

**SDM-DSVCT-108483-17**  
(Al responder cite este número)

Bogotá D.C.,

**30 AGO 2017**

Arquitecto  
**ANDRÉS REY**  
Representante Legal  
URBANOS ZCC S.A.S.  
Carrera 13 No. 32 - 93. Torre 3 - oficina 413. Edificio Parque Baviera.  
Teléfono: 320 3803  
Ciudad

**CO-DELIVERY SAS**  
NIT. 830.141.717-8  
FECHA: 01 SEP 2017  
HORA: 3:36 pm  
No. ANEXOS: \_\_\_\_\_  
FIRMA: [Firma]

Asunto: Viabilidad Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle

Referencia: SDM-78684-17 de junio 12 de 2017.

Respetado arquitecto Rey:

Informamos que revisado el Estudio de Tránsito para el Plan Parcial Ciudad La Salle, este incluye el análisis de las condiciones de seguridad vial y movilidad en el área adyacente para la situación con proyecto, con base en lo cual esta Dirección emite concepto técnico favorable condicionado para la operación del proyecto, en términos de tránsito y seguridad vial, en cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente<sup>1</sup>.

Se aclara que el concepto técnico emitido a la luz de la revisión del Estudio Tránsito, determina la factibilidad técnica en el tema de movilidad, así como en lo referente a la viabilidad circundante y está condicionado al cumplimiento de las condiciones operativas y de atención de la demanda vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios, consideradas en el Estudio de Tránsito presentado y plasmadas en el Acta de Compromiso y no exime a las demás entidades competentes<sup>2</sup>, de la verificación del cumplimiento de disposiciones y normas propias de su competencia. **Los temas urbanísticos, se dejan a consideración y aprobación de las entidades competentes ante las cuales se realice el trámite del proyecto para el Plan Parcial Ciudad La Salle.**

A continuación se citan los aspectos más relevantes del proyecto.

### 1. Ubicación

El predio donde se llevará a cabo el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle se encuentra localizado en el sector norte de la ciudad, haciendo parte de la UPZ La Uribe (10) en la localidad de Usaquén (1). Se encuentra delimitado al norte con la Calle 180, al sur con la Avenida Calle 170, al oriente con la Avenida Carrera Novena y al occidente con la Carrera 15.

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

<sup>1</sup> 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.

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

PM04-PR03-MD02

10

AC 13 No. 37 - 35

Tel: 3649400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

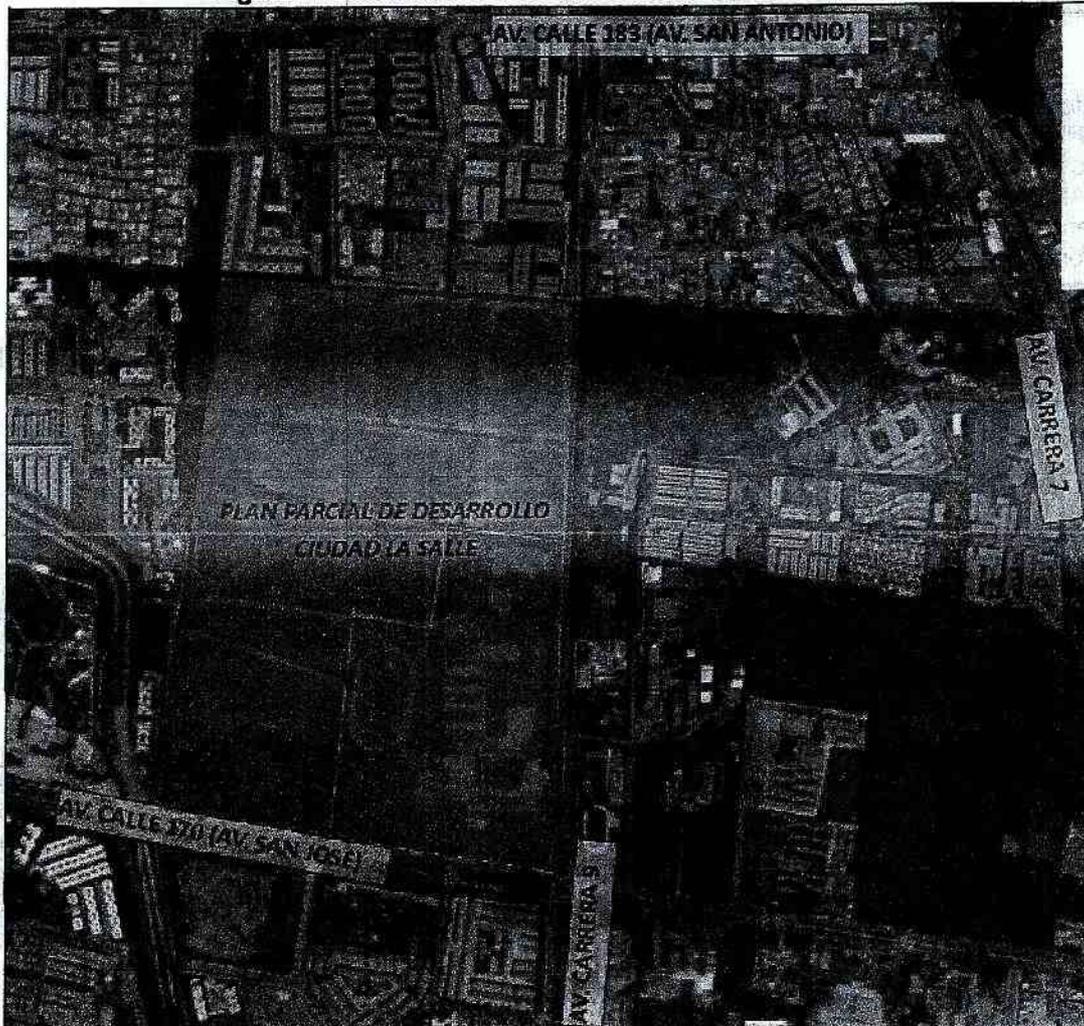
info: Línea 195

Fic. B. B. B.  
04 SEP 2017  
2:30

Página 1 de  
**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



**Figura 1. Localización del Plan Parcial Ciudad La Salle**



Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle- Página 6.

## **2. Descripción**

El Plan Parcial Ciudad La Salle fue desarrollado con el fin de establecer varios usos del suelo al interior del predio ubicado entre la Avenida Calle 170, Avenida Carrera Novena, Carrera 15 y Calle 180. Los usos previstos para este proyecto son: comercio, servicios, vivienda VIP, vivienda tipo 5, además de la ubicación de equipamientos dotacionales relacionados con el Colegio La Salle, el cual será trasladado.

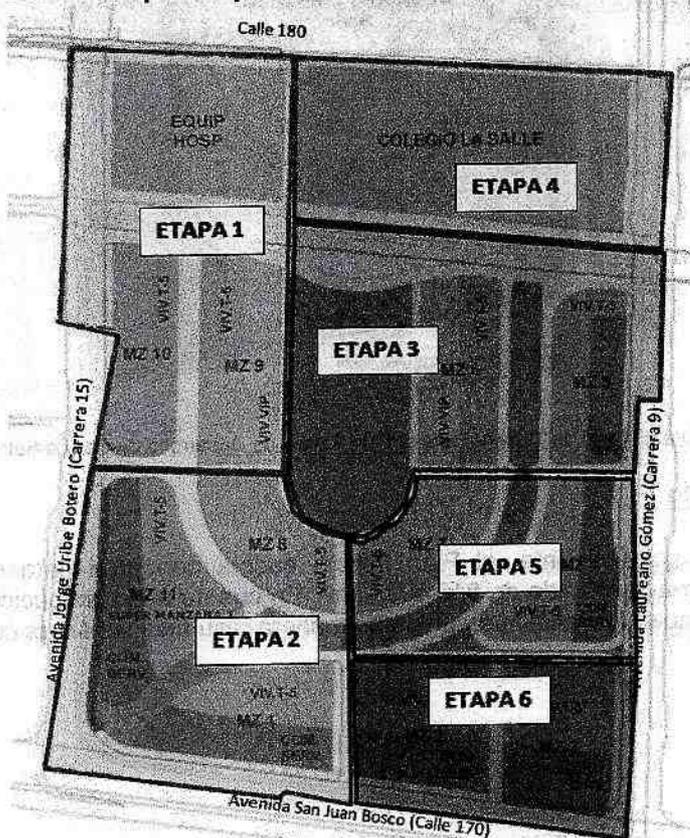
El proyecto se distribuirá en 11 manzanas que se desarrollarán a lo largo de 6 etapas así:



**Tabla 1. Definición de etapas del plan parcial Ciudad La Salle**

Etapa	Año de Entrada de Operación	Manzanas	Usos
1	Del año 1 al 4	MZ 9	Vivienda VIP
		MZ 10	Vivienda Tipo 5
		EP 1	Equipamiento (cesión)
2	Del año 4 al 8	MZ 1 y MZ11	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 8	Vivienda Tipo 5
3	Del año 8 al 12	MZ 5	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 6	Vivienda VIS, Vivienda Tipo 5
4	Del año 12 al 20	Súper-manzana 1	Dotacional Educativo ( Traslado Colegio La Salle)
5	Del año 12 al 16	MZ 4	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 7	Vivienda Tipo 5
6	Del año 16 al 20	MZ 2 y MZ 3	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5

