



Bogotá D.C., junio 18 de 2021

Arquitecto**FERNANDO MONTENEGRO**

Fernando Montenegro Lizarralde
Carrera 16 No. 86b-53 Edificio Country 16 Of. 402
Email: montenegro_lizarralde@yahoo.es
Bogota - D.C.

REF: Respuesta radicado 20216120624662. Aprobación Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana (PPRU) Triángulo de Bavaria. Puente Aranda

Respetado arquitecto Montenegro:

Se informa que una vez revisado el Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria, este 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.

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 y seguridad vial, así como en lo referente a la vialidad circundante y está condicionado al cumplimiento de las condiciones operativas y de atención de la demanda vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios, consideradas en el Estudio de Tránsito presentado y no exime a las demás entidades competentes², de la verificación del cumplimiento de disposiciones y normas propias de su competencia.

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

² El Decreto 1203 de 2017 define que el Curador Urbano o la autoridad municipal o distrital encargada de estudiar, tramitar y expedir las licencias deberá "... revisar el proyecto objeto de la solicitud desde el punto de vista jurídico, urbanístico, arquitectónico y estructural..., así como el cumplimiento de las normas urbanísticas y de edificación aplicables".

Los temas urbanísticos, se dejan a consideración y aprobación de las entidades competentes ante las cuales se realicen los trámites relacionados con el Plan Parcial de Renovación Urbana y Licencia de Construcción.

A continuación se citan los aspectos más relevantes del proyecto.

1. UBICACIÓN

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria, se encuentra ubicado en la localidad de Puente Aranda, limitado por las siguientes vías:

- Al Norte: Por la Av. de las Américas entre Av. NQS y Av. Ferrocarril
- Al Sur: Por la Av. Ferrocarril entre Av. NQS y Av. de las Américas
- Al Oriente: Por la Av. NQS entre Av. de las Américas y Av. Ferrocarril

Esquema 1. Localización General



Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

El polígono definido para el proyecto del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo Bavaria cuenta con 50 predios con la siguiente identificación:

Tabla 1. Nomenclatura de los predios del PPRU

Mz actual	#predio	Chip	Matricula	Propietario	Dirección	Área catastral (m2)
1	1	AAA0073RJH	050C00673616	Lesing De Crédito S.A.	AC 23 30 71	10.740,00
2	2	AAA0073RJKL	050C00290414	Lesing Bancolombia S.A. Compañía De Financiamiento	CL 22B 30 32	2.181,60
2	3j	AAA0073RJRU	050C00488404	Pedro Enrique Rojas Martinez	AK 30 22B 65	635,00
2	4	AAA0073RJSK	050C00504249	Pedro Enrique Rojas Martinez	AK 30 22B 51	908,90
2	5	AAA0073RJOE	050C1273614	Plastinova S.A.	CL 22C 30 49	312,90
2	6	AAA0073RJN	050C1273615	Plastinova S.A.	KR 31 22B 88	441,00
2	7	AAA0073RJM5	050C1273616	Misión Carismática Internacional	KR 31 22B 78	464,80
2	8	AAA0073RJLW	050C1377837	Misión Carismática Internacional	KR 31 22B 60	1.391,20
2	9	AAA0073RJFP	050C474790	Novoplast Ltda.	AK 30 22B 81	1.535,20
3	10	AAA0073RJTO	050C1599043	Helm Leasing S.A. Compañía De Financiamiento	CL 22B 31 43	19.590,70
4	11	AAA0073RJUZ	050C00293496	Bavaria S.A.	KR 32 22 30	8.252,10
5	12	AAA0073RJWF	050C00512975	Pedro Enrique Rojas Martinez	AC 23 31 17	3.027,70
5	13	AAA0073RKA W	050C1235246	Inversiones Isana S.A.	AC 23 31 69	685,70
5	14	AAA0154PUYN	050C1466865	Mantilla Ochoa Y Cia. Ltda.	KR 32 22C 48	1.686,70
5	15	AAA0073RJKR	050C255459	Ramon Bernal Y Cia. Ltda.	CL 22C 31 38	462,00
6	16	AAA0073RKC	050C00109016	Jesús Alfonso Hidalgo Paz	KR 31 22B 49	2.321,30
6	17	AAA0073RKEP	050C00204667	Padilla Lopez Y Cia. S. En C.	KR 32 22B 66	489,10
6	18	AAA0073RKFZ	050C00314025	Padilla Lopez Y Cia. S. En C.	KR 32 22B 76	389,80
6	19	AAA0073RKBS	050C00516558	Cooperativa De Impresores Y Papeles De Bogotá Compr	KR 31 22B 15	2.553,50
6	20	AAA0073RKL	050C00518320	Cooperativa De Impresores Y Papeles De Bogotá Compr	KR 31 22B 79	415,30
6	21	AAA0073RKJZ	050C00518321	Mercedes Garcia De Parra	CL 22C 31 35	721,00
6	22	AAA0073RKH K	050C00736347	Ismaelina Sierra De Molano	KR 32 22B 98	371,30
6	23	AAA0073RKKC	050C744854	Cop. Misión Carismática Internacional	CL 22C 31 01	794,40
6	24	AAA0073RKDE	050C785038	Codena S.A ESP	KR 32 22B 36	50,00
7	25	AAA0073RKM R	050C00295263	Inversiones Puyana S.A.	KR 32 22B 09	9.197,00
Mz actual	#predio	Chip	Matricula	Propietario	Dirección	Área catastral (m2)
7	26	AAA0073RKPA	050C00443721	Serv. Tractor Ltda	AC 23 32 79	471,30
7	27	AAA0073RKN X	050C01188336	David Y Eduardo Puyana S.A Dapuyana S.A.	KR 32A 22B 30	1.027,40
7	28	AAA0073RKD M	050C443720	Dupel Ltda	AC 23 32 91	354,40
8	29	AAA0168EFKL	050C1512700	Bavaria S.A.	CL 22B 32A 09	18.853,90
9	30	AAA0241ZKRU	050C051370	Nestor Vargas Gután	KR 32B 22B 29	285,60
9	31	AAA0073RLMS	050C00116147	Jorge Fajuto García	KR 32B 22B 09	102,00
9	32	AAA0073RLW	050C01161147	Cupez S.A.	KR 32B 22B 11	98,00
9	33	AAA0188ZCPP	050C01943611	Stella Forero Benavides	AC 23 32B 51	1.797,74
9	34	AAA0188ZCOE	050C01943612	Sociedad Auto Servicio Jam Y Cia. S. En C.	TV 32C 22B 78	1.824,00
9	35	AAA0195RDRJ	050C01655577	Cupez S.A.	KR 32B 22B 33	1.015,60
9	36	AAA0195BXTD	050C01672516	Cupez S.A.	TV 32C 22B 24	255,90
9	37	AAA0228NRSK	050C01823713	Cupez S.A.	TV 32C 22B 34	761,36
9	38	AAA0073RLNN	050C1264595	Cupez S.A.	KR 32B 22B 01	150,00
9	39	AAA0073RKXS	050C1448008	Cupez S.A.	TV 32C 22B 14	1.108,40
9	40	AAA0073RLKL	050C1448009	Cupez S.A.	KR 32B 22B 19	142,90
9	41	AAA0073RLCX	050C458027	Cupez Ltda.	TV 32C 22B 64	824,20
10	42	AAA0073RLPF	050C00230404	Bavaria S.A.	TV 32C 22 05	2.138,40
10	43	AAA0073RLTO	050C1399229	Industria Muebles Ana Ltda. Indiana Ltda.	AC 23 32C 97	1.453,39
10	44	AAA0161NWN X	050C230375	Bavaria S.A.	TV 32C 22B 89	2.083,00
10	45	AAA0073RLRU	050C230377	Bavaria S.A.	AC 22 34 78	3.129,10
10	46	AAA0073RLYX	050C230399	Bavaria S.A.	TV 32C 22B 89 IN 1	1.822,00
10	47	AAA0073RLUZ	050C701414	Bavaria S.A.	AC 23 32C 11	8.950,10
10	48	AAA0073RLXR	050C771119	Bavaria S.A.	TV 32C 22B 33	2.415,40
10	49	AAA0073RLWF	050C771114	Bavaria S.A.	TV 32C 22B 45	2.646,00
12	50	AAA0073RMA W	050C00297377	Inversiones Puyana S.A.	AC 23 32A 51	7.335,40
Total general						136.684,09

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

2. DESCRIPCIÓN

La propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria, se constituye como un nuevo polo de desarrollo de Bogotá, propiciando su articulación con los sistemas urbanos existentes. Esto, a través de la generación de espacios públicos adecuados, consolidando su infraestructura y mejorando sus condiciones ambientales, en el marco de un proceso de revitalización en el que se articulen los objetivos de diseño urbano orientado al transporte sostenible (DOTS), garantizando mezclas de usos para el desarrollo de diversas actividades económicas, sociales y culturales.

Para la ejecución del proyecto se plantea la realización de este en tres (3) etapas.

- I. **Etapa 1.** Construcción de la manzana ocho, manzana siete, manzana seis, manzana cuatro y manzana tres (AMD).

Esquema 2. Localización intervención Etapa 1



Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

- II. **Etapa 2.** Construcción de la manzana cinco.

Esquema 3. Localización intervención Etapa 1 y 2



Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

III. **Etapas 3.** Construcción de la manzana uno y manzana dos.

Esquema 4. Localización intervención Etapa 1 - 2 - 3



Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria cuenta con los usos distribuidos en las manzanas como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 2. Usos propuestos por el PPRU

UG/UAU	Uso	No Vivienda
UG/UAU 1A Mz 6	Comercio	
	Oficinas	
	Comercio y Servicios	
	VIP	45
	NO VIS	1110
UG/UAU 1A Mz 5	Comercio	
	Oficinas	
	Comercio y Servicios	
	VIP	23
UG/UAU 1A Mz 2	NO VIS	555
	Comercio	
	Oficinas	
	Comercio y Servicios	
	VIP	22
UG/UAU 1B Mz 8	NO VIS	555
	Comercio y Servicio	
	VIS	1745
UG/UAU 2 Mz 1	Dotacional privado	
	Oficinas	
	Comercio y Servicio	
	Comercio	
UG/UAU 3A Mz 7	Dotacional privado (Educación, Bienestar Social, Salud, Recreativo y Deportivo, y Cultural, escala zonal)	
	VIP	210
	VIS	225
	NO VIS	380
UG/UAU 3B Mz 4	Comercio y Servicio	
	VIS	882
	Dotacional privado	
AMD MZ3	Centro de Convenciones	
	Hotel	
	Oficinas	
	Comercio y Servicios	

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria ha dado prioridad desarrollando infraestructura para los modos no motorizados (peatón y ciclista), destinando una red peatonal con una extensión aproximada de 3.5 km y una red de ciclorrutas de 1.5 km.

La propuesta a nivel urbanístico introduce nuevos corredores verdes a lo largo del plan parcial acompañada de la red de ciclorrutas, permitiendo la permeabilidad y conectividad desde y hacia el proyecto con la malla vial circundante (Avenida NQS, Avenida de las Américas y Avenida del Ferrocarril). Así mismo, brinda espacios privados afectos al uso público en todas las manzanas, mezcla de usos y comercio en primer el piso.

3. ÁREAS DEL PROYECTO

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria cuenta con las siguientes áreas:

Tabla 3. Áreas para la modificación del PPRU Triángulo de Bavaria

No.	ÍTEM	TOTAL	No.	ÍTEM	TOTAL
1.	ÁREA BRUTA (AB)	194.257,64	7.	CESIÓN PARA ESPACIO PÚBLICO	37.873,56
2.	MALLA VIAL ARTERIAL	46.769,83	7.1	CESIÓN PARA PARQUES	18.354,92
2.1	Reserva Vial	46.769,83		CP1-t1	5.096,61
2.1.1	Avenidas de las Américas	5.283,82		CP1-t2	3.139,66
2.1.2	Avenidas Ferrocarril de Occidente	17.920,65		CP2	3.829,15
2.1.3	Av. NQS	9.380,59		CP3	796,37
2.1.4	Intersección NQS y Av. de las Américas	6.086,57		CP4	1.192,51
2.1.5	Intersección Av. Ferrocarril de Occidente y NQS	4.285,66		CP5	2.158,87
2.1.6	Intersección Av. Ferrocarril de Occidente y Av. De las Américas	3.812,54		CP6	1.325,80
3.	CONTROL AMBIENTAL	12.442,61		CP7	815,95
	CA1-1	1.870,10	7.2	ALAMEDAS	11.003,30
	CA1-2	1.015,17		AL1	1.075,53
	CA1-3	130,23		AL2	925,51
	CA2	2.019,88		AL3	271,82
	CA3	1.037,73		AL4	451,76
	CA4	4.009,49		AL5	1.145,56
	CA5	513,88		AL6	684,55
	CA6	1.846,13		AL7	625,40
	MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL TOTAL (4.1 + 4.3)	27.607,89		AL8	2.078,05
4.1.	No Redefinido	16.388,95		AL9	921,68
	V7-1	2.472,76		AL 10	1.467,78
	V7-2	973,01		AL 11	761,13
	V7-3	2.061,32		AL 12	594,53
	V7-4	1.887,37	7.3	CESIÓN PARA EQUIPAMIENTO COMUNAL PÚBLICO	8.515,34
	V7-5	2.824,20		EQ1	6.047,69
	V7-6	1.496,20		EQ2	1.619,23
	V7-7	665,90		EQ3	848,42
	V7-8	199,65	8.	ÁREA ÚTIL (8.1 + 8.2)	69.563,75
	V7-9	2.213,68	8.1	ÁREA ÚTIL OBJETO DEL REPARTO	49.849,64
	V7-10	967,66		Unidad de Gestión y/o UAU 1A	17.826,41
	V9	789,39		Mz 2 (Uso Múltiple)	5.108,08
	Ampliación Av. De las Américas (Carril desaceleración 1)	47,81		Mz 5 (Uso Múltiple)	4.216,90
	Ampliación Av. De las Américas (Carril desaceleración 2)	-		Mz 6 (Uso Múltiple)	8.501,43
4.2	Redefinido	11.814,04		Unidad de gestión y/o UAU 1B	9.806,09
	Redefinido (de vía a público) TOTAL	7.979,51		Mz 8 (Uso Múltiple)	9.806,09
	De vía a Alameda	4.241,22		Unidad de gestión y/o UAU 2	9.753,55
	De vía a Parque	3.498,45		Mz 1 (Uso Múltiple)	9.753,55
	De vía a Equipamiento	239,84		Unidad de Gestión y/o UAU 3a	7.336,62
	Redefinido (de vía a privado) TOTAL	3.834,53		Mz 7 (Uso Múltiple)	7.336,62
4.3	MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL PROPUESTA (de privado a vía)	11.218,94		Unidad de Gestión y/o UAU 3b	5.126,97
5.	ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE (4.1 + 4.2) (MALLA VIAL LOCAL)	28.202,99		Mz 4 (Uso Múltiple)	5.126,97
6.	ÁREA RESULTANTE 1-(2+3+5)	107.437,31	8.2	ÁREA DE MANEJO DIFERENCIADO (AMD)	19.714,11
			No.	ÍTEM	TOTAL

