

Anexo No. 1 Matriz de Observaciones y Respuestas Resolución de Viabilidad Plan Parcial de Renovación Urbana "CAR - Universidad Libre" de la Localidad de Santa Fe

NO.	OBSERVANTE	OBSERVACIÓN PRESENTADA	TEMATICA	RESPUESTA A OBSERVACIONES	Acoge observaciones (Sí o No)
1 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	¿Por qué se plantea un control ambiental frente a la Carrera 7a, cuando ni en el proyecto de la Troncal de Transmilenio, ni la urbanización del Sagrado Corazón lo tenían previsto? Adicionalmente, no es posible darle continuidad, frente al Edificio Lutaima, el cual según la formulación de Ecopetrol, se considera un área de manejo diferenciado que permanece.	Control Ambiental	Sobre el control ambiental el artículo 181 del POT señala lo siguiente: Áreas de control ambiental o de aislamiento (artículo 162 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 140 del Decreto 469 de 2003). Son franjas de cesión gratuita y no edificables que se extienden a lado y lado de las vías arterias con el objeto de aislar el entorno del impacto generado por estas y para mejorar paisajística y ambientalmente su condición y del entorno inmediato. Son de uso público y deberán tener, como mínimo, 10 metros de ancho a cada lado de las vías. Parágrafo 1. Los predios que sean urbanizados en sectores ya desarrollados, donde no se exigió la franja de control ambiental, se deberá ceder una franja de terreno para control ambiental de 5 metros de ancho como mínimo, buscando empatar con el paramento de construcción definido en licencias de urbanización y construcción expedidas y desarrolladas de conformidad con las normas originales de la urbanización. Parágrafo 2. Las áreas de control ambiental o aislamiento en predios que adelanten proceso de urbanización mediante plan parcial o que realicen cesiones al espacio público por estar sometidos al tratamiento de desarrollo no se contabilizarán como parte de las cesiones obligatorias gratuitas para parques y equipamientos. El edificio Lutaima, al ser una edificación existente y con condición de permanencia en el plan parcial Ecopetrol no debe contar con la obligación de ceder el control ambiental.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
2 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	No es claro el manejo de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público. ¿No deberían tenerse unos lineamientos para su ubicación dado que se debería propender por una estructura permeable y amigable que conecte hacia el BIC de Ecopetrol? ¿No debería ser el diferencial entre el área útil y el área ocupada?	APAUP	En las mesas de trabajo con el Taller del Espacio Público y el Ministerio de Cultura, se estableció el lineamiento de volcar la edificabilidad hacia la cra. 7 con el fin de consolidar un borde urbano sobre el Parque Nacional y generar espacios de permanencia y aglomeración colindantes con la cra. 8 conformado por las APAUP. Por otra parte, el área de 2.000 m2 de comercio, es menor al área de ocupación propuesta, por lo cual el tercer lineamiento es que las áreas útiles en primer piso generen permeabilidad peatonal entre las cras. 7 y 8 de tal forma que el flujo peatonal sea dirigido hacia el BIC Ecopetrol. Las áreas libres se conformarán por el número mayor entre las APAUP obligatorias y el índice de ocupación y adicionalmente se propone que existan áreas libres en otros niveles para el disfrute de la comunidad.	La observación no genera cambios en la propuesta
3 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2020	El plano urbanístico original de la urbanización Sagrado Corazón presenta antejardines. Por qué los edificios de la CAR se construyen contra el borde del andén sobre la Carrera 8a? En la torre sur, ubicada frente a la rampa de salida del deprimido, queda muy poco espacio para circulación peatonal.	Ocupación	Dentro de las observaciones del Taller del Espacio Público, se dieron los lineamientos para generar los perfiles suficientes de las cras. 7 y 8 y la calle 36; tanto en la cra. 8 como en la calle 36 se exige un perfil mínimo de 5 m. que en la calle 36 se configurará gracias a un sobreancho de andén y para el caso de la cra. 8, donde termina la sección del deprimido, se conformará adicional al andén unas APAUP complementarias que terminarán de conformar un perfil de 5 metros. De acuerdo con las mesas de trabajo adelantadas con el Ministerio de Cultura, se han venido definiendo los lineamientos para que el desarrollador del proyecto pueda realizar una intervención integral en el marco del PPRU. En consecuencia, las volumetrías radicadas ante la SDP en diciembre han venido modificándose de acuerdo a las mesas de trabajo mencionadas anteriormente.	La observación no genera cambios en la propuesta. Sin embargo, se generaron modificaciones y mejoras en cuanto a la normas volumétricas y la disposición de los espacios públicos y sus accesos peatonales en el proyecto ajustado.

4 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	Cómo se articularían las cesiones propuestas con las áreas privadas afectas al uso público?	APAUP	Parte de los requerimientos del Taller del Espacio Público es que las APAUPs generen continuidad peatonal con el espacio público, existente y propuesto, sin cerramientos; de esta forma las áreas privadas afectas al uso público estarán a nivel del peatón contiguas al espacio público, conformando una única espacialidad; y conectadas a través de pasajes peatonales en áreas privadas de primer piso que conecten con la cra. 7	La observación no genera cambios en la propuesta.
5 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2031	Se solicita eliminar las volúmetrías relacionadas con Ecopetrol en las imágenes mostradas en la formulación de la CAR, su altura se encuentra sobredimensionada.	Volumetría	La información del PPRU CE Ecopetrol fue suprimida de la información gráfica de la formulación del PPRU CAR	Se acoge la observación.
6 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	El indicador de espacio público por habitante en el plan parcial es de 2,78 o 3,75 metros, esto difiere de los lineamientos impartidos por SDP para la formulación de los dos planes parciales. ¿Será este el nuevo lineamiento para la generación del uso de vivienda?	Indicador EP/Hab	En las mesas de trabajo en SDP, se expresó que de acuerdo con la localización estratégica del PPRU la formulación debe privilegiar la generación de vivienda; dada la proximidad con uno de los elementos ambientales más relevantes de la ciudad, existe una condición de superávit que facilita la introducción de más vivienda en el sector. La formulación del indicador de espacio público por habitante se ajustó incluyendo Cesiones de espacio público. APAUP y la Calle 36 y mientras que el indicador de zonas verdes por habitante tiene en cuenta las cesiones de espacio público y las APAUP.	Se acoge la observación.
7 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2019	De acuerdo con la información publicada, el índice de construcción es de 11,4, calculado sobre área neta. Si se calcula tomando el área de 73.639,40 m2 (en p. 15 del alcance) sobre área útil (4.951 m2) el índice es de 14,87.	Índice de Construcción	La concepción de la edificabilidad del PP responde a la necesidad que tienen la CAR y la Universidad Libre de desarrollar sus nuevas sedes y los usos complementarios que les permitirán apalancar financieramente el proyecto. En consecuencia tanto la edificabilidad como el índice de construcción son consecuencia de ese enfoque. La edificabilidad a la cual hace referencia la observación se ha conservado desde las primeras mesas de trabajo con Ecopetrol	La observación no genera cambios en la propuesta. Se ajustan los índices en nueva propuesta y se definen claramente en los cuadros de áreas.
8 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	¿Cuál es la altura máxima permitida en cada una de las edificaciones? Advertimos discrepancias entre lo informado durante la socialización y lo señalado en el DTS (pág. 23 del Alcance).	Altura	El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial.	Los ajustes respecto a este tema se concretarán en el decreto de adopción.
9 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	Si no hay altura máxima reglamentada, ¿A qué altura creen ustedes que llegarán los edificios teniendo en cuenta el índice propuesto?	Altura	Complementando la respuesta anterior, de acuerdo a la edificabilidad propuesta y al índice de ocupación, las edificaciones pueden llegar a tener entre 25 y 40 pisos.	La observación no genera cambios en la propuesta.
10 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	No está claro el presupuesto del deprimido, ni quien estará a cargo de los diseños, licitación y ejecución de obras. No hay instancia de concertación con Ecopetrol, a pesar de ser mencionado como fase 0 en el documento de gestión social. ¿Quién adelantará la gestión ante las entidades públicas para obtener los permisos de intervención sobre esta vía?	Deprimido	De acuerdo a las últimas mesas de trabajo, se determinó que el deprimido de la Carrera 8va es una carga por fuera del ámbito del plan parcial la cual será asumida en su totalidad por el PPRU CAR - Universidad Libre. En el capítulo de reparto de cargas y beneficios se define el presupuesto de acuerdo al nivel de información requerido de la instancia de plan parcial. En ese orden de ideas, el PPRU CAR - Universidad Libre estará a cargo de los diseños, la licitación y la ejecución de las obras. Esta condición se ajustó en los diferentes documentos que constituyen el DTS. La gestión ante las entidades públicas será asumida por aquel que desarrolle el plan parcial CAR - Universidad Libre.	Se acoge la observación. Se precisarán estos aspectos en el decreto de adopción de ambos planes parciales.

0505
09 ABR. 2019

11 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2029	No está claro el planteamiento para la renovación de las redes de acueducto, alcantarillado de aguas lluvias y aguas servidas, ni la red eléctrica. Según los planos, ¿La CAR y al Universidad asumirían las obras de renovación de redes de la Carrera 8a (deprimido) desde la Calle 36 hasta la Calle 39? Y de la Calle 37 desde la 7a hasta la 13?	Servicios Públicos	El Promotor del plan parcial CAR - Universidad Libre estará a cargo de la ejecución de las obras de las redes de servicios públicos requeridas de acuerdo a las cargas establecidas en el reparto y a aquellas definidas por las empresas de servicios públicos en sus conceptos.	Se acoge la observación y se precisará en el acto administrativo que apruebe el proyecto.
12 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2030	¿Cómo se articulan las redes propuestas con el plan parcial del Centro Empresarial de Ecopetrol y el Ministerio de Ambiente?	Servicios Públicos	En mesas de trabajo en Acueducto, se recomendó independizar las redes y conectarse a las existentes sobre la calle 36 y Cra 7ma. Se le solicitará a la EAAB precisar en el concepto que le dé viabilidad al PPRU Ecopetrol la articulación entre los dos instrumentos a nivel de plan parcial.	Se acoge la observación y se precisará en el acto administrativo que apruebe el proyecto.
13 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2022	Pontón Río Arzobispo: Si la CAR construye primero Ecopetrol, ¿cómo se conectarán con las redes que están actualmente, ubicadas en el área del PP de Ecopetrol? ¿Cómo es la participación del PP-CAR en el permiso para el pontón sobre el río arzobispo que aparece en el estudio de tránsito? (pág 93)	Pontón	El pontón del río Arzobispo no es una acción de mitigación ni una obra de infraestructura a cargo del PPRU CAR - Universidad Libre. En los planes parciales se resolverán los lineamientos para la articulación de los componentes de servicios públicos de acuerdo a este nivel de planeamiento, para concretarse posteriormente en los respectivos convenios de ejecución.	No se acoge la observación
14 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2023	Para ejecutar esta obra del pontón es necesario obtener algún permiso de ocupación del cauce del río por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente?	Pontón	El pontón del río Arzobispo no es una acción de mitigación ni una obra de infraestructura a cargo del PPRU CAR - Universidad Libre. Para resolver la observación, se señala que la Secretaría Distrital de Ambiente es la autoridad competente para definir el tipo de permisos que se requieren para hacer este tipo de intervención y si de acuerdo a la normatividad vigente se requiere adelantar el trámite de concertación ambiental.	No se acoge la observación
15 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2024	A cargo de quién están los diseños y construcción de este pontón? ¿De la CAR o del desarrollador inmobiliario del proyecto que se haga en el lote?	Pontón	El pontón del río Arzobispo no es una acción de mitigación ni una obra de infraestructura a cargo del PPRU CAR - Universidad Libre.	No se acoge la observación
16 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	La estrategia de gestión se limita a determinar las etapas de desarrollo, se menciona a Ecopetrol como actor importante pero ¿No se va a identificar un instrumento para la articulación con el Plan Parcial Centro Empresarial Ecopetrol?	Articulación PPRU	No existe un instrumento definido en la normatividad nacional o distrital para la articulación de los planes parciales. Sin embargo, en cabeza de la SDP se generan mesas de trabajo técnicas en función de todos los componentes para definir determinantes y estrategias de articulación entre los planes parciales.	La observación no genera cambios en la propuesta.
17 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2025	El Plan de gestión social incluye dentro de sus costos un PAC (Punto de Atención a la Comunidad), su costo según el cuadro de cargas sociales es multiplicado por 12, ¿esto hace referencia a que el mismo funcionará sólo 12 meses? De igual manera se evidencia en el costo de profesionales de apoyo al plan.	Punto de Atención	El Plan de Gestión Social tiene una duración de 4 años y el costo evidenciado es anual. De acuerdo a las observaciones de la Dirección de Economía Urbana de la SDP se incluyó el valor total durante la ejecución del Plan Parcial.	La observación no genera cambios en la propuesta.

