

Documento técnico de soporte

Modificación por inviabilidad técnica para obras de etapa 1 y etapa 2

# PLAN PARCIAL LA FELICIDAD

Bogotá D.C.

Modificación al Decreto de Adopción 147 de 2008 y al Decreto Modificatorio 386 de 2015

DICIEMBRE 2018 – Formulación ajustada como respuesta al requerimiento No. 1-2018-71321 del 20 de Noviembre de 2018



# índice

JUSTIFICACIÓN	1
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1.1</b>
<b>ALCANCE MODIFICACIÓN</b>	<b>1.2</b>
<b>PROCEDIMIENTO PARA LA MODIFICACIÓN</b>	<b>1.3</b>
<b>ANTECEDENTES DEL PLAN PARCIAL</b>	<b>1.4</b>
ENTREGA DE CESIONES	1.4.1
NORMATIVIDAD	1.4.2

PLAN PARCIAL	2
<b>LOCALIZACIÓN Y ÁREA DE DELIMITACIÓN</b>	<b>2.1</b>
<b>CARACTERIZACIÓN DEL PLAN PARCIAL</b>	<b>2.2</b>
CARGAS URBANÍSTICAS	2.2.1
CARGAS GENERALES	
CARGAS LOCALES	
<b>INSTRUMENTOS DE GESTIÓN LEGAL</b>	<b>3.1</b>
UNIDADES DE GESTIÓN	3.1.1
ETAPAS DE DESARROLLO	3.1.2
REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS	3.1.3
PLUSVALÍA	3.1.4
OBJETO DE MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL	3
<b>EJECUCIÓN DE CARGAS GENERALES</b>	<b>3.1</b>
ESTADO ACTUAL DEL PLAN PARCIAL	3.1.1
INVIABILIDAD TÉCNICA	3.1.2
COMPROMISOS CARGA GENERAL	
CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE OBRAS	3.1.3
<b>MODIFICACIÓN CRONOGRAMA EJECUCIÓN DE CARGAS GENERALES</b>	<b>3.2</b>
<b>SERVICIOS PÚBLICOS</b>	<b>3.3</b>
ACTUALIZACIÓN DE DISPONIBILIDADES Y FACTIBILIDADES	





# 1 JUSTIFICACIÓN

## 1.1 INTRODUCCIÓN

El **Plan Parcial La Felicidad** a través del Decreto 147 de 2008 definió el régimen de derechos urbanísticos a cargo de los propietarios de suelo y posteriormente especificó sus obligaciones mediante el Decreto modificatorio 386 de 2015, las cuales surgen del Acta de Compromisos expedida por la Secretaria de Movilidad mediante el oficio SDM-DSVCT-154869-14 del 18 de Noviembre del 2014.

Así las cosas, el Plan Parcial estableció la ejecución de dichos compromisos como cargas urbanísticas, ejecutadas mediante el desarrollo del proyecto por etapas de infraestructura de malla vial arterial; lo que condicionó el desarrollo de las manzanas contenidas en las UG2, UG4, UG5 y UG6, ya que dependen de la construcción de las obras de Malla Vial Arterial previstas en cada una de las etapas, tal como lo establece el artículo 1° del Decreto 386 de 2015.

Por lo anterior, **el presente Documento Técnico de Soporte, presenta los argumentos para dar cumplimiento a las obras de infraestructura y presentar acciones de mitigación para la Etapa 01 y así, continuar con las obras de infraestructura y acciones que den viabilidad al desarrollo de las manzanas que conforman las UG4 y UG6 del Plan Parcial.** Argumentando la ejecución de los compromisos que por su inviabilidad técnica no fue posible se cumplieran en la Etapa 01 – tal como se explica más adelante en este documento –, puedan ser desarrollados al finalizar la Etapa 02, sin que esto afecte los indicadores y niveles de servicio relacionados con el funcionamiento del tránsito del sector con la entrada en operación de los proyectos inmobiliarios.

La presente modificación al **Plan Parcial La Felicidad** surge de la inviabilidad técnica que existe para la ejecución de las obras concernientes a **(1)** la implementación de la regularización semaforizada, **(2)** la continuidad de la ciclorruta de la Avenida Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la Calle 23 y **(3)** el carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor-Occidental de la intersección Avenida Boyacá y Avenida Centenario hasta la Avenida Agoberto Mejía. Lo anterior en virtud de los diferentes oficios y comunicados emitidos por las entidades distritales, evidenciado en el capítulo 3.1.2 INVIABILIDAD TÉCNICA DE COMPROMISOS POR CARGA GENERAL.

