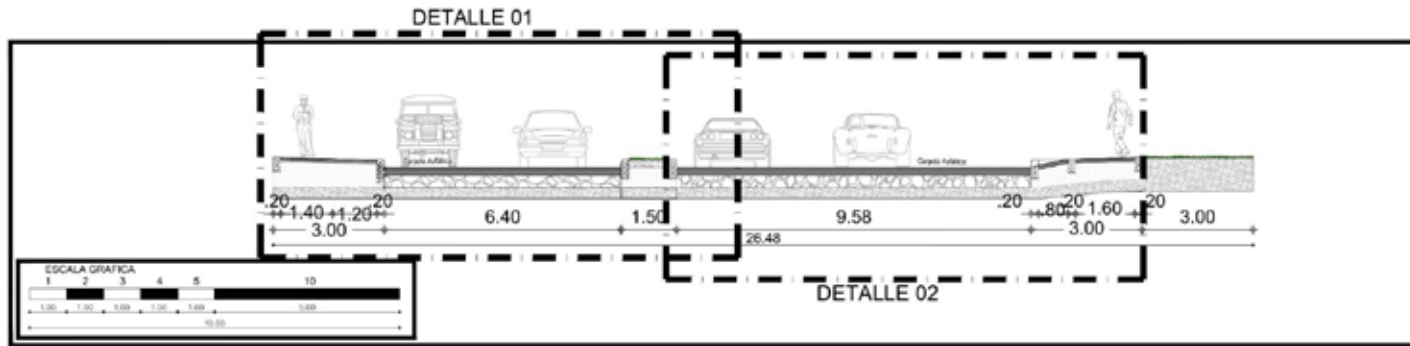


A continuación, se muestran las imágenes de los perfiles identificados en el plano anterior:

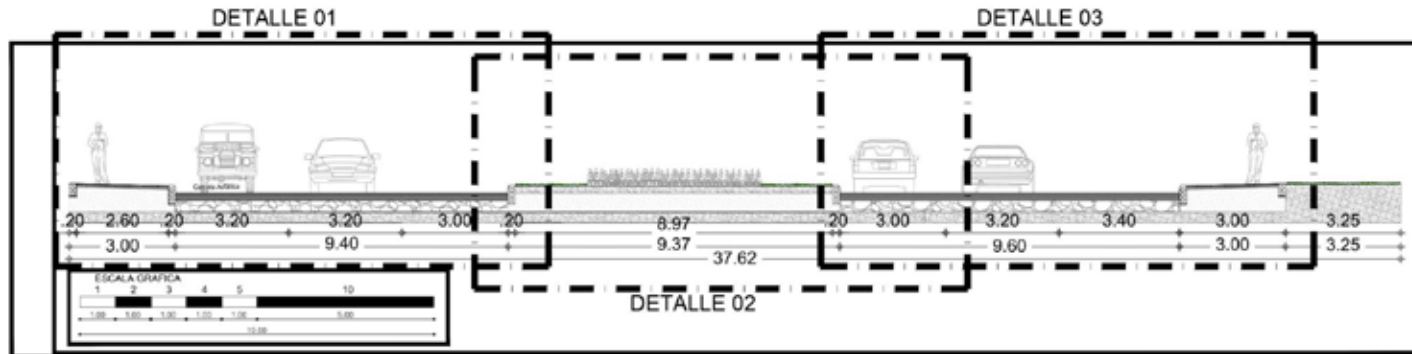
SECCIÓN 01 - CARRERA 8A -- PERFIL VIA TIPO V-4E



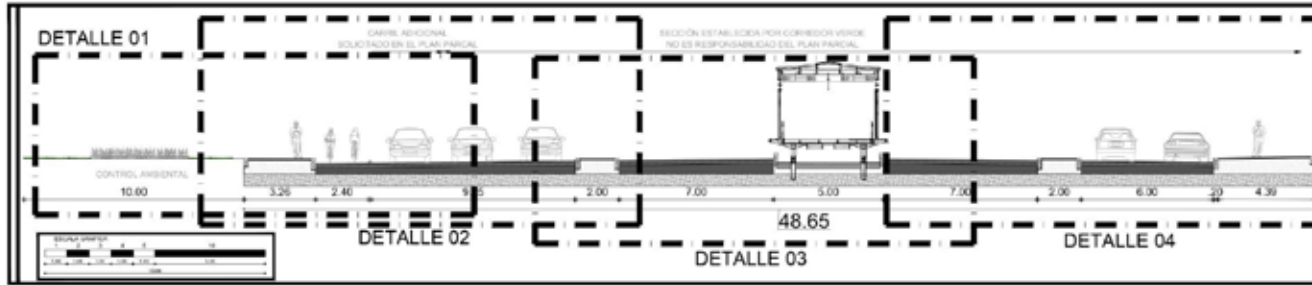
SECCIÓN 02 - CARRERA 8A -- PERFIL VIA TIPO V-4E