0505
09 ABR. 2019

OK

18 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	¿Cuál es el área de manejo diferenciado que se excluye del reparto de cargas y beneficios señalado en el DTS?	AMD	La revisión de las áreas que constituyen en PP no incluyen áreas de manejo diferenciado. La inclusión de la mención de dicha área en el documento técnico de soporte refleja errores en la edición y forma del documento, aspecto que ya fue corregido.	Se acoge la observación y se genera un ajuste en el DTS
19 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2027	La intervención a realizar en la Carrera 7a hace parte del proyecto de la Troncal de Transmilenio, ¿por qué le cargan al plan parcial el valor de dichas obras?	Reserva vial	El valor de la carga general correspondiente a la reserva vial de la Carrera 7a fue eliminado del reparto de cargas y beneficios ya que dicha intervención se realizará en el marco del proyecto Troncal de la carrera 7a que adelanta el IDU del cual ya se encuentra publicado el proceso de licitación.	Se acoge la observación.
20 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	¿Por qué el área objeto de reparto del plano "REPARTICIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS" corresponde al área útil resultante y no al área privada aportada por los propietarios de suelo del proyecto?	Área Útil	El área objeto de reparto es igual al área útil; en este sentido, es el área que excluye las cesiones y las afectaciones concernientes al plan parcial.	Se acoge la observación.
21 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2021	¿Cómo está previsto el cruce de la plusvalía con las cargas generales que ejecuten los promotores del plan parcial? ¿Cómo se calculó la plusvalía? (págs. 181 y 182)	Plusvalía	Para la determinación del efecto plusvalía la UAEC, entidad competente en la materia, aplicará los lineamientos y normatividad establecidos en las siguientes disposiciones: • Ley 388 de julio 18 de 1997 • Decreto 1788 del 03 de junio de 2004 • Resolución 620 del 23 de septiembre de 2008 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC • Acuerdo Distrital 682 del 5 de julio de 2017 • Decreto Distrital 790 del 28 de diciembre de 2017 • Acuerdo Distrital 803 del 20 de diciembre de 2018 No obstante lo anterior, desde la adopción del instrumento del Plan Parcial, la SDP adelantará el estudio de hecho generador de participación en plusvalía en los términos de que trata el artículo 74 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 2.2.4.1.4.1. del Decreto Nacional 1077 de 2015.	La observación no genera cambios en la propuesta.
22 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del	La intervención a realizar en la Carrera 7a hace parte del proyecto de la Troncal de Transmilenio, ¿por qué le cargan al plan parcial el valor de dichas obras?	Reserva vial	El valor de la carga general correspondiente a la reserva vial de la Carrera 7a fue eliminado del reparto de cargas y beneficios ya que dicha intervención se realizará en el marco del proyecto Troncal de la carrera 7a que adelanta el IDU del cual ya se encuentra publicado el proceso de licitación.	Se acoge la observación.
23 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I	Por qué aparece en los cuadros de áreas un control ambiental en la carrera 8a? (pág 174)	Control Ambiental	En efecto, no existen controles ambientales sobre vías que NO pertenecen a la Matia Vial Arterial. Ya fueron corregidos los documentos que hacían mención a esas áreas.	Se acoge la observación.
24 1-2019-08602 del 14/02/2019	Formuladores PPRU CEE colindante - Socialización I 1-2019-08602 del 14/02/2026	Hay una diferencia importante entre el área con la cual se elaboró el reparto de cargas y beneficios (59.2016 m2) y la que quedó en el alcance (73.639,40 m2). ¿Qué efecto tiene esta diferencia en el reparto?	Reparto de Cargas y Beneficios	En los DTS radicados ante SDP, disponibles en la página web de la entidad se conserva el área resultante del Índice de Construcción. La imprecisión corresponde a un error de transcripción que se corrige.	Se acoge la observación.

0505
09 ABR. 2019

25 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Consideramos que es la parte más grave de la propuesta de re-desarrollo de las manzanas que van de la Calle 39 a la Calle 36, puesto que dirigir el tráfico externo de la ciudad a la Carrera 8va, amenaza la habitabilidad de los actuales residentes y usuarios de la zona, el deprimido causaría una seria afectación no solo en el proceso de construcción de la carrera 8va sino que en el evento que los construyeran la acumulación de carros afectaría la salud de los residentes por efecto del ruido y las emisiones, así mismo el uso de esta superficie como zona pública causaría deterioro urbano; no se entiende muy bien la razón de llevar todo el tráfico por un deprimido si de todas maneras va a desembocar en la Calle 36. ¿Por qué no en lugar de este artificio innecesario, que el tráfico continúe por la Carrera 13 y suba por la 36, atraviese la séptima, le de la vuelta al Parque Nacional y toma hacia el norte por la salida del Parque en la 39.	Trafico externo	El desvío de tránsito de vehículos y cambio de sentido de la Carrera 8 obedece a la solución de la troncal de la Carrera Séptima que ha considerado la eliminación de los giros que se tienen actualmente (Diagonal 40; Carrera Séptima y Calle 36). Con estas determinantes se ha propuesto que la Carrera 8 sea una vía deprimida que redundará en el beneficio de la comunidad debido a que no tendrá tránsito en dicha Carrera y que permitirá contar con espacio público sobre el deprimido. Conviene además mencionar que la propuesta busca que se tenga el menor impacto sobre la movilidad de la zona considerando que las entradas y salidas de las manzanas se realicen en un nivel inferior. Se realizaron ajustes en los cuadros de áreas, ámbito de aplicación y ajustes en los esquemas de gestión; sin embargo sigue en pie el estudio de tránsito presentado ante SDM. El estudio de movilidad hace parte integral de la formulación del proyecto y del Documento Técnico de Soporte	No se acoge la observación
26 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Igualmente nos preocupa la afectación a las estructuras y fundamentos de los edificios circunvecinos que puedan ocurrir, en el caso de que se construya el deprimido, y en el proceso de demolición de los edificios de la CAR y Guadalupe, y en el de los nuevos edificios planteados.	Proceso de construcción	El Plan de Gestión social (PGS), en su Programa de Participación Comunitaria, contempla la realización de ACTAS DE VECINDAD, que se adelantarán antes y después de la realización de las obras de demolición y construcción que evidencie el estado de los predios, edificaciones y negocios de forma que se genere un informe detallado con sus respectivos soportes, que evidencie el estado de cada uno de los predios, ubicados en el área de influencia directa del proyecto, lo cual garantizará una gestión transparente y objetiva con base en los soportes que arrojaran estas actas de vecindad, respecto a posibles impactos que se puedan generar en las estructuras de los edificios vecinos que se encuentran dentro del área de influencia directa del plan parcial. Se aclara en el PGS cada una de las estrategias vinculadas con las acciones orientadas a la prevención y mitigación de impactos a la comunidad. Así mismo, este tipo de proyectos por ley deben contar con las pólizas que cubra todos esos riesgos y daños, esas pólizas son por ley, obligatorias que responden por cualquier daño.	La observación no genera cambios en la propuesta

0505
09 ABR 2019

OK

27 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	La propuesta del Plan de Renovación incluye que los ingresos vehiculares a los nuevos edificios se hagan de manera subterránea, por esta razón también se propone la construcción del deprimido. Consideramos que el paso deprimido se debe eliminar y que la movilidad de la zona se mantenga por los ejes vehiculares y que los ingresos a los nuevos edificios se hagan por las carreras 13, 7 y calle 36 a nivel, cediendo espacio a través de bahías y rampas.	Accesibilidad	El promotor presentó ante la SDP el anexo del Estudio de Movilidad, este estudio contempla diversos escenarios del manejo del tráfico causado por la totalidad del flujo vehicular y peatonal, arrojando como planteamiento ideal la implementación de una solución de movilidad que acoja dicho impacto, traducándose así en la construcción de un paso deprimido por la carrera octava, sumada a distintas acciones que se describen en dicho estudio. Respecto a las vías circundantes al área de aplicación de este PP, vías arterias como la carrera séptima poseen prohibición por lo cual no se podría dejar el acceso a ningún predio por ser una vía de la malla vial arterial, así como la calle 36 por ser la vía en la que desemboca el deprimido y la que será circundante al espacio público definido como propuesta en este plan parcial. Los accesos vehiculares sobre las vías principales están prohibidos, se exige a los grandes proyectos que dichos accesos se ubiquen sobre vías locales o secundarias. De acuerdo con el estudio de tránsito de la troncal cra. 7 de Transmilenio, se configurará un circuito entre las carreras 8, calle 36, diagonal 40 A y Parque Nacional, que soportarán parte del tráfico de la carrera 7, debido a la eliminación de los cruces y retornos actualmente ubicados frente al Parque Nacional, en la carrera 7. Adicionalmente, el PP Car-U. Libre, atraerá un volumen de vehículos que generaría congestión si es ubicado en las carreras 13 y 7 y sobre la calle 36. Para evitar la contaminación visual y auditiva de la solución de movilidad para los PP Car- U. Libre y Eco petrol, la mejor solución es ocultar el tránsito de la carrera 8 subterranizando su trazado con una cobertura de espacio público que conserve la tranquilidad al interior del barrio. Atendiendo la observación se realizaron ajustes en los cuadros de áreas, ámbito de aplicación y ajustes en los esquemas de gestión; sin embargo sigue en pie el estudio de tránsito presentado ante SDM. El estudio de movilidad hace parte integral de la formulación del proyecto y del Documento Técnico de Soporte	No se acoge la observación. 0505 09 ABR, 2019
28 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	El Plan propone unas plazoletas duras centrales, para el supuesto goce de los vecinos, que en nuestra opinión van a causar deterioro en el entorno. Los vecinos proponemos que en lugar de generar esos espacios públicos duros, se proponga redensificar y ampliar las ZONAS VERDES actuales para que mitiguen el impacto negativo de multiplicar por 10 la población residente y usuaria de la zona, una vez estén construidos los nuevos desarrollos.	Zonas duras	Las áreas privadas afectas al uso público (APAUP) corresponden a la estrategia de mitigación del impacto urbanístico del PP. De acuerdo con el estudio de atracción de usuarios, a cada persona le corresponden 90 cm2 para permanecer en el área libre dentro del espacio privado del proyecto de construcción, esas áreas aportan al correcto funcionamiento del proyecto y evitan que la población se desborde sobre los alrededores. Por otra parte, el PP contempla una serie de cesiones de espacio público, localizadas en forma de cinturón, aislando los usos propuestos del Parque Nacional y el resto del barrio; específicamente el parque de bolsillo localizado frente al Edificio Lutaima fortalece la estructura ecológica y el paisajismo para el disfrute de los vecinos. Adicionalmente, la cubierta transitable del deprimido de la carrera 8 fortalecerá la red de andenes en beneficio de la comunidad, pasan de tener 2 m. a 9 m. de ancho. Vale la pena señalar que las áreas de cesión y áreas de mitigación propuestas, tendrán una exigencia mínima de cobertura vegetal de la siguiente forma: 80% para el parque de bolsillo en la calle 37, 50% para la plazoleta de la calle 36 y 30% para el control ambiental y las APAUP. De acuerdo con el plan ambiental se privilegiará la conservación de las especies nativas en buen estado y se reemplazarán tanto las que estén en mal estado fitosanitario y las especies exóticas.	No se acoge la observación

29 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Probablemente cuando las dos etapas del Plan estén terminadas, la población aumentará en unas 20.000 personas entre residentes, oficinistas y estudiantes.	Población Atraída	De acuerdo con el estudio de población atraída, los usos propuestos por el PP atraerán a 1.500 (mil quinientas) personas a la hora de mayor congestión (entre semana) aproximadamente y el edificio residencial generará vivienda para 1.050 (mil cincuenta) personas. Para estos dos tipos de población existen acciones de mitigación tanto en APAUP, como en cesiones de espacio público. Es importante resaltar que la configuración del espacio público favorecerá la circulación transversal entre las carreras 7 y 13, mientras el parque de bolsillo y la ciclorruta sobre la cra. 8 desestimularán la circulación en sentidos norte y sur.	La observación no genera cambios en la propuesta
30 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	De acuerdo al plan como ZONAS VERDES, se incluyen zonas que ya existen, edificio Lutaima, Ministerio, Ecopetrol, es decir no se contempla una verdadera red de espacios verdes que se integren con los ya existentes y se fundan al Parque Nacional y al Río Arzobispo.	Espacios verdes	La plazoleta que se contempla en la Calle 37 (peatonal) propone la continuidad paisajística con el Parque Nacional. Asimismo, se plantea un parque de bolsillo colindante con el área verde existente al costado sur del edificio Lutaima. Por otra parte, las intensiones del diseño arquitectónico enmarcadas en lo que se conoce como Bosque Vertical también propenden por allegar las edificaciones dicho paisaje urbanístico sostenible. Adicionalmente, el PP CAR-Universidad Libre se articula en cuanto a la propuesta de espacios públicos y áreas privadas afectas al uso público con la de Ecopetrol para crear un solo proyecto integral que se desarrollará en diferentes fases.	La observación no genera cambios en la propuesta
31 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Si descarta ese paso deprimido, se podría también ampliar la zona verde del canal del Arzobispo y de los ejes viales internos de la zona, Carrera 8, Calle 37 y 38 (en este caso estamos considerando las dos fases de renovación de la zona).	Cargas	Como se ha respondido en párrafos anteriores, el deprimido es la mejor solución de movilidad para el desvío del tráfico de la troncal de la carrera séptima y el atraído por el Plan Parcial. Por otra parte el eje vial de la carrera octava efectivamente será ampliado, de dos a tres carriles, su tráfico se dirigirá de manera subterránea para que, además, se amplíe su área peatonal, y el último se destinará a una ciclorruta. Finalmente, la diagonal 40a, colindante con el canal Arzobispo, no se encuentra dentro de las cargas o ámbito del PPRU CAR - Universidad Libre.	No se acoge la observación
32 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	De igual manera y en la medida de lo posible las actividades comerciales de alto impacto también deberían estar dirigidas hacia los ejes viales, Carrera 7ma y Calle 36.	Comercio	Las áreas que se contemplan con uso comercial son de escala zonal y no se están planteando en el plan parcial usos de alto impacto. Esto implica que la implementación de los locales comerciales en el plan parcial se categorizan como aquellos que generan un bajo impacto.	La observación no genera cambios en la propuesta
33 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	EDIFICABILIDAD - DENSIDAD OCUPACIONAL DEL ÁREA A REDESARROLLAR. Esta también se debería objetar, puesto que de acuerdo a los planos, en la parte del Plan de Redesarrollo que compete a la CAR- UNIVERSIDAD LIBRE se van a construir tres torres, dos de 25 pisos y una de 32, situación que va a generar una alta concentración de personas y actividades comerciales con la consecuente afectación de la calidad de vida de los actuales residentes de la zona. Se debería pensar en alternativas que mitiguen ese impacto, volcando los flujos peatonales y vehiculares hacia el exterior, hacia los ejes viales Carrera 7, Calle 36, y Carrera 13.	Edificabilidad	Para la densidad y concentración de personas se prevén acciones de mitigación que contemplan 2,412.25 m2 de área privada como espacio público (Control Ambiental, Parque de bolsillo, Plaza/Plazoleta, Sobre ancho de andén) y la liberación de 1.350,77 m2 de área útil como Áreas Privadas Afectas al Uso Público para contener la población atraída y generada por el Plan Parcial. Por otra parte, se tiene en cuenta la observación generando generosos espacios de circulación sobre la carrera séptima y la calle 36 para acceder a la manzana, mientras se aísla la calle 37 y el edificio Lutaima mediante el parque de bolsillo cedido al norte del PP, y la APAUP configura un espacio de permanencia junto a la calle octava que absorbe la población atraída. Por último, se plantea comercio del impacto más bajo en primer piso con accesibilidad peatonal desde la carrera séptima y la calle 36.	Se acoge la observación y se ajusta la distribución del EP y el APAUP