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Tabla 4. Zonificación Reserva Vial – Malla Vial Arterial

Polígonos de Reserva Vial dentro del ámbito del PPRU	Área (m2)
Avenidas de las Américas	5.283,82
Avenidas Ferrocarril de Occidente	17.920,65
Av. NQS	9.380,59
Intersección NQS y Av. de las Américas	6.086,57
Intersección Av. Ferrocarril de Occidente y NQS	4.285,66
Intersección Av. Ferrocarril de Occidente y Av. De las Américas	3.812,54
Total	46.769,83

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Tabla 5. Área construible UG/UAU

ÁREA CONSTRUIDA (M2) POR UG						
USO PROPUESTO	Unidad 1A	Unidad 1B	Unidad 2A	Unidad 3A	Unidad 3B	Total
COMERCIO	5.447,86			730,30		6.178,15
DOTACIONAL PRIVADO			40.373,34	7.411,76		47.785,10
OFICINAS	22.855,19		35.609,68			58.464,87
ESTACIONAMIENTOS	86.925,00	11.175,00	32.525,00	16.050,00	5.400,00	152.075,00
COMERCIO Y SERVICIOS	7.350,02	4.916,68	8.085,81		2.182,78	22.535,29
VIP	2.800,00			7.000,00		9.800,00
VIS		75.215,00		7.500,00	37.898,70	120.613,70
NO VIS	130.809,87			21.363,64		152.173,51
Total general	256.187,93	91.306,68	116.593,83	60.055,70	45.481,48	569.625,61

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Tabla 6. Área vendible UG/UAU

ÁREA VENDIBLE (M2) POR UG						
USO PROPUESTO	Unidad 1A	Unidad 1B	Unidad 2A	Unidad 3A	Unidad 3B	Total
COMERCIO	4.903,07			657,27		5.560,34
DOTACIONAL PRIVADO			34.317,34	6.300,00		40.617,34
OFICINAS	18.284,15		28.487,74			46.771,89
ESTACIONAMIENTOS						
COMERCIO Y SERVICIOS	5.145,01	3.441,67	5.660,07		1.527,95	15.774,70
VIP	2.520,00			6.300,00		8.820,00
VIS		67.693,50		6.750,00	34.108,83	108.552,33
NO VIS	115.112,69			18.800,00		133.912,69
Total general	145.964,92	71.135,17	68.465,15	38.807,27	35.636,78	360.009,28

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

En cuanto al AMD (Manzana 3), por esta estar excluida del reparto de cargas y beneficios, únicamente se tiene el potencial de desarrollo en términos del índice de construcción ya aprobado en el Decreto Distrital 441 de 2016. Como se puede observar en la siguiente tabla, la propuesta de modificación mantiene los metros cuadrados de índice aprobados para dicha manzana, así como su distribución en los distintos usos.

Tabla 7. Comparativo Edificabilidad AMD

Total construido (M2)	D.441/16	Modificación
COMERCIO	-	-
DOTACIONAL PRIVADO	11.000	11.000
OFICINAS	5.676	5.676
COMERCIO Y SERVICIOS	3.691	3.691
HOTEL	3.320	3.320
CENTRO DE CONVENCIONES	25.000	25.000
TOTAL	48.687	48.687

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

4. ACCESIBILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR

4.1. Accesos vehiculares:

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triangulo de Bavaria no cuenta con los diseños arquitectónicos en la etapa de la adopción del PPRU, por tanto, en la propuesta urbanística se establecieron unos accesos provisionales para la simulación de la micro-simulación en los diferentes escenarios y para el análisis de colas en cada manzana en el estudio de tránsito.

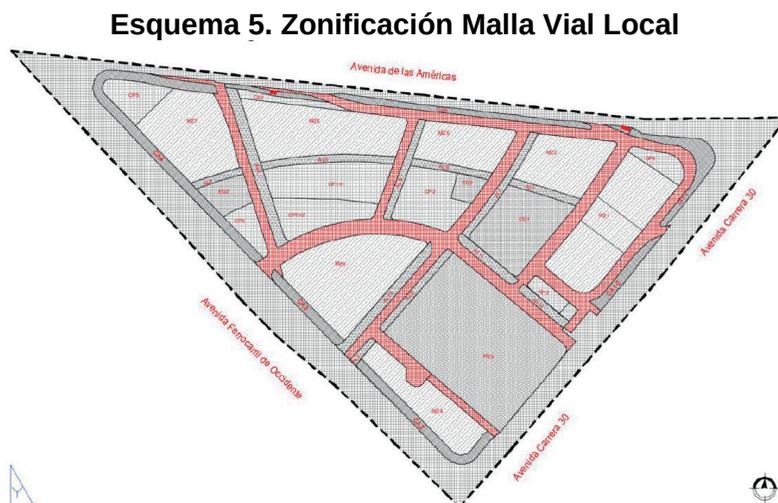
No obstante, una vez se estructure los diseños arquitectónicos del PPRU para cada manzana conforme a las etapas de desarrollo y usos propuestos, el Representante Legal del proyecto garantizará el cumplimiento a la norma (POT) que aplique en su momento para la ubicación de los accesos vehiculares.

A efectos de dar cumplimiento a la ubicación de los accesos vehiculares, a la fecha se encuentra vigente el Decreto 190 de 2004 (POT), específicamente en el artículo 197 *“Acceso a estacionamientos: Los estacionamientos no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Los accesos y salidas deberán ubicarse sobre vías locales. Cuando el estacionamiento se ubique aguas arriba de una intersección, la salida del mismo deberá ubicarse a una distancia mínima de 15 metros con respecto al punto de culminación de la curva de empalme de sardineles. Cuando el acceso se ubique aguas abajo de la intersección se deberá localizar a una distancia mínima de 30 metros con respecto al punto de culminación de la curva de sardineles.”*

De acuerdo al análisis de colas en el estudio de tránsito, los accesos deben diseñarse de tal manera que cumplan como mínimo en los siguientes aspectos:

- En el acceso (entrada y salida) de vehículos para dar prioridad a los usuarios no motorizados, se requiere dispositivos tipo pompeyano a nivel de andén para bajar la velocidad de los usuarios motorizados y mantener la prioridad para los demás usuarios.
- La distancia del paramento al punto de localización del control de los vehículos, este debe ser no menor a 10 metros y anchos de carril de 3 a 3.5 metros, con el fin de obtener una longitud de almacenamiento para aproximadamente 2 vehículos, lo que facilitara la operación y seguridad vial de todos los actores. A efectos de garantizar que los vehículos no generen afectación a las vías públicas aledañas a cada manzana.
- Proveer algún tipo de alarma sonora o dispositivo que alerte al peatón sobre la presencia de salida o llegada de vehículos en la zona aferente al predio.

A partir de la malla vial existe que limita el PPRU Triángulo de Bavaria, se tiene como accesibilidad al proyecto la NQS, Av. Las Américas y Av. Ferrocarril (en desarrollo). A partir de estas vías arteriales de la ciudad, el proyecto propone vías locales para el acceso a las manzanas al interior como se observa en el siguiente esquema:



Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Para las actividades que se realizan en el dotacional de culto por la Misión Carismática Internacional, se indica que con el propósito de no afectar la accesibilidad al sector, se deberá implementar y activar un plan logístico que agilice la movilización de los feligreses y evite las afectaciones a la movilidad.

4.2. Accesos peatonales:

Como se indicó en el numeral anterior el PPRU Triangulo de Bavaria no cuenta con los diseños arquitectónicos, en este sentido no se tiene establecido la ubicación de los accesos peatonales para cada manzana.

Una vez se estructuren los diseños arquitectónicos para el PPRU, el Representante Legal debe garantizar las siguientes recomendaciones:

- El acceso debe ubicarse cerca a pasos peatonales seguros, de tal manera que no se incentive al cruce de los peatones a riesgo por las vías propuestas.
- No generar conflictos peatón-ciclista donde se tenga ciclorruta en andén.
- La infraestructura que se desarrolle en los accesos peatonales debe tener en cuenta las diferentes condiciones de las personas, las cuales son diferentes, posibilidades fisionómicas, cognitivas, económicas, funcionales y ocupacionales, lo cual se ve reflejado en sus conductas. En este sentido, la infraestructura debe resolver en términos de equidad y seguridad vial, estableciendo espacio adecuados para las personas con movilidad reducida.

5. CUPOS DE ESTACIONAMIENTO

El PPRU Triangulo de Bavaria garantiza a través de los cupos de estacionamientos ofrecidos por tipología vehicular, que el ascenso y descenso de pasajeros y las maniobras se realicen dentro del predio, sin afectar las vías adyacentes al mismo.

Es importante precisar para el caso de los vehículos de carga, que las maniobras no se pueden realizar en las vías circundantes a cada manzana.

En el escenario del paqueteo que es un servicio ofrecido por las empresas de transporte para distribuir diferentes tipos de mercancía, se requiere que las maniobras para este tipo de actividad (cargue y descargue) no se realice sobre la vía. Por tanto, se recomienda en los diseños arquitectónicos generar espacios (car lobby) diseñados para mitigar el impacto que se pueda generar, en especial para los usos de comercio y vivienda.

Tabla 8. Cupos de estacionamiento requeridos por norma

USOS				Relación por uso Anexo 4 Dec. 190 de 2004		Requerimientos Mínimos de Estacionamientos según Índices Dec. 190 de 2004		
UG/UAU	Uso	No Vivienda	Área vendible generadora (m2)	Privado	Visitante	Privado	Visitante	Total
UG/UAU 1A Mz 6	Comercio		2.452	1/200 m2	1/30 m2	12	82	94
	Oficinas		9.142	1/40 m2	1/50 m2	114	91	205
	Comercio y Servicios		2.573	1/200 m2	1/30 m2	13	86	99
	VIP	45		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	6	3	9
	NO VIS	1110		1/1 Vivienda	5 /1/vivienda	1.110	222	1.332
Subtotal Mz 6						1.255	484	1.739
UG/UAU 1A Mz 5	Comercio		1.226	1/200 m2	1/30 m2	6	41	47
	Oficinas		4.571	1/40 m2	1/50 m2	57	46	103
	Comercio y Servicios		1.286	1/200 m2	1/30 m2	6	43	49
	VIP	23		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	3	1	4
	NO VIS	555		1/1 Vivienda	5 /1/vivienda	555	111	666
Subtotal Mz 5						627	242	869
UG/UAU 1A Mz 2	Comercio		1.226	1/200 m2	1/30 m2	6	41	47
	Oficinas		4.571	1/40 m2	1/50 m2	57	46	103
	Comercio y Servicios		1.286	1/200 m2	1/30 m2	6	43	49
	VIP	22		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	3	1	4
	NO VIS	555		1/1 Vivienda	5 /1/vivienda	555	111	666
Subtotal Mz 2						627	242	869
UG/UAU 1B Mz 8	Comercio y Servicio		3.442	1/200 m2	1/30 m2	17	115	132
	VIS	1745		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	218	97	315
Subtotal Mz 8						235	212	447
UG/UAU 2 Mz 1	Dotacional privado		34.317	1/60 m2	1/80 m2	57	386	443
	Oficinas		28.488	1/40 m2	1/50 m2	356	285	641
	Comercio y Servicio		5.660	1/200 m2	1/30 m2	28	189	217
Subtotal Mz 1						441	860	1.301
UG/UAU 3A Mz 7	Comercio		657	1/250 m2	1/30 m2	3	22	25
	Dotacional privado		6.300	1/60 m2	1/80 m2	11	71	82
	VIP	210		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	26	12	38
	VIS	225		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	28	13	41
	NO VIS	380		1/1 Vivienda	5 /1/vivienda	380	76	456
Subtotal Mz 7						448	194	642
UG/UAU 3B Mz 4	Comercio y Servicio		1.528	1/250 m2	1/30 m2	6	51	57
	VIS	882		1/8 Viviendas	1/18 Vivienda	110	49	159
Subtotal Mz 4						116	100	216
TOTAL de UG/UAU						3.749	2.334	6.083
AMD MZ3	Dotacional privado		11.000	1/60 m2	1/80 m2	18	124	142
	Centro de Convenciones		25.000	1/150 m2	1/20 m2	83	625	708
	Hotel		3.320	1/100 m2	1/50 m2	17	33	50
	Oficinas		5.676	1/40 m2	1/50 m2	71	57	128
	Comercio y Servicios		3.691	1/250 m2	1/30 m2	15	123	138
Subtotal AMD						204	962	1.166
TOTAL con AMD						3.953	3.296	7.249