Por lo anterior, es necesario definir previamente los diseños definitivos de la Troncal Centenario, las obras que realizará la Empresa de Acueducto para la conexión de la Calle 13 y la articulación a nivel de urbanismo y de redes de servicios públicos los proyectos APP Calle 13 y ampliación de un carril adosado en el costado norte entre la Conectante Av. Boyacá con Av. Centenario (Calle 13) y Conectante Av. Centenario (Calle 13) con Av. Agoberto Mejía, para que el promotor del plan parcial La Felicidad pueda proceder a la construcción del carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor – Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor – Oriental de Avenida Agoberto Mejía, así como la implementación de la regularización semaforizada y la continuidad de la ciclorruta.

En ese mismo sentido, sin la definición de cada una de las obras mencionadas anteriormente por las entidades competentes, que hacen parte de los compromisos de la primera Etapa de obras de infraestructura y acciones a ejecutar, contenidas en el Decreto Distrital 386 de 2015, el promotor se queda sin la posibilidad de desarrollar los obras correspondientes a la segunda Etapa de ejecución de obras, con la cuales se pueden solicitar licencias de construcción y entrar en operación con las manzanas asociadas a la misma, motivo de la presente modificación al Plan Parcial “La Felicidad”.

## 1.2 ALCANCE MODIFICACIÓN

### 1.3 Procedimiento para La modificación

El procedimiento para la formulación y adopción de todo tipo de planes parciales se encuentra contemplado en el capítulo 1 denominado "Planes Parciales" del Título 4<sup>(1)</sup> del Decreto Nacional 1077 de 2015<sup>(2)</sup>, el cual, de acuerdo con lo señalado en los artículos 2.2.4.1.1.2 y siguientes, se puede resumir en las siguientes etapas:

1. **Etapa de formulación:** implica la elaboración y radicación de la propuesta completa del plan parcial en la Secretaría de Planeación Municipal o Distrital anexando los documentos exigidos en los numerales 1 y 2 del artículo 2.2.4.1.1.3 y en el artículo 2.2.4.1.1.7 del Decreto 1077 de 2015
2. **Convocatoria a propietarios vecinos** colindantes para que conozcan la propuesta y expresen sus recomendaciones y observaciones<sup>(3)</sup>.
3. **Revisión del proyecto de Plan Parcial** con el fin de verificar el cumplimiento de las normas urbanísticas tenidas en cuenta para la formulación del plan y pronunciarse sobre su viabilidad mediante acto administrativo.
4. **Etapa de concertación y consulta** de los planes parciales que, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2.2.4.1.2.1 del Decreto 1077 de 2015, sean objeto de concertación con la autoridad ambiental.
5. **Etapa de adopción** que se concreta con la expedición por parte del alcalde municipal o distrital del decreto de adopción.

(1) Este título se denomina "INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL".

(2) "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio".

(3) "**ARTÍCULO 2.2.4.1.1.8 Información pública, citación a propietarios y vecinos.** Radicado el proyecto de plan parcial, la oficina de planeación municipal o distrital o la entidad que haga sus veces convocará a los propietarios y vecinos colindantes en los términos del Capítulo V del Título III de la Parte Primera del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, para que conozcan la propuesta y expresen sus recomendaciones y observaciones.

La respuesta a las recomendaciones y observaciones se realizará en el acto que resuelva sobre la viabilidad de la propuesta de plan parcial."

Es de anotar que la solicitud de determinantes para la formulación es optativa de acuerdo con lo señalado en el artículo 2.2.4.1.1.3<sup>(4)</sup> y por lo tanto su adelantamiento no constituye una etapa obligatoria previa a la radicación del de la propuesta completa del plan parcial.

Ahora bien, lo señalado en precedencia resulta relevante si se tiene en cuenta que el parágrafo 4 del artículo 180 del Decreto 19 de 2012<sup>(5)</sup> que modificó el artículo 27 de la Ley 388 de 1997, estipula que el ajuste de los planes parciales se efectuará agotando solamente las instancias o autoridades competentes para conocer de los asuntos motivo del ajuste o modificación. La anterior disposición también fue contemplada en el parágrafo del artículo 8 del Decreto Nacional 1478 de 2013, actualmente compilado en el artículo 2.2.4.1.3.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015, el cual dice:

**“ARTÍCULO 2.2.4.1.3.1 Expedición del decreto de adopción del plan parcial.** Una vez surtidas las etapas previstas en los artículos precedentes y dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la aprobación del proyecto de plan parcial, mediante acto administrativo expreso o ficto o la concertación ambiental, cuando sea el caso, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.2.4.1.2.1 del presente decreto, el alcalde municipal o distrital lo adoptará mediante decreto.