0505
09 ABR. 2019

34 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Igualmente nos preocupa la afectación a las estructuras y fundamentos de los edificios circunvecinos que puedan ocurrir, en el caso que se construya el deprímido, y en el proceso de la demolición de los edificios de la Car y Guadalupe y en el de los nuevos edificios planteado. Aunque entendemos que uno de los gestores del proyecto es la Universidad Libre consideramos inadecuado incluir ese uso en una zona consolidada y equilibrada en la que han convivido de manera armónica el uso residencial y de oficinas a lo largo de casi 50 años, insertar un número elevado de estudiantes (4,000 aproximadamente) va a afectar seriamente la tranquilidad de los actuales residentes, además el POT vigente prohíbe ese uso en la UPZ Sagrado Corazón. Por tal razón solicitamos explicar cómo se integra y se ajusta a la normatividad urbanística este uso dotacional educativo en un plan que incluye vivienda, oficinas y comercio.	Universidad	El uso que la Universidad Libre tiene previsto para este nuevo edificio está relacionado con posgrados y educación continuada, por lo anterior el perfil de los estudiantes es de personas entre 30 y 45 años los cuales asisten en horarios muy específicos a sus jornadas de estudio. Se prevé un número de estudiantes de 1600 que en todo caso nunca van a confluír al mismo tiempo en el edificio. Por otro lado, estas personas en su mayoría son trabajadores que asisten a su jornada de clases y retoman a su trabajo o sus casas por lo que no se verá afectada la tranquilidad de los residentes del sector. Para este uso se prevén acciones de mitigación que consisten en la subterranización del tráfico atraído en el deprímido de la carrera octava, generación de estacionamientos de acuerdo a los requerimientos aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad y la generación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público equivalentes al máximo de población atraída en hora pico durante semana de la siguiente forma: En cuanto a la localización del uso dotacional educativo en el ámbito del plan parcial, este se sustenta en los artículos 344 y 376 del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.	La observación no genera cambios en la propuesta. 0505 09 ABR. 2019
35 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Así mismo es importante que los gestores del proyecto tengan en cuenta que en la zona existen edificios residenciales, por esta razón los horarios de trabajo deberían ser en horas diurnas de lunes a viernes. Además, se deben tomar todas las precauciones para minimizar el ruido y el polvo para que no afecten a los actuales residentes y usuarios de la zona	Demolición	Conforme a lo planteado en el Plan de Gestión Social del PPRU CAR - Universidad Libre, a través de la Estrategia de Comunicaciones, para controlar y mitigar estos impactos durante la fase de ejecución del proyecto se contempla: 1. Adelantar campaña divulgativa de los horarios de trabajo de las obras y actividades, en especial en la etapa de demolición, que permita garantizar la tranquilidad de los residentes. 2. Se evitará realizar los trabajos más ruidosos en las horas de descanso o de menor actividad del entorno, como, por ejemplo: durante las primeras horas de la mañana o por la noche. 3. Se informará sobre acciones de contención de franjas de control ambiental que minimizarán el impacto al ruido. 4. A través del Punto de Atención del proyecto, se atenderán las PQR que presenten los habitantes y residentes del sector sobre estos impactos con el fin de garantizar su oportuna y eficaz atención. 5. A través de los canales oficiales tanto de la CAR como de la Universidad Libre, se emitirán comunicados sobre el manejo y las medidas de mitigación que el operador del proyecto deberá adelantar para controlar los impactos por ruido y partículas en especial durante las etapas de construcción del deprímido y demolición e implosión de los edificios. * En días de fuertes vientos, evitar trabajar en actividades que generen mayor cantidad de partículas, en el área de mayor afluencia de peatones, para minimizar la exposición a terceros. * Proteger los patios o áreas de acopio de material (mbo, arena, cementos, etc.) con lonas y en lo posible humedecerlos para evitar pérdidas por arrastre por el viento. * La arborización de las franjas de control ambiental permitirá cumplir sus funciones ambientales, brindando un aislamiento paisajístico y acústico. * Regar cuando las operaciones de excavación o la circulación de vehículos puedan generar polvo. * Disponer de las medidas correctivas necesarias para asegurar que los materiales y niveles de concentración de los contaminantes, se ajustan a los límites exigibles según el marco normativo, procurando una mejora sostenida.	Se acoge la observación y se detallan acciones en el DTS.

36 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Articulación de los planes CAR y Ecopetrol: de acuerdo con la información disponible no hay evidencia de una articulación formal de los planes de renovación urbana propuestos por la CAR y Ecopetrol. Teniendo en cuenta la integralidad de la zona objeto de los planes se solicita a la Secretaría de Planeación, que exija a los proponentes una articulación de los dos planes y una vez esto ocurra citar a una reunión en donde se presente el plan integral y se socialicen sus alcances, previamente a un periodo para realizar observaciones a los mismos. Igualmente consideramos fundamental escuchar la posición del Ministerio de Vivienda y Medio Ambiente al respecto, teniendo en cuenta que el plan propuesto por Ecopetrol lo incorpora.	Articulación PPRU	La articulación entre los dos planes parciales está a cargo de la Secretaría Distrital de Planeación, en particular de la Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana que deberá garantizar durante el proceso de formulación que los diferentes aspectos técnicos se encuentren armonizados entre ambos proyectos. Dicha información se ha ido presentando en las jornadas de socialización.	Se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
37 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	De acuerdo con los planos presentados, Lutaima quedaría aplastado por la densificación extrema, tanto por el número de personas que se supone harían uso de la zona (más de 15.000 entre los dos planes, frente a 200-300 personas en Lutaima) como por los metros de construcción y la altura de los edificios propuestos.	Densificación	La definición de las áreas de renovación urbana contempla claramente procesos de redensificación en términos de población flotante y residente, según la propuesta urbanística contenida en un plan parcial. Además de los argumentos técnicos que la SDP plantea como soporte para la inclusión de áreas a este tratamiento, las propuestas urbanísticas y estudios técnicos de los promotores aterrizan en el territorio más puntualmente cuáles serán los resultados en términos de metros cuadrados de construcción. Para este caso, se han realizado los estudios pertinentes, así como la elaboración de los soporte urbanísticos, de espacio público, de población, de déficits urbanos, entre otros, los cuales técnicamente acogen la mitigación de cada uno de los impactos generados, así como el manejo en términos de flujos vehiculares, peatonales, residenciales, estudiantiles, entre otros. Hay viabilidad jurídica que soporta la redensificación urbanística a través del tratamiento de renovación urbana. Se proponen las medidas de mitigación de impactos, así como la armonización del diseño urbanístico como soporte de la estrategia de mitigación. Como se ha mencionado, la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes (un perfil generoso, pues el decreto 080 exige solo 15 m de aislamiento para los Planes Parciales) y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio. La densificación se ha adelantado en Bogotá durante las últimas décadas, su propósito es volver la ciudad mas compacta acercando los diversos servicios y la vivienda a la ciudadanía en particular en los sectores estratégicos. En este caso, la localización del plan parcial CAR - Universidad Libre es doblemente estratégica ya que es colindante con la troncal de transmlenio por la Carrera 7a y con el Parque Nacional que además de Monumento Nacional es un parque metropolitano de gran importancia para la ciudad. Respecto al déficit de vivienda, el PPRU busca ofrecer alternativas habitacionales para estudiantes, ejecutivos, empresarios y familias pequeñas.	La observación no genera cambios en la propuesta

38 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	El barrio La Merced, contiguo al Parque Nacional y a las renovaciones propuestas, es una zona de conservación arquitectónica con características muy especiales y valiosas para la ciudad La extrema densificación propuesta y la altura de los edificios planteados atenta directamente contra esos dos espacios urbanos singulares y valiosos (Parque Nacional y barrio La Merced) para la ciudadanía. ¿De qué manera los planes propuestos han tenido en cuenta estos espacios? ¿Cómo se respetan la normas sobre patrimonio en estas propuestas?	Patrimonial	Las mesas de articulación que se han venido adelantando con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a poner en valor los elementos patrimoniales del entorno del plan parcial CAR Universidad Libre y a partir de estos definir unos lineamientos de intervención del proyecto. En ese sentido, el Ministerio de Cultura determinará los aspectos patrimoniales que deberán ser respetados para que el proyecto responda a su localización.	La observación no genera cambios en la propuesta 0505 09 ABR. 2019
39 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Integración efectiva de Lutaima a los planes de renovación: revisando la información disponible el Ed. Lutaima aparece como AMD. Sin embargo, esta inclusión no parece integrar verdaderamente a Lutaima, más allá de un espacio a conservar. Todo el plan está diseñado para los requerimientos de CAR y Ecopetrol, no para Lutaima.	AMD	La revisión de las áreas que constituyen en PP CAR-Universidad Libre no incluyen áreas de manejo diferenciado. La inclusión de la mención de dicha área en el documento técnico de soporte refleja errores en la edición y forma del documento, aspecto que ya fue corregido.	Se acoge la observación

40 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Es importante tener en cuenta que en Lutaima y en el área vecina, reside un número importante de personas de tercera edad a quienes se debe proteger sus derechos fundamentales a la tranquilidad, a la salud y bienestar y a su integración a la vida activa y comunitaria. De acuerdo con los planes presentados, Lutaima quedaría aplastado por la densificación extrema, tanto por el número de personas que se supone harían uso de la zona (más de 15.000 entre los dos planes, frente a 200-300 personas en Lutaima) como por los metros de construcción y la altura de los edificios propuestos. Es importante tener en cuenta que en Lutaima y en el área vecina, reside un número importante de personas de tercera edad a quienes se debe proteger sus derechos fundamentales a la tranquilidad, a la salud y bienestar y a su integración a la vida activa y comunitaria. De acuerdo con los planes presentados, Lutaima quedaría aplastado por la densificación extrema, tanto por el número de personas que se supone harían uso de la zona (más de 15.000 entre los dos planes, frente a 200-300 personas en Lutaima) como por los metros de construcción y la altura de los edificios propuestos.	Tercera edad	En el Plan de Gestión Social provee de manera específica contempla que las acciones que se ejecuten en el desarrollo del proyecto, se realicen garantizando los derechos de todos los residentes y habitantes del sector, la garantía a la tranquilidad, salud y bienestar de sus residentes y vecinos del sector, serán los aspectos de mayor cuidado en donde los operadores del proyecto deberán tener especial cuidado, cumpliendo las normas que regulan el adecuado manejo de los residuos, control del ruido, horarios restringidos para actividades que generan mayor ruido, garantizar la movilidad, el uso del espacio público, el acceso de los propietarios y arrendatarios a sus viviendas y negocios, así como a los transeúntes, con la realización de trayectos peatonales seguros e incluyentes demarcados que permitan el libre y fácil tránsito por el sector de todo tipo de público. El Programa de Atención a Población Afectada, determina que a través de un sistema de atención individual y colectivo se gestionara de manera oportuna los aspectos financieros, legales y psicosociales con el fin de lograr conocer las afectaciones a la población del área de influencia directa del proyecto y en consecuencia adelantar las acciones necesarias para atender y minimizar el impacto en la calidad de vida de sus pobladores. Se evitará realizar los trabajos más ruidosos en las horas de descanso o de menor actividad del entorno, como, por ejemplo: durante las primeras horas de la mañana o por la noche, con el fin de garantizar la tranquilidad a los habitantes del sector en general. Adicionalmente, se contará durante la ejecución del proyecto con un Punto de Atención, para atender las PQR que presenten los habitantes y residentes del sector, con el fin de garantizar su oportuna y eficaz atención. Se aclara en el PGS cada una de las estrategias vinculadas con las acciones orientadas a la prevención y mitigación de impactos a la comunidad.	Se acoge la observación y se incluyen algunos aspectos mencionados en el PGS. 0505 09 ABR. 2019
41 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima, Canciller y Brigadier - Socialización I	Las razones que nos motivan como vecinos del Sagrado Corazón a objetar esos puntos del Plan de Redesarrollo Car- Universidad Libre y su complemento, la ciudad empresarial Ecopetrol, se basan en que tal como está planteado, el Plan de Renovación alteraría el diseño urbanístico original de los desarrolladores de los lotes resultantes del antiguo Colegio Sagrado Corazón que es precisamente lo que ha garantizado a lo largo de los años el equilibrio entre los residentes, oficinistas y usuarios de la zona.	Diseño urbano original	El instrumento de planificación que para este caso de emplea como elemento de intervención urbanística en el sector es el Plan Parcial de Renovación Urbana. La viabilidad de formular este instrumento tiene un argumento técnico urbanístico que la autoridad en planeación (SDP) ha determinado previamente, lo que arroja una decisión de una reconfiguración propositiva y de mejoramiento de la zona, a través de un acto administrativo que permite esta acción urbanística en el territorio; configurándose así la viabilidad jurídica. Por otra parte, este proceso implica el diseño y la viabilidad técnica y urbanística a través de propuestas presentadas ante la SDP, las cuales propenden siempre por implementar diseños urbanísticos adecuados, innovaciones en la construcción y diseño arquitectónico, promoción de los elementos de sostenibilidad ambiental, incrementos en los índices del espacio público para el disfrute de los ciudadanos, entre otros, los cuales garantizan el mejoramiento del sector a través de las modificaciones del estado actual del sector.	No se acoge la observación