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Tabla 9. Cupos de estacionamiento requeridos por demanda

USOS				Requerimientos Minimos de Estacionamientos por demanda						
UG/UAU	Uso	No Vivienda	Área vendible generadora (m2)	FA	Livianos	Taxis	Buses	Camiones	Motos	Total
UG/UAU 1A Mz 6	Comercio		2.452	0,09	29	2	0	3	6	40
	Oficinas		9.142	0,65	148	0	0	0	32	180
	Comercio y Servicios		2.573	0,046	24	0	0	6	5	35
	VIP	45		0,10	27	0	0	0	23	50
	NO VIS	1110		2,23	1.424	0	0	0	176	1.600
Subtotal Mz 6					1.652	2	0	9	242	1.905
UG/UAU 1A Mz 5	Comercio		1.226	0,04	13	1	0	2	4	20
	Oficinas		4.571	0,32	73	0	0	0	17	90
	Comercio y Servicios		1.286	0,023	9	1	0	2	3	15
	VIP	23		0,05	3	0	0	0	2	5
	NO VIS	555		1,11	711	0	0	0	89	800
Subtotal Mz 5					809	2	0	4	115	930
UG/UAU 1A Mz 2	Comercio		1.226	0,04	13	1	0	2	4	20
	Oficinas		4.571	0,324	73	0	0	0	17	90
	Comercio y Servicios		1.286	0,023	9	1	0	2	3	15
	VIP	22		0,05	3	0	0	0	2	5
	NO VIS	555		1,11	666	0	0	0	84	750
Subtotal Mz 2					764	2	0	4	110	880
UG/UAU 1B Mz 8	Comercio y Servicio		3.442	0,061	28	2	0	3	7	40
	VIS	1745		2,91	533	0	0	0	287	820
	Subtotal Mz 8					561	2	0	3	294
UG/UAU 2 Mz 1	Dotacional privado		34.317	3,05	626	0	0	0	94	720
	Oficinas		28.488	2,02	411	0	0	0	99	510
	Comercio y Servicio		5.660	0,101	53	2	0	4	11	70
	Subtotal Mz 1					1.090	2	0	4	204
UG/UAU 3A Mz 7	Comercio		657	0,02	7	1	3	1	3	15
	Dotacional privado		6.300	0,87	208	0	0	0	17	225
	VIP	210		0,49	16	0	0	0	9	25
	VIS	225		0,45	83	0	0	0	47	130
	NO VIS	380		0,63	451	0	0	0	59	510
Subtotal Mz 7					765	1	3	1	135	905
UG/UAU 3B Mz 4	Comercio y Servicio		1.528	0,027	13	2	3	1	4	23
	VIS	882		1,47	265	0	0	0	145	410
	Subtotal Mz 4					278	2	3	1	149
TOTAL de UG/UAU										7.213
AMD MZ3	Dotacional privado		11.000	0,98	210	0	0	0	30	240
	Centro de Convenciones		25.000	2,22	1.436	0	0	0	217	1.653
	Hotel		3.320	0,68	55	1	0	0	14	70
	Oficinas		5.676	0,40	75	0	0	0	30	105
	Comercio y Servicios		3.691	0,066	32	2	0	3	8	45
Subtotal AMD					1.808	3	0	3	299	2.113
TOTAL con AMD										9.326

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Tabla 10. Cupos de estacionamientos para bicicletas

USOS		Norma (1/30 Veh)	Norma (1/2 Veh)	Cupos de Bicicleta
UG/UAU	Uso	Discapacitados	Cupos de Bicicleta	Propuesta Modificación max (1/2 veh; 1/2 viv)
UG/UAU 1A Mz 6	Comercio	3	47	47
	Oficinas	7	103	103
	Comercio y Servicios	3	50	50
	VIP	0	5	23
	NO VIS	44	666	666
	Subtotal Mz 6	58	870	888
UG/UAU 1A Mz 5	Comercio	2	24	24
	Oficinas	3	52	52
	Comercio y Servicios	2	25	25
	VIP	0	2	12
	NO VIS	22	333	333
	Subtotal Mz 5	29	435	444
UG/UAU 1A Mz 2	Comercio	2	24	24
	Oficinas	3	52	52
	Comercio y Servicios	2	25	25
	VIP	0	2	11
	NO VIS	22	333	333
	Subtotal Mz 2	29	435	444
UG/UAU 1B Mz 8	Comercio y Servicio	4	66	66
	VIS	11	158	873
	Subtotal Mz 8	15	224	939
UG/UAU 2 Mz 1	Dotacional privado	15	222	222
	Oficinas	21	321	321
	Comercio y Servicio	7	109	109
	Subtotal Mz 1	43	651	651
UG/UAU 3A Mz 7	Comercio	1	13	13
	Dotacional privado (Educación, Bienestar Social, Salud, Recreativo y Deportivo, y Cultural, escala zonal)	3	41	41
	VIP	1	19	105
	VIS	1	21	113
	NO VIS	15	228	228
UG/UAU 3B Mz 4	Subtotal Mz 7	21	321	499
	Comercio y Servicio	2	29	29
	VIS	5	80	441
AMD MZ3	Subtotal Mz 4	7	108	470
	TOTAL de UG/UAU	203	3,042	4,333
	Dotacional privado	5	71	71
	Centro de Convenciones	24	354	354
	Hotel	2	25	25
AMD MZ3	Oficinas	4	64	64
	Comercio y Servicios	5	69	69
	Subtotal AMD	39	583	583
	TOTAL con AMD	242	3,625	4,916

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

Conforme a las tablas relacionadas en este numeral y de acuerdo con lo establecido en el cuadro Anexo 4 del POT, los cupos de estacionamiento requeridos por norma para el proyecto corresponden a 7.249 cupos. Así mismo, se evidencia que por cada uso de los cupos requeridos por demanda se requieren 9.326 cupos de estacionamiento.

A partir de estos resultados, las condiciones especiales del Bien de Interés Cultural (Manzana 3), las políticas públicas de desincentivar el uso del transporte privado que tiene el Distrito y los promotores de incentivar modos de transporte sostenibles, el proyecto acoge como cota máxima de estacionamientos 6.217 cupos para las áreas útiles privadas.

Se precisa que dichos cupos son cotas máximas y dependen en última de las áreas generadoras efectivamente construidas. En virtud de incentivar aún más el uso de modos sostenibles, el Plan Parcial contemplará de acuerdo al desarrollo del proyecto si se requiere, el pago compensatorio de los cupos de estacionamiento que no se dispongan de conformidad con lo establecido en el Capítulo II del Decreto Distrital 323 de 2004 o la norma que lo modifique.

Tabla 11. Cupos de estacionamiento por demanda para equipamientos

Descripción	Área Construida Generadora	Privados	Visitante	Total
EQ2	2.267	4	8	12
EQ3	1.188	2	4	6
EQ1	12.450	10	56	66

Fuente: PPRU TRIÁNGULO DE BAVARIA

6. COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Los compromisos a cargo de los promotores del proyecto se encuentran consignados en el “Acta de Compromisos” que hace parte integral de la aprobación del Estudio de Tránsito, la cual se anexa a este oficio.

Es responsabilidad del titular del proyecto, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos, de tal forma que las acciones de mitigación estén ejecutadas, al momento de iniciar la operación del proyecto.

La aprobación del presente estudio tiene vigencia de un (1) año, contado a partir de la fecha de expedición de este oficio. Si durante este tiempo, no se adelantan los trámites ante las entidades competentes y las condiciones de tráfico que se consideraron en la evaluación del proyecto que dio origen al mismo se mantienen, podrá prorrogarse a petición del interesado.

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

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

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

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

Cordialmente,



Jhon Alexander Gonzalez Mendoza
Subdirector de Infraestructura

Firma mecánica generada en 18-06-2021 12:11 PM

Anexos: Copia Acta de Compromisos en veintinueve (29) folios

Cc Maria Victoria Villamil Páez Secretaría Distrital De Planeación-- Carrera 30 No. 24-90 Piso 5 CP:

Servicioalciudadanogel@sdp.gov.co-(Bogota-D.C.)cc Jose Felix Gomez Pantoja-- Calle 22 No. 6-27 CP:

Correspondencia@idu.gov.co-(BOGOTA-D.C.)cc Edgar Figueroa -- Carrera 30 No. 24-90 Piso 5 CP:

Servicioalciudadanogel@sdp.gov.co-(BOGOTA-D.C.)

Revisó: Ana Patricia Herrera Medina – Subdirección De Infraestructura. SDM

Elaboró: Maria Fernanda Losada Salazar-Subdirección De Infraestructura

ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA LA MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA TRIÁNGULO DE BAVARIA

ACTA DE COMPROMISOS QUE HACE PARTE INTEGRAL DEL OFICIO DE APROBACIÓN

FERNANDO MONTENEGRO LIZARRALDE, identificado con Cédula de Ciudadanía C.C.19.091.780 de Bogotá, actuando como promotor del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria en la UG/UAU 1A; **JOHN ANDRES CUERVO ARIAS**, identificado con Cedula de Ciudadanía C.C 79.723.125 de Bogotá, actuando como promotor del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria en la UG/UAU 2 y el AMD; **FRANCISCO GONZALEZ ARELLANO**, identificado con Cédula de Ciudadanía C.C.19.252.668 de Bogotá, actuando como promotor del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria en la UG/UAU 1B, 3A y 3B; y **JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA**, Subdirector de Infraestructura 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 realizado para la modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria y armonizado con el proyecto de ciudad Troncal Av. Américas y Regiotram, a continuación, se relacionan los diseños, obras de señalización y semaforización, obras de infraestructura vial, espacio público circundante y condiciones operativas que los Responsables de la Licencia de Urbanismo del **PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN TRIÁNGULO DE BAVARIA**, se compromete a implementar para mitigar el impacto que sobre la movilidad peatonal, de ciclousuarios y vehicular pueda generar su puesta en operación.

La presente acta de compromisos tiene validez a partir de la firma del de Decreto Modificatorio del Decreto Distrital 441 de 2016.

COMPROMISOS DEL RESPONSABLE O TITULAR DEL PROYECTO

Para la entrada en operación del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria, los Responsables de la Licencia de Urbanismo como responsable del proyecto, se compromete a ejecutar el 100% de las acciones establecidas en la aprobación del Estudio de Tránsito de conformidad con los compromisos y condiciones en la presente Acta, de acuerdo con la siguiente gradualidad de desarrollo de las Etapas, para lo cual deberá iniciar las gestiones pertinentes con las entidades competentes.

Para la ejecución del proyecto se plantea la realización de este en tres (3) etapas.

- I. **Etapas 1.** Construcción de la manzana ocho, manzana siete, manzana seis, manzana cuatro y manzana tres (AMD).

La ejecución de las obras de infraestructura está prevista en un período de tiempo entre el inicio del Plan Parcial y un máximo de cinco (5) años.

- II. **Etapas 2.** Construcción de la manzana cinco.

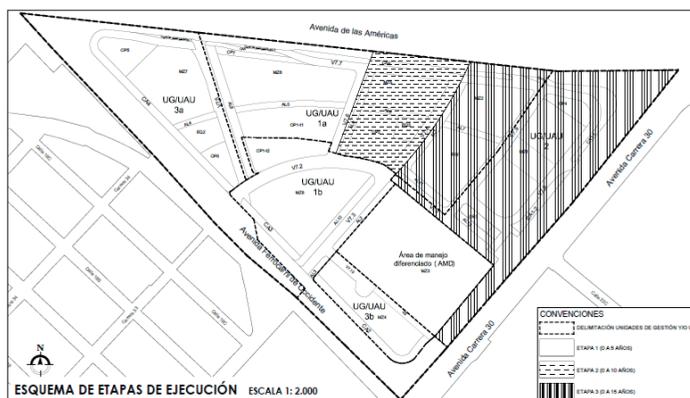
La ejecución de las obras de infraestructura está prevista en un período de tiempo entre el inicio del Plan Parcial y un máximo de diez (10) años.

- III. **Etapas 3.** Construcción de la manzana uno y manzana dos.

La ejecución de las obras de infraestructura está prevista en un período de tiempo entre el inicio del Plan Parcial y un máximo de quince (15) años. De conformidad con el análisis presentado en el Estudio de Tránsito, las UG/UAU asociadas a cada etapa podrán entrar en operación de manera independiente y gradual, armonizándose con la

infraestructura existente.