**Figura 2. Desarrollo por etapas Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle**

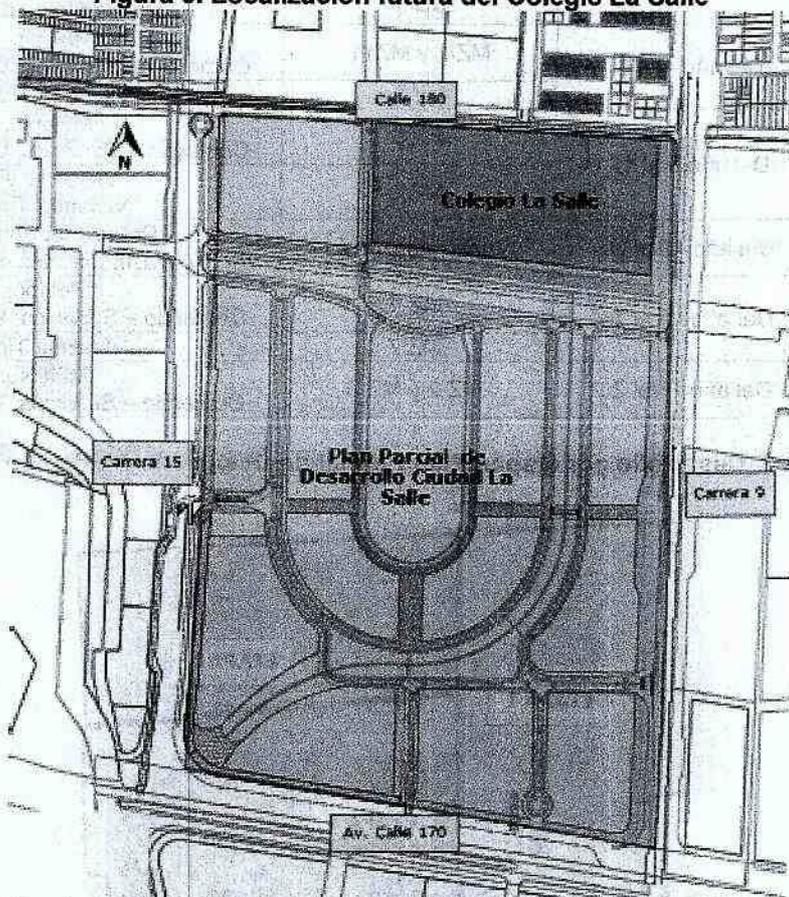


Fuente: Elaboración propia a partir de Figura 100 del Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle



Como se mencionó anteriormente, para la etapa 4 se proyecta el traslado del Colegio La Salle, que actualmente se localiza en la esquina suroriental del Plan Parcial, reubicándose en la esquina nororiental, como se presentan en la figura a continuación.

**Figura 3. Localización futura del Colegio La Salle**



Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle.

### 3. Áreas del proyecto

Como se mencionó anteriormente, el Plan Parcial cuenta con área neta de 395.583.57 m<sup>2</sup>, asimismo, tiene un área construida de 819.498,03m<sup>2</sup>. En cuanto a la distribución de áreas por uso y por manzana, las siguientes tablas presentan de manera resumida las áreas correspondientes:



**Tabla 2. Cuadro de áreas del plan parcial Ciudad La Salle**

MANZANA	AREA NETA	ÁREA CONSTRUIDA	USO	MZ	AREA UTIL	AREA BRUTA
1	36.600,81	100.652,22	MULTIPLE	1	18.771,93	40.195,48
2	37.706,83	103.693,78		2	19.339,19	40.195,48
3	32.815,83	90.243,53		3	16.830,68	36.038,77
4	32.310,71	88.854,44		4	16.571,61	35.484,03
5	26.652,20	73.293,55		5	13.669,46	29.269,79
6	18.103,28	31.680,74		Super Mz 1	23.156,03	49.582,95
7	24.929,43	43.626,50	VIV T5	7	12.785,88	27.377,82
8	24.919,97	43.609,95		8	12.781,03	27.367,44
9	21.832,11	38.206,19		10	11.033,60	26.136,89
10	21.512,90	37.647,58	VIV VIP, VIS-VIV T5	6	16.522,06	35.377,93
Súper Mz.1	45.148,76	124.159,09		9	18.434,51	39.472,97
Súper Mz.2 DOTACIONAL	73.050,74	43.830,44	Educativo – Escala Urbana	Dotacional	56.589,45	77.489,01
TOTAL	395.583,57	819.498,03	Equipamiento 1		21.946,76	35.723,77
			Equipamiento 2		3.854,63	6.274,36

Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial Ciudad La Salle.

#### 4. Accesibilidad

El proyecto Plan Parcial Ciudad La Salle plantea su esquema de accesibilidad vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios, a partir de la malla vial arterial y local existente en la zona. Las vías principales de acceso vehicular serán: la futura Carrera 15, la Avenida Carrera 9, la Calle 189 y la Avenida Calle 170, para esta última se dispondrá una calzada de servicio a lo largo del costado sur del Plan Parcial (entre Carrera 12 y Carrera 15) aislando los usuarios del Proyecto del tráfico de la Avenida Calle 170. Para la accesibilidad peatonal y de ciclo-usuarios, se dispondrá la infraestructura de transporte para conectar el proyecto con el entorno en los cuatro puntos cardinales.

Internamente el Proyecto prevé el desarrollo de redes vehiculares, peatonales y de ciclo-usuarios que conectarán las diferentes manzanas del predio.

A continuación se describe la accesibilidad específicamente para cada tipo de usuario (vehículos, peatones y ciclo-usuarios).

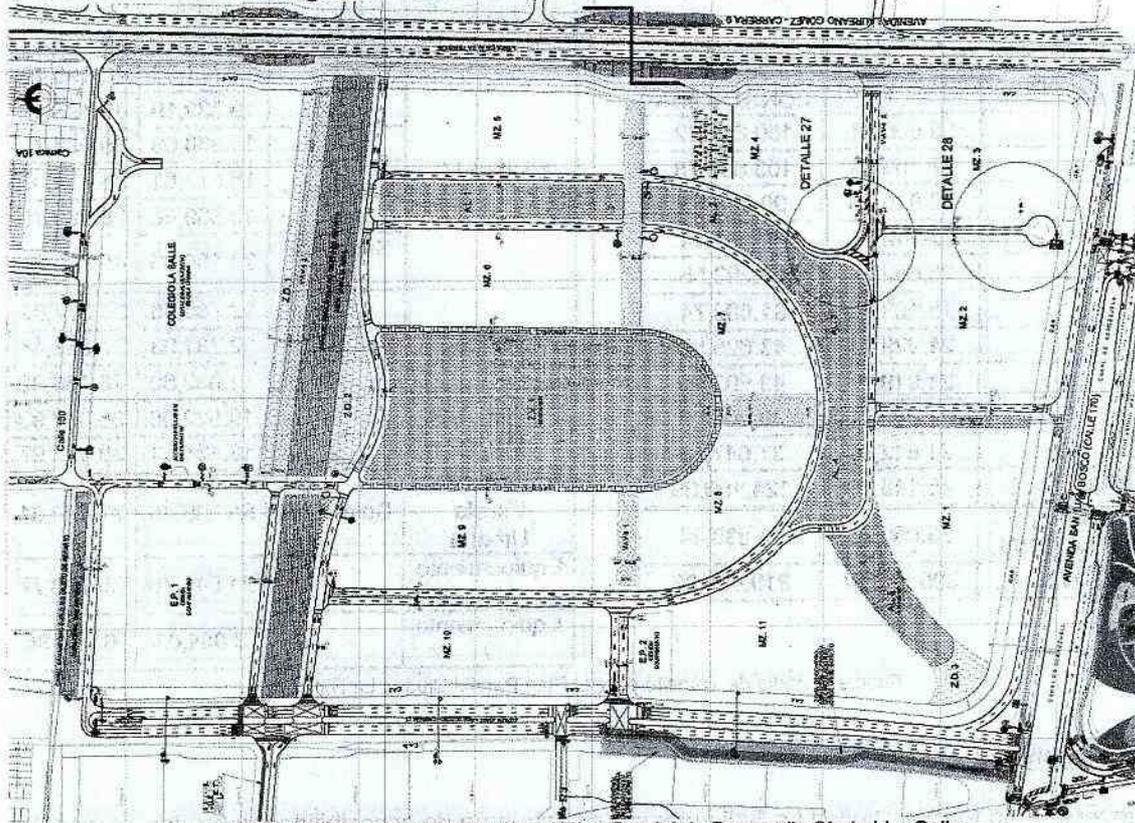
##### 4.1 Accesibilidad vehicular

El proyecto prioriza el acceso a través de la Avenida Calle 170, Carrera 15, Calle 175 y Avenida Carrera 9. Como se mencionó anteriormente, se prevé una vía de servicio para mitigar el impacto sobre la futura Avenida Carrera 15.

En la siguiente figura se muestra la infraestructura vial del Plan Parcial.