61

42 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima; Canciller y Brigadier - Socialización I	Finalmente queremos subrayar algunos aspectos relacionados con la Ley 9a. de 1989, cuando "se adoptó un enfoque dirigido a proteger a los moradores de los proyectos de renovación urbana, con el fin de evitar que esos proyectos redunden en expulsión de propietarios y ocupantes originales o en desplazamiento de actividades económicas tradicionales y, en consecuencia en exclusión social.	Protección moderadores	Tanto el Plan Parcial de Renovación Urbana de la CAR - Universidad Libre, como su Plan de Gestión Social, contempla no solo desde el componente socioeconómico, sino desde el componente ambiental, la implementación de proyectos, obras y actividades que cumplan de manera estricta la normativa que a nivel nacional y distrital regula el accionar de las promotores y desarrolladores de estos proyectos, de forma que se garanticen los derechos de los propietarios o arrendatarios de viviendas y negocios establecidos en el sector no sólo a permanecer, sino a mejorar su calidad de vida en el sector, a través de mejores condiciones e infraestructura de servicios para sus negocios y viviendas. Adicionalmente, en el Plan de Gestión social se contempla adelantar los programas allí definidos con el propósito de: primero garantizar a la comunidad el pleno conocimiento de las acciones a ejecutar antes, durante y después de la realización de las obras y segundo la garantía de adelantar todas las acciones con el lleno de los requisitos y normativa ambiental, que por ser la CAR, una autoridad ambiental debe dar ejemplo en la óptima ejecución de las obras, pero sobre todo en que los residentes y comunidad en general, se les garantice el pleno goce de sus derechos y la activa participación durante todo el proceso, de forma que se atienda oportunamente y con calidad las sugerencias, observaciones o requerimientos ciudadanos. De otro lado, el Programa de Participación Comunitaria tiene por objeto permitir y facilitar la interacción con las veedurías ciudadanas o grupos de interés conformados en el área de influencia del plan parcial, de forma que se garantice la comunicación directa, la activa participación y compromiso de la comunidad, frente al conocimiento y empoderamiento de la infraestructura de servicios que brindará el proyecto, de forma que se cuenta no sólo con una amplia y oportuna información, sino en especial se logre reducir, mitigar o compensar los impactos que genere el proyecto, salvaguardando los derechos de los veedores respecto al seguimiento que adelantaran durante las etapas de ejecución del proyecto.	La observación no genera cambios en la propuesta 0505 09 ABR. 2019
43 Vía correo electrónico del 25/02/2019	Residentes y propietarios Edificio Lutaima; Canciller y Brigadier - Socialización I	Desviar el tráfico de la ciudad que se dirige a norte por el deprimido planteado por la carrera octava es innecesario; de igual manera generar una gran cantidad de áreas duras de espacio público, va a degradar la calidad de vida de los residentes por las consecuencias lógicas de vendedores ambulantes, patinadores, ciclistas, etc.	Tráfico y actividades	El desvío de tránsito de vehículos y cambio de sentido de la Carrera 8 obedece a la solución de la troncal de la Carrera Séptima que ha considerado la eliminación de los giros que se tienen actualmente (Diagonal 40, Carrera Séptima y Calle 36). Con estas determinantes se ha propuesto que la Carrera 8 sea una vía deprimida que redundará en el beneficio de la comunidad debido a que no tendrá tránsito en dicha Carrera y que permitirá contar con espacio público sobre el deprimido. Conviene además mencionar que la propuesta busca que se tenga el menor impacto sobre la movilidad de la zona considerando que las entradas y salidas de las manzanas se realicen en un nivel inferior. De acuerdo con el plan de Gestión Social, el comercio informal (que ya existe en el sector) debe ser regularizado bajo la dirección del IPES, para garantizar el orden y la efectiva ubicación, respetando el derecho al trabajo y la armonía del proyecto.	No se acoge la observación

44 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Como consecuencia de la supresión de los giros a la izquierda por efecto de la construcción de la troncal de la séptima, se plantea cambiar la dirección del tráfico automotor de la calle 39 en dirección norte atravesando la carrera séptima, desviándolo hacia la carrera octava construyendo un deprimido, y sobre éste una "tapa", superficie dura de espacio público. Consideramos que es la parte más grave de la propuesta de redesarrollo de las manzanas que van de la calle 39 a la calle 36, puesto que dirigir el tráfico externo de la ciudad a la carrera 8, amenaza la habitabilidad de los actuales residentes y usuarios de la zona, el deprimido causaría una seria afectación no sólo en el proceso de construcción de la carrera 8, sino que en el evento que lo construyeran la acumulación de carros afectaría la salud de los residentes por efecto del ruido y las emisiones, así mismo el uso de esta superficie como zona pública causaría deterioro urbano; no se entiende muy bien la razón de llevar todo el tráfico por un deprimido si de todas maneras va a desembocar en la calle 36, donde en cualquier escenario se va a represar el tráfico. ¿Por qué no? en lugar de este artificio innecesario, que el tráfico continúe por la carrera trece y suba por la 36, atraviése la séptima le dé la vuelta al parque nacional y tome hacia el norte por la salida del parque en la 39.	Trafico externo	El desvío de tránsito de vehículos y cambio de sentido de la Carrera 8 obedece a la solución de la troncal de la Carrera Séptima que ha considerado la eliminación de los giros que se tienen actualmente (Diagonal 40, Carrera Séptima y Calle 36). Con estas determinantes se ha propuesto que la Carrera 8 sea una vía deprimida que redundará en el beneficio de la comunidad debido a que no tendrá tránsito en dicha Carrera y que permitirá contar con espacio público. Conviene además mencionar que la propuesta ha buscado que se tenga el menor impacto sobre la movilidad de la zona considerando que las entradas y salidas de las manzanas se realicen en un nivel inferior.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
--	--	---	-----------------	--	--

45 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaíma, Brigadier y Canciller. Socialización II	La propuesta del Plan de Renovación incluye que los ingresos vehiculares a los nuevos edificios se hagan de manera subterránea, por esta razón también se propone la Construcción del deprimido, consideramos que el paso deprimido se debe eliminar y que la movilidad de la zona se mantenga por los ejes vehiculares actuales y que los ingresos a los nuevos edificios se hagan por la carrera 13, 7 y calle 36 a nivel, cediendo espacio a través de bahías y rampas, para no alterar el diseño urbanístico de esas manzanas, garantizando la integración al espacio circundante y en general a la trama urbana de la ciudad.	Accesibilidad	El promotor presentó ante la SDP el anexo del Estudio de Movilidad, este estudio contempla diversos escenarios para el manejo del tráfico causado por la totalidad del flujo vehicular y peatonal, arrojando como planteamiento ideal la implementación de una solución de movilidad que acoja dicho impacto, traduciéndose así en la construcción de un paso deprimido por la carrera octava, sumada a distintas acciones que se describen en dicho estudio. Respecto a las vías circundantes al área de aplicación de este PP, por vías arterias como la carrera séptima no de podría dejar el acceso a ningún predio puesto que se configura en una prohibición al ser una vía de la malla vial arterial, así como la calle 36 por ser la vía en la que desemboca el deprimido y la que será circundante al espacio público definido como propuesta en este plan parcial. Los accesos vehiculares sobre las vías principales están prohibidos, se exige a los grandes proyectos que dichos accesos se ubiquen sobre vías locales o secundarias. De acuerdo con el estudio de tránsito de la troncal cra. 7 de Transmilenio, se configurará un circuito entre las carreras 8, calle 36, diagonal 40 A y Parque Nacional, que soportarán parte del tráfico de la carrera 7, debido a la eliminación de los cruces y retomos actualmente ubicados frente al Parque Nacional, en la carrera 7. Adicionalmente, el PP Car-U.Libre, atraerá un volumen de vehículos que generaría congestión si es ubicado en las carreras 13 y 7 y sobre la calle 36. Para evitar la contaminación visual y auditiva de la solución de movilidad para los PP Car- U. Libre y Ecopetrol, la mejor solución es ocultar el tránsito de la carrera 8 subterranizando su trazado con una cobertura de espacio público que conserve la tranquilidad al interior del barrio.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
46 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaíma, Brigadier y Canciller. Socialización II Comunicación	De igual manera los planes de renovación contemplan locales comerciales en el primer piso de los nuevos edificios, sería deseable que estos fueran de escala zonal, y en la medida de lo posible las actividades comerciales de alto impacto también deberían estar dirigidas hacia los ejes viales, Carrera 7 y Calle 36 y la carrera 13, para minimizar el impacto negativo a la habitabilidad y seguridad de la zona.	Comercio	Los espacios comerciales son de escala ZONAL. Esto implica que la implementación de los locales comerciales en el plan parcial se categorizan como aquellos que generan un bajo impacto.	No se acoge la observación

47 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	El plan propone unas plazoletas duras centrales, para el supuesto goce de los vecinos, que en nuestra opinión van a causar deterioro en el entorno. Los vecinos proponemos que, en lugar de generar esos espacios públicos duros, se debería proponer re densificar y ampliar las ZONAS VERDES actuales para que se fundan al parque nacional y a La Ronda Del Río arzobispo y mitigando así el impacto negativo de multiplicar por 10 la población residente y usuaria de la zona, una vez estén construidos los nuevos desarrollos. Probablemente cuando las dos etapas del plan estén terminadas la población aumentará en unas 20.000 personas entre residentes oficinistas y estudiantes. De acuerdo al plan como ZONAS VERDES, se incluyen zonas que ya existen, Edificio Lutaima, Ministerio, Ecopetrol, es decir no se contempla una verdadera red de espacios verdes que se integren con los ya existentes y se fundan al Parque Nacional y al Río Arzobispo. Si se descarta ese paso deprimido, se podría también ampliar la zona verde del canal del Arzobispo y de los ejes viales internos de la zona, Carrera 8, Calle 37 y 38 (en este caso estamos considerando las dos fases de renovación de la zona).	Zonas duras	El plan parcial CAR - Universidad Libre genera espacios verdes y espacios de permanencia como una plaza y áreas privadas afectas al uso público (APAUP) que corresponden a la estrategia de mitigación del impacto urbanístico del PPRU. De acuerdo con el estudio de tránsito donde se evalúa la atracción de usuarios en función del uso, a cada persona le corresponden 90 cm2 para permanecer en el área libre dentro del espacio privado del proyecto de construcción. Estas áreas aportan al correcto funcionamiento del proyecto y evitan que la población se desborde sobre los alrededores. Por otra parte, el PP contempla una serie de cesiones de espacio público, localizadas en forma de cinturón, aislando los usos propuestos del Parque Nacional y el resto del barrio; específicamente el parque de bolsillo localizado frente al Edificio Lutaima fortalece la estructura ecológica y el paisajismo para el disfrute de los vecinos. Adicionalmente, la cubierta transitable del deprimido de la carrera 8 fortalecerá la red de andenes en beneficio de la comunidad. Vale la pena señalar que las áreas de cesión y áreas de mitigación propuestas, tendrán una exigencia mínima de cobertura vegetal de la siguiente forma: 80% para el parque de bolsillo en la calle 37, 50% para la plazoleta de la calle 36 y 30% para el control ambiental y las APAUP. De acuerdo con el plan ambiental se privilegiará la conservación de las especies nativas en buen estado y se reemplazarán tanto las que estén en mal estado fitosanitario y las especies exóticas. Adicionalmente, el PP CAR-Universidad Libre se articula en cuanto a la propuesta de espacios públicos y áreas privadas afectas al uso público con la de Ecopetrol para crear un solo proyecto integral que se desarrollará en diferentes fases.	La observación no genera cambios en la propuesta. 0505 09 ABR. 2019
--	--	--	-------------	--	---

48 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Esta también se debería objetar, puesto que, de acuerdo a los planos, en la parte del Plan de Redesarrollo que compete a la Ciudad empresarial Ecopetrol se contempla construir varias torres de hasta 40 pisos, situación que va a generar una alta concentración de personas y actividades comerciales con la consecuente afectación de la calidad de vida de los actuales residentes de la zona, en este orden de ideas aunque entendemos que es legítimo que los propietarios de esos lotes los utilicen más eficientemente, consideramos que el número de metros cuadrados contemplados en los dos planes es exageradamente ambicioso y atentaría contra el equilibrio entre residentes y oficinas, afectaría la movilidad y generaría deterioro urbano a largo plazo. Se debería pensar en disminuir la escala de construcción del desarrollo contemplado y además pensar en alternativas que mitiguen ese impacto para los actuales residentes y usuarios de la zona, volcando los flujos peatonales y vehiculares hacia el exterior, hacia los ejes viales Carrera 7, Calle 36, y Carrera 13.	Densificación	La definición de nuevas áreas de renovación urbana contempla claramente procesos de redensificación en términos de población flotante y residente, según la propuesta urbanística contenida en un plan parcial. Además de los argumentos técnicos que la SDP plantea como soporte para la inclusión de áreas a este tratamiento, las propuestas urbanísticas y estudios técnicos de los promotores aterrizan en el territorio más puntualmente cuáles serán los resultados en términos de metros cuadrados de construcción. Para este caso, se han realizado los estudios pertinentes, así como la elaboración de los soportes urbanísticos, de espacio público, de población, de déficits urbanos, entre otros, los cuales técnicamente acogen la mitigación de cada uno de los impactos generados, así como el manejo en términos de flujos vehiculares, peatonales, residenciales, estudiantiles, entre otros. Hay viabilidad jurídica que soporta la redensificación urbanística a través del tratamiento de renovación urbana. Se proponen las medidas de mitigación de impactos, así como la armonización del diseño urbanístico como soporte de la estrategia de mitigación. Como se ha mencionado, la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes (un perfil generoso, pues el decreto 080 exige solo 15 m de aislamiento para los Planes Parciales) y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio. La densificación se ha adelantado en Bogotá durante las últimas décadas, su propósito es volver la ciudad mas compacta acercando los diversos servicios y la vivienda a la ciudadanía. Respecto al déficit de vivienda, el PPRU busca ofrecer alternativas habitacionales para estudiantes, ejecutivos, empresarios y familias pequeñas.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
49 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Aunque entendemos que uno de los gestores del proyecto del proyecto paralelo al de Ecopetrol, es la Universidad Libre consideramos inadecuado incluir ese uso en una zona consolidada y equilibrada en la que han convivido de manera armónica el uso residencial y de oficinas a lo largo de casi 50 años, insertar un número elevado de estudiantes (4.000 aproximadamente) va a afectar seriamente la tranquilidad de los actuales residentes, además el POT vigente prohíbe ese uso en la UPZ Sagrado Corazón. Por tal razón solicitamos explicar cómo se integra y se ajusta a la normatividad urbanística este uso dotacional educativo en un plan que incluye vivienda, oficinas y comercio.	Universidad	El uso que la Universidad Libre tiene previsto para este nuevo edificio está relacionado con posgrados y educación continuada, por lo anterior el perfil de los estudiantes es de personas entre 30 y 45 años los cuales asisten en horarios muy específicos a sus jornadas de estudio. Se prevé un número de estudiantes de 1600 que en todo caso nunca van a confluír al mismo tiempo en el edificio. Por otro lado, estas personas en su mayoría son trabajadores que asisten a su jornada de clases y retoman a su trabajo o sus casas por lo que no se verá afectada la tranquilidad de los residentes del sector. Para este uso se prevén acciones de mitigación que consisten en la subterranización del tráfico atraído en el deprimido de la carrera octava, generación de estacionamientos de acuerdo a los requerimientos aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad y la generación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público equivalentes al máximo de población atraída en hora pico durante semana de la siguiente forma: En cuanto a la localización del uso dotacional educativo en el ámbito del plan parcial, este se sustenta en los artículos 344 y 376 del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.	La observación no genera cambios en la propuesta