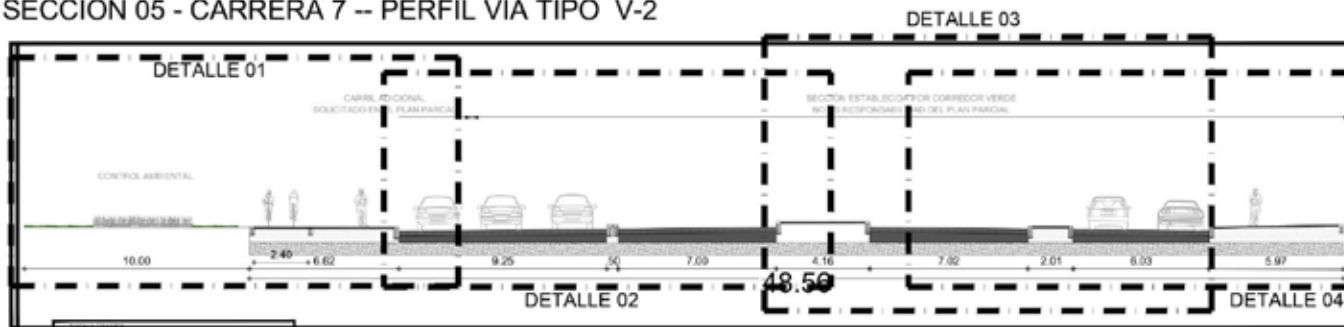
SECCIÓN 03 - CALLE 102 -- PERFIL VIA TIPO V-4E



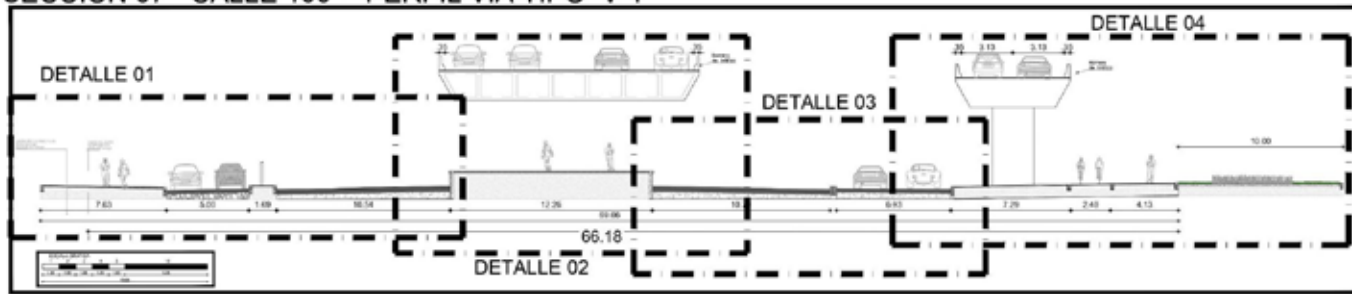
SECCIÓN 04 - CARRERA 7 -- PERFIL VIA TIPO V-2



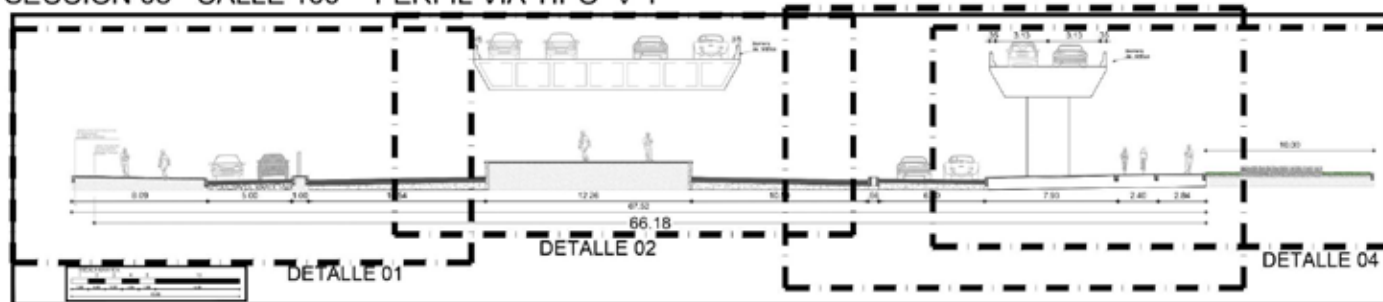
SECCIÓN 05 - CARRERA 7 -- PERFIL VIA TIPO V-2



SECCIÓN 07 - CALLE 100 -- PERFIL VIA TIPO V-1



SECCIÓN 08 - CALLE 100 -- PERFIL VIA TIPO V-1



SECCIÓN 09 - CALLE 100 -- PERFIL VIA TIPO V-1

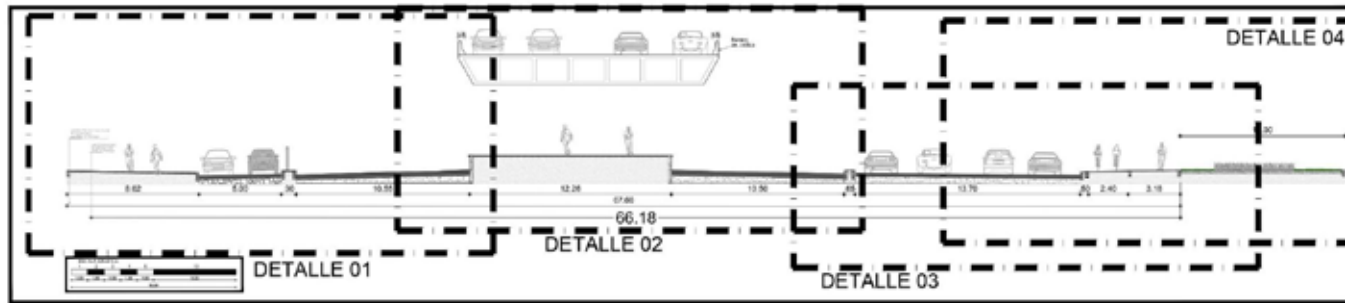


Ilustración 27. Perfiles Viales Modificación PP.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A

