



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Bogotá D.C., mayo 11 de 2023

Doctor  
**DAGOBERTO GARCIA BAQUERO**  
Secretario General de Organismos de Control  
**CONCEJO DE BOGOTÁ**  
Calle 36 No. 28 A 41  
[secretariageneral@concejobogota.gov.co](mailto:secretariageneral@concejobogota.gov.co)  
[correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)  
Bogotá D.C

CONCEJO DE BOGOTÁ 11-05-2023 05:37:00  
2023ER9846 O 1 Fol:1 Anex:0  
ORIGEN: IDU/DIEGO SANCHEZ FONSECA  
DESTINO: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DAGOBERTO  
ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION N° 312-2023  
OBS: ---

**REF.** Respuesta Oficio Concejo 2023EE8358. Rad. IDU 20235260724252 del 08-05-2023. Proposición 312 de 2023. Tema: ESTADO ACTUAL IMPLEMENTACIÓN ARTÍCULO 105 ACUERDO 761 DE 2020 (CORREDOR VERDE CARRERA SÉPTIMA)

Respetado Doctor García,

En atención a la comunicación de la referencia, relacionada con el cuestionario de la Proposición 312 de 2023, presentada por honorables concejales Humberto Rafael Amín Martelo y Jorge Luis Colmenares Escobar, Bancada PARTIDO CENTRO DEMOCRATICO, a continuación brindamos respuesta a los interrogantes de competencia del IDU, con base en la información preparada y consolidada por la Subdirección General de Desarrollo Urbano de esta Entidad, en los siguientes términos:

- 1. *informar con corte al 31 de marzo de 2023 ¿Cuántos predios se han adquirido para la ejecución de la obra pública del Corredor Verde de la Carrera Séptima?***

**RESPUESTA:** De acuerdo con la línea de intervención para la ejecución del proyecto *Corredor Verde Cra 7ma entre la calle 24 y la Calle 201*, son requeridos en total de 488 predios, de los cuales 360 son predios privados de adquirir donde se adelanta el proceso de Gestión Predial y 128 de no adquirir que corresponden a cesiones de desarrollos urbanísticos del sector en administración del

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP y predios del Instituto de Desarrollo Urbano.

El estado del proceso de adquisición a la fecha requerida es:

TOTAL PREDIOS REQUERIDO S	PREDIOS A NO ADQUIRIR	PREDIOS A ADQUIRIR	PREDIOS OFERTADOS	PREDIOS DISPONIBLES INCLUYE CESIONES	PREDIOS ADQUIRIDO S (1)	ÁREA DISPONIBLE
488	128	360	252	272	209	80,30%

(1) INSCRITA A NOMBRE DEL IDU EN EL FOLIO DE MATRÍCULA INMOBILIARIA.

**2. ¿Cómo se manejarán los temas de tránsito (peatonal y vehicular) y tráfico mientras está en proceso de construcción el proyecto del Corredor Verde de la Carrera Séptima y de la Primera Línea del Metro de Bogotá?**

**RESPUESTA:** Esta respuesta no es competencia del IDU, corresponde a la Secretaria Distrital de Movilidad.

**3. Determinar en qué consiste el nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, y cómo este se pretende integrar con la extensión de la fase II de la PLMB y del Regiotram del Norte. Para este punto es preciso que se deje claro el avance actual en cada una de esas contrataciones y/o actividades y la forma en que se van a integrar con lo que se espera tener o se tiene del diseño conceptual del corredor verde.**

**RESPUESTA:** El proyecto Regiotram Norte (RTN) se encuentra en etapa de factibilidad, previa al proceso de cofinanciación, es decir, en un horizonte mayor a 10 años el Corredor Verde de la Carrera Séptima será la principal solución de

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

transporte público del borde nororiental. La información disponible de este contrato de consultoría, se encuentra en el sitio web de Findeter número de referencia: FCO-C-013-2019, que se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.findeter.gov.co/index.php/convocatorias/fco-c-013-2019>.

En el diseño conceptual Corredor Verde de la Carrera Séptima se plantea la conexión operacional entre el ramal Metro de la Calle 72 y la infraestructura de transporte público planteada para la Carrera Séptima. Es decir, en principio, los usuarios que requieran llegar por la Calle 72 y conectar con la Carrera Séptima no se verían obligados a realizar transbordo, pues dicha conexión se podría prestar en uno o varios servicios de transporte público.

El ramal de la Calle 72 (Av. Chile) permite conectar operacionalmente el Corredor Verde de la Carrera Séptima con la Troncal Av. Caracas en un tramo vial de 900 metros de longitud. La tipología de este tramo está identificada como una vía A 2 de la malla vial arterial.

Para realizar la conexión operacional con la Troncal Avenida Caracas, se tienen contemplados movimientos Oriente-Norte (E-N), Norte-Oriente (N-E) lo cual requiere que el consultor encargado de los Estudios y Diseño del tramo 2, realice el análisis y armonización con el proyecto Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB – T1), así mismo, posteriormente, para la L2MB se debe hacer lo pertinente en la etapa de estudios y diseños, en caso de requerirse.