50 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaíma, Brigadier y Canciller. Socialización II	Igualmente nos preocupa la afectación a las estructuras y fundamentos de los edificios circunvecinos que puedan ocurrir, en el caso que se construya el deprimido, y en el proceso de la demolición de los edificios contemplados en el plan, así como en el proceso de construcción de los nuevos edificios planteados. Así mismo es importante que los gestores del proyecto tengan en cuenta que en la zona existen edificios residenciales, por esta razón los horarios de trabajos deberían ser en horas diurnas de lunes a viernes. Además, se deben tomar todas las precauciones para minimizar el ruido y el polvo para que no afecten a los actuales residentes y usuarios de la zona.	Demolición	*El Plan de Gestión social (PGS), en su Programa de Participación Comunitaria, contempla la realización de ACTAS DE VECINDAD, que se adelantarán antes y después de la realización de las obras de demolición y construcción que evidencie el estado de los predios, edificaciones y negocios de forma que se genere un informe detallado con sus respectivos soportes, que evidencie el estado de cada uno de los predios, ubicados en el área de influencia directa del proyecto, lo cual garantizará una gestión transparente y objetiva con base en los soportes que arrojarán estas actas de vecindad, respecto a posibles impactos que se puedan generar en las estructuras de los edificios vecinos que se encuentran dentro del área de influencia directa del plan parcial. Se aclara en el PGS cada una de las estrategias vinculadas con las acciones orientadas a la prevención y mitigación de impactos a la comunidad. Así mismo, este tipo de proyectos por ley deben contar con las pólizas que cubra todos esos riesgos y daños, esas pólizas son por ley, obligatorias que responden por cualquier daño. Conforme a lo planteado en el Plan de Gestión Social del PPRU CAR - Universidad Libre, a través de la Estrategia de Comunicaciones, para controlar y mitigar estos impactos durante la fase de ejecución del proyecto se contempla: 1. Adelantar campaña divulgativa de los horarios de trabajo de las obras y actividades, en especial en la etapa de demolición, que permita garantizar la tranquilidad de los residentes. 2. Se evitará realizar los trabajos más ruidosos en las horas de descanso o de menor actividad del entorno, como, por ejemplo: durante las primeras horas de la mañana o por la noche. 3. Se informará sobre acciones de contención de franjas de control ambiental que minimizarán el impacto al ruido. 4. A través del Punto de Atención del proyecto, se atenderán las PQR que presenten los habitantes y residentes del sector sobre estos impactos con el fin de garantizar su oportuna y eficaz atención. 5. A través de los canales oficiales tanto de la CAR como de la Universidad Libre, se emitirán comunicados sobre el manejo y las medidas de mitigación que el operador del proyecto deberá adelantar para controlar los impactos por ruido y partículas en especial durante las etapas de construcción del deprimido y demolición e implosión de los edificio * En días de fuertes vientos, evitar trabajar en actividades que generen mayor cantidad de partículas, en el área de mayor afluencia de peatones, para minimizar la exposición a terceros. *Proteger los patios o áreas de acopio de material (mbo, arena, cementos, etc.) con lonas y en lo posible humedecerlos para evitar pérdidas por arrastre por el viento *La arborización de las franjas de control ambiental permitirá cumplir sus funciones ambientales, brindando un aislamiento paisajístico y acústico. *Regar cuando las operaciones de excavación o la circulación de vehículos puedan generar polvo *Disponer de las medidas correctivas necesarias para asegurar que los materiales y niveles de concentración de los contaminantes, se ajustan a los límites exigibles según el marco normativo, procurando una mejora sostenida.	Se acoge la observación y se detallan acciones en el DTS.
51 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaíma, Brigadier y Canciller. Socialización II	De acuerdo con la información disponible, no hay evidencia de una articulación formal de los planes de renovación urbana propuestos por la CAR y Ecopetrol. Teniendo en cuenta la integralidad de la zona objeto de los planes y que a la fecha estas manzanas han coexistido de manera armónica, se solicita a la Secretaría de Planeación que exija a los proponentes una articulación real de los dos planes y una vez esto ocurra citar a una reunión en donde se presente el plan integral y se socialicen sus alcances, previamente a un periodo para realizar observaciones a los mismos. Igualmente, consideramos fundamental escuchar la posición del Ministerio de Vivienda y Medio Ambiente al respecto, teniendo en cuenta que el plan propuesto por Ecopetrol lo incorpora.	Articulación PP	El área que delimitó el Decreto que modificó el Tratamiento Urbanístico del sector al de Renovación Urbana comprende hoy en día dos ámbitos de aplicación de dos planes parciales. Al ser la SDP la entidad que se encarga de dichos instrumentos de planeación, la gestión de cada uno de ellos se enmarca en el procedimiento de formulación y adopción de dichos planes. En este sentido, la armonización de los planes parciales que se encuentren en una misma área determinada estará en cabeza de dicha entidad, entendiéndose que esta tiene la capacidad de emitir conceptos de determinantes urbanísticas para iniciar los procesos de los planes parciales, así como actor fundamental en cada una de las instancias del procedimiento del instrumento. No obstante, el diálogo y los acuerdos entre los promotores de planes parciales próximos o colindantes también se considera como un escenario de mutua colaboración, toda vez que la SDP encamine, apruebe y determine jurídica y técnicamente cada uno de los alcances que entre estos pueda darse. En este sentido, la gestión y la articulación con el PPRU CEE es de nuestro interés, además de ser un instrumento que tendrá distintas implicaciones en el entorno inmediato de nuestro ámbito de aplicación; asimismo, se acogerán las determinantes y propuestas concertadas que la SDP concuerde con las dos partes.	La observación no genera cambios en la propuesta.

0505
09 ABR. 2019

52 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Es un espacio emblemático no solo para ciudad sino para el país. El cual ha congregado en diversos momentos, movimientos sociales e históricos y ha sido zona de confluencia de manifestaciones ciudadanas de diversa índole. El barrio La Merced, contiguo al Parque Nacional y a las renovaciones propuestas, es una zona de conservación arquitectónica con características muy especiales y valiosas para la ciudad. La extrema densificación propuesta y la altura de los edificios planteados atenta directamente contra estos dos espacios urbanos singulares y valiosos para la ciudadanía. ¿De qué manera los planes propuestos han tenido en cuenta estos espacios? ¿Cómo se respetan las normas sobre patrimonio en estas propuestas?	Patrimonial	Las mesas de articulación que se han venido adelantando con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a poner en valor los elementos patrimoniales del entorno del plan parcial: CAR: Universidad Libre y a partir de estos definir unos lineamientos de intervención del proyecto. En ese sentido, el Ministerio de Cultura determinará los aspectos patrimoniales que deberán ser respetados para que el proyecto responda a su localización.	La observación no genera cambios en la propuesta 0505 09 ABR. 2019
53 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	El plan contempla en sus fases finales la demolición del edificio Teusacá y la sede actual de la sede del ministerio del medio ambiente, sobre este particular los vecinos consideramos: Edificio Teusacá: Si bien es válido que se aproveche la zona de los parqueaderos, los gestores del proyecto podrían hacerlo sin necesidad de demoler el edificio, en razón a sus valores arquitectónicos y a que hace parte de la memoria del desarrollo urbano de la ciudad en los años sesenta, merecería conservarse e integrarlo armónicamente a las nuevas construcciones. Ministerio del Medio Ambiente, antigua Embajada norteamericana. Así mismo en la formulación de los planes de desarrollo de la zona se contempla la demolición en la fase final, consideramos que el proceso de demolición de esta construcción sería larga y difícil teniendo en cuenta las características del concreto utilizado, esto no se podría hacer sin afectar la calidad de vida de los vecinos. Porque no conservar el edificio actual aprovechando las áreas libres de las zonas de parqueaderos en la zona de la calle 38 y carrera 13 construyendo unas torres adyacentes y conectadas con el edificio actual, seguramente se podrán encontrar soluciones creativas, para aprovechar esas áreas sin necesidad de demoler el edificio actual.	Demolición	El edificio Teusacá no se encuentra dentro del ámbito o las cargas del PPRU CAR - Universidad Libre y por tanto no se plantean actuaciones sobre su demolición. Con respecto a la demolición de los Edificios CAR (Esso) y Guadalupe (Universidad Libre), está planteada la demolición del primero durante el presente año mediante implosión y la demolición del edificio Guadalupe por demolición manual de manera previa a la construcción de la edificación que se construya en su lugar.	No se acoge la observación

54 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Integración efectiva de Lutaima a los planes de renovación: Revisando la información disponible el Edificio Lutaima aparece incluido como AMD (Área de Manejo Diferenciado). Sin embargo, esta inclusión no parece integrar verdaderamente a Lutaima, más allá de un espacio a conservar. Todo el Plan está diseñado para los requerimientos de CAR y Ecopetrol, no para Lutaima. De acuerdo con los planes presentados, Lutaima quedaría aplastado por la densificación extrema, tanto por el número de personas que se supone harían uso de la zona (más de 15.000 entre los dos planes, frente a 200-300 personas en Lutaima) como por los metros de construcción y la altura de los edificios propuestos. Adicionalmente, es importante tener en cuenta que en Lutaima y en el área vecina reside un número importante de personas de tercera edad, a quienes hay que proteger sus derechos fundamentales a la tranquilidad, a la salud y bienestar y a su integración a la vida activa y comunitaria. Las razones que nos motivan como vecinos del Sagrado Corazón a objetar esos puntos del Plan de Redesarrollo CAR-UNIVERSIDAD LIBRE y su complemento la CIUDAD EMPRESARIAL ECOPETROL, se basan en que tal como está planteado el Plan de Renovación alteraría el diseño urbanístico original de los desarrolladores de los lotes resultantes del antiguo Colegio Sagrado Corazón que es precisamente lo que ha garantizado a lo largo de los años el equilibrio entre los residentes, oficinistas y usuarios de la zona.	Edificio Lutaima	El edificio Lutaima se encuentra en el ámbito de aplicación del PPRU CEE. Sin embargo, al ser parte del área circundante del ámbito de este plan parcial, se han tomado medidas especialmente referidas al impacto sobre la densificación y la calidad y cuantificación del espacio público para el disfrute de los ciudadanos, a saber: la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes (un perfil generoso, pues el decreto 080 exige solo 15 m de aislamiento para los Planes Parciales) y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio.	No se acoge la observación. 0505 09 ABR. 2019
---	---	--	-------------------------	--	---

55 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Consejos de Administración de los edificios Lutaima, Brigadier y Canciller. Socialización II	Finalmente queremos subrayar algunos aspectos relacionados con la ley 9ª de 1989 cuando "se adoptó un enfoque dirigido a proteger a los moradores de los proyectos de renovación urbana, con el fin de evitar que dichos proyectos redunden en expulsión de los propietarios y ocupantes originales o en desplazamiento de actividades económicas tradicionales y, en consecuencia, en exclusión social". Que [...] si bien muchos casos de desalojos forzados están relacionados con la violencia, hay otros desalojos forzados que tienen lugar en nombre del desarrollo. La Secretaría Distrital del Hábitat en el diseño y puesta en marcha de los proyectos de renovación urbana y la Secretaría Distrital de Planeación en el trámite de los planes parciales u otros instrumentos de planeación que desarrollen proyectos de renovación, asegurarán la protección de los propietarios originales, poseedores y quienes desarrollen actividades económicas en sector, por lo menos en los siguientes términos: 1. Facilitar el acceso a la información sobre las condiciones de formulación de los proyectos en términos técnicos, financieros y jurídicos durante todo el proceso de formulación, aprobación y ejecución, y sobre el ejercicio del derecho preferencial a que el inmueble que aporte sea restituido con uno o varios inmuebles resultantes, el pago en derechos de edificabilidad, sin perjuicio de que el propietario opte por un pago en dinero en efectivo, ajustado al reparto equitativo de cargas y beneficios. 2. Prestar acompañamiento o asesoría técnica, cuando así lo soliciten, para que logren una participación efectiva en el proyecto y, en particular, en la definición de los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios y en los aspectos señalados en el numeral anterior o en el conocimiento de las normas legales sobre el régimen de arrendamientos. 3. Velar por la protección de los derechos de los propietarios originales o poseedores en los aspectos que se acaban de señalar, en los términos de las normas nacionales y distritales.	Comunidad	En el Plan de Gestión Social provee de manera específica contempla que las acciones que se ejecuten en el desarrollo del proyecto, se realicen garantizando los derechos de todos los residentes y habitantes del sector, la garantía a la tranquilidad, salud y bienestar de sus residentes y vecinos del sector, serán los aspectos de mayor cuidado en donde los operadores del proyecto deberán tener especial cuidado, cumpliendo las normas que regulan el adecuado manejo de los residuos, control del ruido, horarios restringidos para actividades que generan mayor ruido, garantizar la movilidad, el uso del espacio público, el acceso de los propietarios y arrendatarios a sus viviendas y negocios, así como a los transeúntes, con la realización de trayectos peatonales seguros e incluyentes demarcados que permitan el libre y fácil tránsito por el sector de todo tipo de público. El Programa de Atención a Población Afectada, determina que a través de un sistema de atención individual y colectivo se gestionara de manera oportuna los aspectos financieros, legales y psicosociales con el fin de lograr conocer las afectaciones a la población del área de influencia directa del proyecto y en consecuencia adelantar las acciones necesarias para atender y minimizar el impacto en la calidad de vida de sus pobladores. Se evitará realizar los trabajos más ruidosos en las horas de descanso o de menor actividad del entorno, como, por ejemplo: durante las primeras horas de la mañana o por la noche, con el fin de garantizar la tranquilidad a los habitantes del sector en general. Adicionalmente, se contará durante la ejecución del proyecto con un Punto de Atención, para atender las PQR que presenten los habitantes y residentes del sector, con el fin de garantizar su oportuna y eficaz atención.	La observación no genera cambios en la propuesta 0505 09 ABR. 2019
56 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	La información presentada en las dos socializaciones y los dos DTS de marzo de 2019 colgados en la página web son muy diferentes. Esto genera confusión en la gente, y credibilidad en la información que están socializando. Ya que no se entiende cual es la información final. Como es el primer piso? Cuántos pisos tiene la plataforma que propone? Cuántas torres son? Cuál es la altura en metros? Los aislamientos de 15.5 metros entre torres se van a mantener? Se solicita amablemente así como muestran los perfiles actuales, mostrar los perfiles viales con las alturas de las nuevas edificaciones completas, (sin cortar la altura en los dibujos).	Alturas y volumetría	El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial.	Se acoge la observación. Los ajustes respecto a este tema se concretarán en el decreto de adopción.