Esquema 1. Etapas para el desarrollo del PPRU Triángulo de Bavaria



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Las acciones de mitigación y/ o cargas urbanísticas derivadas de Instrumentos de Planeación y/o de acciones de Movilidad, deberán desarrollarse conforme a lo dispuesto en la Guía de Intervención de Urbanizadores y/o en el documento que la actualice o modifique (link de consulta: <https://www.idu.gov.co/page/intervencion-de-urbanizadores-y-terceros>). Actualmente es la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura -DTAI - del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el área que acompaña tanto las acciones a realizar al interior de los predios privados, tales como vías locales, parques internos, etc., - previa expedición de la respectiva Licencia de Urbanismo como las acciones en espacio público y/o malla vial arterial, derivadas de la presente Acta de Compromiso.

Es responsabilidad del Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán Responsables los Titulares de la Licencia de Urbanismo o Construcción, adelantar la solicitud de acompañamiento y seguimiento técnico a las diferentes etapas del proyecto (Diagnóstico, estudios y diseños, adquisición predial, ejecución de obras, entre otros) para el recibo de los proyectos de infraestructura vial y espacio público, ante la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura -DTAI del Instituto de Desarrollo Urbano de acuerdo con los manuales y guías vigentes para tal fin, en el marco de las competencias de dicha entidad.

Para el desarrollo de las obras de mitigación el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, garantizarán que estas obras se ejecuten sin generar afectación a la reserva vial perimetral al proyecto (excepto cuando la Entidad competente lo autorice). De igual manera, se deberá asegurar los recursos financieros si es el caso, para la adquisición de predios o cesión de áreas donde se requiera adelantar alguna de las obras como acción de mitigación para la operación del PPRU Triángulo de Bavaria.

A continuación, se señalan las acciones de mitigación a implementar por parte del Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, consignadas en el Estudio de Tránsito presentado:

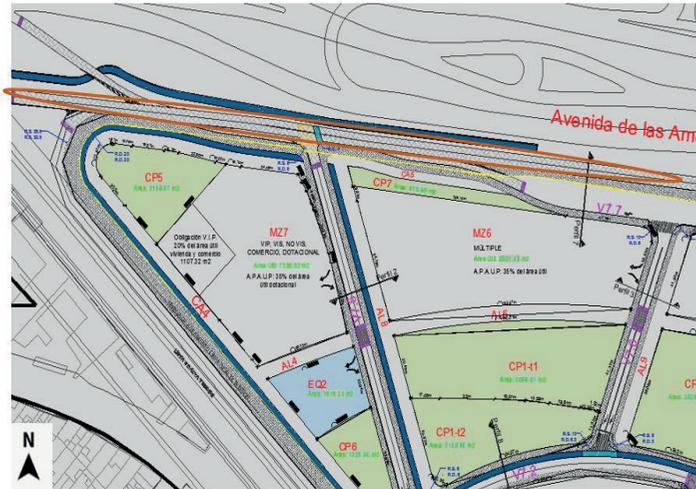
I. ACCIONES A EJECUTAR PARA LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA ETAPA 1

1. INFRAESTRUCTURA

El Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá adelantar la gestión de obras de infraestructura propuestas en el Estudio de Tránsito, los estudios técnicos, diseño, interventoría (en los casos que aplique) y construcción de las obras del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria. Adicionalmente, las obras aprobadas, deben construirse de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades del Distrito como normas de orden nacional que deben ser acatadas y adelantar las gestiones pertinentes con las entidades competentes para su implementación.

Las obras aprobadas están armonizadas con las propuestas aprobadas en el estudio de tránsito del contrato IDU No.1110-2016 "ACTUALIZACIÓN, AJUSTE Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE PARA LA ADECUACIÓN DEL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA EXTENSIÓN DE LA TRONCAL AMÉRICAS ENTRE PUENTE ARANDA A TRONCAL NQS Y DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL DE LAS TRONCALES AMÉRICAS, CALLE 26 Y NQS, EN BOGOTÁ D.C." y el proyecto REGIOTRAM DE OCCIDENTE en la etapa de factibilidad, sobre el área de influencia del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria.

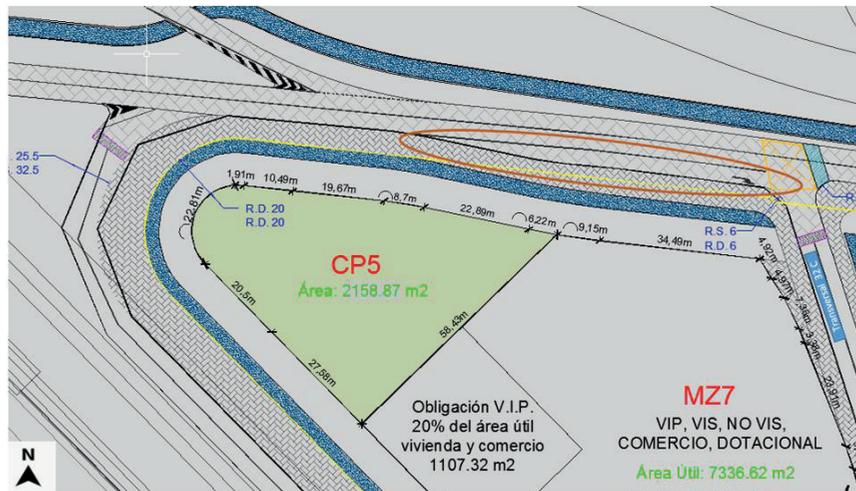
Esquema 3. Localización intervención calzada lenta Av. Las Américas.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.3 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del carril de desaceleración sobre la Calzada Lenta de la Av. Américas entre la Carrera 36 y la Tv 32C.

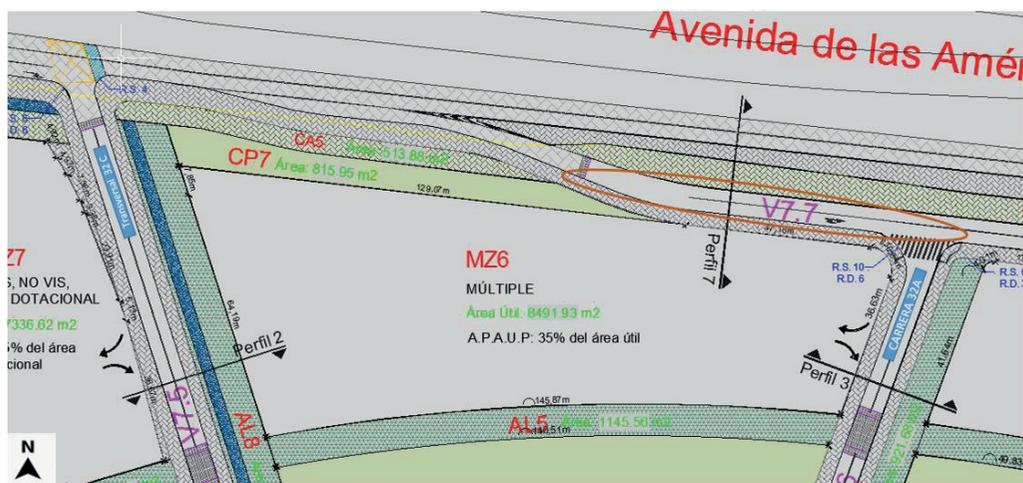
Esquema 4. Localización intervención carril de desaceleración



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.4 Estudios, diseños y construcción para la calzada de servicio sobre la Av. Las Américas entre la Transversal 32C y Carrera 32 A.

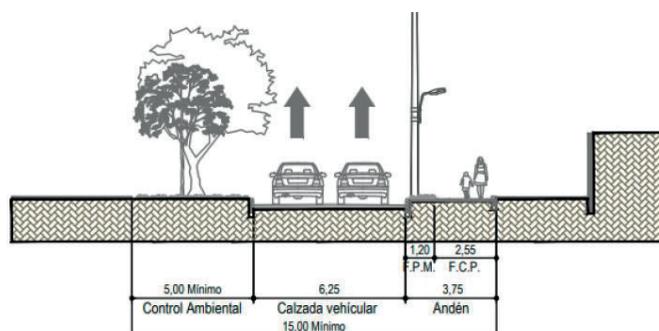
Esquema 5. Localización intervención calzada de servicio.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: La calzada de servicio cuenta con un carril de desaceleración que conecta la calzada paralela de la Av. Las Américas, a partir de la Transversal 32C facilitando la accesibilidad al proyecto.

Esquema 6. Perfil V 7.7 Calzada de servicio



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

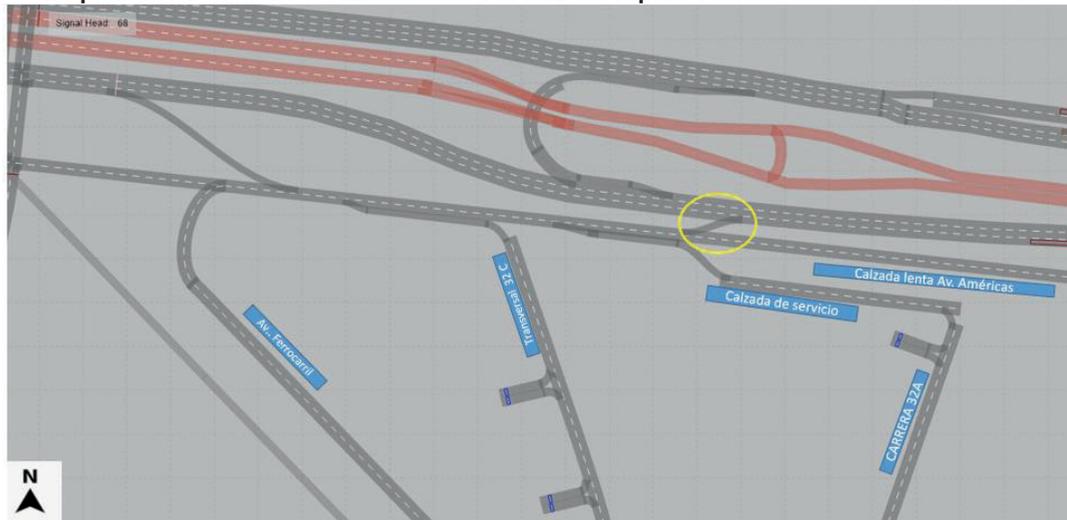
1.5 Coordinar y articular con el IDU la incorporación de una conectante (con realce a nivel de acera) entre la Transversal 32C y Carrera 32 A que permita la conexión de la calzada lenta a la calzada central de la Av. Las Américas, garantizando la operatividad para la salida de los vehículos del PPRU al oriente de la ciudad. Esta acción de mitigación deberá ser coordinada a través de control de cambios al estudio de tránsito de la Troncal Américas que se desarrolle a través de la fase de ejecución que adelante dicha entidad, de tal manera que se garantice la debida conexión del PPRU hacia el oriente por la Av. Américas.

De igual manera, junto con la conectante en el control de cambios al estudio de tránsito de la Troncal Américas se debe ajustar el diseño geométrico en este punto, permitiendo un carril de aceleración para que los vehículos se incorporen a la Av. Américas y no se genere conflicto entre ellos.

Antes de iniciar la ejecución de la calzada sur (lenta) de la Av. de las Américas el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá elevar la consulta al IDU, en aras de dar aclaración o concepto en cuanto al estado de diseño y construcción para el proyecto Troncal Av. Américas.

Esta medida solo aplica en caso tal que se proyecte la ejecución de la Extensión Troncal Av. de las Américas.

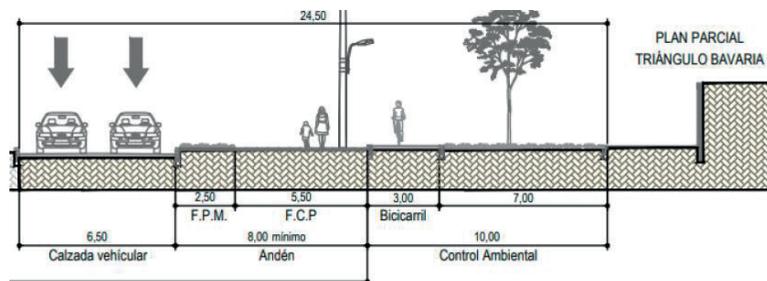
Esquema 7. Conectante calzada lenta a la calzada rápida sobre la Av. Troncal Américas



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.6 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial costado norte de la Avenida Ferrocarril de Occidente (Calle 22), entre la NQS y la Av. de las Américas, según lo indicado en el esquema N. 4.