**4. ¿Cuáles fueron los resultados de los estudios y los diseños de factibilidad para la estructuración técnica, legal, financiera y de equidad de género e inclusión social del tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá?**

**RESPUESTA:** Esta respuesta no es competencia del IDU, corresponde a la Empresa Férrea Regional.

**5. ¿Cuáles son las actividades de infraestructura vial y de transporte público en la zona nororiental de Bogotá D.C. y en qué estado se**

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

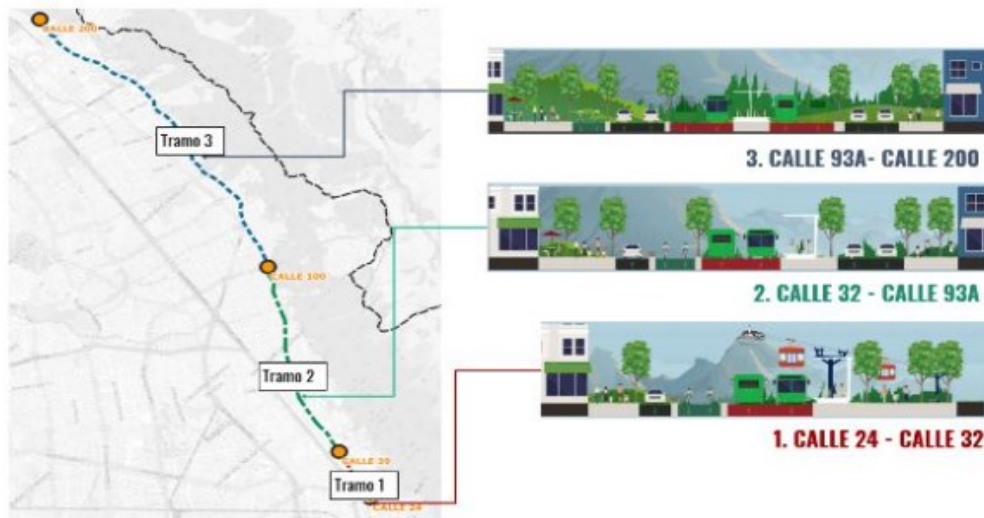
Información Pública

Al responder cite este número

### ***encuentra hasta la fecha?***

**RESPUESTA:** A continuación, se presentan los proyectos que se encuentran en revisión del Estudio de Tránsito por parte de la Subdirección de Infraestructura: Contrato de Concesión No 163 de 2019, suscrito entre EMB y el concesionario Metro Línea 1 (ML1) para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET) (Estudios y diseño a detalle).

### **Corredor Verde Carrera Séptima**



Contrato IDU 1319 de 2021: “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 26 hasta la calle 32, ramal de la carrera 6 desde la carrera 7 hasta la calle 27 y actualización, complementación y ajustes de los estudios y diseños existentes de la conexión operacional calle 26 y

4

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

demás obras complementarias, en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET).

Contrato IDU 1299 de 2021, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 93A, ramal de la calle 72 entre carrera 7 y carrera 13 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET).

Contrato IDU 1336 de 2021, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 93A hasta la calle 200, patio portal, conexiones operacionales calle 100, calle 170 y demás obras complementarias en Bogotá D.C.” a la fecha se encuentra en revisión el Estudio de Tránsito (ET) Avenida Laureano Gomez.

Contrato IDU No 1551 de 2017 “Ajustes y/o actualización y/o Complementación a los estudios y diseños y construcción de la Avenida Laureano Gomez (AK9) desde Av. San José (AC170) hasta la Calle 193”, a la fecha se encuentra en etapa de construcción.

Tramo entre Calle 193 al Norte: “ESTUDIOS Y DISEÑOS TÉCNICOS DEL PROYECTO LAGOS DE TORCA FASE II - AVENIDA LAUREANO GÓMEZ ENTRE AVENIDA EL POLO Y CALLE 193”, adicional a la intervención realizada por el Instituto de Desarrollo Urbano y en el marco del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, la Avenida Laureano Gomez prevé la extensión entre la Calle 193 y la Avenida Guaymaral, siendo obras de carga general a desarrollar por parte del Fideicomiso Lagos de Torca, en donde se espera la construcción de una vía con 3 carriles de circulación por sentido, franja de ciclo infraestructura y transporte público, a la fecha se encuentra en Fase de Estudios y Diseños el tramo comprendido entre la Calle 192 y Calle 200, mediante contrato IDU 1503 de 2020, mientras que el tramo entre la Calle 200 y Avenida Guaymaral será desarrollado como parte de la operación 3 (año 2030).



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Estudios y diseños a nivel de factibilidad para la estructuración técnica, legal, financiera y de equidad de género e inclusión social de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá.

Contrato IDU 1735 de 2022 “Factibilidad de dos sistemas de transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la Candelaria y de obras complementarias en Bogotá D.C.”