57 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	En renovación urbana el índice de construcción y de ocupación se calcula sobre el área útil resultante. En el DTS se está calculando la edificabilidad (índice de construcción) sobre el área de la manzana original (sin las cesiones). Es por esto que da un índice de construcción de 8.5 y a nosotros este mismo ejercicio nos da un índice de construcción de 14.87 calculado sobre el área útil resultante. Es decir 4951m2 / 73639m2, da un índice de construcción de 14.87. Por qué plantean un índice de construcción tan alto comparado con el de Ecopetrol que es de 8? Sabiendo que la UPZ Sagrado Corazón tiene un índice de construcción de 5.5 y que se cuidó por tantos años. 14.87 quiere decir que están subiendo la densidad al triple. Por favor indicamos cuál es el tope de altura en metros y, pues según vemos no hay tope, y adicionalmente no se sabe cuántos metros de altura le den a cada piso. Lo cual puede resultar en generar torres inclusive más altas de lo esperado. Igualmente cual es el número máximo de sótanos y de parqueaderos.	Índices de edificabilidad y parqueaderos. Patrimonio	La concepción de la edificabilidad del PPRU responde a la necesidad que tienen la CAR y la Universidad Libre de desarrollar sus nuevas sedes y los usos complementarios que les permitirán apalancar financieramente el proyecto. En consecuencia, tanto la edificabilidad como el índice de construcción son resultado de ese enfoque. La edificabilidad a la cual hace referencia la observación se ha conservado desde las primeras mesas de trabajo con Ecopetrol. El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial. El número máximo de estacionamientos, de acuerdo con el estudio de tránsito son 700 para vehículos que se distribuirán en 3 sótanos ubicados en el Área Útil de proyecto.	La observación no genera cambios en la propuesta. 0505 09 ABR. 2019
58 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	ÍNDICE DE OCUPACIÓN: En el DTS muestran un índice de ocupación de 65% para plataforma, un índice de ocupación de 65% para las torres. En la presentación muestran un índice máximo de ocupación de 70%. Pedimos que se haga un balance de índice de ocupación vs índice de construcción, ya que torres tan altas nos van a generar sombra en todo el sector	Índices de edificabilidad	El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial. Se incluyen aislamientos exigidos por el decreto 080 de 2016 y se proponen aislamientos de 30 metros con respecto a las demás edificaciones existentes en el barrio Sagrado Corazón.	La observación no genera cambios en la propuesta
59 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Los edificios son tan altos como el ancho del parque nacional en su parte plana. A nuestro parecer no muestran ningún tipo de respeto por el parque nacional, puesto que buena parte del parque estaría en sombra toda la tarde. Comparar el parque nacional con el Central Park de Nueva York no es correcto, pues el parque nacional en su parte plana y usada puede ser el 1/20 del ...	Alturas y volumetría	El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial.	No se acoge la observación

60 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Al generar las 3 torres de la CAR y las torres de Ecopetrol, se pierde la transparencia de los Cerros Orientales, y el paisaje de todo Teusaquillo va a cambiar por los edificios en altura. Por qué densificar una de las zonas con más valor patrimonial? Teniendo en cuenta que en los alrededores se encuentra la UPZ Teusaquillo (un sector de Interés Cultural), se encuentra un barrio como la Merced; adicionalmente, el Bien de Interés Cultural del edificio de Ecopetrol, y el Bien de Interés Cultural del Parque Nacional, y teniendo la vista de los cerros, que es el mayor patrimonio de los bogotanos. Por qué no densificar respetando el paisaje urbano? Solicitamos amablemente estas observaciones sean tenidas en cuenta y se nos socialice las observaciones de Ministerio de cultura, respecto a este tema en particular.	Patrimonio	El plan parcial se encuentra en etapa de formulación y respecto al tema de las alturas se están adelantando las mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura. Se han presentado varias alternativas de alturas, las cuales serán concretadas en los lineamientos de diseño que se definan en el decreto de adopción del plan parcial. El compromiso del Plan Parcial es fomentar la elaboración de un proyecto con arquitectura de calidad que conforme el paisaje urbano, conforme un borde urbano frente al Parque Nacional y sea un referente de sostenibilidad, que refleje una imagen cosmopolita para la ciudad de Bogotá. Todas las construcciones generan cambios del paisaje, de esta forma se conforma el paisaje urbano, es el proceso normal del desarrollo urbano.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
61 Vía correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	En los documentos dicen que los árboles de la octava están en estado crítico, es decir que se van a tumbiar todos los Urapanes de 15 m de altura. El sector es un lugar que acoge muchos pájaros que vienen del parque nacional y teniendo en cuenta que un árbol de estos dura en crecer 25 cm por año es decir que para alcanzar la altura actual tomarían 60 años. ¿Que programa de renovación de la vegetación se va a implementar?	Arborización	En el Estudio Ambiental (página 89) anexo al DTS, se contempla un análisis detallado sobre las condiciones fitosanitarias de los individuos arbóreos en el ámbito de aplicación de este plan parcial: Se identificó un total de ciento treinta y siete (137) árboles. Encontrándose 11 especies de árboles, 9 especies de arbustos y 3 especies de palmas. De igual manera entre los 137 individuos encontramos que el 22,31 % son nativos (8 especies) y el 78,80 % de los individuos encontrados son exóticas o foráneas (15 especies). La proporción de especies exóticas es igualmente particular y similar al contexto urbano de la ciudad, lo que representa un gran potencial para la configuración de parches con oferta de hábitat y corredores ecológicos que soporten una mayor biodiversidad, potenciado por su posición cercana a los bosques de los cerros orientales y el canal del Río Arzobispo, ambos elementos constitutivos de la estructura ecológica principal. Asimismo, se tiene en cuenta el destino final de cada uno de estos individuos. Para este caso hay tres escenarios planteados: traslado por veda de 2 especies, conservación in-situ con traslado dentro del área de PPRU de 27 especies y tala y reemplazo de 108 individuos en mal estado fitosanitario o de carácter exótico. Acciones sobre flora y fauna: • Reutilizar los cespedones resultantes para la conformación de las zonas verdes del proyecto. En caso de no poder ser utilizados en la misma obra, se emplearán en otros proyectos o en zonas que requieran mejoras paisajísticas y rápido establecimiento de la cobertura vegetal. • Realizar en el sitio, el trozado de la madera y el chipecado de ramas y follaje en los casos de poda, traslado o tala. En caso de no ser posible por restricciones de movilidad o ruido, se retirará el material dentro de las 24 horas siguientes hasta un sitio autorizado y realice allí dichas actividades. • Proteger con cerramiento los árboles que permanezcan en el sitio. Indique con avisos sobre los cuidados requeridos. Independientemente del tratamiento autorizado, mientras el individuo arbóreo permanezca en la obra y no represente riesgos, se deberá mantener en perfectas condiciones.	La observación no genera cambios en la propuesta

62 Via correo electrónico del 27/03/2019	Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	No es claro en qué etapa se va a ejecutar el subterráneo con su tapa a nivel peatonal en la Carrera 8ª. Por qué lo sacaron de la delimitación del Plan Parcial de la CAR? ¿Hay algún acuerdo con Ecopetrol y el Ministerio de Ambiente para hacer esta obra?	Deprimido	El deprimido y la cubierta transitable encima del mismo son una carga que está a cargo del plan parcial CAR - Universidad Libre. En cuanto a la articulación con el plan parcial Ecopetrol, se plantea la conexión posterior a nivel de la Calle 38. Estas obras quedarán consignadas en el acta de compromisos sobre las obras a implementar, definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, entidad encargada de aprobar el estudio de tránsito.	La observación no genera cambios en la propuesta.
63 Via correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria. Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Articulación de los planes CAR y Ecopetrol: de acuerdo con la información disponible no hay evidencia de una articulación formal de los planes de renovación urbana propuestos por la CAR y Ecopetrol. Teniendo en cuenta la integralidad de la zona, objeto de los planes, se solicita a la Secretaría de Planeación que exija a los proponentes una articulación de los dos planes y una vez esto ocurra citar a una reunión en donde se presente el plan integral y se socialicen sus alcances, previamente a un período para realizar observaciones a los mismos. Igualmente, consideramos fundamental conocer la posición institucional, por escrito, del Ministerio de Vivienda, teniendo en cuenta que el plan propuesto por Ecopetrol lo incorpora. La no articulación entre los diversos proponentes implica, entre otras problemáticas, que los tiempos de la ejecución de los planes, una vez aprobados,	Articulación PP	El área que delimitó el Decreto que modificó el Tratamiento Urbanístico del sector al de Renovación Urbana comprende hoy en día dos ámbitos de aplicación de dos planes parciales. Al ser la SDP la entidad que se encarga de dichos instrumentos de planeación, la gestión de cada uno de ellos se enmarca en el procedimiento de formulación y adopción de dichos planes; en este sentido, la armonización de los planes parciales que se encuentren en una misma área determinada estará en cabeza de dicha entidad, entendiendo que esta tiene la capacidad de emitir conceptos de determinantes urbanísticos para iniciar los procesos de los planes parciales, así como actor fundamental en cada una de las instancias del procedimiento del instrumento. No obstante, el diálogo y los acuerdos entre los promotores de planes parciales próximos o colindantes también se considera como un escenario de mutua colaboración, toda vez que la SDP encamine, apruebe y determine jurídica y técnicamente cada uno de los alcances que entre estos pueda darse. En este sentido, la gestión y la articulación con el PPCEE es de nuestro interés, además de ser un instrumento que tendrá distintas implicaciones en el entorno inmediato de nuestro ámbito de aplicación; asimismo, se acogerán las determinantes y propuestas concertadas que la SDP concuerde con las dos partes.	La observación no genera cambios en la propuesta.

0505
09 APR. 2019

64 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria. Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Integración efectiva de Lutaima a los planes de renovación: revisando la información disponible el Edificio Lutaima aparece incluido como AMD (Área de Manejo Diferenciado). Sin embargo, esta inclusión no parece integrar verdaderamente a Lutaima, más allá de un espacio a conservar. Todo el Plan está diseñado para los requerimientos de CAR y Universidad Libre, Ecopetrol y Ministerio de Vivienda, no para Lutaima. De acuerdo con los planes presentados, Lutaima quedará asfixiado y descontextualizado por el tipo de diseño que incluye una densificación extrema, tanto por el número de personas que se supone harán uso de la zona (más de 15.000 entre los dos planes, frente a 200-300 personas de Lutaima) como por los metros de construcción planteados, la altura de los edificios propuestos y los cambios generados por el incremento de locales y actividades comerciales previstos en los planes. El hecho de que los propietarios y residentes de Lutaima no hayan sido consultados durante las etapas de diseño de los planes de renovación es una buena muestra del ningún interés en integrarlos verdaderamente a unos planes que modifican sustancialmente su entorno. Es evidente que los planes solucionan y responden a las expectativas de los proponentes. ¿Y qué pasa con los residentes de Lutaima, y el impacto que ocasionarán los planes de renovación en su calidad de vida, tanto en la etapa de construcción como por el cambio del posterior del entorno?	Edificio Lutaima	El edificio Lutaima se encuentra en el ámbito de aplicación del PPRU CEE. Sin embargo, al ser parte del área circundante del ámbito de este plan parcial, se han tomado medidas especialmente referidas al impacto sobre la densificación y la calidad y cuantificación del espacio público para el disfrute de los ciudadanos, a saber: la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes (un perfil generoso, pues el decreto 080 exige solo 15 m de aislamiento para los Planes Parciales) y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio.	No se acoge la observación. 0505 09 ABR. 2019
65 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria. Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Respeto por el entorno: el Parque Nacional, en su zona adyacente a la carrera 7a. (área histórica) es un espacio emblemático no solo para la ciudad sino para el país. Ha congregado en diversos momentos movimientos sociales históricos y ha sido zona de confluencia de manifestaciones ciudadanas de diversa índole. El barrio La Merced, contiguo al Parque Nacional y a las renovaciones propuestas, es una zona de conservación arquitectónica con características muy especiales y valiosas para la ciudad. La extrema densificación propuesta, la altura de los edificios planteados y la saturación comercial atentan directamente contra estos espacios urbanos singulares y valiosos para la ciudadanía. ¿De qué manera los planes propuestos han tenido en cuenta estos espacios? ¿Cómo se respetan las normas sobre patrimonio en estas propuestas?	Patrimonial	Las mesas de articulación que se han venido adelantando con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a poner en valor los elementos patrimoniales del entorno del plan parcial CAR Universidad Libre y a partir de estos definir unos lineamientos de intervención del proyecto. En ese sentido, el Ministerio de Cultura determinará los aspectos patrimoniales que deberán ser respetados para que el proyecto responda a su localización.	La observación no genera cambios en la propuesta