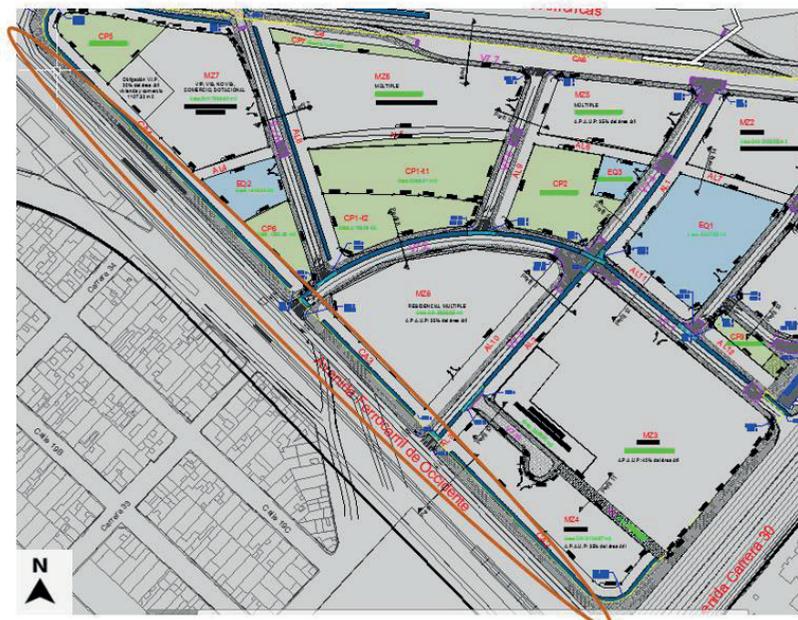
Esquema 8. Perfil vial costado norte Av. Ferrocarril de Occidente



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

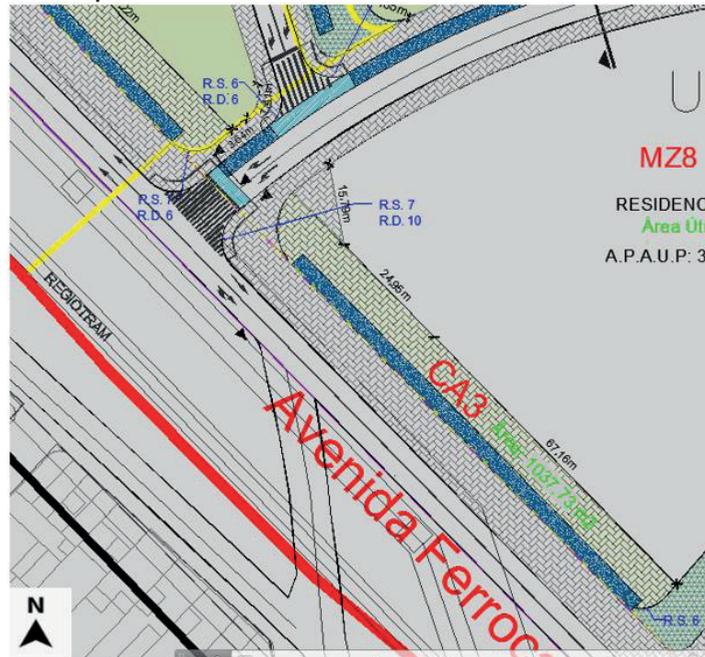
Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

Esquema 9. Segmento a intervenir para el costado norte de la Av. Ferrocarril



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Esquema 10. Cruce Av. Ferrocarril de Occidente VS PPRU

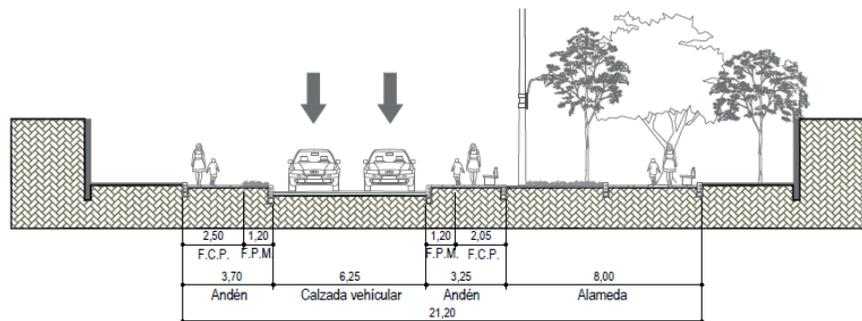


Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: El urbanismo del PPRU conserva el cruce actual vehicular a nivel entre la Av. Ferrocarril y la Transversal 32 C. Previo a la ejecución de la calzada norte de la Av. Ferrocarril el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá elevar consulta a Regiotram sobre la permanencia de dicho cruce, con el ánimo de dejar habilitado tránsito entre el proyecto y el barrio Cundinamarca. Es de aclarar que la operación y mantenimiento de dicho cruce seguirá estando a cargo de la empresa o entidad concesionaria de dicha infraestructura, y que el proyecto PPRU Triangulo de Bavaria no prevé ninguna modificación y/o alteración de la infraestructura existente. Si al momento de la ejecución de la calzada norte de la Av. Ferrocarril la empresa Regiotram de Occidente considera técnicamente inviable su operación, el promotor podrá deshabilitar la posibilidad del giro de los vehículos que transiten hacia el barrio Cundinamarca sobre la calzada norte de la Av. Ferrocarril.

1.7 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 7.6) de la Carrera 32 A, entre Calle 22B y la calzada de servicio propuesta sobre la Av. de las Américas.

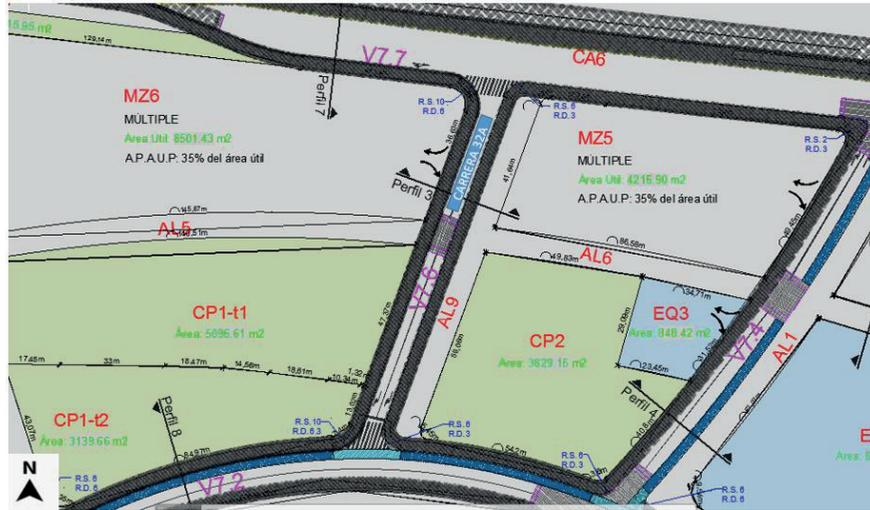
Esquema 11. Perfil vial V 7.6



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

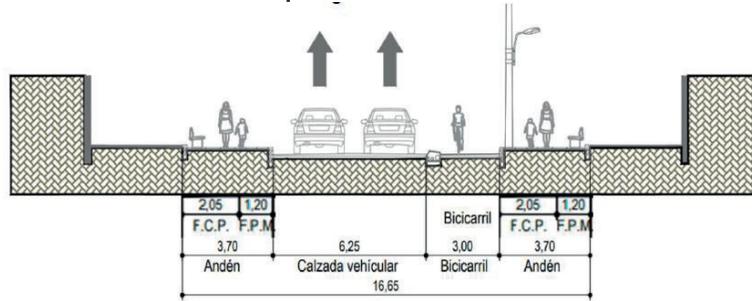
Esquema 12. Segmento vial a intervenir Carrera 32 A.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.8 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 7.2) de la Calle 22B entre la Carrera 32 y la Av. Ferrocarril.

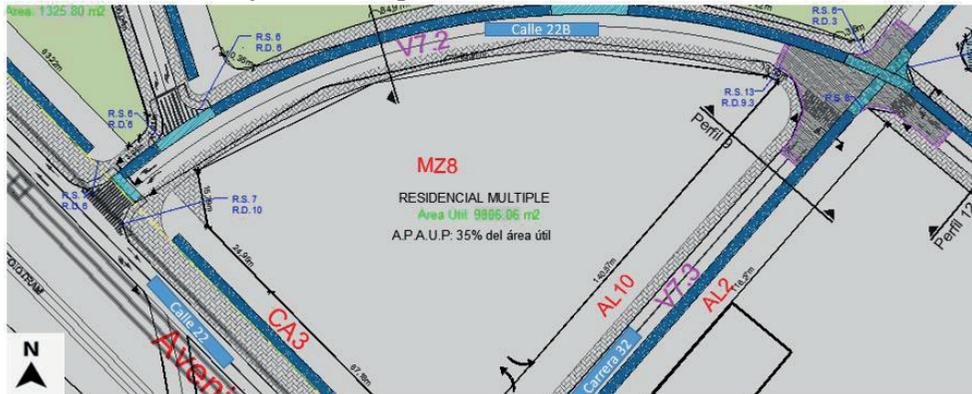
Esquema 13. Perfil vial V 7.2



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

Esquema 14. Segmento vial a intervenir Calle 22B

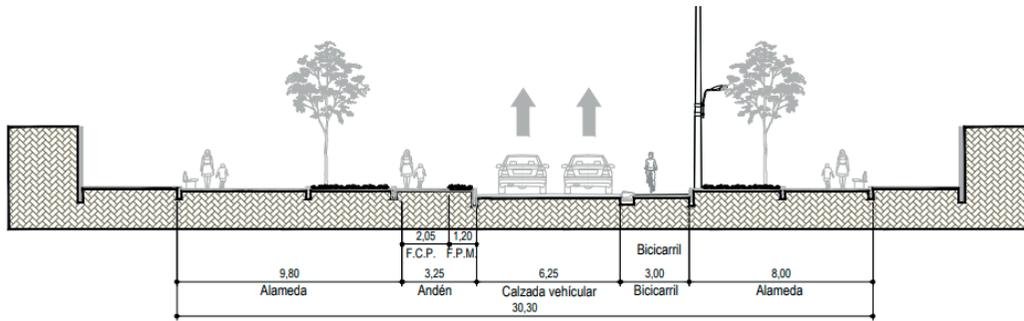


Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.9 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 7.3) de la Carrera 32 entre la Calle 22 y la Calle 22B.

1.9 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 7.3) de la Carrera 32 entre la Calle 22 y la Calle 22B.

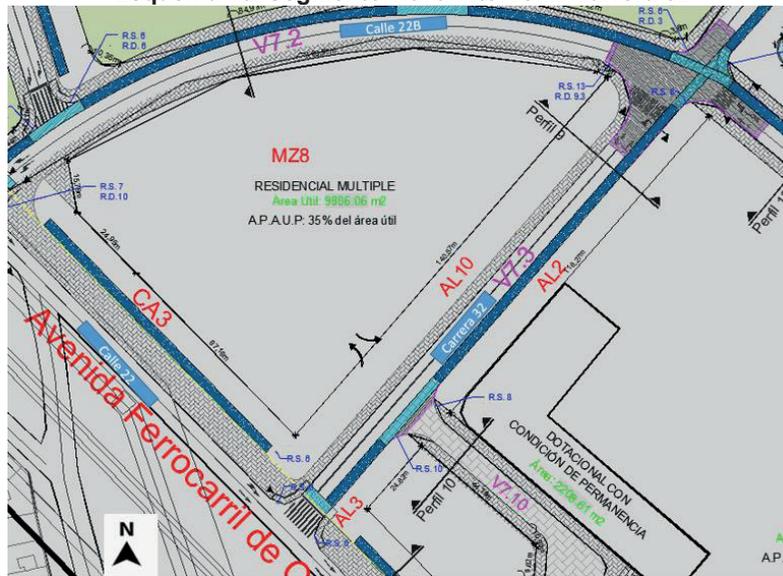
Esquema 15. Perfil vial V 7.3



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

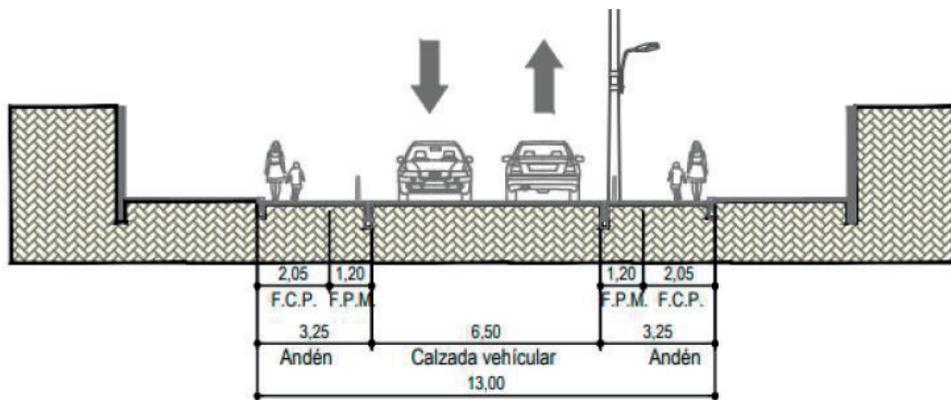
Esquema 16. Segmento vial a intervenir Carrera 32



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.10 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 7.10) de la Calle 22A permitiendo el acceso a la manzana 4, con realce de calzada a nivel del andén.