Figura 4. Red Vial del Plan Parcial Ciudad La Salle



Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle

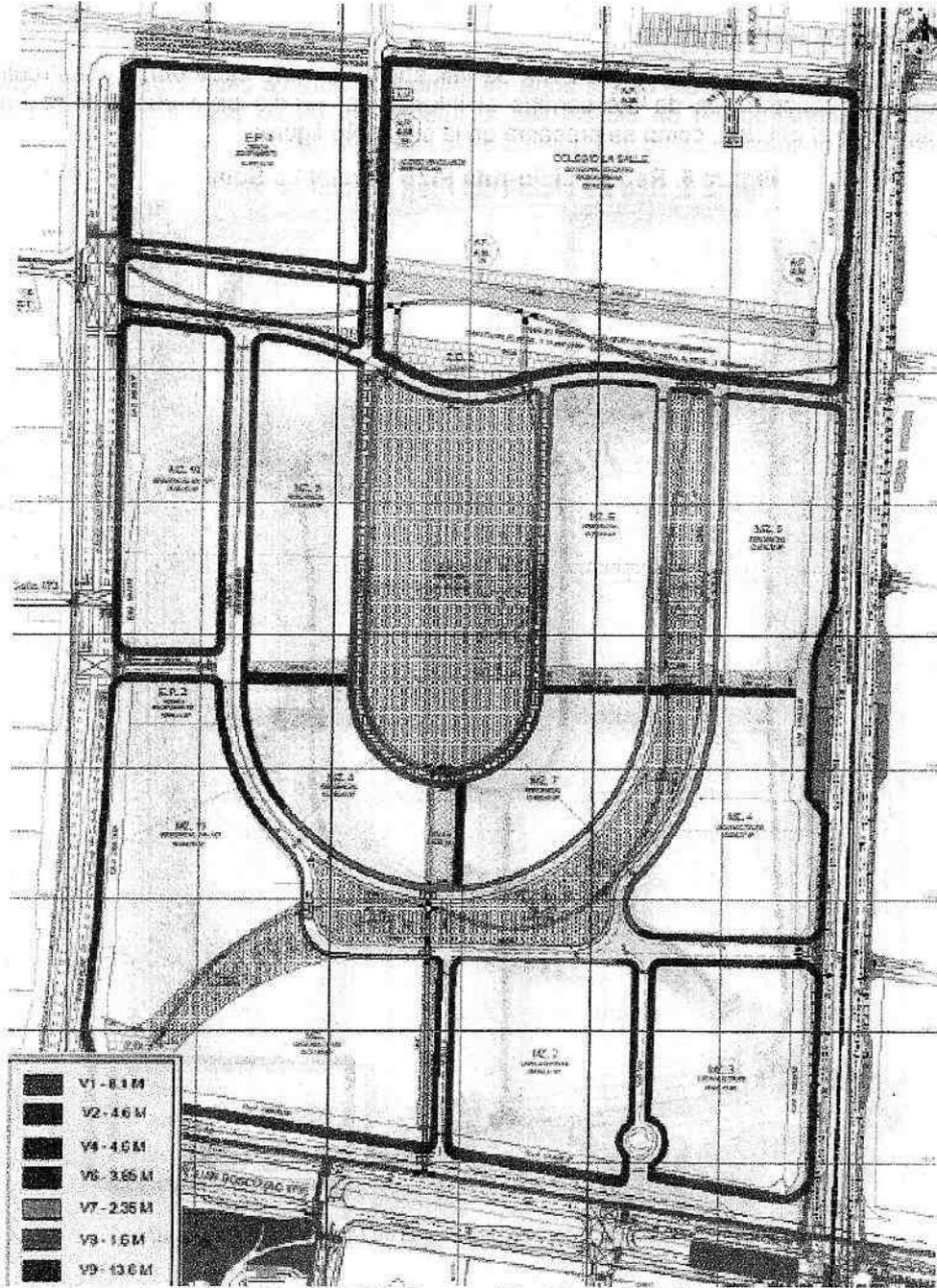
#### **4.2 Accesibilidad peatonal**

Las redes peatonales están soportadas en alamedas que permiten recorrer las diferentes áreas del plan parcial y conectar las diferentes manzanas con el entorno. La siguiente figura presenta los andenes previstos en el proyecto y los respectivos anchos.

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



Figura 5. Red peatonal Plan Parcial Ciudad La Salle



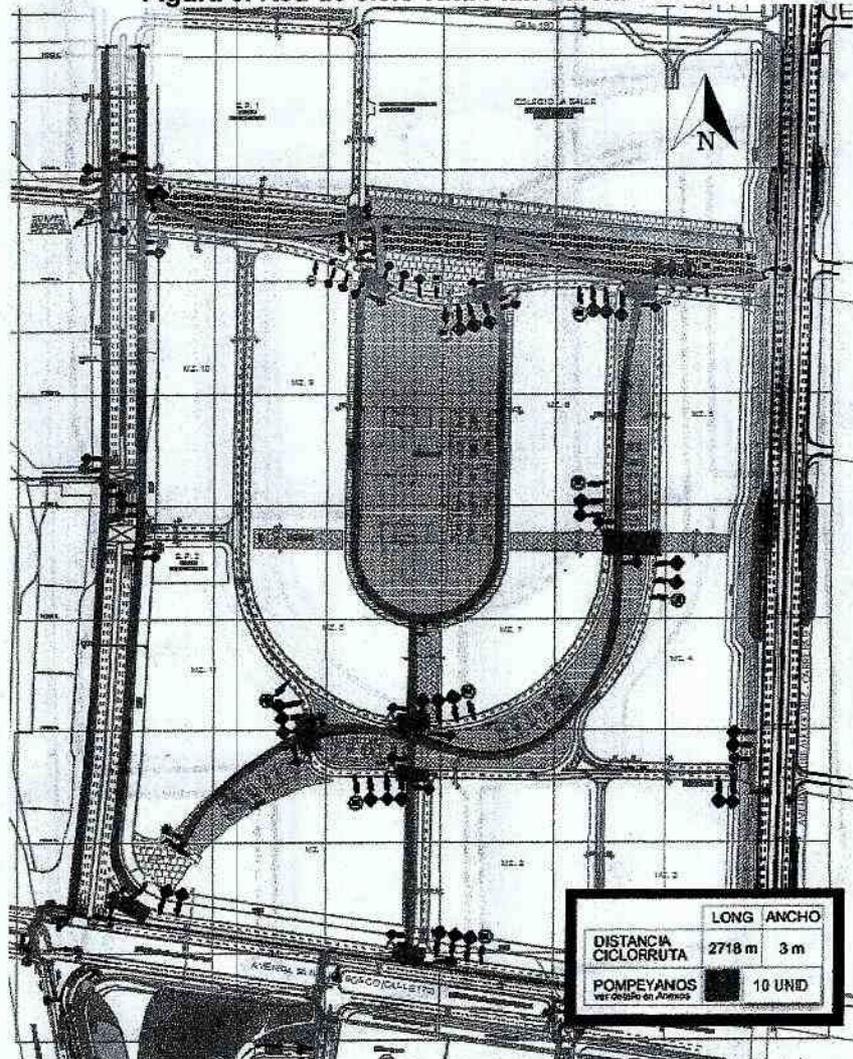
Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial Ciudad La Salle.



#### 4.2 Accesibilidad de ciclo-usuarios

Con el fin de articular el proyecto con la zona de influencia, durante cada etapa constructiva, se llevará a cabo la construcción de bici-carriles al interior del predio para conectar el Proyecto internamente y con el entorno, como se presenta en la siguiente figura:

Figura 6. Red de ciclo-ruta Plan Parcial La Salle



Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle.

#### 5. Cupos de estacionamiento:

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



**Tabla 3. Estacionamientos por uso del plan parcial Ciudad La Salle**

MANZANA	COMERCIO		CUPOS PARQUEADEROS			
	AREA	PRIVADOS	VISITANTES	BICICLETAS	CARGA	
MZ 1	5.344,83	27	214	121	1	
MZ 2	5.508,14	28	220	124	1	
MZ 3	5.508,14	28	220	124	1	
MZ 4	4.718,17	24	189	107	1	
MZ 5	3.891,89	19	156	88	1	
Super Mz.1	6.592,85	33	264	149	2	
<b>TOTAL COMERCIO</b>		<b>159</b>	<b>1.263</b>	<b>713</b>	<b>7</b>	

MANZANA	SERVICIOS PROFESIONALES		CUPOS PARQUEADEROS		
	AREA GENERADORA	AREA CÁLCULO *	PRIVADOS	VISITANTES	BICICLETAS
MZ 1	31.448,79	15.724,89	393	314	354
MZ 2	32.400,16	16.200,08	405	324	365
MZ 3	33.173,52	16.588,76	415	332	374
MZ 4	26.130,31	13.065,16	327	261	294
MZ 5	22.901,30	11.450,85	286	229	258
Super Mz.1	38.784,75	19.397,37	495	388	437
<b>TOTAL SERVICIOS PROFESIONALES</b>			<b>2.311</b>	<b>1.848</b>	<b>2.082</b>

MANZANA	NUMERO DE VIVIENDAS	CUPOS PARQUEADEROS			
		PRIVADOS	VISITANTES	BICICLETAS	
MZ 1	670	656	134	395	
MZ 2	601	675	138	407	
MZ 3	601	588	120	354	
MZ 4	592	579	118	349	
MZ 5	488	477	98	288	
MZ 6	401	348	80	214	
MZ 6 - VIP	475	39	95	87	
MZ 7	552	602	110	356	
MZ 8	552	602	110	356	
MZ 9	484	438	97	268	
MZ 9 - VIP	376	39	75	57	
MZ 10	477	496	95	296	
Super Mz.1	827	809	165	487	
<b>TOTALES VIV</b>		<b>7.186</b>	<b>6.348</b>	<b>1.435</b>	<b>3.892</b>

Fuente: Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle

### 6. Compromisos del Titular del Proyecto

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

Es responsabilidad del titular del proyecto, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos, de tal forma que las obras viales y de señalización y semaforización si aplica estén operando y hayan



sido recibidas por el Distrito, al momento de iniciar la operación (total o parcial) de cualquiera de los usos del proyecto.

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

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

Esta Entidad como autoridad de tránsito y transporte, una vez esté funcionando el proyecto, podrá realizar medidas de seguimiento tendientes a garantizar el cumplimiento de las condiciones operativas del proyecto sobre las vías adyacentes según lo consignado en el Estudio de Tránsito y en caso que el proyecto genere afectaciones sobre la movilidad vehicular, peatonal y de ciclo-usuarios del sector, requerirá al propietario para que tome las medidas correctivas del caso y/o adoptará las medidas de restricción del tránsito generado por el desarrollo, que a su juicio considere pertinentes, de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.<sup>3</sup>

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

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

*Bogotá Mejor para Todos.*

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

Anexo: Acta de compromisos en quince (15) Folios.

Copia: Rafael Eduardo Abuchaibe López. Subdirector General de Desarrollo Urbano- Instituto de Desarrollo Urbano Calle 22 No.6-27  
Úrsula Ablanque Mejía. Dirección de Planes Parciales. Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 N° 24-90  
Yolanda Oviedo Rojas. Dirección Técnica de Proyectos – Instituto de Desarrollo Urbano. Cl 22 N° 6-27.  
Eduardo Nates Morón - Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos. Secretaría Distrital de Planeación Cr 30 24-90.  
Nicolás Adolfo Correal - Director de Control y Vigilancia SDM.

Revisó: Ana Patricia Herrera Medina. Profesional Especializado. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito  
Proyectó: Adriana Patricia Escobar Alba. Profesional Especializado. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

<sup>3</sup> Se da alcance al artículo 7 del Decreto 596 de 2007, el cual establece: "Si durante la operación del proyecto se observa impacto negativo sobre la movilidad del sector, superior al previsto en el estudio de tránsito o de demanda y atención de usuarios, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá solicitar al titular un nuevo estudio, en el cual propondrá las medidas para corregir la situación presentada..."