- 6. ¿Tiene la administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad u otra, estudios o soportes técnicos y financieros que permitan establecer el tipo y modalidad de medios de transporte que van a circular por ese corredor verde? En caso de que por ese corredor verde vayan a circular buses (de cualquier tipo), es preciso establecer si esos buses van a ser 100% eléctricos o a gas (GNC), o por el contrario existe la posibilidad de que sean de otro tipo como a diésel, gasolina o GPL.**

**RESPUESTA:** Esta respuesta no es competencia del IDU, corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad.

- 7. Informar el medio de transporte definitivo y las características técnicas asociadas a la tipología de buses en el Corredor Verde de la carrera séptima.**

**RESPUESTA:** En el estudio de ingeniería fase I - *Estudio de idea y prefactibilidad Corredor Verde Carrera Séptima* elaborado por la SDM y el IDU en el año 2020, se analizaron y compararon las siguientes alternativas:

- ALTERNATIVA LÍNEA BASE (Situación actual): Esta alternativa corresponde al uso de un carril preferencial para buses adosado al costado de la vía, con los carriles restantes utilizados para el tráfico mixto.
- ALTERNATIVA 1 Sistema BRT de Alta Capacidad





SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

- ALTERNATIVA 2 Sistema LRT- Tranvía
- ALTERNATIVA 3 Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT
- ALTERNATIVA 4 Sistema BRT de piso bajo)

Se tomaron como criterios de evaluación, los siguientes:

Movilidad Sostenible

- Capacidad y demanda
- Transbordos
- Tiempo de viaje

Creación de lugar

- Diseño Urbano

Implementabilidad

- Implementabilidad normativa
- Implementabilidad financiera

A continuación, se muestra el resultado del análisis multicriterio de las alternativas modales, que determinó la selección de la Alternativa 3 y las consideraciones desde cada criterio de evaluación sobre la Alternativa 2 - tranvía:

OBJETIVO	INDICADOR	PORCENTAJE	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT 4 BRT PISO BAJO
Movilidad sostenible (33,3%)	Capacidad	11,11%	9	1	7	3
	Transbordos	11,11%	9	1	9	1
	Tiempos de viaje	11,11%	9	3	7	3
Creación de lugar (33,3%)	Diseño urbano	33,33%	5	9	7	5
Implementabilidad (33,3%)	Financiero	16,67%	7	1	9	5
	Normativo	16,67%	7	7	9	9
		100%	46	22	48	26
Puntajes finales con la aplicación de los porcentajes			7,00	4,89	7,89	4,78

*Resultado de analisis multicriterio alternativas modales*  
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Capacidad y demanda: La Alternativa 2 (LRT) tiene un 24% menos capacidad de lo necesario para movilizar la demanda de pasajeros que se proyectan.

De acuerdo con el modelo, la Alternativa 2 posee una capacidad de 9.000 pax/h/sentido, por lo que no es suficiente para cubrir la capacidad actual del corredor (estimada en 11.200 pax/h/sentido por el modelo). Aunque existen sistemas LRT que movilizan hasta 20.000 pax/h/sentido, el ejercicio de modelación arroja que esta alternativa podría cargar hasta 9.000 pax/h/sentido independiente de la capacidad de los vehículos. Esto se debe a las condiciones de tiempos semafóricos y la distancia entre estaciones e intersecciones en el tramo de Chapinero.

Adicionalmente, debido a la limitada capacidad, esta alternativa desplaza viajes a otros corredores, recargando el sistema de transporte existente y ya saturado.

Transbordos: Las Alternativas 2 y 4 son las que presentan el desempeño más bajo debido a la implementación de modos que no tienen interoperabilidad con las troncales de TransMilenio existentes y proyectadas. Tanto la alternativa férrea, como los buses de piso bajo, obligarían a los usuarios a realizar transbordos para acceder al transporte público en el Corredor Verde. Esto generaría congestión de usuarios en estaciones de intercambio entre troncales de transporte público (Corredor Verde, Troncal 10ª y la futura troncal Av. 68). Estas alternativas requieren que los estudios y diseños de detalle garanticen una infraestructura suficientemente amplia para que los transbordos se realicen rápida y cómodamente en las estaciones más críticas.

Tiempos de viaje: La Alternativa 2 no tiene un desempeño tan alto como en las otras alternativas. Esto sucede debido a que no existe sobrepaso en estaciones ya que implicaría la utilización de gran cantidad del espacio vial que se espera dedicar a los modos no motorizados. Debido a las dimensiones de los trenes y la distancia entre intersecciones, la probabilidad de que se presente 'bunching' en las estaciones es alta. Se realizaron esquemas de implantación de esta alternativa modal con vehículos de 80 m de longitud que demuestran la limitación que existe de tener dos trenes al tiempo en la zona de la estación en caso de 'bunching'.





SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Adicionalmente, la velocidad comercial promedio que alcanzaría el tranvía en el Corredor Séptima es similar o menor que la de un sistema basado en buses. En la Carrera Séptima esto se vuelve más evidente debido a que los ciclos semafóricos y la distancia entre intersecciones, en el sector de Chapinero, limitan la velocidad operacional de los trenes y, por lo tanto, el ahorro en tiempos de viaje que puede ofrecer la alternativa frente a la línea base.

Implementabilidad financiera: Según los indicadores financieros evaluados en el estudio de prefactibilidad, el costo de obra por la ejecución de Km de tranvía (LRT) es aproximadamente un 22% más costosa que la del sistema BRT.

Alt 2 LRT	Alt 3 Dual + BRT
<b>\$82.739.169.811</b>	<b>\$67.875.225.023</b>
Basado en valores de Metro 80 (sin material rodante y gestión predial)	Basado en valores de Alt 1 asumiendo que no hay variación significativa en infraestructura

*Costo indicativo por Km de obra para alternativas  
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU*

Implementabilidad normativa: Teniendo en cuenta la normativa vigente en el momento de la estructuración del proyecto.