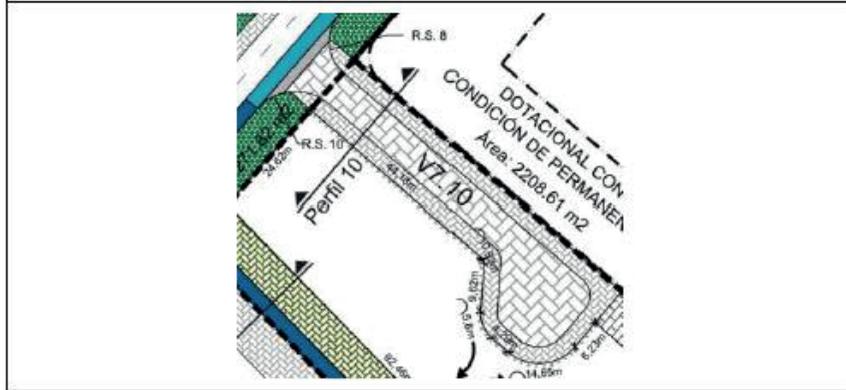
Esquema 17. Perfil vial V 7.10



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

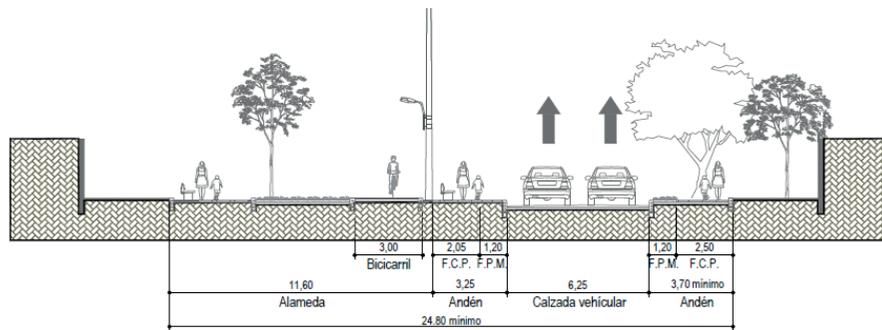
Esquema 18. Realce de calzada



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.11 Estudios, diseños, interventoría y obras para para el perfil vial (V 7.5) de la Transversal 32 C entre la Av. de las Américas y la Calle 22B.

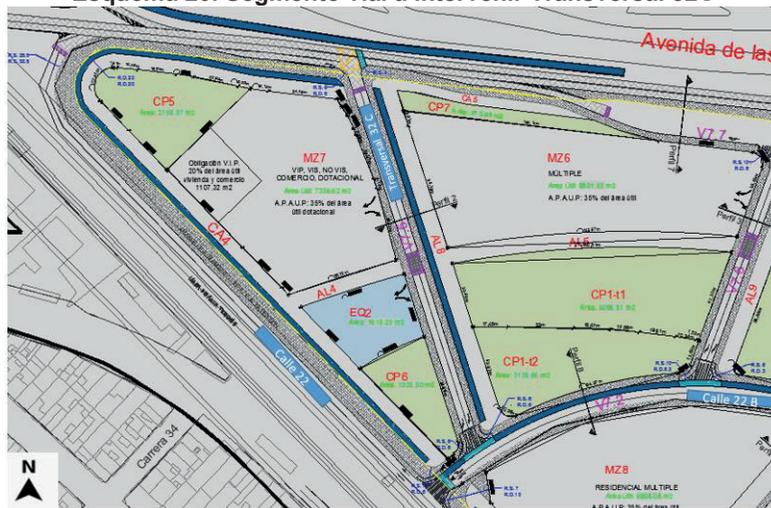
Esquema 19. Perfil vial V 7.5



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

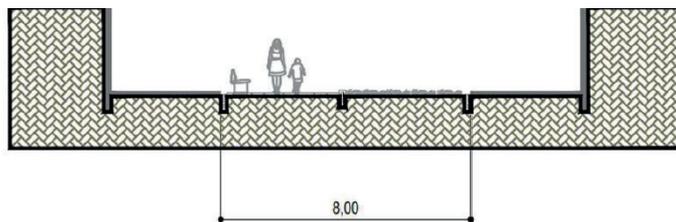
Esquema 20. Segmento vial a intervenir Transversal 32C



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

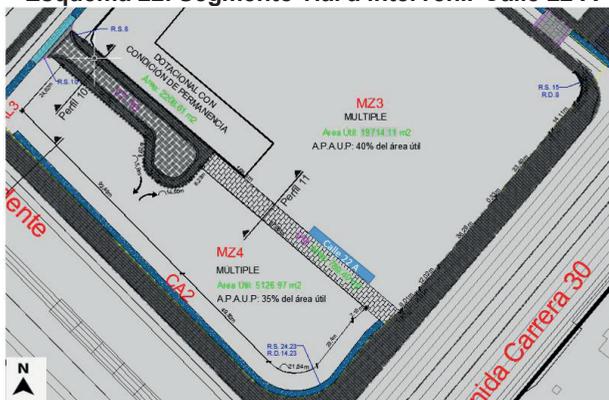
1.12 Estudios, diseños, interventoría y Construcción del perfil vial (V 9) de la de la Calle 22 A entre el volteadero y la NQS.

Esquema 21. Perfil vial V 9



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

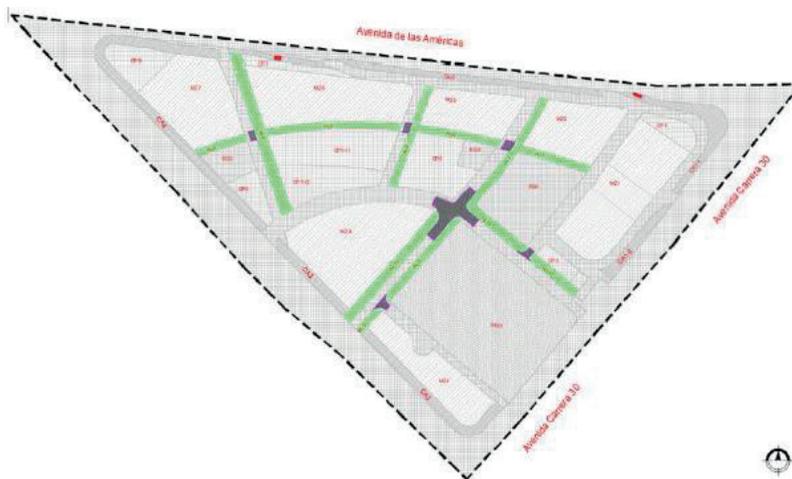
Esquema 22. Segmento vial a intervenir Calle 22 A



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

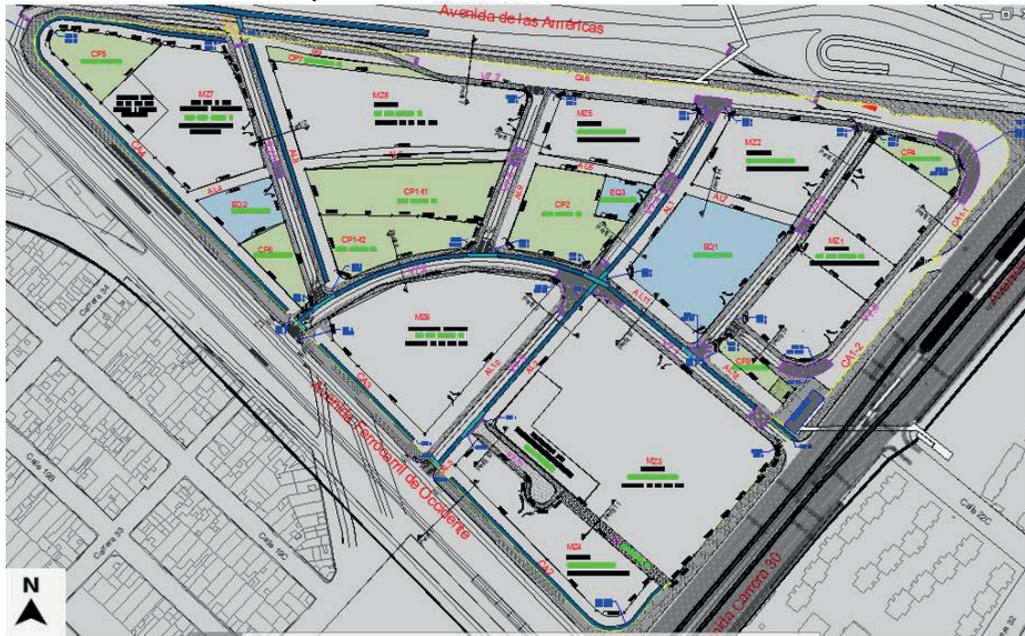
1.13 Estudios, diseños, interventoría y construcción de las ciclorrutas en calzada, en andén y en alamedas conforme a los perfiles viales mencionados en los numerales anteriores para la etapa 1. Los siguientes esquemas son ilustrativos y para esta etapa se ejecuta la zona que corresponde.

Esquema 23. Localización de las alamedas.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Esquema 24. Localización red de ciclorruta



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.14 Estudios, diseños, interventoría y obras civiles de seis (6) pasos pompeyanos, conforme a la ubicación del siguiente esquema:

Esquema 25. Localización construcción de pompeyanos Etapa 1.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.15 Estudios, diseños, construcción e interventoría elemento (baranda) que canaliza a los usuarios no motorizados sobre la acera del costado norte de la Calle 22B. El elemento que canaliza debe construirse conforme a las especificaciones técnicas de la cartilla de espacio público establecida por la DADEP.

Esquema 26. Localización elemento que canaliza a los usuarios no motorizados.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

1.16 Estudios, diseños, construcción e interventoría del puente peatonal ubicado sobre la Av. Las Américas a la altura de la Carrera 22. Esta obligación deberá coordinarse con la geometría y ubicación del diseño propuesto en los estudios y diseños de la Extensión de la Troncal Av. de las Américas que se encuentren aprobados al momento de inicio de la ejecución de esta obligación, de tal manera que los apoyos y las rampas no se ubiquen sobre calzadas viales existentes.

Esquema 27. Ubicación del puente peatonal.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

NOTAS:

1. En todos los casos, la construcción de los pasos pompeyanos deberá estar articulada e integrada con la intervención de los andenes en la totalidad de costados del predio.
2. Estos esquemas son indicativos y están sujetos a las determinaciones que se adopten en el trámite de las Licencias Urbanísticas correspondientes.

2. SEÑALIZACIÓN

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 el Estudio de Tránsito del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria, de acuerdo con la etapa prevista por el proyecto y con las especificaciones técnicas establecidas en el tema.

Se incluye el mantenimiento de la señalización tanto horizontal como vertical diseñada y existente al interior del ámbito de la delimitación del proyecto, durante la ejecución de la respectiva etapa y finalizará con la entrega de los elementos de señalización y demarcación vial a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El área a señalizar se encuentra de acuerdo al siguiente esquema:

Esquema 28. Señalización Etapa 1.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

NOTA: Para la implementación de las acciones de mitigación relacionadas con la señalización horizontal o demarcación de la infraestructura vial, el titular del instrumento deberá asegurar que la estructura de pavimento se encuentre en buen estado, para lo cual deberá adelantar previamente y presentar al IDU, el diagnóstico superficial y estructural, así como los estudios y diseños que permitan establecer el tipo de intervención que se requiera adelantar por parte del Titular previo a la implementación y entrega de dicha señalización, de conformidad con los lineamientos técnicos definidos por esta Entidad.

Las imágenes presentadas en este numeral son indicativas. Los diseños definitivos deberán ser aprobados por las entidades competentes

3. SEMAFORIZACIÓN.

Realizar los estudios, diseños y construcción para la implementación de tres (3) intersecciones semaforizadas al interior del Plan Parcial como se evidencia en el siguiente esquema:

Esquema 29. Ubicación implementación de semáforos.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Para las intervenciones de semaforización, el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá presentar para su revisión y aprobación los diseños de semaforización ante la Subdirección Técnica de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta las siguientes acciones y las condiciones futuras de la operación de las intersecciones:

- ✓ Presentar el plano de diseño de las intersecciones nuevas o con complemento, contemplando todos los elementos para la regulación semafórica (incluyendo equipo de control, Armario Unificado de Comunicaciones y Energía

(AUCE), bases, redes de semaforización, cajas, rampas, semáforos, postes, conexión a redes de semaforización) para su correspondiente aprobación por parte de la Subdirección de Semaforización; adicionalmente las redes de semaforización deben ser consideradas independientes de las de Enel-Codensa.

- ✓ En el proceso de diseño, es responsabilidad del Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, realizar los trámites necesarios ante Enel-Codensa para definir el punto de acometida eléctrica para las intersecciones nuevas.
- ✓ Realizar las obras civiles correspondientes a bases para semáforos y su conexión a la red semafórica (ductos y cajas de paso), recuperación de redes (obstrucciones), independización de redes, suministro e instalación de pedestal para nuevo equipo de control y adecuación de espacio público para rampas; de acuerdo a lo aprobado en el plano de diseño. Para estas obras es necesario el permiso de excavación otorgado por el IDU.
- ✓ Suministro e instalación de semáforos peatonales, vehiculares y bicicletas tipo LED o los requeridos por la Secretaría Distrital de Movilidad, módulos sonoros y dispositivos de demanda.
- ✓ Suministro e instalación del cableado correspondiente para la conexión de todos los grupos semafóricos (vehiculares, peatonales y bicicletas) de la intersección hacia el equipo de control; además del cableado de los módulos sonoros y dispositivos de demanda.
- ✓ Suministro e instalación de los postes de semaforización necesarios para la regulación de los grupos semafóricos de acuerdo a diseño.
- ✓ Suministro del equipo de control con las especificaciones que tenga la SDM para la fecha de instalación y la SDM hará el acompañamiento en todo el proceso, además realizará las actividades de programación e instalación del equipo de control una vez terminadas las actividades anteriormente mencionadas.
- ✓ Los diseños de semaforización, suministro e instalación de dichas obras, deberán estar acordes con las especificaciones técnicas establecidas en el tema y se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad.