7.2.2.3 Tránsito vehicular

Dada la modificación que se presenta objeto de la nueva propuesta para la intersección elevada y con el fin de ofrecer mejores condiciones operativas, garantizando la conectividad y accesibilidad al proyecto, así como la reducción de los niveles de congestión existentes actualmente en la zona, la red vial está conformada por las vías Calle 102 y Carrera 8Ab, con el fin de mitigar los impactos que puedan darse sobre la malla vial principal, estas vías generan un carril adicional de desaceleración de 3,00 metros, localizado inmediatamente después de los carriles centrales, dejando el andén interno de ambas vías hacia los paramentos de construcción, con el fin de garantizar su continuidad y conexión con todos los espacios públicos que hacen parte del Plan Parcial. Los dos andenes de cada vía se precisan en los perfiles viales de cada una de ellas y cuentan con arborización, que se integran a las áreas de control ambiental hacia la Calle 100 como a la Carrera 7a. Se proponen dos retornos que permitan que los vehículos que ingresan al proyecto,



puedan retornar hacia la Carrera 7a o hacia la Calle 100, según sea el caso, con el fin de evitar saturar sólo uno de los puntos de acceso y salida vehicular (Calle 100 o Carrera 7a).

Adicionalmente, se plantea un carril de desaceleración para la incorporación de vehículos hacia la Calle 102 desde el norte de la Carrera 7a, otro de aceleración para la salida desde la Calle 102 hacia el sur de la Carrera 7a y otro de aceleración para la salida de los vehículos desde la Carrera 8a B hacia el occidente de la Calle 100.

✓ **La propuesta en el Plan Parcial Aprobado**



Ilustración 28. Flujos Vehiculares PP aprobado.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ La modificación propuesta

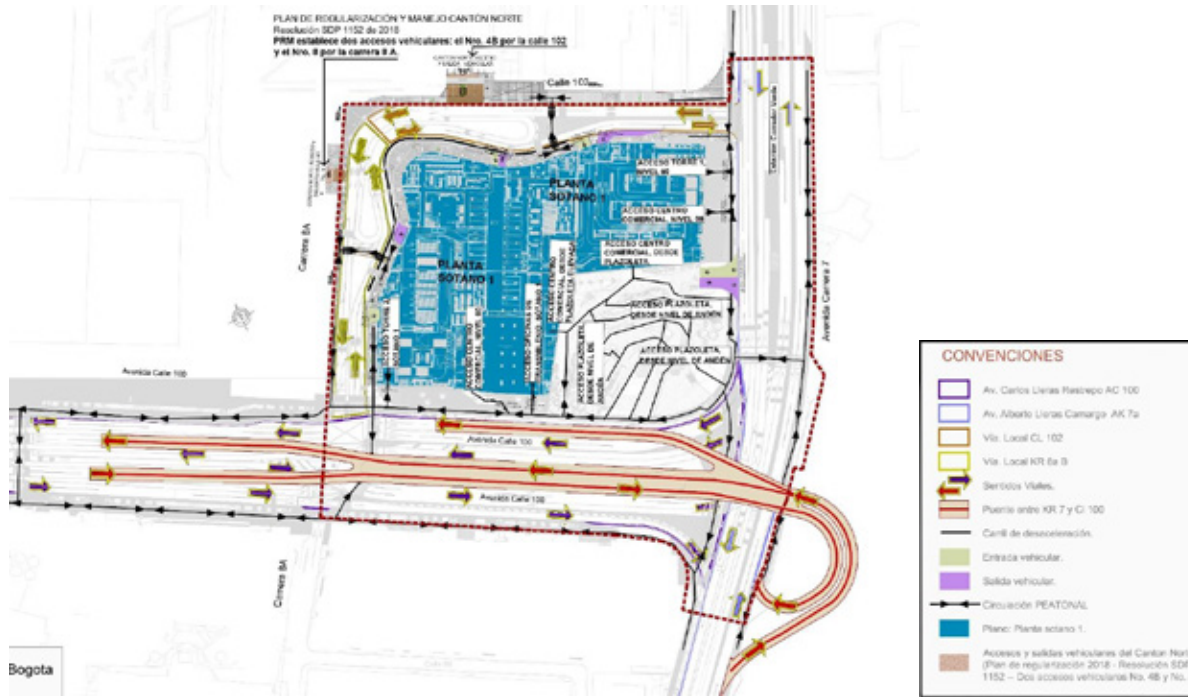


Ilustración 29. Flujos vehiculares PP actualizado.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



7.2.2.4 Tránsito peatonal

La modificación del Plan Parcial muestra un planteamiento que se continúa realizando para el entorno inmediato del proyecto a partir del diseño arquitectónico de localización de los accesos y las facilidades existentes y propuestas para la circulación de flujos peatonales.

Los accesos peatonales tanto al comercio como a las torres de oficinas, están planteados exclusivamente a través de la plaza pública y sobre la Calle 100 y la Carrera 7 por donde se da prioridad al tránsito peatonal.

También se proponen pasos peatonales con cambio de textura, con el fin de advertir a los conductores sobre el cruce de peatones en la vía, los cuales estarán localizados en las esquinas de la Calle 102 por Carrera 7a y en la Carrera 8aB por Calle 100, en donde se dan cruces peatonales a nivel.

Así mismo, en los accesos a los parqueaderos del proyecto, así como en los accesos del paradero y el estacionamiento de regulación para buses padrones del SITP, se colocaron rampas pompeyanas, las cuales dan prioridad al peatón.