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

## ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA EL PLAN PARCIAL DE DESARROLLO CIUDAD LA SALLE

ACTA DE COMPROMISOS QUE HACE PARTE INTEGRAL DEL OFICIO SDM-DSVCT-108483-17

Fecha:

**CARLOS GABRIEL GÓMEZ RESTREPO**, identificado con Cédula de Ciudadanía C.C. 91'205.735 de Bucaramanga, actuando como Representante Legal de la **CONGREGACIÓN DE LOS HERMANOS DE LAS ESCUELAS CRISTIANAS**, promotora responsable del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, en virtud de la Certificación que acredita la Existencia y Representación Legal expedida por EL CANCELLER DE LA ARQUIDIÓCESIS DE BOGOTÁ el 22 de agosto de 2017 (las cuales hacen parte integral de la presente acta), y **CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA**, Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), suscriben la presente Acta en cumplimiento de lo exigido por el Artículo 5 del Decreto 596 de 2007.

Como resultado de los análisis y evaluaciones adelantadas en el Estudio de Tránsito, a continuación, se relacionan las obras de señalización y semaforización, obras de infraestructura vial y condiciones operativas que el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle se compromete a implementar para mitigar el impacto que sobre la movilidad peatonal, de ciclistas, de transporte público y vehicular pueda generar la puesta en operación del Plan.

### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Para la entrada en operación del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, se requiere que el promotor se comprometa a ejecutar en la malla vial adyacente el 100% de las acciones propuestas en el Estudio de Tránsito, de acuerdo con las etapas de ejecución propuestas por el proyecto de conformidad con los compromisos y condiciones señaladas en la presente Acta.

#### 1. CRONOGRAMA DE DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL CIUDAD LA SALLE

El desarrollo e implementación de las obras, estudios y diseños de las acciones de mitigación propuestas en la presente Acta, está sujeto al cronograma de entrada en operación de las manzanas de acuerdo con el siguiente cronograma:

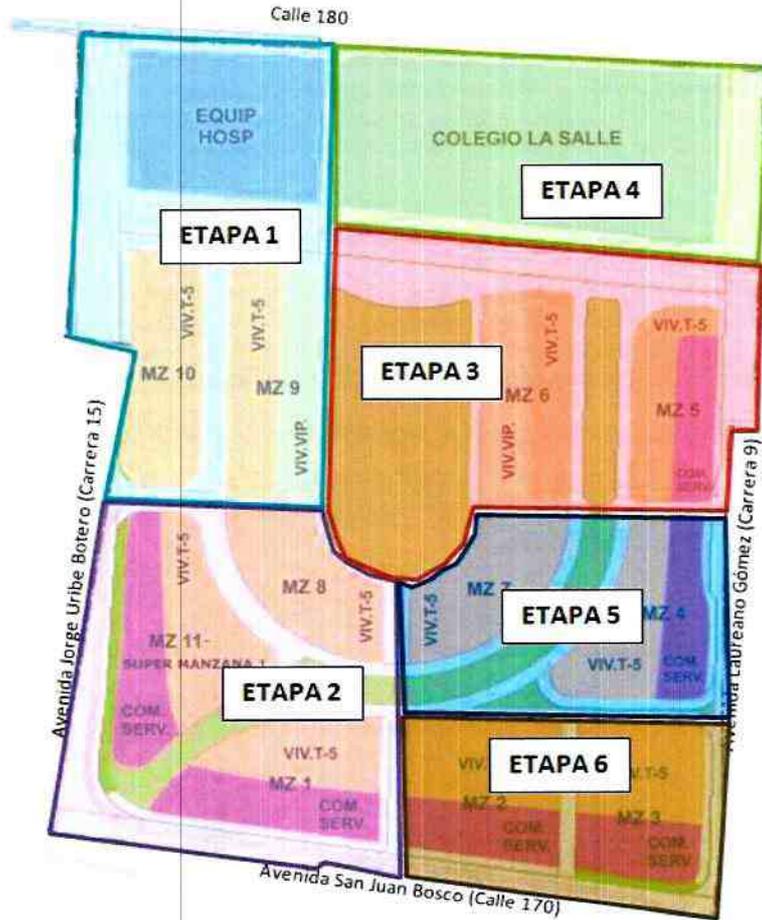
Etapa	Año de Entrada de Operación	Manzanas	Usos
1	Del año 1 al 4	MZ 9 MZ 10	Vivienda VIP Vivienda Tipo 5
		EP 1	Equipamiento (cesión)
2	Del año 4 al 8	MZ 1 y MZ11	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 8	Vivienda Tipo 5
3	Del año 8 al 12	MZ 5	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 6	Vivienda VIS, Vivienda Tipo 5



**COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO**

4	Del año 12 al 20	Súper-manzana 1	Dotacional Educativo (Traslado Colegio La Salle)
5	Del año 12 al 16	MZ 4	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5
		MZ 7	Vivienda Tipo 5
6	Del año 16 al 20	MZ 2 y MZ 3	Múltiple: Comercio – Servicios, Vivienda Tipo 5

**Figura 1. Desarrollo por etapas plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle**



Fuente: Elaboración propia a partir de Figura 100 del Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle

*Handwritten signature*

LAS  
AL

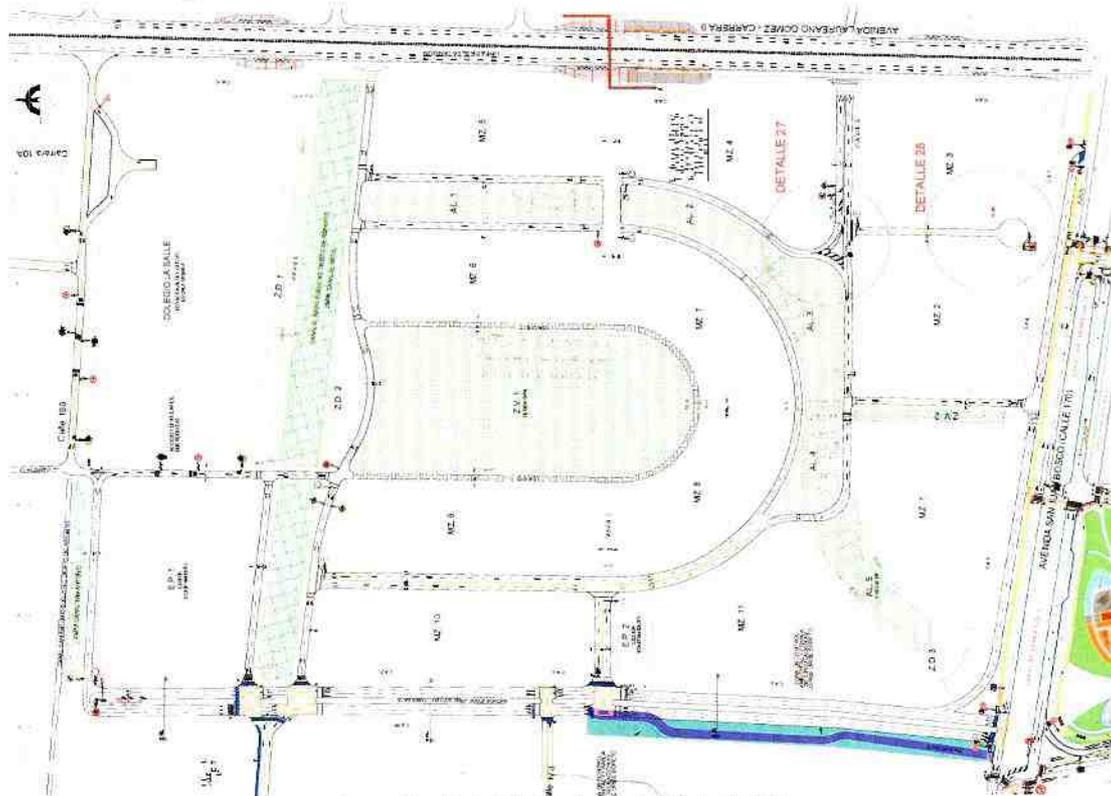


## COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

### 2. SEÑALIZACIÓN

2.1 Elaboración de los diseños de señalización vertical horizontal y elevada para el trámite de revisión y aprobación ante la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), incluyendo las obras civiles, suministro e instalación de la señalización vertical, horizontal y elevada requerida para la adecuada circulación peatonal, de ciclistas, de transporte público y vehicular en el área del predio del Plan Parcial Ciudad La Salle y de acuerdo con las etapas previstas por el proyecto y con las especificaciones técnicas requeridas. Se incluye el mantenimiento de la señalización horizontal, vertical elevada diseñada y existente en las vías internas y perimetrales del plan parcial. Este mantenimiento se realizará durante la ejecución de la respectiva etapa y finalizará con la entrega a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Figura 2. Señalización plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle

2.2 Las intersecciones previstas en el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberán contar con la debida demarcación y señalización de pasos peatonales en los accesos. El ancho y largo de las cebras en los pasos peatonales protegidos deberán definirse de acuerdo con la demanda peatonal prevista y deberán quedar establecidos en los diseños de señalización y semafORIZACIÓN radicados ante la Dirección de Control y Vigilancia.



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

2.3 Diseño e implementación de medidas de pacificación del tránsito en el área del proyecto, con el fin de garantizar velocidades controladas para la circulación segura de peatones, ciclo-usuarios y conductores de vehículos. Todas las vías internas al plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberán ser pacificadas, con el propósito de que la velocidad de operación vehicular sea inferior a los 30 km/h.

**Notas:**

Si para la implementación de la señalización se requiere la rehabilitación de la capa asfáltica o bacheo del área a señalizar, según corresponda de conformidad con las especificaciones técnicas que determine el Instituto de Desarrollo Urbano, el plan parcial Ciudad La Salle deberá adelantar las acciones respectivas.