II. ACCIONES A EJECUTAR PARA LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA ETAPA 2

4. INFRAESTRUCTURA

4.1 Estudios, diseños, interventoría y obras para la intervención de los andenes perimetrales a la manzana 5, con el fin de ofrecer condiciones de comodidad y seguridad a sus usuarios y a los residentes de la zona. Esta propuesta se debe construir acogiendo las especificaciones técnicas establecidas en la Actualización de la Cartilla de Andenes, adoptada mediante el Decreto 308 de 2018, o sus modificaciones.

Previamente el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá presentar al IDU el diagnóstico y la propuesta a realizar en los andenes mencionados, con el fin de que esta entidad de conformidad con sus lineamientos técnicos defina el tipo de intervención que se requiere adelantar.

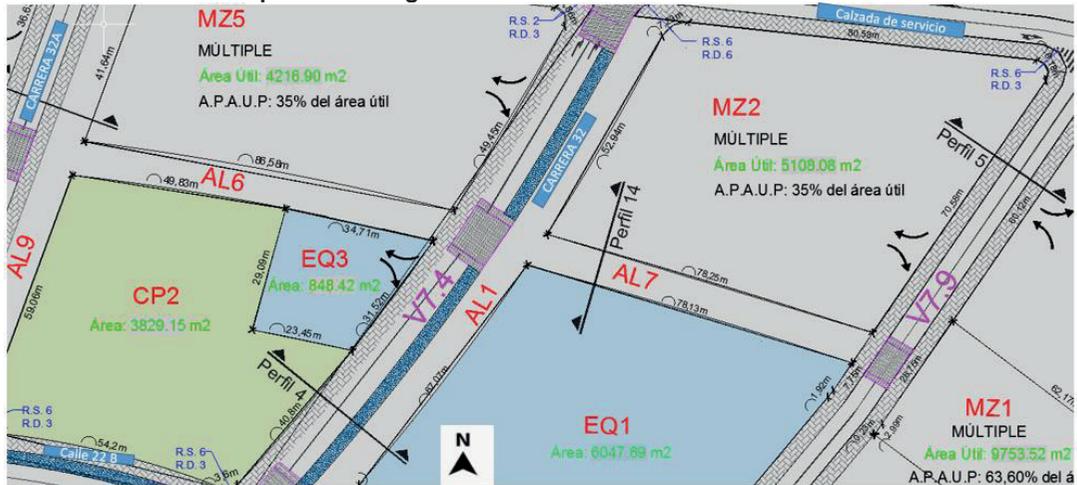
4.2 Estudios, diseños, interventoría y obras para la calzada sur (lenta) de la Av. Las Américas desde la Carrera 32 A y la proyección de la Carrera 32. Esta calzada se construye a nivel del andén (realce de calzada).

Esquema 30. Localización calaza lenta a intervenir.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

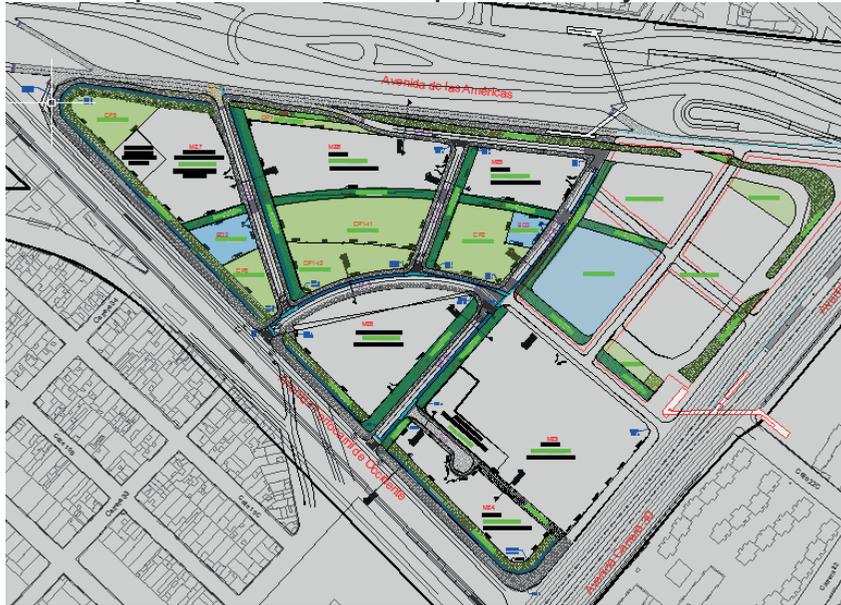
Esquema 33. Segmento vial a intervenir en la Carrera 32



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

4.5 Estudios, diseños, interventoría y construcción de las ciclorrutas en calzada, andén y alamedas conforme a los perfiles viales mencionados en los numerales anteriores para la etapa 2.

Esquema 34. Intervención etapa 2 Ciclorrutas y alamedas.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

4.6 Estudios, diseños, interventoría y construcción de dos (2) pasos pompeyanos sobre la Carrera 32, conforme a la ubicación del siguiente esquema:

Esquema 35. Ubicación pasos pompeyanos.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

5. SEÑALIZACIÓN.

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 el Estudio de Tránsito del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria, de acuerdo con la etapa prevista por el proyecto y con las especificaciones técnicas establecidas en el tema.

Se incluye el mantenimiento de la señalización tanto horizontal como vertical diseñada y existente al interior del ámbito de la delimitación del proyecto, durante la ejecución de la respectiva etapa y finalizará con la entrega de los elementos de señalización y demarcación vial a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El polígono a señalizar en la etapa 2 se encuentra definido en el siguiente esquema:

Esquema 36. Señalización etapa 1 y 2.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

III. ACCIONES A EJECUTAR PARA LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA ETAPA 3

III. ACCIONES A EJECUTAR PARA LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA ETAPA 3

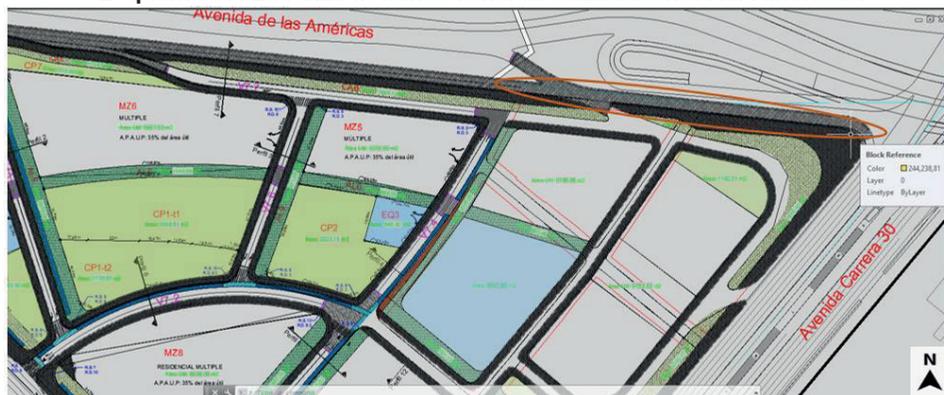
6. INFRAESTRUCTURA

6.1 Estudios, diseños, interventoría y obras para la intervención de los andenes perimetrales a las manzanas 2 y 3, con el fin de ofrecer condiciones de comodidad y seguridad a sus usuarios y a los residentes de la zona. Esta propuesta se debe construir acogiendo las especificaciones técnicas establecidas en la Actualización de la Cartilla de Andenes, adoptada mediante el Decreto 308 de 2018, o sus modificaciones.

Previamente el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, deberá presentar al IDU el diagnóstico y la propuesta a realizar en los andenes mencionados, con el fin de que esta entidad de conformidad con sus lineamientos técnicos defina el tipo de intervención que se requiere adelantar.

6.2 Estudios, diseños, interventoría y obras civiles para la intervención de la calzada sur (lenta) de la Av. Las Américas desde la proyección de la Carrera 32 hasta la NQS. Esta calzada se construye a nivel del andén (realce de calzada).

Esquema 37. Localización intervención calzada lenta Av. Américas.

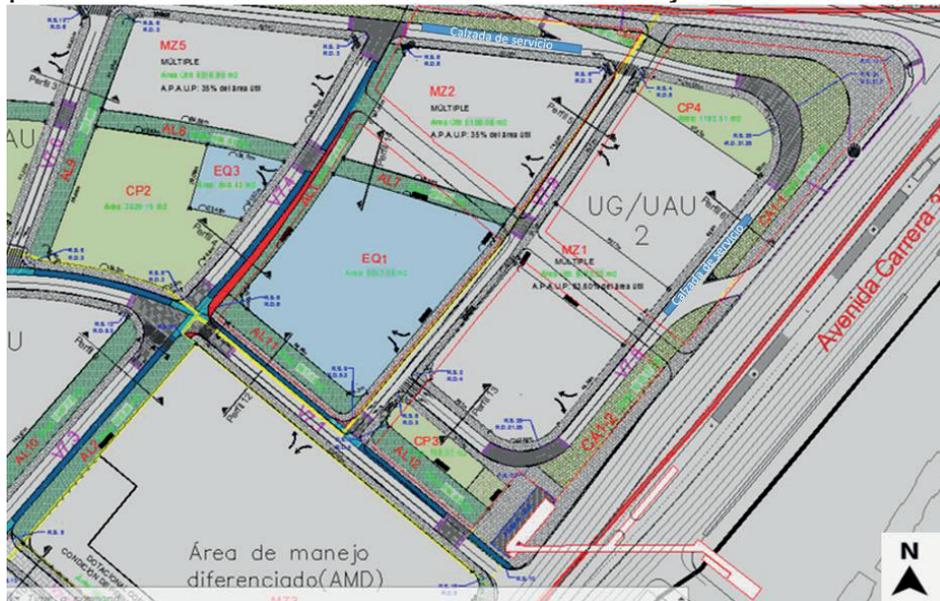


Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

6.3 Estudios, diseños, interventoría y obras civiles para la continuidad de la calzada de servicio sobre la Avenida de las Américas desde la Carrera 32 hasta la calzada de servicio de la NQS.

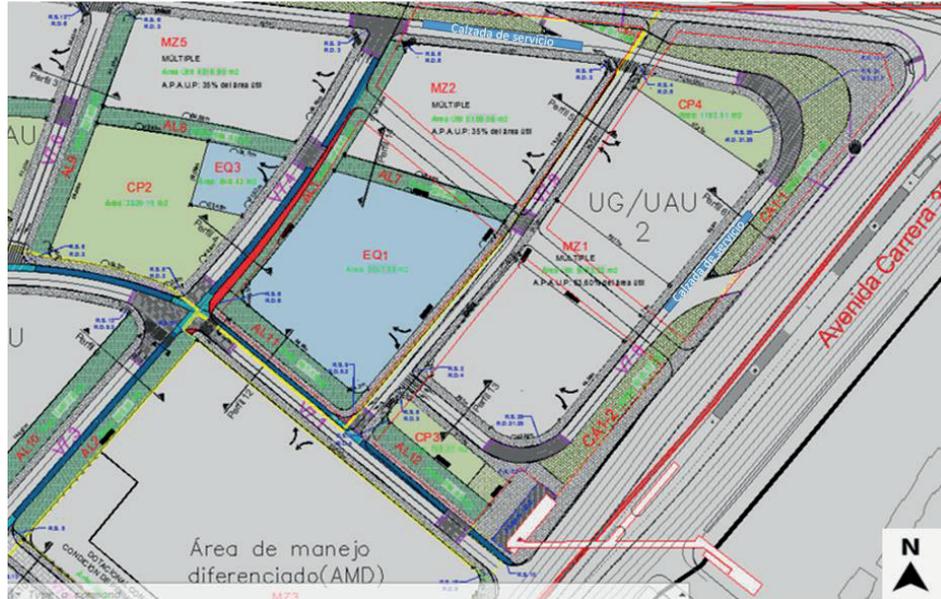
6.4 Estudios, diseños, interventoría y construcción de la calzada de servicio de la Av. NQS entre la calzada de servicio de la Av. de las Américas y la Carrera 31.