✓ La propuesta en el Plan Parcial Aprobado



Ilustración 30. Red Peatonal PP aprobado.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ La modificación propuesta

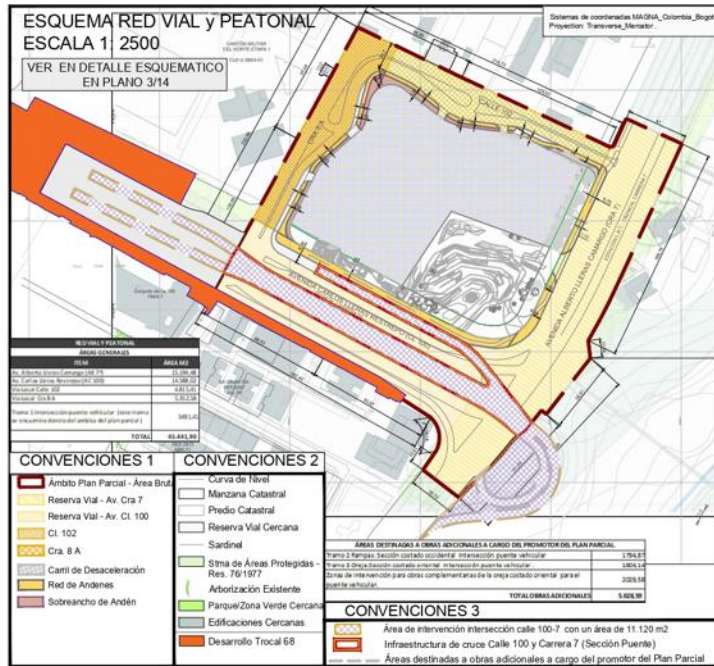


Ilustración 31. Esquema red vial y peatonal actualizado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



7.2.3 Red de Espacios Públicos y Zonas Verdes

El espacio público propuesto originalmente no se modifica en la presente modificación y continúa estando conformado por el área de cesión gratuita al Distrito, que propone una plazoleta pública en el costado suroriental y corresponde al 17% del área neta del Plan Parcial.

Su tratamiento es una combinación e integración de áreas duras, semiduras y blandas, con arborización y tratamientos de pisos, que garantizan su uso por parte de la comunidad en general y que integran de manera directa todos los elementos de espacio público y movilidad peatonal como plazas, andenes y áreas de usos público de los proyectos privados, etcétera.

✓ La propuesta en el Plan Parcial Aprobado

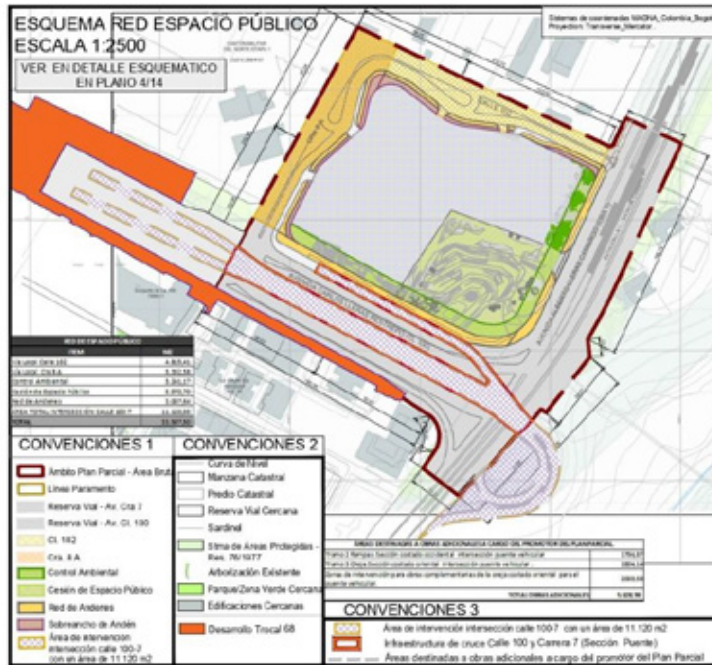


Ilustración 32. Esquema de Espacio Público PP aprobado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



✓ La modificación propuesta



RED DE ESPACIO PÚBLICO	
ITEM	M2
Vía Local Calle 102	4.815,41
Vía Local Cra B A	5.352,58
Control Ambiental	3.241,17
Cesión de Espacio Público	5.970,70
Red de Andenes	3.007,64
ÁREA TOTAL INTERSECCIÓN CALLE 100-7	11.120,00
TOTAL	33.507,50

Ilustración 33. Esquema de Espacio Público PP actualizado

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



7.2.4 Accesibilidad

La accesibilidad peatonal se da principalmente desde el primer nivel de proyecto con conexiones desde la plaza elevada localizada en la carrera 7 donde se proyecta un punto de encuentro y zona de eventos. Los accesos peatonales son independientes y van desde el nivel de la calle, sobre los andenes perimetrales.



Ilustración 34. Accesibilidad peatonal.

Fuente: Estudio de movilidad aprobado 2022



La accesibilidad de visitantes y de carga no presenta cambios, con relación a lo aprobado anteriormente. El acceso a parqueaderos de buses de SITP precisa su acceso a partir del diseño geométrico elaborado, el cual fue precisado a partir de simulaciones de trayectorias operativas.