En la infraestructura vial y el espacio público, objeto de señalización y demarcación, el promotor del proyecto deberá, previamente, elaborar los diagnósticos que permitan determinar las características físicas y el estado físico, de acuerdo con las metodologías establecidas por el IDU. Con base en los diagnósticos de la infraestructura vial y espacio público se determinarán los tipos de intervención (Rehabilitación, Mantenimiento Periódico y Mantenimiento Rutinario) que se debe adelantar para la adecuada implementación de la señalización y demarcación sobre la infraestructura vial y espacio público, y su permanencia y durabilidad.

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

### 3. SEMAFORIZACIÓN

Los diseños de semaforización se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad. 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 SDM para semaforización.

Para todas las etapas del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, el Promotor del Proyecto deberá hacer seguimiento a las intersecciones internas que hacen parte de dicho plan y aledañas. En el evento que se requiera la instalación de una intersección semaforizada en esos puntos como consecuencia de la operación del proyecto, el Promotor se compromete al diseño, construcción e implementación de dichas regulaciones semaforizadas de acuerdo a lo descrito anteriormente.

Para las intervenciones de semaforización, el proyecto deberá adelantar las siguientes acciones:

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

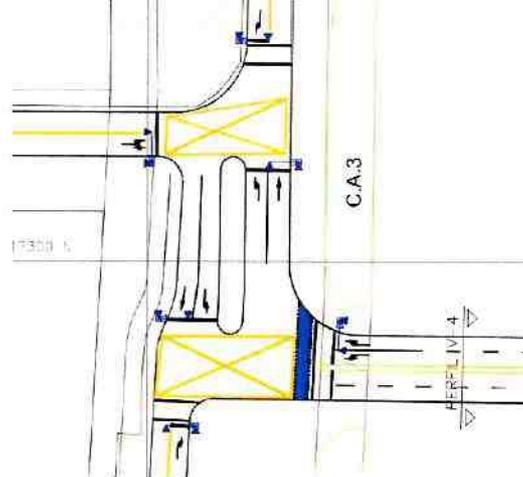


### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

#### Etapa 1 (Año 1 al 4):

3.1 Semaforización de la intersección Calle 173 por Avenida Carrera 15, permitiendo el paso seguro de los peatones por los cuatro accesos de la intersección y cruce de ciclo-usuarios de dicho tramo vial para conectar la infraestructura existen y propuesta para este usuario.

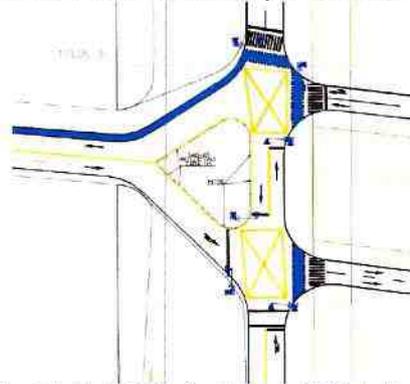
Figura 3. Intersección Calle 173 por Avenida Carrera 15



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.

3.2 Semaforización de la intersección Calle 175 por Avenida Carrera 15, permitiendo el paso seguro de los peatones por los cuatro accesos de la intersección y cruce de ciclo-usuarios de dicho tramo vial para conectar la infraestructura existen y propuesta para este usuario.

Figura 4. Intersección Calle 175 por Avenida Carrera 15



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.

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

#### 4. INFRAESTRUCTURA

Las obras aprobadas deben construirse de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades del Distrito. Todas las obras a cargo del promotor deberán estar articuladas con los futuros proyectos previstos en la zona.

El Representante Legal del proyecto deberá adelantar la totalidad de las obras de infraestructura propuestas en el Estudio de Tránsito, estudios técnicos que se requieran en los trámites ante las diferentes entidades, diseños, interventorías (en los casos que aplique) que se describen a



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

continuación, se incluye señalización vertical, horizontal y elevada según corresponda:

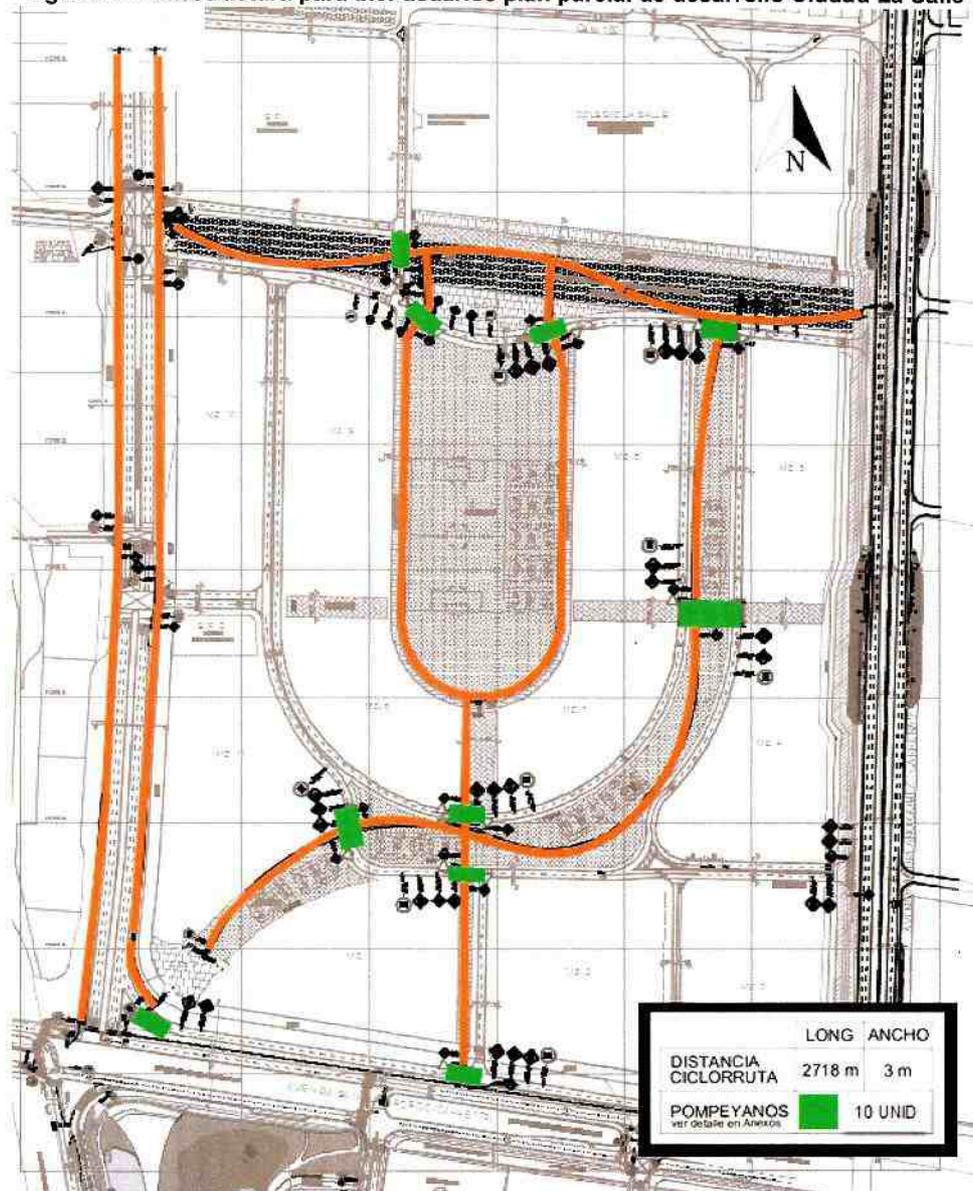
- 4.1 Garantizar, en las diferentes etapas del proyecto, la continuidad y articulación de la infraestructura para peatones y ciclistas propuesta con la infraestructura existente en el área de influencia, de acuerdo con las etapas previstas por el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle.
- 4.2 Adecuación e intervención de los andenes<sup>1</sup> de acuerdo con los requerimientos normativos. Estos deberán estar articulados con la propuesta de tratamiento de espacio público y de accesibilidad vehicular, de ciclo-usuarios y peatonal proyectada, acogiendo las especificaciones técnicas establecidas en la Actualización de la Cartilla de Andenes, adoptada mediante el Decreto 219 de 2016 o normatividad vigente. Lo anterior se deberá adelantar para cada una de las etapas previstas por el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle. Incluye estudios técnicos, diseño, construcción e interventoría de cada uno de los andenes a intervenir.
- 4.3 Construcción de infraestructura segura que provea continuidad al peatón en la totalidad de accesos vehiculares a los futuros proyectos en las diferentes manzanas del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle. La finalidad de esta infraestructura es garantizar la continuidad de los flujos peatonales y de ciclistas. Incluye estudios, diseños e implementación de señalización vertical y horizontal.
- 4.4 Construcción de la totalidad de la malla vial al interior del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle y vías perimetrales según corresponda, de acuerdo con las etapas de desarrollo de cada manzana y los perfiles viales previstos. En la construcción de las vías deberá proveerse infraestructura segura que no incentive la práctica de niveles elevados de velocidad. Se deberá considerar las especificaciones técnicas que permitan la circulación de rutas de transporte público del SITP. Se incluye:
  - Alamedas, ciclorrutas en vía, andenes y zonas de ascenso y descenso de paraderos del SITP (según corresponda), con el fin de ofrecer condiciones de conectividad y accesibilidad a sus usuarios y a los residentes de la zona.
  - Infraestructura temporal necesaria para articular internamente el proyecto en cada una de sus etapas, así como su articulación con el entorno.
  - Construcción de la red de ciclorruta interna del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle de acuerdo con las etapas de desarrollo del Proyecto.

<sup>1</sup> Adecuación de la totalidad de los andenes de las vías internas y perimetrales (excepto la Avenida Carrera 9) del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle.



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 5. Infraestructura para bici-usuarios plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.

Las ciclo-rutas internas y externas en calzada deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- De ser posible, la sección de la ciclo-ruta en calzada por sentido sea de mínimo 1.5 metros libres. En todo caso no podrá ser menor de 1.2 metros.