Esquema 38. Ubicación intervención de calzadas de servicio y calzada sur Av. Américas.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

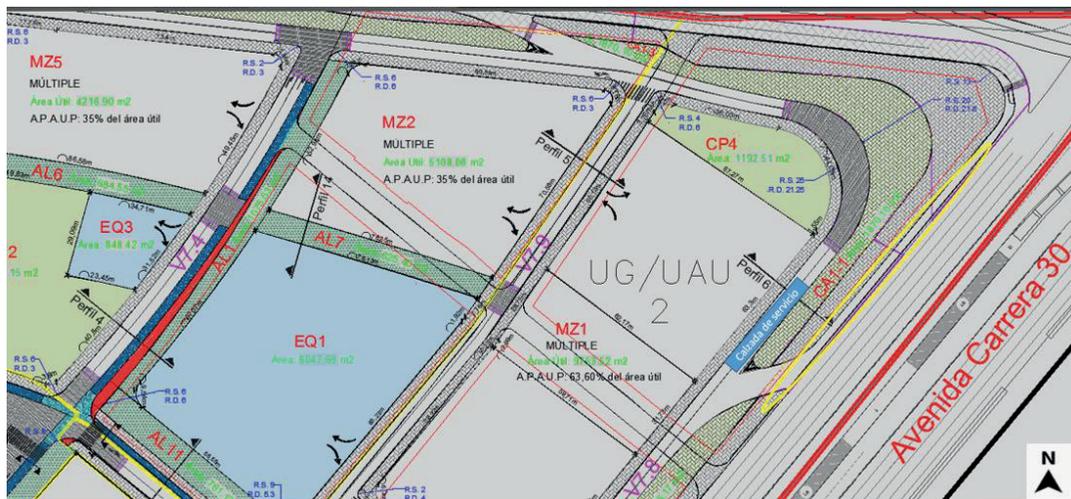
Esquema 38. Ubicación intervención de calzadas de servicio y calzada sur Av. Américas.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

6.5 Estudios, diseños, interventoría y obras para el carril de desaceleración en el costado occidente de la NQS entre la Av. Américas y Calle 22 B para incorporarse a la calzada de servicio, como se observa en el siguiente esquema:

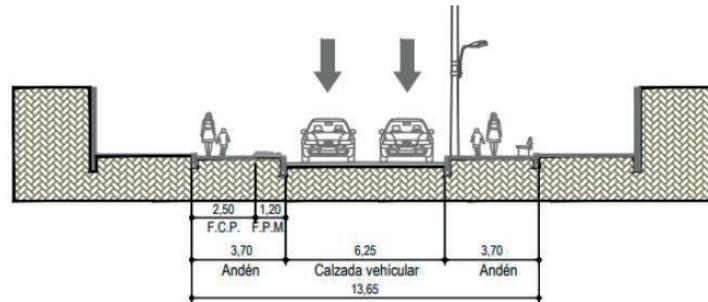
Esquema 39. Localización intervención carril de desaceleración sobre la NQS.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

6.6 Estudios, diseños, interventoría y obras para el perfil vial (V 7.9) de la Carrera 31 entre la Calle 22 B y la calzada de servicio de la Av. de las Américas.

Esquema 40. Perfil vial V 7.9



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

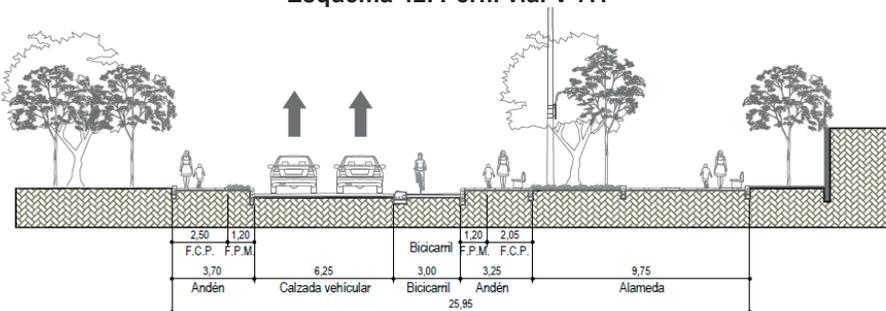
Esquema 41. Segmento vial para la intervención de la Carrera 31.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

6.7 Estudios, diseños, interventoría y obras para el perfil vial (V 7.1) de la Calle 22B entre la Carrera 32 y la Av. NQS.

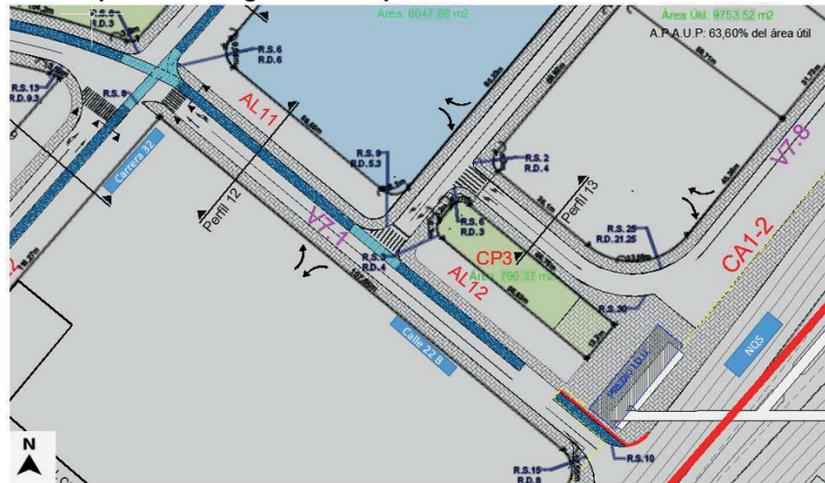
Esquema 42. Perfil vial V 7.1



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

Nota: Las franjas funcionales deberán cumplir con la normativa nacional y distrital vigente.

Esquema 43. Segmento vial para la intervención de la Calle 22B



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

- 6.8 Estudios, diseños, interventoría y construcción de las ciclorrutas en calzada o en andén y las alamedas conforme a los perfiles viales mencionados en los numerales anteriores para la etapa 3.
- 6.9 Estudios, diseños, interventoría y construcción de seis (6) pasos pompeyanos, conforme a la ubicación esquema 44.
- 6.10 Estudios, diseños, interventoría y obras civiles realce de calzada en la intersección de la Carrera 32 con Calle 22 B, conforme a la ubicación esquema 44.

Esquema 44. Ubicación pasos pompeyanos y realce de intersección.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

7. SEÑALIZACIÓN

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 ciclosusuarios y vehicular en el área de influencia directa del proyecto presentada en el Estudio de Tránsito del Plan Parcial de Renovación Triángulo de Bavaria, de acuerdo con la etapa prevista por el proyecto y con las especificaciones técnicas establecidas en el tema.

Se incluye el mantenimiento de la señalización tanto horizontal como vertical diseñada y existente al interior del ámbito de la delimitación del proyecto, durante la ejecución de la respectiva etapa y finalizará con la entrega de los elementos de señalización y demarcación vial a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El polígono a señalizar en la etapa 3 se encuentra comprendido entre:

- Av. Américas calzada de servicio

- NQS Costado occidente
- Calle 22 Costado norte

Esquema 45. Señalización Etapa 1, 2 y 3.

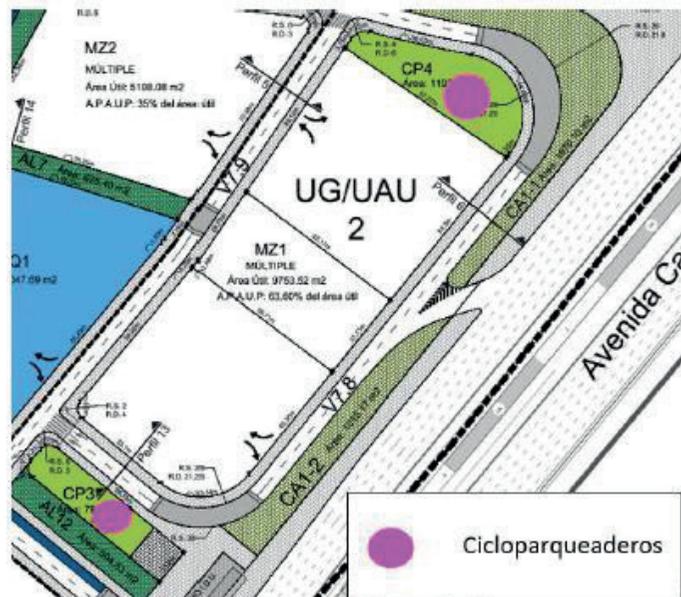


Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

8. CICLOPARQUEADERO

8.1 Estudio, diseño y suministro de dos cicloparqueaderos públicos que tienen como objetivo que los ciudadanos puedan albergar de manera segura sus bicicletas, ya sea para usufructuar el espacio público provisto por el proyecto o para hacer cambios de modos de transporte.

Esquema 46. Ubicación cicloparqueadero.



Fuente: ET PPRU Triángulo de Bavaria

9. CONDICIONES OPERATIVAS DEL PROYECTO

- 9.1 El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria deberá adoptar un protocolo de operación y manejo de los vehículos de carga generados por el proyecto, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada, acogiendo en todo caso lo dispuesto en el Decreto Distrital 840 de 2019 modificado parcialmente por el Decreto Distrital 077 de 2020 "*Por el cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*" y demás normatividad que lo complementa y/o modifique.
- 9.2 El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria, deberá adoptar un protocolo de operación y manejo para la prestación del servicio de transporte público individual (taxis), de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada y su estacionamiento se disponga en los cupos previstos al interior del proyecto, brindándoles a los usuarios mayor comodidad al momento de tomar este tipo de vehículos.
- 9.3 En la implementación del sistema de registro y control de las zonas de parqueadero, Triángulo de Bavaria deberá garantizar que el ingreso vehicular a la zona de estacionamientos siempre prevalezca sobre la salida de los mismos, impidiendo cruces conflictivos en la zona de registro y control y garantizando que no se generan colas por fuera del proyecto.
- 9.4 El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Bavaria, deberá de Informar a los usuarios del proyecto sobre las facilidades de desplazamiento en el sistema de transporte público con las que cuenta la ubicación del proyecto. Así mismo, informará a los usuarios y administrativos del proyecto para el desestimulo del vehículo particular, mediante la implementación de facilidades de infraestructura para los ciclousuarios dentro del parqueadero.

10. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA TRIÁNGULO DE BAVARIA

Los dueños de los espacios y/o usos a los que les son exigibles planes de implantación y/o en su efecto a los usos (culto, oficinas, servicios y centro de convenciones) que generan mayor impacto en la movilidad del PPRU, deberán hacer seguimiento semestral durante dos (2) años y/o cuando lo requiera la Secretaría Distrital de Movilidad y deberán presentar la retroalimentación para revisión y aprobación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a los siguientes componentes:

- Análisis de seguridad vial y evaluación de puntos críticos potenciales generados por la operación del proyecto y propuestas de solución a puntos críticos de siniestralidad y conflictos para todos los usuarios (peatones, ciclistas, motociclistas y otros conductores de vehículos motorizados).
- Seguimiento a la siniestralidad vial en las vías.
- Actualización de volúmenes vehiculares en la red vial aledaña.
- Análisis de resultados sobre la efectividad de las acciones de mitigación implementadas.
- Análisis de colas en los controles de acceso vehicular de los estacionamientos.
- Evaluación de ocupación de los estacionamientos y la propuesta de estrategias operacionales en el caso de saturación.
- Seguimiento y análisis a la operación del dotacional de culto Misión Carismática Internacional, con el propósito de garantizar que este uso no genere afectación en la vía pública o en el espacio público para los usuarios no motorizados.

Si la evaluación del impacto de la operación de los usos a los que les son exigibles planes de implantación afecta la circulación peatonal, de ciclistas o vehicular en el sector y la Secretaría Distrital de Movilidad lo considera necesario, los dueños de dichos espacios gestionarán las inversiones requeridas para su mitigación.

11. CONSIDERACIONES GENERALES

11.1 La ejecución de las obras definidas en la presente acta será gestionada por el Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, directamente con las entidades de la Administración Distrital competentes en cada tema y cumplirá con las directrices técnicas y legales impartidas, garantizando el desarrollo integral de los compromisos descritos, incluyendo la etapa, cargas urbanísticas aprobadas en el plan parcial y componentes técnicos para que las intervenciones desarrolladas sean funcionales y permitan la conectividad con la infraestructura vial y el espacio público existente, gestión que deberá ser informada a esta Entidad con el fin de hacer el seguimiento al cumplimiento de las mismas.

11.2 En caso que las obras de infraestructura vial y de espacio público de la presente acta de compromisos se localicen en una misma área de influencia o sobre un mismo corredor vial, con obras a cargo de promotores de otros proyectos o a cargo de la Administración Distrital, el IDU podrá establecer como obligante dicha articulación, sincronía y coordinación de las obras. Así mismo, si la Administración Distrital considera alguna obra o entrega de suelo, a cargo del promotor del proyecto de ampliación, como prioritaria, el IDU podrán solicitar su priorización en el cronograma.

11.3 Es responsabilidad del Promotor en una primera instancia y hasta que se expidan las licencias urbanísticas, momento en el cual serán responsables los Titulares de las Licencias de Urbanismo, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos.

Firmado digitalmente por
JHON ALEXANDER
GONZALEZ MENDOZA
Fecha: 2021.06.18
10:33:52 -05'00'

JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA
C.C. 1.026.558.244
Subdirector de Infraestructura
Secretaría Distrital de Movilidad

FERNANDO MONTENEGRO LIZARRALDE
C.C.19.091.780 de Bogotá
Promotor
**PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA
TRIÁNGULO DE BAVARIA**

JOHN ANDRES CUERVO ARIAS
C.C 79.723.125 de Bogotá
Promotor
**PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA TRIÁNGULO DE
BAVARIA**

FRANCISCO GONZALEZ ARELLANO
C.C.19.252.668 de Bogotá
Promotor
**PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA
TRIÁNGULO DE BAVARIA**

Anexo: Copia de la Cédula de Ciudadanía