	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT 4 BRT PISO BAJO
Acciones Populares	No	Si	Si	Si
CONPES 3900	Si	Si	Si	Si
POT, Artículo 190	Si	No	Si	Si
	66%	66%	100%	100%

*Evaluación de características de implementación normativa  
Fuente: Estudio de idea y prefactibilidad CV7 - 2020 - SDM e IDU*

Según la versión definitiva de los parámetros operacionales del proyecto la flota que operará sobre el Corredor de la Séptima será:

9

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

Para el tramo chapinero: Buses padrones duales eléctricos y buses articulados eléctricos para servicios expresos.

Para el tramo Usaquén: Buses padrones duales eléctricos, buses articulados eléctricos y buses biarticulados eléctricos.

**8. *Sírvase allegar un comparativo de los perfiles viales de la actual carrera séptima versus el Corredor Verde según los diseños finales. Es decir, donde pierde y gana carriles el Corredor Verde.***

**RESPUESTA:** Como se desarrolla en el documento Estudio de Idea y Prefactibilidad el perfil del proyecto es variable y responde a las diferencias de ancho, topografía, usos urbanos y necesidades de transporte que tiene el corredor:

*“El trazado de la Carrera Séptima que implica el proyecto del Corredor Verde tiene variaciones importantes en el perfil vial disponible para intervención. A manera de configuración de los carriles de tráfico mixto existentes, y la distancia entre paramento y paramento, se identifican dos tramos con diferencias importantes - al norte y al sur de la Calle 100. En el tramo compuesto al norte de la Calle 100, el ancho promedio de la vía varía entre 36 y 47 m. Sin embargo, en la zona de El Codito (entre Calles 183 y 200), el ancho se reduce a 18,6 m en promedio. Aquí el número de carriles de tráfico mixto por sentido puede variar entre 2 y 4, con el promedio del tramo estando en 3 carriles por sentido. Adicionalmente, este tramo contiene un separador central que varía a lo ancho, y puede medir alrededor de 10 m en algunos tramos. Finalmente, la configuración de la Carrera Séptima en este tramo tiene variaciones importantes de desnivel entre un costado de la vía y otro, llegando a medir hasta 4 m en diferencia vertical de nivel. Finalmente, en el tramo norte existen conexiones de la Carrera Séptima con “Calles” (sentido Oriente-Occidente) que, a diferencia*

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

*del tramo sur, pueden ser implementadas con infraestructura vial de mayor huella debido a la disponibilidad de espacio aledaño al corredor”.*



Figura 45. Sección existente altura de Calle 153. Fuente: IDU.