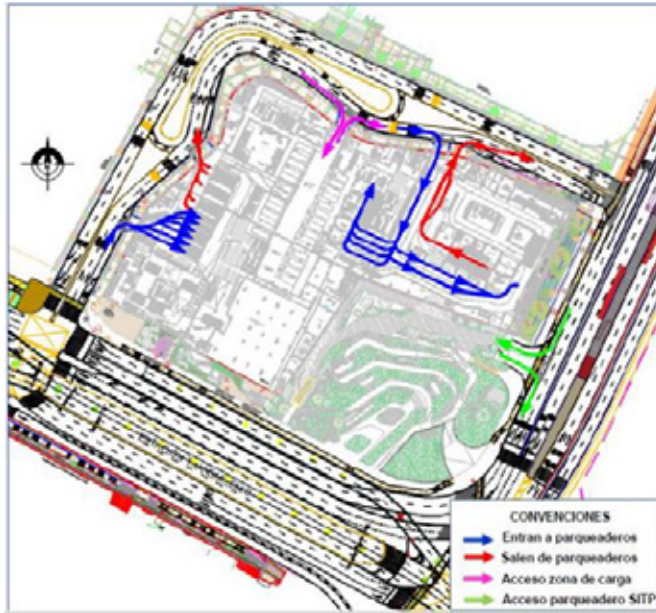


Ilustración 35. Accesos vehiculares.

Fuente: Estudio de movilidad aprobado 2022



8 Concertación ambiental

✓ La propuesta en el Plan Parcial Aprobado

El Plan Parcial aprobado y concertado definía la necesidad de afectar una franja de terreno que se encontraba en la zona de reserva de los cerros orientales:



Ilustración 36. Localización de zona afectada de los cerros orientales requerida para propuesta deprimida de la intersección

Fuente: Elaboración propia



Que la propuesta de Plan Parcial aprobada fue concertada mediante Resolución 00825 de 2014 y fue declarada concertada y se precisó lo siguiente:

"(...) Declarar concertados los asuntos ambientales del Proyecto del Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal", de conformidad con lo establecido en los considerandos de la presente Resolución y el contenido del Acta de Concertación suscrita por las partes, el día 07 de marzo de 2014.

"(...) Para todos los efectos se tendrá como instrumento de concertación, la denominada "Acta de Concertación" firmada el día 07 de marzo de 2014, la cual hace parte integral de la Resolución número 00825 de 2014.

En la mencionada concertación se definió la necesidad de adquirir una franja de terreno en los cerros orientales requerida en su momento para hacer un muro de contención requerido para el deprimido.

✓ **La modificación propuesta**

La nueva propuesta para la solución vial precisa se revise y actualice la concertación ambiental teniendo en cuenta que ya no se requiere de la adquisición de la franja de terreno localizada en la zona de reserva de los cerros orientales, que era necesaria para la construcción del muro de contención que permitía el acceso del paso deprimido, que en la propuesta inicial se proponía, para la construcción de la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 en los términos señalados en el Decreto 188 de 2014 y por tanto el proyecto ya no afecta la zona de reserva.





Ilustración 37. Superposición propuesta intersección sobre áreas de reserva ambiental.

Fuente: Elaboración propia



La solución planteada a la intersección optimizada, cuenta con una importante ventaja ambiental, porque evita intervenir una franja de terreno sobre los cerros orientales, así como reducir costos de mantenimiento de la intersección y adicionalmente mitiga los riesgos futuros de posibles inundaciones en caso de fuertes lluvias en comparación con la propuesta anterior de paso deprimido.

Que con la solución planteada en la presente modificación del Plan Parcial ya no se requiere de la adquisición de la franja de terreno localizada en la zona de reserva de los cerros orientales, que era necesaria para la construcción del muro de contención que permitía el acceso del paso deprimido, que en la propuesta inicial se proponía, para la construcción de la intersección de la Calle 100 con Carrera 7 en los términos señalados en el Decreto 188 de 2014.

9 Factibilidad de redes de servicios públicos

9.1 EAAB

Mediante Oficio 1-2022-21192 de 24 de febrero de 2022 se actualiza la factibilidad de servicios públicos. (Se anexan oficio de respuesta a solicitud de disponibilidad de servicio **ver anexo 5**)





9.2 CODENSA



Fecha: enero 18 de 2022

Bogotá,

Señor	
Nombre y apellidos	DIEGO MAURICIO CALA
Cargo	Director de patrimonio y renovacion urbana
Empresa	SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION
Dirección	Carrera 30 # 25 – 90 piso 8
Teléfono	6013358000
Ciudad – Municipio	BOGOTA D.C.

Asunto: **Certificado de Disponibilidad de Servicio de Energía Eléctrica**
Caso No. 215146855 del 18/01/2022 02:30:37 p. m.

Activar ¹
Ver a Confío

Respetado Señor DIEGO MAURICIO CALA



9.3 ETB

Cra 7 115-06 of 2804

Carrera 8 No 20 – 70 Piso 1 Oficina de Correspondencia ETB
 Código Postal 110311 Bogotá Colombia
 Conmutador: 601 242 2000

ETB

2022-77-ECC-EIGC
 AL CONTESTAR POR FAVOR COPIAR ESTE CORRESPONDIVO
 CORRESPONDENCIA ETB
 21ENE'22 00748 000947

Bogotá, 21 ENE 2022

CECO 6100

Doctor:
JULIÁN BONILLA NIETO
 Representante Legal
 ALDEA PROYECTOS S.A.S
 Avenida calle 100 No 7 A - 20
 Teléfonos: 601 637 79 79

Bogotá D.C.