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

- Demarcación de cruces o puntos de conflicto con vehículos con color rojo.
- Se recomiendan ciclo-rutas unidireccionales.
- La segregación se debe dar con elementos que por su altura permitan el pedaleo normal.
- Las rejillas de sumideros, si existen, deben ser transversales a la circulación del ciclista.
- En las intersecciones, los empalmes o vados deben ser amplios y contar con un empalme adecuado, de forma que no se conviertan en un escalón para el ciclista.
- La segregación debe ser con elementos reflectivos.
- La señalización y demarcación en los puntos de conflicto entre peatón y ciclo-usuario deben dar prioridad al peatón.
- La superficie de la ciclo-ruta no debe generar altas vibraciones en la bicicleta.
- Se deben contemplar obras de adecuación en puntos de paraderos del SITP o semáforos.
- Espacios para acumulación de bicicletas en los accesos de intersecciones semaforizadas por donde se prevén ciclo-rutas, que permitan visibilidad por parte de los vehículos, giros izquierdos seguros de los ciclo-usuarios.

Para las ciclo-rutas en vías existentes se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones adicionales:

- Se debe realizar mantenimiento u obras de mejoramiento que se requieran en la infraestructura.
- La señalización y demarcación en estos tramos deberá realizarse para vehículos, ciclistas y peatones.

4.5 Implementación de pasos texturizados en las bocacalles por donde se prevé la operación de rutas de transporte público del SITP. En caso de evidenciarse la necesidad de implementar pasos pompeyanos en estos puntos, de acuerdo con lo dispuesto en el Numeral 6 de la presente Acta, el Representante Legal del proyecto estará a cargo de los diseños e implementación.

4.6 Implementación de pasos pompeyanos en los puntos resaltados de la Figura 5 de la presente Acta.

4.7 Implementación y cesión del área de terreno correspondiente para la disposición de paraderos del SITP previstos en las vías internas y perimetrales del Proyecto, según corresponda, incluyendo zona de ascenso y descenso de pasajeros. Los paraderos de transporte público del SITP deberán cumplir con lo establecido en la Resolución 303 de 2016 o cualquiera que la modifique, adicione o sustituya. Lo anterior deberá contar con la aprobación de TRANSMILENIO S.A., la Dirección de Transporte e Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades competentes.

4.8 Estudios, diseños, construcción, interventoría y cesión del área de terreno para el desarrollo de la malla vial dentro del ámbito del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, de acuerdo con los respectivos perfiles viales, incluidos andenes y espacios públicos.

#### Etapa 1 (Año 1 al 4):

4.9 Construcción de la Carrera 15 entre Calle 175 y Calle 180, en una calzada de dos carriles (sentido único norte- sur), empatándose al sur con la intersección semaforizada de la Calle 173 por Carrera 15

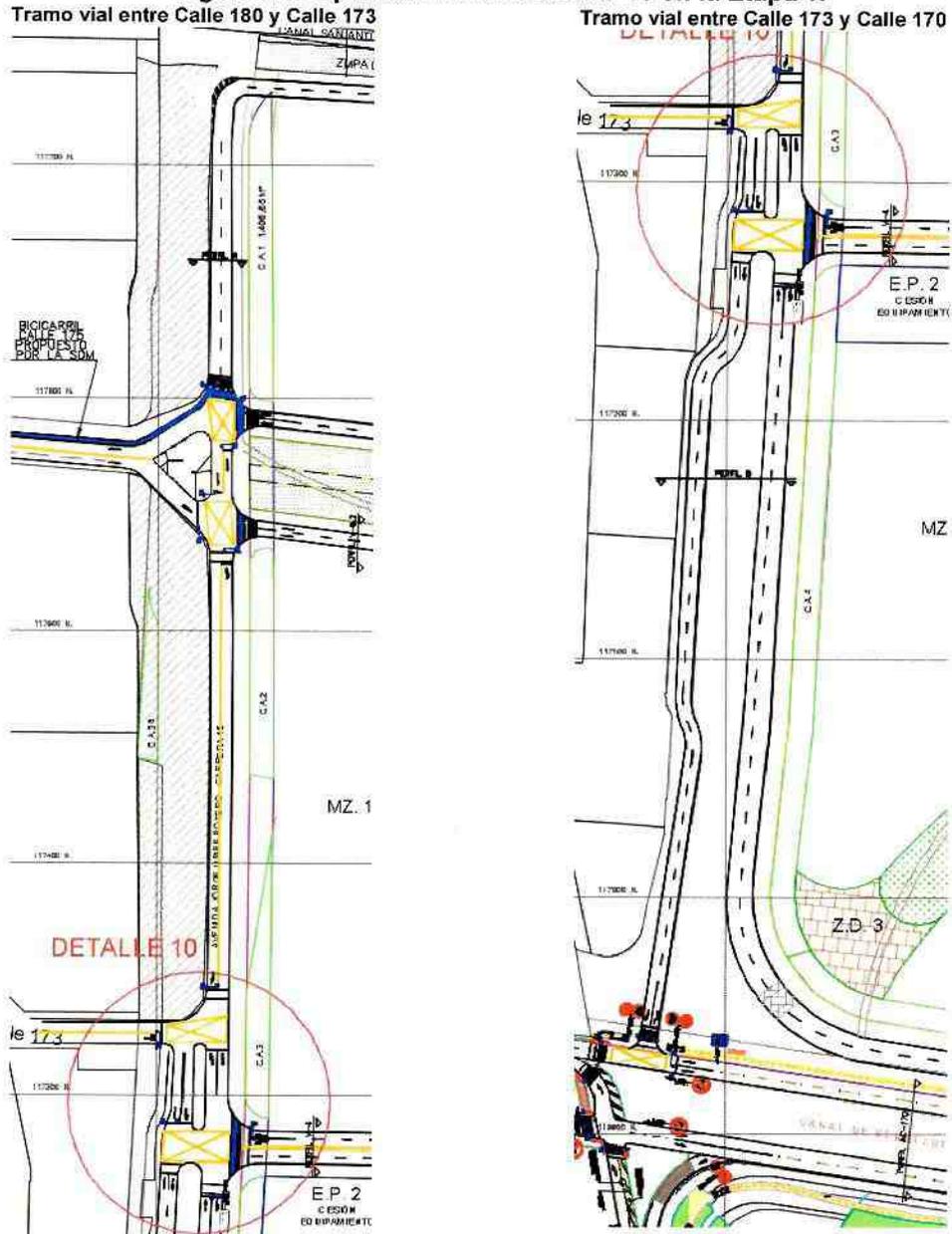
4.10 Construcción de la Carrera 15 entre Calle 173 y Calle 175 en una calzada de dos carriles (un carril por sentido).

4.11 Adecuación de una ciclo-ruta por el costado oriental de la Carrera 15 entre Calle 173 y Calle 175, incluyendo la señalización e infraestructura para su empalme con la ciclo-ruta de la Avenida Calle 170 hacia el costado sur y la ciclo-ruta de la Calle 175 (prevista por la Secretaría Distrital de Movilidad) hacia el costado norte.



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

Figura 6. Propuesta Avenida Carrera 15 en la Etapa 1.

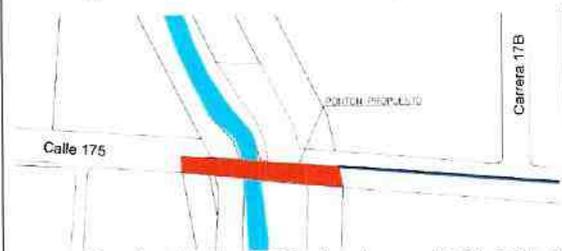




### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

4.12 Diseños y construcción de un pontón bidireccional sobre la Calle 175 a la altura del Canal Torca, dándole continuidad al perfil de la vía en mención y conectividad a peatones y ciclo-usuarios.

Figura 7. Pontón Calle 175 por Canal Torca

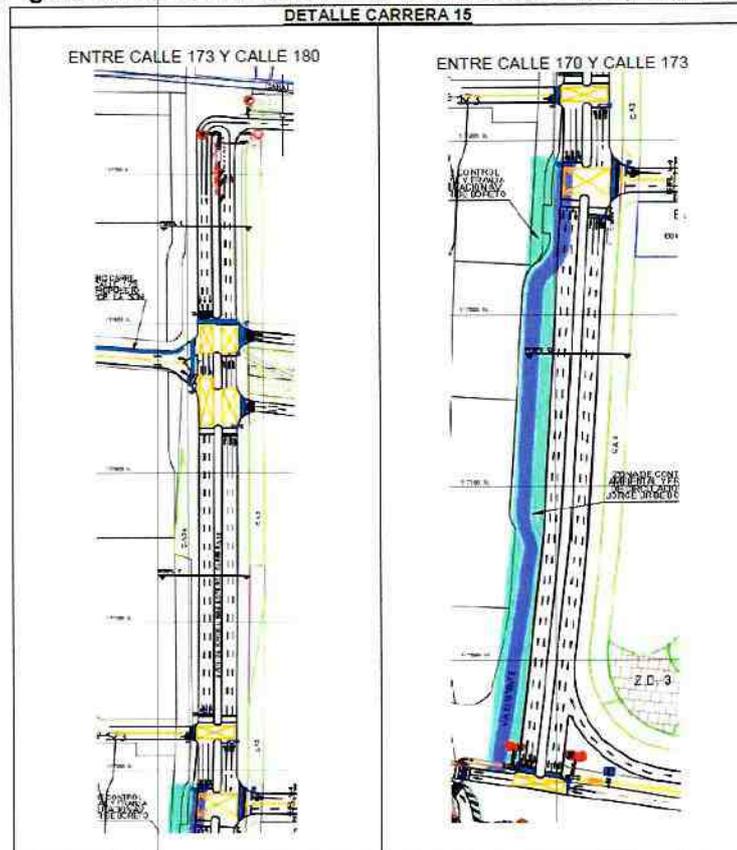


Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.

#### Etapa 2 (Año 4 al 8):

4.13 Diseños, construcción e interventoría de la Avenida Carrera 15 entre la Calle 170 y Calle 180, con su perfil completo: 3 carriles por sentido con separador central, andenes a ambos costados y ciclo-ruta.

Figura 8. Perfil Avenida Carrera 15 entre Calle 170 y Calle 180



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.



## COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

### Notas:

- La obra incluye la modificación de las intersecciones semaforizadas de la Carrera 15 por Calle 173, Carrera 15 por Calle 175 y Carrera 15 por Calle 170, con el fin de que se ajusten al perfil completo de la Avenida Carrera 15.
- Los diseños de la Avenida Carrera 15 deberán considerar carriles de acumulación de vehículos sobre la Avenida Carrera 15 para el giro izquierdo, en las intersecciones que correspondan.

4.14 Diseños, construcción e interventoría de una calzada de servicio paralela a la Avenida Calle 170 de dos carriles, entre Carrera 12 y Avenida Carrera 15, empalmándose al oriente con la intersección semaforizada de la Carrera 12 por Avenida Calle 170 y al occidente con la calzada oriental de la Avenida Carrera 15 (ver Figura 9).

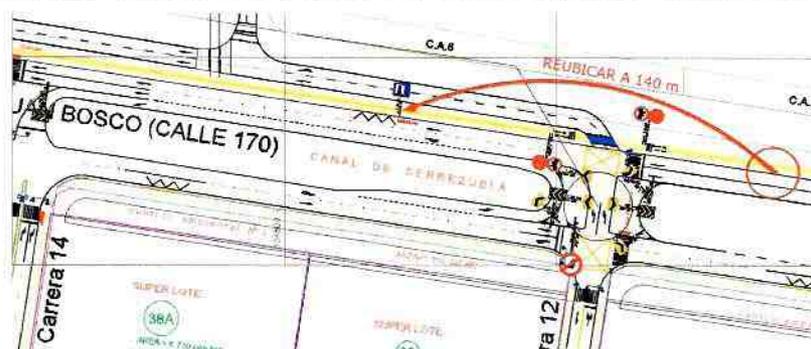
**Figura 9. Calzada de servicio paralela a la Av. Calle 170 entre Carrera 12 y Av. Carrera 15**



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle

4.15 Traslado de paradero SITP localizado sobre la Avenida Calle 170 costado norte, adyacente al acceso del Colegio La Salle a 140 metros hacia el occidente de su ubicación actual.

**Figura 10. Traslado paradero costado norte de la Av. Calle 170 a la altura de la Carrera 12**



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle.

### Etapa 3 (Año 8 al 12):

Para esta etapa se prevén solo las obras específicas de la propuesta urbanística del plan parcial, es decir, vías, andenes, espacio público y manzanas previstas en el Etapa 3, es decir, manzana 5, manzana 6.



### COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

#### Etapa 4 (Año 12 al 20):

Para esta etapa se prevé las obras intrínsecas a la propuesta urbanística del plan parcial, es decir, vías, andenes, espacio público y manzanas previstas en el Etapa 4.

#### Etapa 5 (Año 12 al 16):

4.16 Diseño y construcción de un puente peatonal sobre la futura Avenida Laureano Gómez a la altura de la Calle 173.

**Nota:** La ubicación del paso peatonal en la presente Acta es de carácter indicativo y su disposición final quedará establecida en los estudios que debe adelantar el promotor del proyecto y deberá contar con la viabilidad técnica por parte de la Secretaría Distrital Movilidad y demás entidades competentes.

Figura 11. Puente peatonal Avenida Laureano Gómez por Calle 173



Fuente: Estudio de Tránsito plan parcial Ciudad La Salle

#### Etapa 6 (Año 16 al 20):

Para esta etapa se prevén solo las obras específicas de la propuesta urbanística del plan parcial, es decir, vías, andenes, espacio público y manzanas previstas en el Etapa 6, es decir, la manzana 2 y la manzana 6.

#### NOTAS:

1. Para la implementación de las secciones viales presentadas en el Estudio de Tránsito se deberán adelantar las gestiones pertinentes con el IDU, SDP y demás entidades competentes.
2. Los pasos peatonales de calzadas con separador central, deberán considerar pasos a nivel sobre el separador para garantizar accesibilidad a personas con movilidad reducida.
3. Se deberá prever guías táctiles en la infraestructura peatonal que permita dirigir de manera segura a las personas en condición de discapacidad a lo largo de los andenes en el entorno del Proyecto
4. Los radios de giro en las intersecciones perimetrales e internas del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberán ser lo suficientemente amplios para permitir el desplazamiento de vehículos grandes como los que prestan el servicio de SITP y al mismo tiempo lo suficientemente angostos de tal manera que obliguen la reducción de velocidad vehicular y se enlacen con medidas de pacificación del tránsito.
5. Para todas las actuaciones anteriores, el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberá iniciar las gestiones necesarias a partir de la adopción del Plan Parcial por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, a fin de garantizar que las obras de intervención en la infraestructura sean recibidas a satisfacción por las entidades competentes antes de iniciar la operación en cada una de las Etapas previstas por el plan. A partir de la adopción del plan, el promotor del proyecto deberá acordar y coordinar con la Administración Distrital los cronogramas de ejecución de las obras. Como evidencia de esta gestión, el promotor del proyecto deberá informar a la Secretaría Distrital de Movilidad cada año el avance de la gestión.
6. En caso que las obras de infraestructura vial y espacio público de la presente acta de compromisos se localicen en una misma área de influencia o sobre un mismo corredor vial, con obras a cargo de promotores de otros proyectos o a cargo de la Administración Distrital, el IDU establecerá como obligante dicha articulación, sincronía y coordinación de las obras. Asimismo, si la Administración Distrital considera alguna obra o entrega de suelo, a cargo del promotor del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, como prioritaria, el IDU podrá solicitar su priorización en el cronograma.
7. Las imágenes presentadas en este numeral son indicativas. Los diseños definitivos deberán ser aprobados por las



## COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

entidades competentes.

- Los diseños y obras a cargo del Promotor del Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle, deberá adecuarse y articularse con los proyectos de ciudad que se prevean en el área de influencia.

### 5. CONDICIONES OPERATIVAS DEL PROYECTO

- 5.1 Es compromiso del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle adoptar un protocolo de operación y manejo de los vehículos de carga generados por los usos previstos en cada una de las etapas, que deberá ser presentando ante la Secretaría Distrital de Movilidad. El protocolo deberá ser adoptado previo a la entrada en operación de las etapas del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada con el proyecto, acogiendo lo dispuesto en la normatividad vigente.
- 5.2 En caso de que el proyecto de la Avenida Laureano Gómez (Avenida Carrera Novena) no haya entrado en operación para el escenario base del proyecto, el Promotor deberá prever alternativas de acceso y salida a través de infraestructura existente. Si para ello se requiere la adecuación y mantenimiento de alguna vía en el área de influencia estará a cargo del Promotor del proyecto Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle.
- 5.3 Los usos de comercio y servicios que se desarrollen dentro del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberán adoptar un protocolo de operación y manejo para la prestación del servicio de transporte público individual (taxis) del proyecto en cada una de las etapas y previo a la entrada en operación de las mismas, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada y su estacionamiento se disponga en los cupos previstos al interior del parqueadero. Este protocolo deberá ser presentado para aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- 5.4 El plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle se compromete a presentar ante las autoridades y entidades competentes, un plan de contingencia operativa para las fechas de eventos especiales, para los usos que apliquen.
- 5.5 En los accesos vehiculares a los diferentes proyectos que se desarrollen dentro del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, se deberá garantizar la acumulación de vehículos en cola al interior del predio.
- 5.6 La ubicación definitiva de paraderos y el trazado de las rutas de transporte público del SITP en el predio del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, incluyendo el traslado del paradero localizado sobre la Avenida Calle 170 a la altura de la Calle 12, deberán ser coordinados directamente con TRANSMILENIO S.A y la Secretaría Distrital de Movilidad.
- 5.7 El diseño de las vías internas y perimetrales (excepto vías arteriales) del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberán garantizar velocidades no mayores a 30 km/hr para el tránsito seguro de vehículos, peatones y ciclo-usuarios. En caso de evidenciarse velocidades altas que atenten contra la seguridad vial, el Promotor deberá diseñar e implementar medidas de pacificación del tránsito en las vías correspondientes.
- 5.8 Como medida para incentivar el uso de modos no motorizados y promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle se compromete a implementar estrategias informativas sobre las facilidades de desplazamiento en el SITP y bicicleta, con las que cuenta el proyecto.



## COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

### 6. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE DESARROLLO CIUDAD LA SALLE

6.1 Transcurrido un (1) año de la entrada en operación de cada una de las etapas del proyecto o cuando la Secretaría Distrital de Movilidad lo requiera, el Representante Legal del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberá presentar un informe de seguimiento a la totalidad de medidas de mitigación propuestas en el Estudio de Tránsito. El informe deberá incluir como mínimo el análisis de los siguientes parámetros en las condiciones de máxima demanda del proyecto:

- Análisis de seguridad vial que incluya la evaluación de potenciales nuevos puntos críticos generados por la operación del proyecto y propuestas de solución a puntos críticos de siniestralidad vial y conflictos.
- Actualización de volúmenes vehiculares en la red vial aledaña.
- Evaluación de la efectividad de la construcción de los pompeyanos y pasos texturizados propuestos y en el caso que su operación afecte la circulación vehicular en el sector o no ofrezca condiciones de seguridad a los ciclistas y/o peatones; o la Secretaría Distrital de Movilidad considere necesario ajustar la priorización de los flujos, el Representante Legal del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle gestionará las inversiones requeridas para el ajuste de la infraestructura a pasos peatonales texturizados o a pasos pompeyanos, según se requiera.
- Análisis de colas en el control de los accesos vehiculares al plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle y de los diferentes equipamientos de usos desarrollados en cada una de las etapas.
- Evaluación de ocupación de los parqueaderos y la propuesta de estrategias operacionales en el caso de saturación.
- Seguimiento a la siniestralidad vial en las vías internas y perimetrales del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle.
- Caracterización de los viajes Origen-Destino para cada una de las edificaciones que se adelanten, reparto modal de dichos viajes y distribución horaria.

6.2 Una vez se implemente la intersección de la Calle 180 por Carrera 13, el promotor del Proyecto plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberá realizar seguimiento permanente durante las 6 etapas de construcción del proyecto y de ser el caso implementar las medidas de mitigación que permitan una adecuada operación de la intersección.