**Parágrafo. El ajuste de planes parciales, en caso de requerirse, se efectuará teniendo en cuenta únicamente las instancias o autoridades**

**a cuyo cargo se encuentren los asuntos objeto del ajuste necesario para el desarrollo del respectivo plan. La solicitud de determinantes únicamente se podrá circunscribir a los aspectos sobre los cuales se solicite de manera expresa y escrita la modificación.** y se sustentarán en la misma reglamentación con que fue aprobado el plan parcial, salvo que los interesados manifiesten lo contrario.

*(Decreto 2181 de 2016 (sic), art. 16, subrogado por el Decreto 4300 de 2007, art. 4, modificado por el Decreto 1478 de 2013, art. 8)”*

**Así las cosas, como en el presente caso se trata de una modificación y/o ajuste al Plan Parcial La Felicidad, aprobado a través del Decreto Distrital 147 de 2008 y modificado por el Decreto 386 de 2015 y que no implica cambio alguno a las condiciones ambientales concertadas en el Acta de 23 de abril de 2008 radicada mediante Oficio No. 1-2008-18046, no se debe adelantar la etapa de concertación nuevamente ante la autoridad ambiental.**

**En consecuencia, atendiendo a lo dispuesto en el Decreto Nacional 1077 de 2015, en el trámite de ajuste del Plan Parcial La Felicidad motivo del presente documento técnico, se deberán agotar solamente las instancias de formulación, convocatoria a vecinos, revisión del proyecto y adopción. Además, dentro de la etapa de revisión, únicamente se deberán consultar las autoridades a cuyo cargo se encuentren los asuntos objeto de la modificación.**

(4) “ARTÍCULO 2.2.4.1.1.3 Determinantes para la formulación. Los interesados podrán optar por solicitar a la oficina de planeación municipal o distrital o la entidad que haga sus veces, que informe sobre las determinantes para la formulación del plan parcial en lo concerniente a la delimitación, las condiciones técnicas y las normas urbanísticas aplicables para la formulación del mismo, de acuerdo con los parámetros que al respecto determine el plan de ordenamiento territorial o el Macroproyecto de Interés Social Nacional, cuando este último así lo prevea. Dicha solicitud de concepto de determinantes para la formulación del plan parcial deberá acompañarse de los siguientes documentos: (...)”

(5) “Por el cual se dictaron normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.”

## 1.4 ANTECEDENTES DEL PLAN PARCIAL

**El Plan Parcial La Felicidad fue aprobado por el Decreto Distrital 147 de 2008 y este a su vez fue modificado por el Decreto Distrital 386 de 2015.**

Así mismo, en desarrollo de las disposiciones de dichos decretos, mediante Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Fábrica de Grasas y Productos Químicos Ltda – Grasco Ltda, Detergentes Ltda y Compañía de Negocios e Inversiones MG Sucursal Colombia, el promotor del Plan Parcial La Felicidad, con el acompañamiento permanente del Instituto, se comprometió a realizar los estudios, diseños y la ejecución de las obras de infraestructura vial y de espacio público para las Etapas 1 y 2, definidas en el Plano Anexo No. 1 y las acciones de mitigación a que se refiere el Acta de Compromisos No. SDM-DSVCT-15869-14 de 18 de noviembre de 2014 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, así como la entrega material de dichas obras al IDU.

El Convenio de Cooperación antes indicado fue prorrogado por primera vez mediante la Prórroga No. 1 de 26 de enero de 2018, en cuya cláusula primera se dispuso *“Prorrogar el plazo de ejecución del **CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA LA INTERVENCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO A CARGO DE TERCEROS No. IDU-1233-2017**, por el término de tres (3) meses, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, incluyendo sus modificaciones y suspensiones, si a ello hubo lugar”*. Luego de esto, se firmó la Prórroga No. 2 el 27 de Abril del 2018, en donde la cláusula primera dispuso: *“Prorrogar el plazo de ejecución del **CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO A CARGO DE TERCEROS No. IDU-1233-2017**, por el término de cuatro (4) meses, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, incluyendo sus modificaciones y suspensiones, si a ello hubo lugar”*.