Asunto: Disponibilidad del Servicio (Factibilidad para extender o ampliar redes de ETB y sus condiciones específicas para la prestación efectiva).
Proyecto: Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal" – Localidad Usaqué
Localización: Entre avenida carrera 7 y carrera 88, entre avenida calle 100 y calle 102

[Activar V](#)
[Ve a Config](#)



9.4 VANTI



10153620-0100-2022
Bogotá D.C., 02 de Febrero del 2022

Sr(es).
Atn. Julian Bonilla Nieto
Representante Legal
ALDEA PROYECTOS SAS

Asunto: Viabilidad de red para prestación del servicio de gas natural Plan Parcial "El Pedregal"

Respetado(s) Señor(es).

En respuesta a su comunicado AP-6368, en que solicita concepto de viabilidad de redes para prestación del servicio de gas natural Plan Parcial "El Pedregal" de la localidad de Usaquén, le informamos que:

Una vez revisada la base digital cartográfica administrada por Vanti S.A. ESP, se encontró que

Activar
Ve a Confi



10 Presentación de la estrategia de gestión, saneamiento predial y financiación y de los instrumentos legales aplicables para el efecto, y Cuantificación general de la edificabilidad total, según uso o destino y cuantificación financiera de la intervención.

La estrategia de gestión, saneamiento predial y financiación y de los instrumentos legales aplicables para el efecto, y Cuantificación general de la edificabilidad total, según uso o destino y cuantificación financiera de la intervención no sufren modificaciones en esta modificación del Plan Parcial y se mantiene lo dispuesto en el Decreto 188 de 2014 y los contenidos del DTS que forman parte del mismo.

10.1 Propuesta de Reparto de Cargas y Beneficios:

En relación con el reparto es importante precisar que este no cambia dado que las cargas que serían objeto del ajuste serán asumidas en su totalidad por los propietarios y el Promotor del Plan Parcial.

✓ La propuesta Cargas en el Plan Parcial Aprobado

CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FÍSICAS		UND	CANTIDAD
CARGAS	Estación buses Calle 100 - 8	m2	9.710
GENERALES	Estación tren ligero 101 - 7	m2	825



	Sótano TM - SITP	m2	7.700
CARGAS LOCALES	Redes Iniciales	GL	Según diseños definitivos aprobados por acueducto
	Intersección Calle 100 - 7	m2	11.120
	Plazoleta aérea SITP y Control Ambiental	m2	7.700
	Sección vial 8 A – 102 (incluye los andenes de estas vías)	ml	380
	Andenes Calle 100	m2	1.300
	Andenes Carrera 7	m2	1.040
	CESIÓN DE EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO (Servicios de la Administración Pública.)	m2	1.500

Tabla 12. Cargas PP aprobado

✓ **La modificación propuesta Cargas Generales**

Las cargas generales se mantienen pero que es necesario modificar su denominación sin que para el efecto sea necesario cambiar sus áreas por lo que se precisa que las cargas generales quedarían así:



CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FISICAS		UND	CANTIDAD
CARGAS GENERALES	Estación transitoria Av. Calle 100 (Troncal AV 68)	m2	9.710
	Estación Corredor Verde Cra 7	m2	825
	Sótano TM - SITP	m2	7.700

Tabla 13. Cargas Generales modificación

✓ **La modificación propuesta Cargas Locales**

En contraste con las cargas generales, la presente modificación se hace necesaria en forma más explícita en lo relativo a las **cargas locales**, que, si bien **no modifica las áreas** de intervención propuestas inicialmente, **si se modifican los diseños de la intersección** de la Avenida Calle 100 con la Avenida Cra. 7.

Como se mencionó en la justificación las **cargas locales** del plan parcial El Pedregal, son necesarias para la operación del complejo urbanístico y arquitectónico destinado para usos de oficinas y comercio metropolitano, conformado por dos torres de oficinas, un área comercial y una plaza pública, es importante resaltar que no se actualizan con la presente modificación del Plan Parcial las siguientes cargas: las **redes iniciales de acueducto, control ambiental y cesión de equipamiento comunal público y la secciones viales de la Cra 8 A y Calle 102**. Por otra parte, en lo relacionado con el sistema de movilidad **se actualizan las obras de la intersección de la Avenida Calle 100 con Avenida carrera 7**, así como la recuperación de andenes de la Calle 100 con la Carrera 7.

Es pertinente señalar que como parte de la modificación de la intersección que se presenta, **no se ajustan las áreas relativas a ninguna de las cargas definidas Inicialmente el Plan parcial y** para el efecto solo cambiaría la descripción la cual quedaría así:





CARGAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA O UNIDAD DE GESTIÓN			
CARGAS FISICAS	UND	CANTIDAD	
CARGAS LOCALES	Redes Iniciales	GL Según diseños definitivos aprobados por acueducto	
	Intersección de la Av. Carrera 7 por Av. Calle 100 mediante un tiempo extendido desde la crra 7 hasta la proximidad de la crra 9ª	m2	11.120
	Plazoleta aérea SITP y Control Ambiental	m2	7.700
	Sección vial 8 A – 102 (incluye los andenes de estas vías)	ml	380
	Andenes, calzadas y separadores CII 100	m2	1.300
	Andenes, calzadas y separadores Cra 7	m2	1.040
	CESIÓN DE EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO (estacionamiento de 38 buses padrones y oficinas de Transmilenio) (Servicios de la Administración Pública.)	m2	1.500

Tabla 14. Cargas Locales Modificación

11 Normatividad a aplicar

La normatividad no se modifica y mantiene de acuerdo a lo aprobado en el Decreto 188 de 2014.