6.3 El plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberá hacer seguimiento a las medidas de mitigación a los cinco (5) años después, contados a partir de la entrada en operación de la Etapa 6.

En caso de evidenciar que las medidas propuestas e implementadas no presentan los resultados esperados o se generan impactos no previstos en el Estudio de Tránsito, el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle deberá proponer e implementar otras soluciones. Este seguimiento deberá ser realizado desde la entrada en operación del Proyecto hasta pasado 5 (cinco) años después contado a partir de la entrada en operación de la Etapa 6.



**COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO**

**7. CONSIDERACIONES GENERALES**

A partir de la fecha de expedición del acto administrativo mediante el cual se adopte el Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle, el Promotor deberá iniciar los diseños y trámites requeridos ante el IDU para la ejecución de las obras de infraestructura vial y espacio público incluidas en la presente acta.

Coordinar con el IDU y demás entidades competentes los aspectos técnicos, procedimiento, cronograma de ejecución y entrega de las obras y propuestas descritas en los numerales 2, 3 y 4 de la presente Acta, una vez el plan parcial de Desarrollo Ciudad La Salle sea adoptado por Decreto.

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

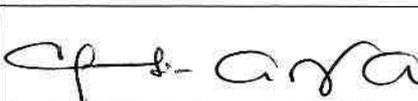
Para la construcción de cada una de las etapas del plan parcial con las respectivas obras de mitigación se deberá presentar el plan de manejo de tránsito para revisión y aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

En el caso que se evidencie que se requieren medidas de mitigación adicionales de infraestructura, señalización o semaforización en el área de influencia, producto de la operación de estos usos o de la operación del plan parcial en su totalidad, estará a cargo del proyecto su implementación y serán evaluadas en los respectivos estudios de movilidad.

La ejecución de las obras definidas en la presente Acta será gestionada por el Representante Legal del plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle, directamente con las entidades de la Administración Distrital competentes en cada tema y cumplirá con las directrices técnicas y legales impartidas. 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.

En caso de que las medidas aquí contenidas no se ejecuten en el término y forma convenida, esta Entidad dará inicio a las acciones respectivas, para efectos de asegurar que previo a la entrada en operación de las diferentes etapas del Proyecto se ejecute la totalidad de las obras de señalización, semaforización e infraestructura pactadas, según corresponda.

El Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría Distrital de Movilidad podrán, de manera individual o en conjunto, hacer exigible el cumplimiento de estos compromisos una vez adoptado el plan parcial de desarrollo Ciudad La Salle.

 <b>CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA</b> C.C. 53.073.882 de Bogotá Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – Secretaría Distrital de Movilidad	 <b>CARLOS GABRIEL GÓMEZ RESTREPO</b> C.C. 91'205.735 de Bucaramanga, Representante Legal de CONGREGACIÓN DE LOS HERMANOS DE LAS ESCUELAS CRISTIANAS
--	---

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

Bogotá D.C., Junio 09 de 2017

Ingeniera  
**CLAUDIA DIAZ**  
Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito  
**SECRETARÍA DISTRITAL MOVILIDAD**  
Av. Calle 13 N° 37 - 35  
Bogotá D.C.

Rad. SDM : 78684

Fecha : 2017-06-12 07:55:48  
Destino : DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y COM  
Asunto : 266 - PLANES ESTRATEGICOS DE SEGU  
Nro Folios : 2  
Origen : URBANOS

**Referencia:** ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA EL PLAN PARCIAL DE  
DESARROLLO CIUDAD LA SALLE.

**Asunto:** Atención observaciones SDM-DSVCT 74101-17

Respetada Ingeniera:

Con el fin de continuar con el proceso de revisión y aprobación del estudio de tránsito que sirve de insumo para EL PLAN PARCIAL DE DESARROLLO CIUDAD LA SALLE, se hace entrega del estudio de tránsito en su versión 3, atendiendo las observaciones realizadas por su despacho, a continuación, se indica la respuesta a cada una de ellas junto con el numeral del documento adjunto.

## 1 Evaluación del proyecto

1.1 *El Plan Parcial presentando en esta nueva versión difiere en gran medida del proyecto presentado en la versión anterior, en cuanto a que se modificaron drásticamente las áreas generadoras para los usos de comercio y servicios empresariales, al igual que el número de viviendas.*

**RTA:** Se aclara que el planteamiento urbanístico no ha sido modificado desde la radicación inicial. De hecho las manzanas delimitadas mantienen las mismas áreas útiles y la discriminación de las áreas generadoras por usos, como es el caso del comercio y los servicios empresariales, al igual que la vivienda, resulta de la correcta aplicación de los índices de edificabilidad permitidos por el Decreto Distrital 436 de 2006, durante el proceso de concertación del reparto equitativo de cargas y beneficios, establecidos por la ley.

1.2 *En la Tabla 64. Demandas generadas y atraídas por el Plan Parcial que se utilizaran en el software de modelación, se estima un total de 2461 vehículos entrando y 997 saliendo del proyecto. No obstante, en el numeral 6.6.2 Resultados de la evaluación de los escenarios, se indica que para el escenario a 20 años los volúmenes asignados en la modelación del proyecto corresponden a 1169 vehículos entrando y 405 saliendo...*

Jey  
12-06-17

**RTA:** Inicialmente aclarar que los datos de las tablas registradas en el numeral 6.6.2 para los escenarios de 5,10 y 20 años corresponden a los volúmenes de cada escenario y no se encuentran acumuladas, se incluye una aclaración en cada tabla para que sea más clara la información.

1.3 *Los cupos de estacionamientos para el uso de comercio se contabilizan sobre el 50% de las áreas generadoras, no sobre el 100%. Por lo tanto, los cupos de estacionamiento estimados para este uso correspondiente a 9400, en realidad sería la mitad, es decir 4700 cupos.*

**RTA:** Se ajustan los cálculos de los cupos de estacionamiento, ver numeral 6.3.1

1.4 *Si bien se calculó por norma y por demanda los cupos de estacionamientos para el Plan Parcial, no se indica cuales son finalmente los ofrecidos por el proyecto para cada tipo de vehículo.*

**RTA:** Se incluye la tabla con los cupos de estacionamiento ofrecidos por el Plan Parcial, ver Tabla 66.

## 2 MODELACIÓN.

*De acuerdo a la modelación presentada para la situación actual (sin Plan Parcial), la red tiene un buen desempeño con velocidad media de 31,8 km/h...*

**RTA:** Se realizaron ajustes en el modelo para la situación con proyecto, en donde se evidenciaron varios parámetros que afectaban los resultados presentados en el informe anterior, se incluyen los ajustes en el capítulo 5 y numeral 6.6.

## 3 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN.

*Las medidas de mitigación descritas en el Estudio de Tránsito están orientadas a solucionar la movilidad interna en el Plan Parcial (motorizada y no motorizada). Mediante la provisión de nuevas vías, con infraestructura exclusiva para peatones y ciclistas, medidas de tráfico calmado, configuración de una red de ciclorrutas y pasos peatonales a nivel. No obstante, no se proponen intervenciones de fondo que aporten a la movilidad desde y hacia el Plan Parcial, para mitigar los impactos causados por los más de 3450 veh/h y los cerca de 20000 peatones que circularan al interior y en las inmediaciones del Plan Parcial.*

*Las principales vías de acceso al ámbito del Plan Parcial Ciudad La Salle son la Avenida Calle 170 y la Av Carrera 9, cuya continuidad entre la Calle 170 y la Calle 193, se encuentra priorizada por parte de la Administración Distrital. Pese a que esta vía brindara buena oferta vial, tiene poca permeabilidad con el PP debido a que no es posible atravesar el corredor férreo. Por lo anterior, se requiere que el PP plantee nuevas soluciones viales que garantice su accesibilidad y mitigue los impactos causados a futuro en la movilidad del sector.*

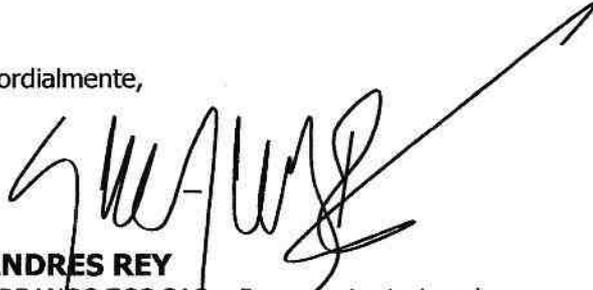
*Finalmente, se recomienda que el PP considere y evalúe otro tipo de soluciones diferentes a las propuestas en materia de transporte masivo.*

**RTA: El planteamiento urbanístico del Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle, en especial el sistema vial, no solamente cumple con las especificaciones que al respecto a establecido la Administración Distrital en cuanto a la continuidad de la malla vial, sino que establece como prioridad al peatón, garantizando su desplazamiento al interior y hacia los predios vecinos a través de pasos seguros. Así mismo le aporta en la línea del tiempo a la ciudad la reducción de los desplazamientos de habitantes y residentes de la zona, al encontrar en su desarrollo multiplicidad de usos equidistantes a sus lugares de residencia, en especial aquellos de mayor demanda como educación, salud, recreación, comercio, servicios, áreas para el trabajo, paraderos y futuras estaciones de servicio público de transporte, etc.**

**El Plan Parcial aporta a la solución de la movilidad vehicular del sector la construcción del pontón sobre la calle 175 a la altura del Canal del Torca, como el suelo y las obras civiles que consolidan el perfil completo de la carrera 15 entre las calles 170 y 180 y el puente peatonal sobre la carrera 9.**

**No es potestad de los Planes Parciales el asumir soluciones que no estén a su alcance y meno cuando estas corresponden a niveles superiores como es el sistema de transporte público de la ciudad.**

Cordialmente,



**ANDRES REY**  
URBANOS ZCC SAS – Representante Legal  
Promotor Plan Parcial de Desarrollo Ciudad La Salle

*Nidia Castellanos A*

**ING. NIDIA CASTELLANOS A**  
Asesora Tránsito – T&T Ingeniería S.A.S.

**Anexo:** Un (1) informe y un (1) CD  
Un (1) sobre con informe anterior.