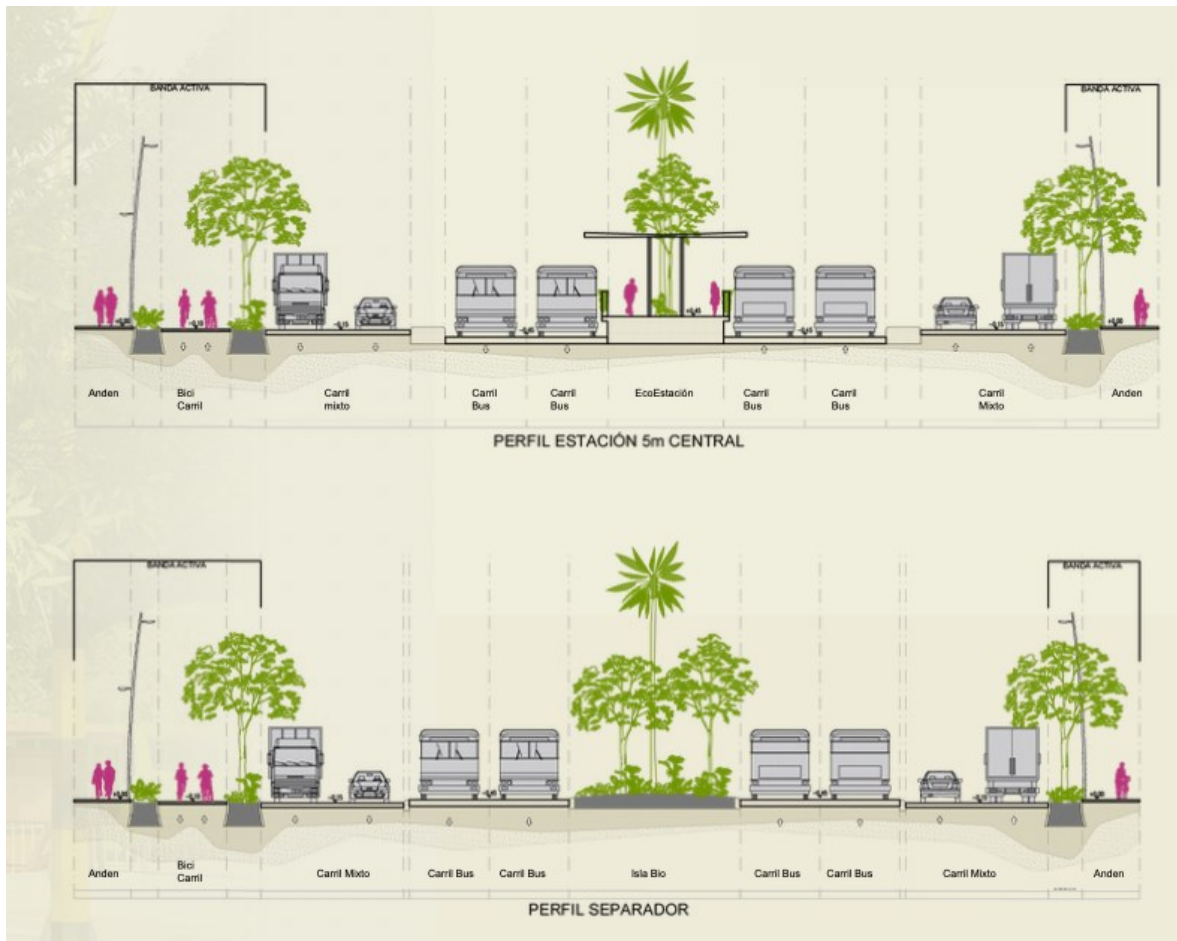


SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número



Fuente: IDU

En el tramo al sur de la Calle 100, el ancho de la vía puede variar entre 25 y 33 m, notablemente inferior al rango que se observa en el tramo norte. Cabe destacar que el espacio en calzada mide 28 m de ancho en el 93% de este tramo (15). En esta parte del corredor, el número de carriles de tráfico mixto es más homogéneo, con 3 carriles por sentido. Sin embargo el espacio de andenes es considerablemente más reducido que el disponible en el tramo norte, con algunos andenes midiendo entre 1,2 y 4 m de ancho. Adicionalmente, en esta parte del corredor no existe una diferencia vertical entre un costado de la vía y el otro, y el

12

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



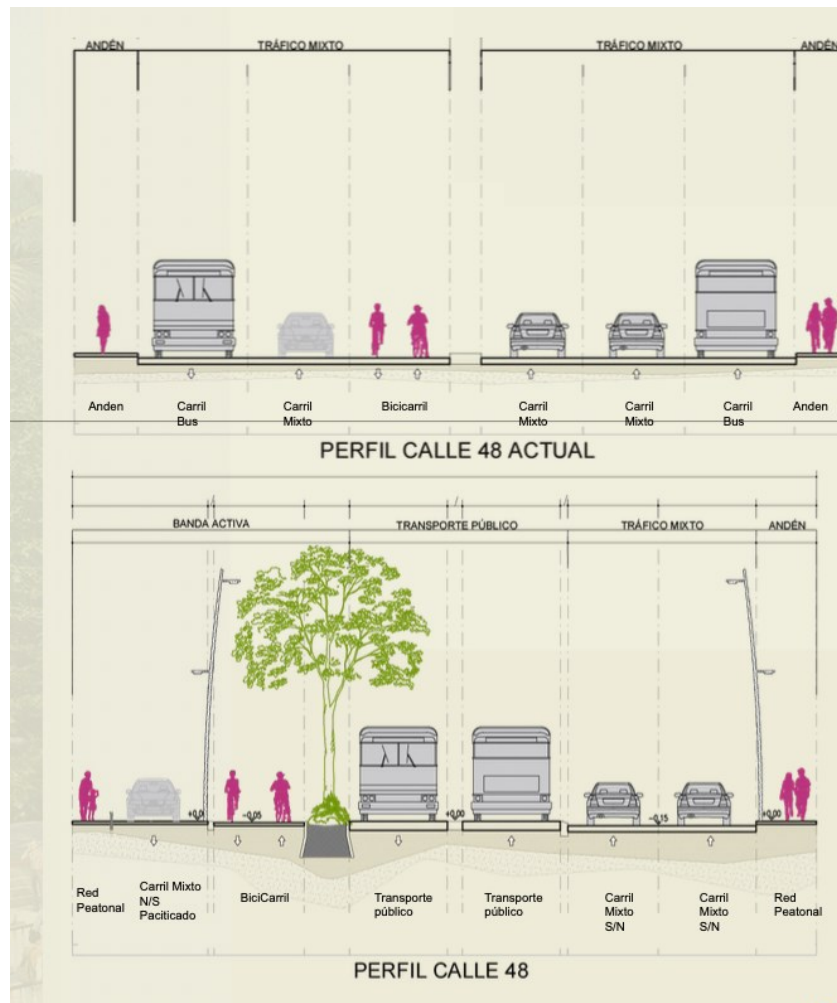
SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

separador central siendo de un tamaño considerablemente inferior y en algunos casos inexistente.





SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

**9. ¿Cuáles son las externalidades positivas y negativas del Corredor Verde?**

**RESPUESTA:** En el marco de los productos del componente social para la Fase de Estudios y Diseños, se incluyen dentro de los entregables de las firmas consultoras: a) un documento de diagnóstico y caracterización del área de influencia del Proyecto, abordando la caracterización de las dinámicas económicas, sociales y urbanas del corredor b) Identificación y caracterización de impactos del proyecto tanto en su fase constructiva como en su futura operación y c) Plan de manejo de mitigación de impactos desde el componente social, como propuesta de lineamientos para la futura fase de obra del Proyecto.