Es importante precisar que los ajustes realizados al DTS y la cartografía de soporte se enmarcan en lo dispuesto en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”* y sus modificaciones y de los lineamientos de los Decretos Distritales 190 de 2004, *“Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”* y el Decreto 080 de 2016 *“Por medio del cual se actualizan y unifican las normas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal y se dictan otras disposiciones”* aplicables al trámite y en virtud del régimen de transición establecido en numeral 6 del artículo 599 del Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*

11.1 Proyecto Decreto

Se anexa proyecto de Decreto con actualizaciones propuestas (**Ver anexo 4:** Proyecto de Decreto)

12 Cartografía

12.1 Planos Actualizados.

Los planos que se modifican y actualizan de acuerdo con las observaciones y se anexan los planos actualizados de acuerdo a la propuesta presentada. (Ver **anexo 4.** Planos de modificación Plan Parcial).



12.1.1 Plano 1 de 15. Estructura del Plan Parcial- Propuesta Urbana- Cuadro de áreas- Localización



Ilustración 38. Plancha 1 de 15. Estructura Propuesta Urbana modificación.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



12.1.2 Plano 2 de 15. Perfiles Viales, Espacio Público, Cargas Urbanísticas, Etapas de desarrollo, Unidades de gestión, Esquema de deslinde



Ilustración 39. Plano 2 de 15. Estructura. Perfiles Viales y esquemas de la modificación.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



12.1.3 Plano 3 de 15. Plano Red Vial y peatonal

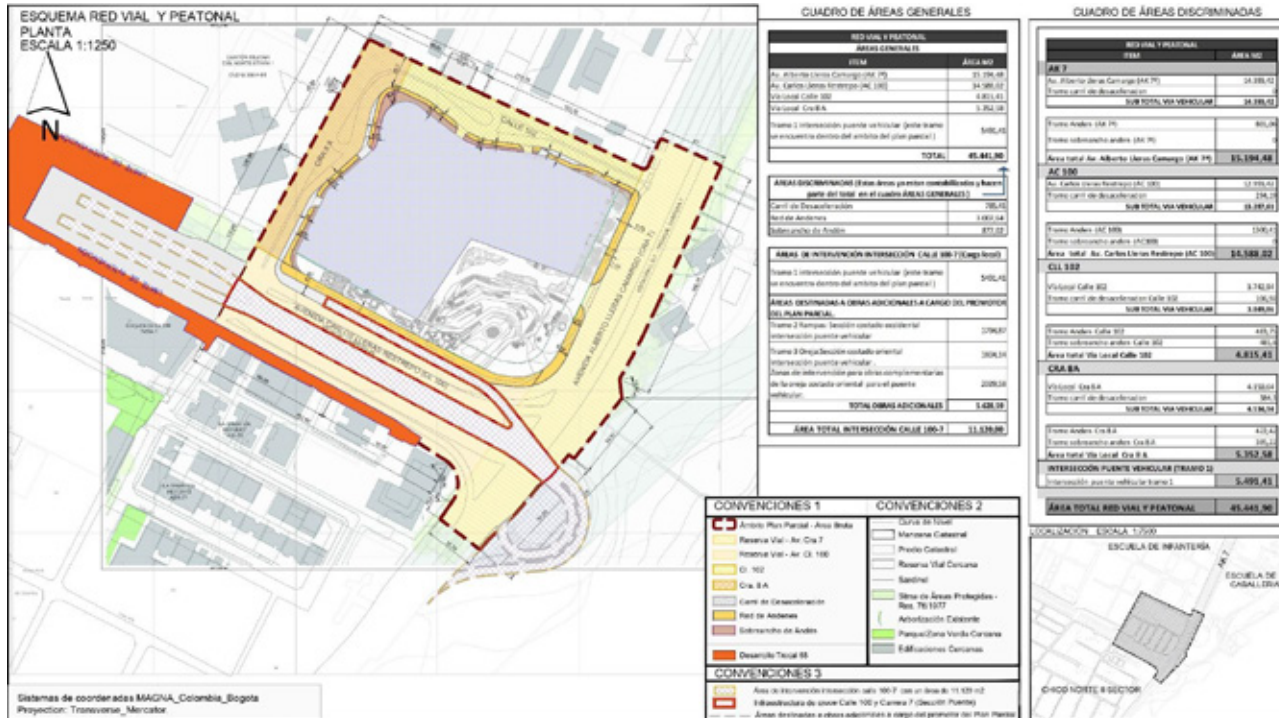


Ilustración 40. Plano Red Vial y Peatonal.