66 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria, Consejo de administración Edificio Lutaima, Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Uso dotacional dentro del Plan CAR: teniendo en cuenta que uno de los edificios propuestos en este plan es para una universidad (uso dotacional educativo) y que es conocida la complejidad de los entornos generados alrededor de las universidades y los requerimientos del bienestar estudiantil, que superan la construcción de aulas, se solicita explicar cómo se integra al sector y cómo responde a la normatividad este uso dotacional en un plan que incluye vivienda, oficinas y comercio.	Universidad	El uso que la Universidad Libre tiene previsto para este nuevo edificio está relacionado con posgrados y educación continuada, por lo anterior el perfil de los estudiantes es de personas entre 30 y 45 años los cuales asisten en horarios muy específicos a sus jornadas de estudio. Se prevé un número de estudiantes de 1.600 que en todo caso nunca van a confluír al mismo tiempo en el edificio. Por otro lado, estas personas en su mayoría son trabajadores que asisten a su jornada de clases y retornan a su trabajo o sus casas por lo que no se verá afectada la tranquilidad de los residentes del sector. Para este uso se prevén acciones de mitigación que consisten en la subterranización del tráfico atraído en el deprimido de la carrera octava, generación de estacionamientos de acuerdo a los requerimientos aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad y la generación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público equivalentes al máximo de población atraída en hora pico durante semana de la siguiente forma: En cuanto a la localización del uso dotacional educativo en el ámbito del plan parcial, este se sustenta en los artículos 344 y 376 del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.	La observación no genera cambios en la propuesta.
67 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria, Consejo de administración Edificio Lutaima, Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Etapa de construcción: plantea numerosos problemas e incomodidades extremas para los residentes de Lutaima. La implosión de los edificios que tienen que ser destruidos tiene graves consecuencias para la salud, pues afecta de manera considerable las vías respiratorias. La remoción de los escombros; los ruidos de maquinaria; la movilización de materiales de construcción, las restricciones de acceso y de movilidad, entre otros asuntos propios de una obra de estas dimensiones, afectarán de manera muy grave y significativa la calidad de vida de todos los residentes. Adicionalmente, Lutaima es habitado por un número importante de personas de la tercera edad, incluyendo varias personas mayores de 90 años. ¿Qué medidas propone el plan de renovación para mantener la calidad de vida de los residentes y preservar su salud, ambos derechos fundamentales de cualquier ciudadano?	Demolición	"El Plan de Gestión Social (PGS), en su Programa de Participación Comunitaria, contempla la realización de ACTAS DE VECINDAD, que se adelantarán antes y después de la realización de las obras de demolición y construcción que evidencie el estado de los predios, edificaciones y negocios de forma que se genere un informe detallado con sus respectivos soportes, que evidencie el estado de cada uno de los predios, ubicados en el área de influencia directa del proyecto, lo cual garantizará una gestión transparente y objetiva con base en los soportes que arrojarán estas actas de vecindad, respecto a posibles impactos que se puedan generar en las estructuras de los edificios vecinos que se encuentran dentro del área de influencia directa del plan parcial. Se aclara en el PGS cada una de las estrategias vinculadas con las acciones orientadas a la prevención y mitigación de impactos a la comunidad. Así mismo, este tipo de proyectos por ley deben contar con las pólizas que cubra todos esos riesgos y daños, esas pólizas son por ley, obligatorias que responden por cualquier daño. Conforme a lo planteado en el Plan de Gestión Social del PPRU CAR - Universidad Libre, a través de la Estrategia de Comunicaciones, para controlar y mitigar estos impactos durante la fase de ejecución del proyecto se contempla: 1. Adelantar campaña divulgativa de los horarios de trabajo de las obras y actividades, en especial en la etapa de demolición, que permita garantizar la tranquilidad de los residentes. 2. Se evitará realizar los trabajos más ruidosos en las horas de descanso o de menor actividad del entorno, como, por ejemplo: durante las primeras horas de la mañana o por la noche. 3. Se informará sobre acciones de contención de franjas de control ambiental que minimizarán el impacto al ruido. 4. A través del Punto de Atención del proyecto, se atenderán las PQR que presenten los habitantes y residentes del sector sobre estos impactos con el fin de garantizar su oportuna y eficaz atención. 5. A través de los canales oficiales tanto de la CAR como de la Universidad Libre, se emitirán comunicados sobre el manejo y las medidas de mitigación que el operador del proyecto deberá adelantar para controlar los impactos por ruido y partículas en especial durante las etapas de construcción del deprimido y demolición e implosión de los edificios. * En días de fuertes vientos, evitar trabajar en actividades que generen mayor cantidad de partículas, en el área de mayor afluencia de peatones, para minimizar la exposición a terceros. * Proteger los patios o áreas de acopio de material (mixto, arena, cementos, etc.) con lonas y en lo posible humedeceros para evitar pérdidas por amastre por el viento. * La arborización de las franjas de control ambiental permitirá cumplir sus funciones ambientales, brindando un aislamiento paisajístico y acústico. * Regar cuando las operaciones de excavación o la circulación de vehículos puedan generar polvo. * Disponer de las medidas correctivas necesarias para asegurar que los materiales y niveles de concentración de los contaminantes, se ajustan a los límites exigibles según el marco normativo, procurando una mejora sostenida.	Se acoge la observación y se detallan acciones en el DTS.

0505
09 ABR. 2019

68 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria. Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II	Pérdida de valor de los inmuebles de Lutaima: teniendo en cuenta que el periodo de construcción del plan de renovación CAR-Ecopetrol tomará un periodo aproximado de 10 años, el valor comercial y la posibilidad de transacción de cualquier inmueble de Lutaima se verá absolutamente reducido. ¿Qué compensación propone el plan CAR-Ecopetrol a los propietarios de Lutaima?	Edificio Lutaima	El edificio Lutaima se encuentra en el ámbito de aplicación del PPRU CEE como un área de manejo diferenciado. Sin embargo, al ser parte del área circundante del ámbito de este plan parcial, se han tomado medidas especialmente referidas al impacto sobre la densificación y la calidad y cuantificación del espacio público para el disfrute de los ciudadanos, a saber: la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio.	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
69 Vía correo electrónico 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria. Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019	Edificabilidad: los planes CAR-Ecopetrol proponen un aumento del índice de edificabilidad para la zona del 60%, al pasar del 5% al 8%. Este incremento extremo rompe con el entorno al proponer torres de 40 pisos (4 pisos de plataforma más 36 pisos de edificio), que doblan la altura de los actuales edificios de la zona, a los cuales descontextualiza y desnaturaliza, y choca con áreas de conservación patrimonial, como el Parque Nacional, el propio Edificio Ecopetrol y el Barrio La Merced. ¿Planeación Distrital, Patrimonio Distrital y la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura, están de acuerdo con este despropósito?	Patrimonio	Las mesas de articulación que se han venido adelantando con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a poner en valor los elementos patrimoniales del entorno del plan parcial CAR Universidad Libre y a partir de estos definir unos lineamientos de intervención del proyecto. En ese sentido, el Ministerio de Cultura determinará los aspectos patrimoniales que deberán ser respetados para que el proyecto responda a su localización.	No se acoge la observación

70 Vía correo electrónico: 26/03/2019 019	Guillermo Gaviria..Consejo de administración Edificio Lutaima. Socialización II Comunicación 27 de marzo de 2019-	Diseño propuesto alrededor de Lutaima: a) el diseño del espacio público propone amplias zonas duras, que contradicen la vocación de la zona y que podrían aportar un verdadero mejoramiento del entorno si fueran zonas verdes. b) Plazoleta y pérgola: el diseño de plazoleta que se propone al frente (cra.8ª) de Lutaima afecta seriamente su fachada. Particularmente, la llamada pérgola que circunda la plazoleta, agrede en su tramo oriental a la fachada de Lutaima, cuando pasa a escasos metros sin tener ningún elemento de unidad arquitectónica con Lutaima; c) Peatonal al norte de Lutaima: deja al descubierto la fachada norte de Lutaima, la única que actualmente tiene la protección del vecindario de Ecopetrol. La razón, suponemos, es dar acceso a la zona comercial planteada en la plataforma que servirá de base al edificio que sustituirá al Teusacá; d) cicloruta por el frente de la entrada residencial: el diseño propone una cicloruta por el frente de la entrada de Lutaima (cra. 8ª.), poniendo en grave riesgo a los residentes del Lutaima, y dificultando aún más el acceso a los parqueaderos, ya de por sí complejo; e) acceso a parqueaderos: el acceso por la calle 38, recorre un trayecto exclusivo de aproximadamente 100 metros, que deberá ser de doble vía, y que dada la densidad poblacional regular y la población flotante, se convertirá en riesgo permanente para peatones y ciclistas (cicloruta), y por tanto, para los residentes de Lutaima.	Edificio Lutaima	El edificio Lutaima se encuentra en el ámbito de aplicación del PPRU CEE como un área de manejo diferenciado. Sin embargo, al ser parte del área circundante del ámbito de este plan parcial; se han tomado medidas especialmente referidas al impacto sobre la densificación y la calidad y cuantificación del espacio público para el disfrute de los ciudadanos, a saber: la cesiones de espacio público aíslan el uso propuesto a 30 m de todas las edificaciones existentes y las APAUP configuran espacios de permanencia para toda la población atraída por los usos dotacionales, oficinas y comercio. Vale la pena señalar que las áreas de cesión y áreas de mitigación propuestas en el PPRU CAR - Universidad Libre, tendrán una exigencia mínima de cobertura vegetal de la siguiente forma: 80% para el parque de bolsillo en la calle 37, 50% para la plazoleta de la calle 36 y 30% para el control ambiental y las APAUP. La cicloruta propuesta sobre la carrera octava deberá construirse a desnivel del resto del espacio libre generado sobre el deprimido, con el propósito de localizar y restringir el uso de vehículos livianos como la bicicleta y otros medios de transporte como los patines y patinetas. El acceso vehicular restringido tiene una velocidad máxima de operación y al poseer carácter exclusivo para el edificio Lutaima, su utilización conservará el carácter actual. Vale la pena aclarar que dentro de los estacionamientos del PPRU CAR - Universidad Libre, existirán zonas de descargue para los usos comerciales, que podrán articularse con la operación de los restaurantes ubicados en el edificio Guadalupe, para evitar el tránsito de vehículos pesados sobre el vehicular restringido.	No se acoge la observación
71 1-2019-20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL. Oficio 1-2019-20030	La delimitación de los Planes Parciales se discutió en varias reuniones tripartitas (SDP, CAR, Ecopetrol) y se acordó que la Carrera 8ª, de la calle 37 hacia el norte, hace parte del Plan Parcial formulado por Ecopetrol; y que la Carrera 8ª, de la calle 37 hacia el sur, hace parte del Plan Parcial formulado por la CAR y la Universidad Libre. En la socialización del Plan Parcial CAR-UL se presentó, que la totalidad de las obras de la Carrera 8ª harán parte de las cargas locales externas de este plan parcial y, sin mayor explicación, que las mismas, serán un Área de Manejo Diferenciado para el Plan Parcial de Ecopetrol. Decisión con la cual Ecopetrol no está de acuerdo. (Documento enviado anteriormente)	Delimitación	Durante las mesas de trabajo realizadas entre los promotores de los Planes parciales CAR-Universidad Libre y Ecopetrol el 3 de marzo y 2 de abril, se expuso la necesidad de agrupar la obra de infraestructura de la carrera octava en un sólo ámbito de aplicación, así como dejar un sólo responsable de su construcción. En consecuencia, la delimitación del PPRU CAR- Universidad Libre se ajustó excluyendo el RUP! 485-2 de la carrera octava, para cumplir con los requerimientos de gestión y viabilidad expuestos por la Empresa de Acueducto, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Planeación. Además, se incluyeron las obras del deprimido y su cubierta transitable, como carga fuera del ámbito, en cumplimiento con los requerimientos de las mismas entidades.	No se acoge la observación

0505

09 APR. 2019

72 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Tanto la decisión sobre la delimitación de los planes parciales, como el diseño de redes de servicios públicos y del deprimido de la Carrera 8ª, así como el proceso de ejecución de estas obras debe estar concertado entre los dos planes parciales y deberá ser absolutamente claro y transparente de donde provienen los recursos y a cargo de quien estarán estas obras.	Concertación	La delimitación del PPRU CAR- Universidad Libre ha sido modificado varias veces desde su radicación en diciembre de 2018, por la necesidad de precisar o ajustar algunos temas que observaron las entidades competentes en la revisión del proyecto y en las diversas mesas de trabajo. Por esta razón, la delimitación del Plan Parcial responde a condiciones técnicas y jurídicas, de gestión y límites de propiedades privadas (Catastro) y públicas (DADEP). Por solicitud de la Empresa de Acueducto las redes de servicios públicos propuestos por la carrera octava han sido relocalizadas para tener conexión con las redes existentes de la carrera séptima y la calle 36, de tal forma que la gestión de los Planes Parciales no esté afectado por el ritmo de avance de ambos. Adicionalmente, las obras del deprimido de la octava no contemplan los andenes existentes de la carrera octava, por los cuales pueden desarrollarse las redes de cada manzana. Efectivamente, durante la fase de diseño y construcción se llegarán a acuerdos sobre niveles y localización de accesos para cada una de las manzanas afectadas por las obras para lograr una ejecución óptima de las obras, además de otros temas de orden técnico la los cuales se hará referencia en el decreto de adopción.	Se acoge la observación. El desarrollo de los temas se realizará en el decreto de adopción 0505 09 ABR. 2019
73 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Los dos planes parciales deberían tener los mismos criterios, parámetros e indicadores para la definición y aplicación de las siguientes normas: Cálculo de los índices de construcción y ocupación, Altura máxima permitida de plataformas y torres, Aislamientos entre edificaciones, Cálculo de usuarios (población residente y flotante), Exigencia de estacionamientos y operación de sótanos, Criterios de transparencia y/o permeabilidad a nivel de peatón en áreas privadas y visuales hacia los Cerros Orientales y el Parque Nacional, Sombras de los edificios.	Parámetros e indicadores	Las mesas de articulación que se han venido adelantando con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a determinar parámetros y normas comunes para los Planes Parciales. En ese sentido, en conjunto con el Ministerio de Cultura se determinarán los aspectos normativos y criterios de diseño que deberán ser respetados para que el proyecto responda a su localización.	La observación no genera cambios en la propuesta. Los acuerdos que se logren en este aspecto se incluirán en el decreto de adopción del Plan Parcial.
74 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El Plan Parcial CAR-UL calculó el índice de construcción (IC) con base en el área neta de 8.320,68 m². (Pág. 189 DTS).	Índice de Construcción	El área neta del PPRU fue ajustada a 7,302.47m2 que resulta de restarle al área privada inicial la cesión gratuita para constituir la reserva vial del proyecto de la Troncal carrera séptima de 133.97 m2.	Se acoge la observación.
75 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El Plan Parcial CAR-UL ha debido calcular su IC con base en el área útil resultante de 4.952 m². (Plano 10-17).	Índice de Construcción	El área útil del Plan Parcial se ajustó a 4,951.71m2 de acuerdo a la información remitida por el DADEP en cuanto a la actualización de los RUPIS que componen el ámbito del plan parcial.	Se acoge la observación.