Estos Productos actualmente se encuentran en revisión y aprobación por parte de las Firmas Interventoras del proyecto. El Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima, transformará esta vía, en el primer corredor verde de la ciudad con notables impactos positivos en:

- Más de 8.000 nuevos árboles
- 24 km de ciclorruta conectada y segregada de las vías y los andenes
- 280.551 m<sup>2</sup> de andenes
- 510.589 m<sup>2</sup> de espacio público para permanecer
- 16 nuevas plazas y plazoletas
- Un equipamiento cultural: Parque de los Hippies
- Renaturalización redes peatonales
- Sistemas de drenaje sostenible
- Buses 100% eléctricos
- 23 ecoestaciones abiertas integradas al diseño urbano y con servicios externos
- De 100 minutos en la actualidad a menos de 50 minutos de recorrido de la calle 26 a la 200. Ahorro de tiempo de más del 50 % comparado con el tiempo actual
- Infraestructura menos invasiva: 1 paso a desnivel para transporte público (Calle 72)
- 4 puentes vehiculares (134, 127, 92 y 85)

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021





SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

- Patio Portal 100% eléctrico, con arborización e integración con el Proyecto Regiotram del Norte
- Diseño vial para reducción de conflictos viales y minimizar la siniestralidad, 0 puentes peatonales.
- Renovación total de las calzadas para tráfico mixto
- La velocidad promedio de transporte público pasará de 23 km por hora a 50 km en Usaquén, y entre 30 y 40 km en Chapinero.

Frente a los documentos de caracterización mencionados que son la base para el plan de manejo de mitigación de impactos en la etapa constructiva del proyecto desde el componente social; en esta etapa de estudios y diseños se ha realizado un especial énfasis en las dinámicas comerciales, productivas y de servicios, a saber para una valoración inicial y preventiva sobre el tejido empresarial, comercial y de servicios del corredor:

- 1. Documento de diagnóstico y caracterización del área de influencia del Proyecto.** En aras de fortalecer los entregables de las consultorías, el IDU generó un proceso de articulación con la Secretaría de Desarrollo Económico para la producción de información en torno a las matrículas activas y registros en el Corredor para identificar clúster productivos, actividades económicas y de servicios con un buffer de 1km y la siguiente concentración:

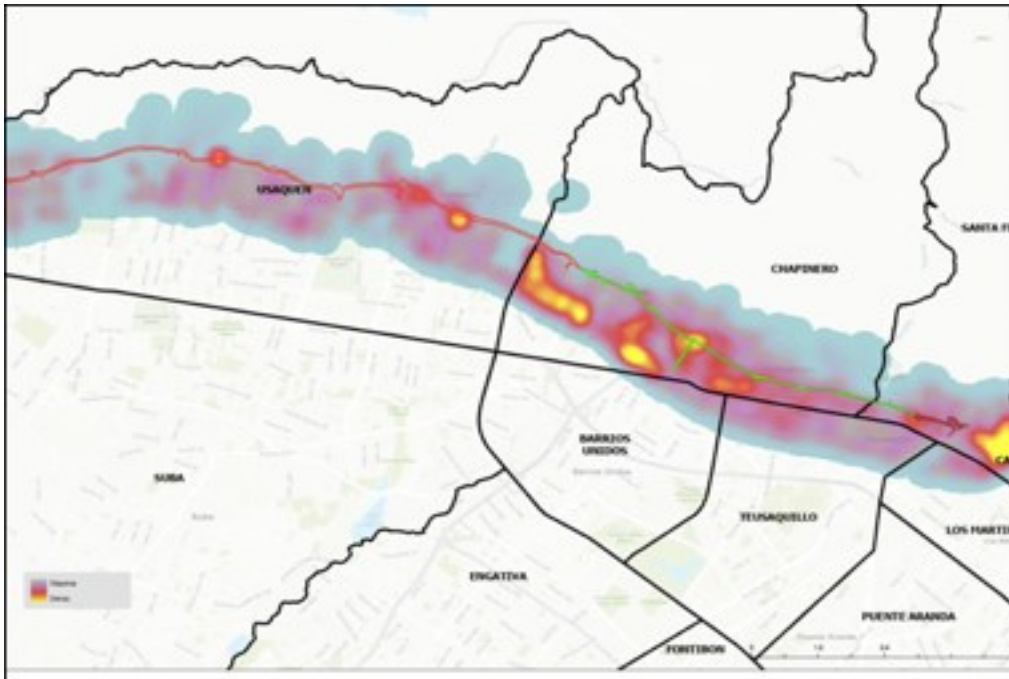


SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número



**Concentración de Empresas sobre el Eje Vial del Corredor de la Séptima**

**Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico**

## 2. Identificación, evaluación y análisis de los impactos sociales.

Este producto tiene por objeto la identificación, análisis y evaluación de los impactos y tiene el propósito fundamental de prever e informar sobre los efectos que un proyecto puede ocasionar en el medio donde se desarrolla, en especial en las dimensiones sociales, culturales y económicas. Su resultado es pieza clave en el desarrollo de proyectos de infraestructura, puesto que permite tomar decisiones a partir de los beneficios del proyecto y determinar las medidas que deben adaptarse para: prevenir, mitigar, potenciar, corregir o compensar los impactos en caso justificable y necesario.



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

### 3. Plan de manejo social de los impactos (pmsi).

La formulación del plan de manejo de impactos sociales debe responder al análisis y establecimiento de efectos de cada una de las etapas del proyecto, atendiendo a la necesidad de mitigar, prevenir o potenciar los impactos identificados.

En el documento presentado por el consultor se incluirá la metodología y periodicidad de seguimiento y monitoreo a la línea base de las dinámicas socioeconómicas formuladas. En este sentido, de acuerdo con los impactos identificados se planteará un mapa de actores socioeconómicos de las áreas de influencia y de vital relevancia, así como las estrategias en materia de articulación interinstitucional y con estos actores socioeconómicos para el desarrollo del proyecto en su fase constructiva.