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



12.1.4 Plano 4 de 15. Plano Espacio Público

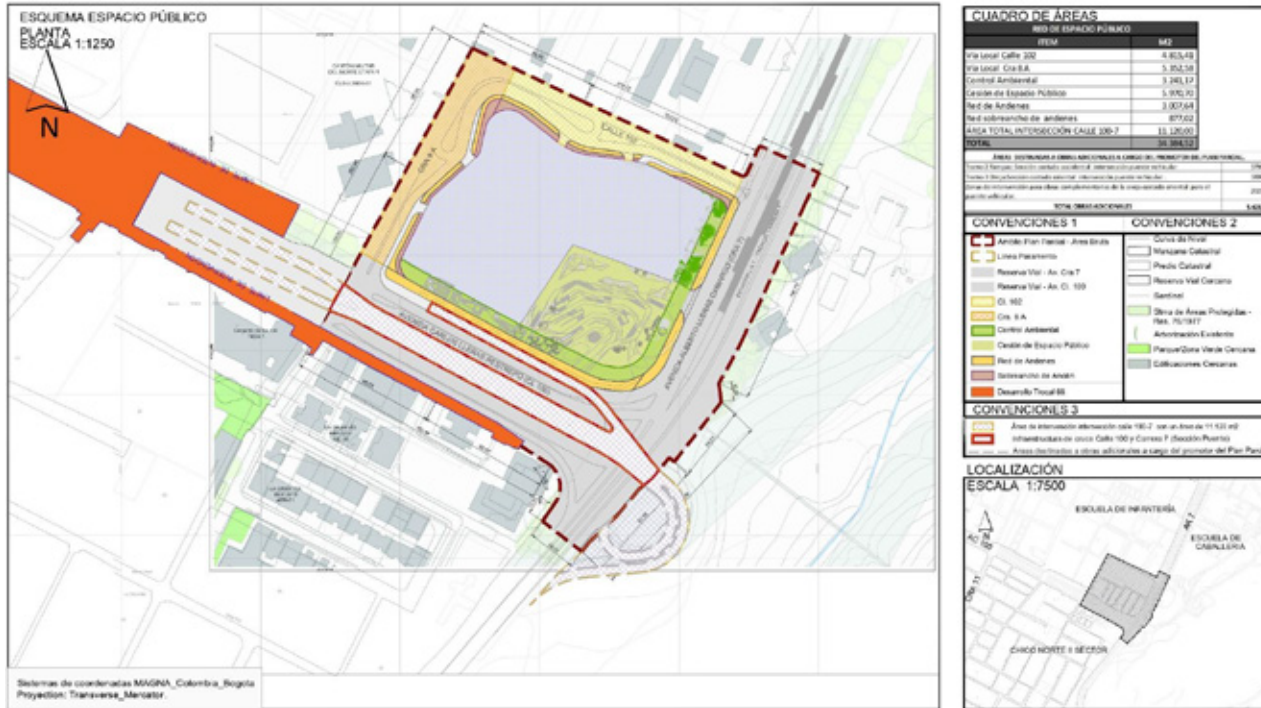


Ilustración 41. Plano Espacio Público

.Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



12.1.5 Plano 14 de 15. Esquema intersección calle 100-7.

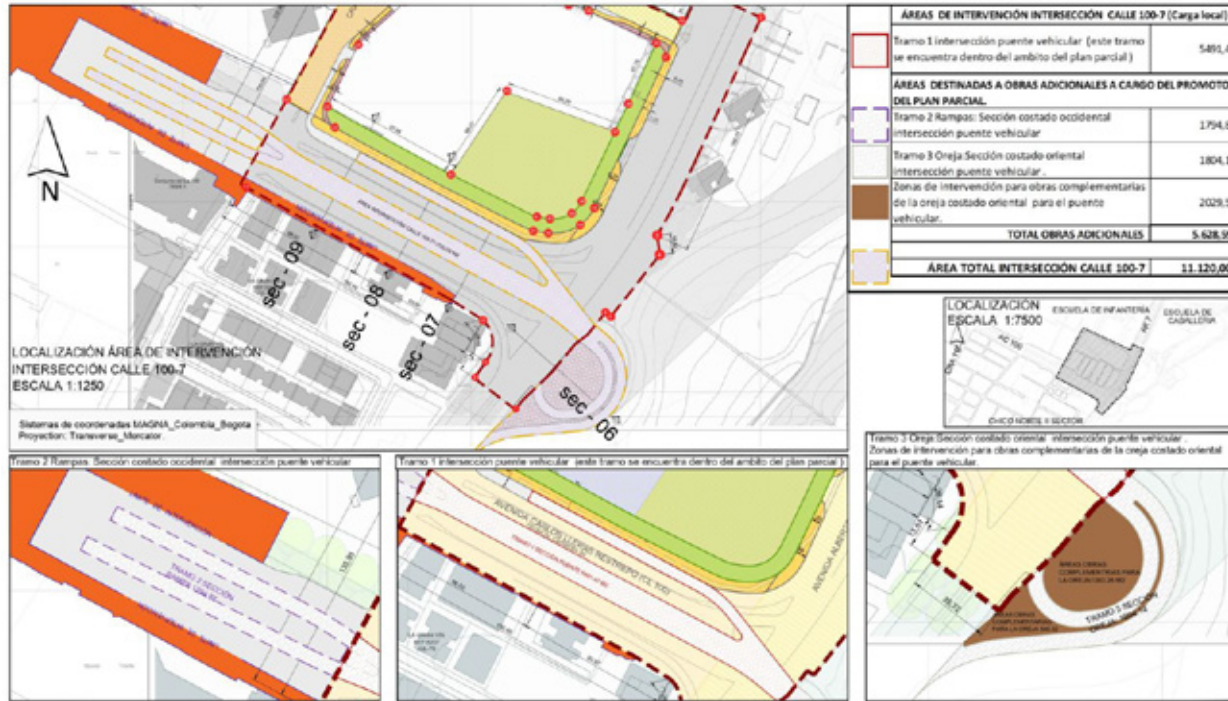


Ilustración 42. Plano Área de intervención intersección calle 100-7

Fuente: Elaboración propia Aldea Proyectos S.A



13 Anexos

- ANEXO # 1.** Oficio de aprobación al estudio de tránsito.
- ANEXO # 2.** Acta de Compromiso acciones de mitigación movilidad.
- ANEXO # 3.** Cartografía plan parcial (planos 1 a 15 y shapes).
- ANEXO # 4.** Propuesta de proyectos de decreto modificatorio.
- ANEXO # 5:** Factibilidades de Empresas de servicios públicos actualizadas.
- ANEXO # 6.** Programa General de Obras Unificado.
- ANEXO # 7.** Licencias de construcción expedidas.
- ANEXO #8.** Soportes socialización Plan Parcial.
- ANEXO #9.** Estudios de títulos.