76 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL. Oficio 1-2019- 20030	El IC que presenta el Plan Parcial CAR-UL en el DTS es de 8,85. Si se calcula de la misma sobre área útil (como se acostumbra en planes parciales de renovación como CAN y Proscenio) el resultado del IC es de 14,87.	Índice de Construcción	La concepción de la edificabilidad del PPRU responde a la necesidad que tienen la CAR y la Universidad Libre de desarrollar sus nuevas sedes y los usos complementarios que les permitirán apalancar financieramente el proyecto. En consecuencia, tanto la edificabilidad como el índice de construcción son resultado de ese enfoque. La edificabilidad a la cual hace referencia la observación se ha conservado desde las primeras mesas de trabajo con Ecopetrol. Se precisó el ajuste de los índices en el DTS.	Se acoge la observación
77 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL. Oficio 1-2019- 20030	En el caso del Índice de Ocupación (IO) no está claro sobre qué se calcula. En el plano 11-17 aparece un IO de plataforma de 0,75 y de torres de 0,60, calculados sobre área útil. En el DTS aparece 0,65. ¿Cuál es en definitiva la ocupación de los predios?	Índice de Ocupación	El índice de ocupación se calcula sobre el área útil, después de restar cesiones de espacio público y afectaciones. Se vienen adelantando mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura encaminadas a determinar parámetros y normas para el PPRU CAR -Universidad Libre en las cuales se concretarán las normas relacionadas con los índices de ocupación.	Se acoge la observación. Los ajustes respecto a este tema se concretarán en el decreto de adopción.
78 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL. Oficio 1-2019- 20030	El cálculo del área requerida para la mitigación de impactos, denominada Área Privada Afecta a Uso Público (APAUP) se realiza con base en el número de usuarios o población flotante de los usos diferentes a la vivienda. Para este efecto revisamos el ejercicio hecho por la CAR, y tenemos las siguientes observaciones: No entendemos que son APAUP opcionales. Si se plantea una edificabilidad y unos usos, se entiende, según exigencia de la SDP, que todas las APAUP son obligatorias, al ser "opcionales", es como si se supusiera que no se van a hacer los edificios diferentes a la CAR y a la U. Libre, pero si se hacen ¿en dónde se ubican y cómo se accede a esas APAUP para que efectivamente cuenten como áreas de mitigación?	APAUP	El cálculo para las Áreas Privadas Afectas al uso Público resulta del cálculo de atracción de población flotante del Estudio de Tránsito, en el cual se determinó una hora pico de población atraída entre semana. Sobre ese pico de población atraída se destinan 0.90 m2 de APAUP para cada persona que utilizará las áreas libre y espacio público por efecto de los servicios generados por el PPRU CAR-Universidad Libre. Se consideran APAUP obligatorias aquellas relacionadas con los usos Dotacional y de Servicios de acuerdo a su escala. Además, se condideran APAUP adicionales aquellas relacionadas con el comercio de zonal para mitigar el impacto que los locales comerciales generarán en primer piso.	Se acoge la observación y se detallan acciones en el DTS. 0505 09 ABR. 2019
79 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL. Oficio 1-2019- 20030	Si se divide el área construida (IC) en usos diferentes al residencial (50.539 m²) en el número de usuarios estimado (1.570), se tiene en promedio una relación de 32 m² por persona, lo cual claramente está lejos de ser real, en usos de oficinas hablar de 20 m2 construidos por habitante ya es un número muy generoso.	APAUP	El cálculo para las Áreas Privadas Afectas al uso Público resulta del cálculo de atracción de población flotante del Estudio de Tránsito, en el cual se determinó una hora pico de población atraída entre semana. Sobre ese pico de población atraída se destinan 0.90 m2 de APAUP para cada persona que utilizará las áreas libre y espacio público por efecto de los servicios generados por el PPRU CAR-Universidad Libre.	La observación no genera cambios en la propuesta

80 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El plan parcial CAR está tomando la totalidad de la tapa de la carrera 8ª para el cálculo de su indicador de espacio público, situación con la que no nos sentimos conformes dado que si se contabiliza esta área, por lo menos una proporción de ella debería excluirse al encontrarse en el ámbito de aplicación de Ecopetrol.	Indicador EP/Hab	El espacio público recalificado mediante la intervención de la carrera octava no puede ser contabilizado para los indicadores de espacio público por habitante, porque se encuentra fuera del ámbito y corresponde a un área que ya se encuentra en el inventario del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. Por lo tanto, no puede contabilizarse dos veces. La cubierta transitable sobre el deprimido de la carrera octava corresponde entonces a una acción de mitigación del Plan Parcial.	Se acoge la observación y se detallan acciones en el DTS. 0505 09 ABR. 2019
81 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El área libre en primer piso, descontada el área ocupada por la plataforma de 2.713,66 m² (asumiendo un IO de 0.75), sería de 1.237 m², por lo tanto habría un déficit de 1.037 m².	IO	El índice de ocupación y las áreas privadas afectas al uso público se consideraron de manera articulada para garantizar el cumplimiento de las obligaciones en términos de espacios de permanencia y de mitigación de impactos y la necesidad de implantar las edificaciones.	No se acoge la observación
82 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	En el DTS no hay referencia alguna a la altura de las edificaciones. ¿Cuál es la altura máxima permitida en cada una de las edificaciones? Advertimos que si bien se enuncia una altura de 28 pisos para los tres predios en el plano 10-17, en el DTS la altura se deja como la resultante de la aplicación de los índices y de los aislamientos entre torres (15,5m) (p. 189).	Altura	Se vienen adelantando mesas de trabajo con el Ministerio de Cultura están precisamente encaminadas a determinar parámetros y normas para el PPRU CAR -Universidad Libre. En ese sentido, en conjunto con el Ministerio de Cultura se determinarán los aspectos normativos como la altura máxima de las edificaciones.	La observación no genera cambios en la propuesta.
83 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El aislamiento mínimo de 15,50 mts podría ser insuficiente si no se establece una altura máxima para las edificaciones, y un coeficiente de aislamiento en relación a la altura que se pueda alcanzar.	Aislamientos	Se toman los aislamientos requeridos por el Artículo 13. Aislamientos. del Decreto Distrital 080/2016 que corresponden a 15,50 metros de aislamiento lateral para edificaciones colindantes de 19 o más pisos. Adicionalmente, se proponen aislamientos respecto a las edificaciones permanentes de 30 metros.	No se acoge la observación.
84 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	La plataforma continua se puede convertir en una barrera de más de 70 metros de largo y 16m de altura (asumiendo que es de 4 pisos) que impide la permeabilidad visual para los peatones hacia el Parque Nacional. Excepto en el texto, no está clara desde el punto de vista normativo la altura de esa plataforma.	Altura plataforma	La plataforma de 4 pisos de acuerdo con lo que se ha conversado con el Mincultura es un lineamiento general que aplicará también a Ecopetrol en el marco de la armonización de la intervención en temas de patrimonio. Este requerimiento implicó descartar la propuesta de tipología aislada que se había contemplado en la formulación inicialmente, para pasar a una tipología continua donde las tres edificaciones del PPRU CAR -Universidad libre estén articuladas en un proyecto integral.	No se acoge la observación
85 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	No se encontró un documento o texto completo sobre la estrategia de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios, lo que se encontró en el DTS, tiene áreas diferentes a las de los Planos (Ver Planos 13-17 y 15-17). Al parecer se incluyó la totalidad de la Carrera 8ª en el área bruta base para el reparto. Por esto el área bruta que antes era 9.677 m² pasa a 11.447 m².	Cargas	De acuerdo a los ajustes requeridos por las entidades tras la radicación del 13 de marzo, el área de las obras de la carrera octava se incluye sólo dentro de las cargas locales del Plan Parcial. Por lo tanto el área bruta no incluye la carga del deprimido, y se contabiliza como una carga por fuera del ámbito del PP.	No se acoge la observación.

86 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Entre las cargas del plan parcial está la totalidad de la Carrera 8ª, a pesar de que una parte de esta vía aún hace parte del área delimitada del Plan Parcial del Centro Empresarial Ecopetrol, se entiende que la responsabilidad de desarrollar el deprimido de la 8ª debe ser de un solo promotor pero no se considera pertinente excluir a Ecopetrol de los diseños y costos de esa obra que es una carga de gran importancia. Al ser una obra que sirve para el acceso de los dos planes debería cumplir el principio de igualdad del que parte el mecanismo de cargas y beneficios.	Cargas	El mecanismo de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios del Plan Parcial corresponde a una estrategia de cofinanciación entre Unidades de Actuación o Gestión de un mismo Plan Parcial, es decir que sólo involucra a los promotores y propietarios del suelo dentro de dicho Plan Parcial. Las obras previstas en la carrera octava se plantean como requerimiento de Empresa de Acueducto de Bogotá, Secretaría de Movilidad y Secretaría de Planeación y involucran solamente áreas del inventario de espacio público del DADEP. Efectivamente, durante la fase de diseño y construcción se deben acordar niveles y localización de accesos para cada una de las manzanas afectadas por las obras para lograr una ejecución óptima de las obras. En el Decreto de adopción se concretarán los lineamientos para definir las acciones de coordinación respecto a la ejecución de dichas obras.	Se acoge la observación
87 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	En la calle 36 únicamente se señala un sobre-ancho de andén a pesar de que en el estudio de tránsito se establece que es necesario un tercer carril vehicular.	Estudio de Tránsito	El perfil existente de la calle 36 es suficiente para conformar 3 calzadas en su tramo de la carrera octava a la carrera séptima en sentido occidente - oriente. Por el contrario, el andén norte de la calle 36 en el mismo tramo debe ser ampliado para que tenga un ancho de 5 metros, por lo cual se plantea su ampliación en áreas de origen privado que se consideran como sobre ancho de andén.	No se acoge la observación.
88 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Las obras de la Carrera 7ª se están contabilizando como parte de las cargas del plan parcial, a pesar de ser un proyecto que está desarrollando directamente el IDU. ¿Por qué se considera como carga general del plan parcial el valor de dichas obras? (p. 207 del DTS; plano 11-17)	Reserva vial	La carga general de la reserva vial de la carrera séptima no tiene costo específico ya que es una cesión de suelo gratuita y se conserva debido a que 133.97 m2 corresponden a la reserva vial de la Troncal de Transmilenio.	Se acoge la observación.
89 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	En la valoración de los aportes se incluyen los edificios viejos de la CAR y Guadalupe, pero en los beneficios, ni el nuevo Edificio de la CAR, ni el nuevo Edificio de Posgrados de la Universidad Libre están valorados. Esta es una omisión importante en el ejercicio de reparto de cargas y beneficios, especialmente para hallar el valor residual del suelo. (Pag. 212-213)	Valor Residual	En la valoración de los beneficios se contemplan la totalidad de áreas vendibles del Plan Parcial, que corresponden al total de la edificabilidad, excluyendo el equipamiento comunal público que será cedido gratuitamente a la Secretaría de Integración Social.	No se acoge la observación
90 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	¿Por qué el estudio de mercado únicamente se refiere al uso residencial y no incluye oficinas, ni usos dotacionales? Así lo sugieren las cifras presentadas en la Tabla 8-9 en la p. 213 del DTS, tanto por las áreas como por los valores presentados.	Estudio de Mercado	El estudio de mercado fue ajustado para contener el mercado de comercio y servicios del sector, acompañando el mercado de vivienda.	Se acoge la observación.
91 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Los costos directos de construcción son extremadamente bajos comparados con planes parciales de usos similares, que incluso se han formulado en vigencias anteriores.	Costos directos	Los costos directos del reparto de cargas y beneficios fueron avalados por la Dirección de Economía Urbana de SDP.	No se acoge la observación

0505
09 ABR. 2019

24

92 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	Corroborar los costos directos del equipamiento comunal público (\$9.500.000/m²), pues consideramos estos muy altos.	Costos directos	El costo del equipamiento comunal público se ajustó a \$4.000.000 / m2.	Se acoge la observación.
93 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	En la página 188 se afirma que la edificabilidad total del plan parcial es de 84.685 m², lo cual significaría que el área del índice o "área vendible" (73.639 m²) equivaldría al 87% del área total construida sobre el nivel del terreno. Esto carece de sustento en la realidad: el área total construida de este plan parcial será mucho mayor. Por tanto, la valoración de los costos de construcción debe ajustarse.	Área Construida Total	El área total construida corresponde al cálculo de áreas con respecto al área vendible de acuerdo con la definición del decreto 080 de 2016: "Excluye azoteas, hall de cubierta, áreas duras sin cubrir o techar, áreas de las instalaciones mecánicas, depósitos que se encuentren en pisos de la edificación que no contengan usos habitables, y que a su vez no colinden con unidades privadas habitables, puntos fijos, el área de los estacionamientos y de circulación vehicular y el área de equipamiento comunal privado ubicada en un piso como máximo, así como el área de los estacionamientos y de circulación vehicular ubicados en semisótanos y sótanos."	No se acoge la observación 0505 09 ABR. 2019
94 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	La información presentada como parte del estudio ambiental se debe presentar en forma de diagnóstico (problemas y amenazas) de forma específica para el proyecto. Descripciones generales de clima, hidrogeología y geología a escala de la sabana de Bogotá, o el inventario de datos, no aportan a una análisis concreto de la situación ambiental del proyecto. A esta compilación de información sin contexto se dedica una gran parte del estudio ambiental.	Estudio ambiental	La estructura y contenidos del Estudio Ambiental fueron revisados y avalados por la Secretaría Distrital de Ambiente, entidad que emitió su concepto de viabilidad del plan parcial.	No se acoge la observación.
95 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	El estudio ambiental NO considera un área de influencia del plan parcial. Lo anterior es esencial para análisis como el de estructura ecológica o arbolado urbano. El proyecto no se puede limitar al predio de la CAR.	Estudio ambiental	El estudio ambiental consideró que entre las obras planteadas en el Plan Parcial no se afectan elementos de la estructura ecológica principal. Las afectaciones generadas dentro del ámbito del Plan Parcial y las cargas locales fuera del ámbito son descritas en Resultados del análisis de la cobertura vegetal del Estudio Ambiental, como única afectación al elemento flora en el área de influencia.	No se acoge la observación.
96 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	No se realiza ningún análisis sobre la calidad del agua, vertimientos o sistema hídrico. No se consideraron elementos de la EEP como el corredor ecológico del río Arzobispo.	Estudio ambiental	El análisis de impacto sobre elementos naturales como el agua se realiza en el Estudio Ambiental en el Análisis de impactos ambientales. Dentro del diagnóstico de los impactos ambientales no se encontró la afectación de elementos de la Estructura Ecológica Principal, más allá de la constitución del Control Ambiental y a la reserva vial de la carrera séptima que tiene un ancho mínimo de 5 metros y se extiende desde el andén de la calle 36 hasta la calle peatonal de la calle 37 (RUP 485-4).	No se acoge la observación.
97 1-2019- 20030 del 29/03/2019	Formulador PPRU ECOPETROL Oficio 1-2019- 20030	La Evaluación de Impactos Ambientales no es diferenciada. Aplican todos los impactos en todas las fases y actividades del proyecto. Lo anterior NO permite realizar una jerarquización real, ni medidas de mitigación concretas.	Estudio ambiental	En el capítulo de Criterios de sostenibilidad ambiental y ecourbanismo del Estudio Ambiental se determinan acciones, alcances y en qué fases se realizarán con respecto a los componentes Hidrosférico, Biosférico, Atmosférico, Ahorro y uso eficiente de agua y energía, Socioeconómico y cultural, Impactos ambientales, Infraestructura de telecomunicaciones y Otros.	No se acoge la observación.