**10. ¿Qué gestiones se han adelantado para la adquisición del predio para el patio portal del Corredor Verde de la carrera séptima? Es preciso detallar los aspectos jurídicos, técnicos, administrativos y financieros que se deben tener en cuenta para su adquisición.**

**RESPUESTA:** Teniendo en cuenta que el predio destinado para el patio portal corresponde a cargas generales del Plan Parcial Lagos de Torca, la gerencia del Fideicomiso inicialmente consideró la viabilidad de la entrega de manera anticipada para el proyecto.

Que si bien se puede obtener la entrega de los predios de manera anticipada, de no alcanzarse el punto de equilibrio de la operación, habría que adquirir los predios cuya entrega anticipada se pretende realizar a título gratuito como carga urbanística, en razón a que el propietario puede solicitar la retractación de la entrega.

Adicionalmente se han adelantado las siguientes acciones:

- Mediante comunicaciones del 7 de octubre y 29 de noviembre de 2022, el IDU solicitó a la sociedad Gerencia Lagos de Torca S.A.S, la transferencia del predio

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

identificado para la construcción de Patio Portal y del Corredor de la Carrera Séptima”.

- La sociedad Lagos de Torca S.A.S. remitió comunicación a EAGLE S.A.S, propietario del predio, solicitando manifestar si estaba o no de acuerdo en que, desde el Fideicomiso Lagos de Torca, se inicien los trámites.
- La sociedad EAGLE S.A.S, informa que la decisión de transferir el predio IDU, corresponde en principio al Fideicomiso Lagos de Torca, advirtiendo en todo caso que existen unos derechos que EAGLE S.A.S en su calidad de Fideicomitente puede ejercer.

En concepto expedido por la Secretaria Distrital de Planeación - SDP, en caso de que la sociedad EAGLE decida no hacer uso de la alternativa de conservar las URAS certificadas por el fideicomiso, corresponde entonces a la entidad distrital beneficiaria pagar el valor del suelo conforme con las condiciones que para el efecto se establezcan en el acta de entrega material, sin que ello sea necesariamente el equivalente a las URAS.

- Luego de reunión entre las partes, el IDU acuerda requerir a Lagos de Torca -en su calidad de titular del predio- solicitar por los canales institucionales la entrega material del predio para la construcción del Proyecto Corredor Verde con lo que el titular del mismo notifica a EAGLE SAS sobre la entrega del mismo. EAGLE solicita, en Abril 19 del año en curso, que se le otorgue un mes para la remoción de algunas especies y personal de seguridad que habita el predio. Se espera la entrega material del mismo en los próximos días.
- Igualmente la Unidad de Catastro Distrital compartió al Instituto de Desarrollo Urbano el avalúo del inmueble requerido actualizado para la vigencia 2023 con lo cual, de presentarse algún inconveniente con la entrega material del predio según lo pactado con el Fideicomiso, el Instituto iniciará el proceso de adquisición que le ampara la ley.

### **11. ¿A quién pertenece el lote para el patio portal del Corredor Verde de la carrera séptima? Y ¿Qué licencias se necesitan obtener**

18

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021*



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

***posteriores a su adquisición por parte del Distrito para poder empezar obras?***

**RESPUESTA:**

Datos del predio

FMI: 50N-20823780 FMI Matriz: 50N-80705

CHIP: AAA0264BYHK

Propietario: FIDUCIARIA BOGOTÁ COMO VOCERA Y ADMINISTRADORA DEL FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA –FIDUBOGOTA

Acto de transferencia: Escritura 0257 del 2018-01-31 Notaria 48 de BOGOTÁ D. C

Especificación: TRANSFERENCIA DE DOMINIO A TÍTULO DE BENEFICIO EN FIDUCIA MERCANTIL

DE: EAGLE S.A.S. NIT.8301080702

A: FIDUCIARIA BOGOTÁ COMO VOCERA Y ADMINISTRADORA DEL FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA –FIDUBOGOTA NIT.8300558977

Si bien el Patio es infraestructura de transporte, la cual se encuentra exceptuada del régimen de licenciamiento, sí es necesario obtener una licencia de construcción para que se verifique el cumplimiento de las normas contenidas en el Reglamento Colombiano de Sismo Resistencia NSR 10 en las “edificaciones convencionales de carácter permanente” que incluye su diseño. Este trámite se encuentra próximo a iniciar por parte del IDU, una vez se termine el proceso de recibo del inmueble.

***12. ¿Cuál es la fecha estimada para comenzar las obras del Patio Portal del Corredor Verde y a qué obedecen estos tiempos?***

**RESPUESTA:** Las obras del Patio Portal están programadas conjuntamente con el desarrollo del último tramo del proyecto Corredor Verde, por lo que se espera que las intervenciones inicien una vez se surtan todas las actividades de preconstrucción (8 meses) hacia el mes de abril del próximo año.

***13. ¿Cuáles son los estudios y diseños que soportan las obras que se***

19

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

20232050718471

Información Pública

Al responder cite este número

***pretenden realizar sobre la carrera 11, cuya finalidad es aliviar en algo la movilidad del borde oriental producto de la operación del Corredor Verde de la Carrera 7?***

**RESPUESTA:** Entendiendo que las adecuaciones proyectadas sobre la Carrera 11 hacen parte de las obras complementarias al proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima, tienen su soporte en los mismos estudios y diseños del CV7, en ese sentido, la Entidad se encuentra desarrollando un estudio *In house* que determina la viabilidad de dichas adecuaciones.

***14. ¿Cuándo finalizará el proceso de maduración del diseño de la Carrera 11 que actualmente realiza in house el Instituto de Desarrollo Urbano?***

**RESPUESTA:** El estudio que se encuentra en desarrollo por parte de la Entidad, se estima según cronograma de trabajo que finalice en el mes de mayo del presente año.

***15. La contrapartida a la que se obligó el Distrito como parte del 30% del aporte en especie para la Primera Línea del Metro de Bogotá tiene que ineludiblemente que ser un corredor verde tal y como está planteado o cuáles son las características y/o condiciones que se le exige al Distrito para realizar la obra complementaria de la carrera séptima?***

**RESPUESTA:** Esta respuesta no es competencia del IDU. Sin embargo al respecto hacemos la siguiente aclaración: En el CONPES 4034 de Actualización del Programa Integral de Movilidad Bogotá-Región el Departamento Nacional de Planeación reconoció el proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima como la alternativa a implementar a cargo del Distrito en calidad de contrapartida y en el marco del convenio para la construcción y financiación de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB).

Sobre el particular el documento señala: *“Por otra parte, de acuerdo con el artículo 105 del PDD 2020-2024, el Distrito ha adelantado el proceso de formulación, estructuración y contratación de la nueva solución para el corredor de la Carrera*

20

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021





SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

*7 entre la Calle 24 y Calle 200, Corredor Verde, basado en los principios de diálogo, participación informada, transparencia, inclusión, equidad, búsqueda de consensos, prevalencia del interés general y atención a los condicionantes técnicos, financieros y temporales. La estructuración ha sido desarrollada a través de un proceso iterativo (Instituto de Desarrollo Urbano, 2021b) aprobado por la autoridad judicial por vía de pacto de cumplimiento como política pública encaminada a lograr soluciones a la movilidad, implementando sistemas de transporte eficientes y sostenibles ambientalmente (Secretaría Distrital de Movilidad e IDU, 2021). El cumplimiento y avance en la estructuración es vigilado por el Comité de verificación conformado en la Sentencia judicial 141 de 2021 del Juzgado 23 Administrativo del Circuito de Bogotá.*

*Con base en el conjunto de información actualizada, mencionada anteriormente, se realizaron diversos ejercicios de modelación y proyección de demanda del sistema de transporte de la región, proceso mediante el cual se identificaron las necesidades de oferta de transporte del borde oriental de Bogotá, incluyendo, tanto la incorporación de los medios de transporte activo, como la integración y complementariedad de los principales corredores de transporte público de esta zona de la ciudad (Avenida Carrera Séptima, Corredor Férreo del Norte, Autopista Norte, Avenida Caracas, Primera Línea del Metro y Avenida NQS). De esta forma se actualizó la estimación de demanda futura de la red de transporte público del borde oriental y se formularon las soluciones de oferta de transporte óptimas para cada corredor.*

*De acuerdo con ejercicios de modelación, análisis y el proceso participativo incidente durante el diseño, la solución planteada se define como un Corredor Verde, que prevé la implementación de sistemas sostenibles y eficientes de transporte, priorizando la movilidad sin contaminación, incentivando el uso de la bicicleta y adoptando sistemas de transporte público impulsados por energías limpias. Plantea la recuperación de su conectividad ambiental con los cerros orientales y el fomento del arbolado urbano. Elementos que lo convertirán en una vía con vocación de lugar, promoviendo la permanencia e interacción de la ciudadanía y brindando un espacio público incluyente que permita el disfrute activo de los parques existentes, integre el patrimonio y los bienes culturales, catalice*

21

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número

*nuevos usos del suelo y active la vida pública (Secretaría Distrital de Movilidad e IDU, 2021).*

*La entrada en operación del Corredor Verde de la Séptima está planteada para complementar la ejecución y las proyecciones de demanda de la PLMB. Este proyecto tiene previsto su inicio de operación para 2028, por tanto, el Corredor Verde de la Carrera Séptima, se considera que entra a partir de 2024 y 2025 (dependiendo del tramo) para mejorar la oferta de transporte público en el Borde Oriental, en conjunto con el transporte público zonal y pretronal existente, sumado a la oferta de vehículos particulares y a la misma Troncal de la Avenida Caracas con sus ajustes operacionales debido a las obras de construcción de la PLMB. En conjunto, estos corredores, sumado a la infraestructura para modos activos, deberán cubrir la demanda de pasajeros que se movilicen en los principales corredores de transporte público del Borde Oriental y el Centro Expandido.”(Fuente DNP. CONPES 4034).*

De esta forma damos respuesta a los interrogantes de competencia de esta Entidad, no obstante, quedamos atentos a las aclaraciones o información adicional que se requiera.

Cordialmente,



**Diego Sanchez Fonseca**

Director General

Firma mecánica generada en 11-05-2023 09:48 PM

Aprobó<sup>3</sup>: Jose Felix Gomez Pantoja-Subdirección General de Desarrollo Urbano

Elaboró: Juan Pablo Caicedo SGDU

Proyectó: Cristian Andrés Contreras SGDU

22

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021



SGDU

**20232050718471**

Información Pública

Al responder cite este número