En su momento, la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante oficio **SDM-DSVCT-154869-14 del 18 de noviembre de 2014**, emitió concepto técnico favorable al "Estudio de Tránsito Actualización Plan Parcial La Felicidad", del cual hace parte igualmente el Acta de Compromisos suscrita entre Pedro Gómez Y CIA S.A. y la Directora de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad; documentos en virtud de los cuales se establecen unos compromisos del titular del proyecto, unas condiciones operativas del proyecto, el seguimiento de la operación del plan parcial La Felicidad, el cronograma de la ejecución de las obras y algunas consideraciones sobre el proyecto de modificación presentada que motivó la expedición del Decreto 386 de 2015.

Posteriormente, la Secretaría Distrital de Movilidad, a través del **Oficio No. SDM-DSVCT-101644-16** de 2 de agosto de 2016, dio claridad a los términos expuestos en el Acta de Compromisos adquiridos mediante la aprobación del Estudio de Tránsito para la actualización del Plan Parcial La Felicidad y señaló, entre otros aspectos, lo siguiente:

- *“De conformidad con el análisis técnico contenido en el Estudio de Tránsito aprobado para la Modificación del Plan Parcial La Felicidad, las obras relacionadas en el acta de compromisos pueden adelantarse en paralelo con el desarrollo de las manzanas, entendiendo la simultaneidad del avance de las obras de las obras de infraestructura, señalización y semaforización, de tal manera que sea procedente otorgar licencias de construcción de la etapa siguiente una vez terminadas las obras de infraestructura de la etapa inmediatamente anterior.”*
- *“(…) el término “obras terminadas” significa que se encuentran en condiciones para iniciar el trámite de entrega a las Entidades competentes para su aprobación, mediante acta de recibo de la interventoría para aprobación de obras de infraestructura al Instituto de Desarrollo Urbano o actas de recibo de señalización y semaforización para aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad”.*
- *“Dado que la mayoría de las obras de infraestructura condicionan el desarrollo de la Etapa 3 del Plan Parcial La Felicidad, para asegurar que la infraestructura prevista sea suficiente para asumir las cargas vehiculares, peatonales y de ciclo usuarios, es posible asociar las obras de mayor impacto descritas en dos sub etapas (Construcción del tablero sur con tres carriles de circulación (puente vehicular), costado sur de la Av. Ferrocarril de Occidente, sobre la Av. Boyacá simultáneo con la unidad de gestión 4, manzanas 29, 30, 31 y 32 y unidad de gestión 5, manzanas 23, 24, 25, 26 y 27 y la Construcción del tablero oriental con tres carriles de circulación (puente vehicular), costado oriental de la Av. Agoberto Mejía, sobre la Av. Centenario (Calle 13) simultáneo con la unidad de gestión 2, manzanas 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12 y unidad de gestión 7, manzana 52B, para concretar la ejecución de los compromisos del promotor del Plan Parcial, de manera proporcional a la ejecución de esta Etapa”.*

**De acuerdo a lo expuesto hasta acá, el día 25 de abril de 2018 con el Radicado No. 1-2018-23592, las sociedades propietarias de las áreas restantes de los predios matrices que conforman el Plan Parcial La Felicidad presentaron solicitud de ajuste a los Decretos Distritales 147 de 2008 y 386 de 2015, radicado al cual el presente Documento Técnico de Soporte da alcance presentando los ajustes a las observaciones realizadas.** Lo anterior, en virtud que existe una inviabilidad técnica en la ejecución de las obras concernientes a la implementación de la regulación semaforizada, la continuidad de la ciclorruta de la Av. Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la Calle 23 y el carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor – Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor – Oriental de Avenida Agoberto Mejía y por lo tanto se hacía necesario modificar el Plan Parcial La Felicidad **para efectos de permitirle al promotor del mismo que cumpla con los compromisos una vez se hayan definido por parte de la Administración los aspectos técnicos necesarios para ello previo otorgamiento de una garantía que asegure el cumplimiento futuro de las mismas.**

## 1.4.1 CESIONES DE SUELO PARA CARGA GENERAL

En el artículo 27 del Decreto Distrital 147 de 2008 se establecieron las cesiones de suelo para elementos de cargas generales, así:

**“ARTICULO 27. - CESIONES DE SUELO PARA ELEMENTOS DE LAS CARGAS GENERALES.** Para efectos de cumplir con lo establecido en los Artículos 34 y 362 del Decreto Distrital 190 de 2004 y en el Artículo 20 del Decreto Distrital 436 de 2006, se establece un total de 195.086,52 m<sup>2</sup> de cesión de suelo para elementos de las cargas generales, el cual corresponde a la siguiente tabla:

REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS	USO				
	Comercio Metropolitano	Comercio Zonal	VIS	Vivienda tipo 4	Total
Área Neta Urbanizable base para calculo edificabilidad (m <sup>2</sup> )	105.260,73 m <sup>2</sup>	43.398,92 m <sup>2</sup>	195.104,14 m <sup>2</sup>	536.154,92 m <sup>2</sup>	879.918,71 m <sup>2</sup>
Índice de Construcción resultante/ANU	0,6	0,4	0,8	1,2	-
Cesión adicional de suelo para elementos de la carga general necesario para acceder al IC resultante (m <sup>2</sup> )	21.052,15 m <sup>2</sup>	4.339,89 m <sup>2</sup>	-	67.019,36 m <sup>2</sup>	92.411,40 m <sup>2</sup>
Índice de Construcción propuesto/ANU	0,8	0,8	0,95	1,95	-
Cesión de suelo para elementos de la carga general necesario para acceder al IC adicional (m <sup>2</sup> )	7.017,40 m <sup>2</sup>	5.786,50 m <sup>2</sup>	6.097,00 m <sup>2</sup>	83.774,21 m <sup>2</sup>	102.675,12 m <sup>2</sup>
Cesión total de suelo para elementos de la carga general (m <sup>2</sup> )	28.069,53 m <sup>2</sup>	10.126,42 m <sup>2</sup>	6.097,00 m <sup>2</sup>	150.793,57 m <sup>2</sup>	195.086,52 m <sup>2</sup>

La obligación de cesión de suelo para elementos de la carga general debe cumplirse en el marco de cada Unidad de Gestión, en el área mínima señalada en el siguiente cuadro:

UNIDAD DE GESTIÓN	AREA NETA URBANIZABLE BASE PARA EL CALCULO DE CESIONES (M2)	OBLIGACION DE CESIONES DE SUELO PARA COMPONENTE DE LA CARGA GENERAL	
		Cesión de áreas verdes adicionales (m <sup>2</sup> )	Cesión de suelo para malla vial arterial (m <sup>2</sup> )
UG 1	103.439,54 m <sup>2</sup>	10.799,39 m <sup>2</sup>	17.270,14 m <sup>2</sup>
UG 2	159.100,37 m <sup>2</sup>	5.650,78 m <sup>2</sup>	39.379,00 m <sup>2</sup>
UG 3	198.166,68 m <sup>2</sup>	16.706,89 m <sup>2</sup>	24.342,50 m <sup>2</sup>
UG 4	125.805,80 m <sup>2</sup>	15.876,20 m <sup>2</sup>	11.521,16 m <sup>2</sup>
UG 5	100.118,22 m <sup>2</sup>	9.864,92 m <sup>2</sup>	13.110,12 m <sup>2</sup>
UG 6	92.136,28 m <sup>2</sup>	8.476,55 m <sup>2</sup>	2.339,77 m <sup>2</sup>
UG 7	58.202,57 m <sup>2</sup>	2.451,21 m <sup>2</sup>	17.300,88 m <sup>2</sup>
TOTAL	836.969,45 m <sup>2</sup>		195.086,52 m <sup>2</sup>

No obstante lo anterior, en los incisos primero y tercero del artículo 4° del Decreto 386 de 2015 se estipuló lo siguiente:

*"Las cargas generales al interior del plan parcial suman un área de 109.667,21 m<sup>2</sup>, el área total de la obligación de suelo para componentes de las cargas generales es de 195.086,52 m<sup>2</sup>; por lo tanto, se presenta un faltante de suelo de cargas generales de 85.419,33 m<sup>2</sup>; por lo que se concreta este faltante a través de la autorización de ejecución de obras de la malla vial arterial, con el fin que el valor invertido por el promotor se dé en cumplimiento de las obligaciones de cargas generales de que trata el Decreto Distrital 147 de 2008.  
(...)"*

**Para este fin el promotor y/o urbanizador y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) suscribirán los convenios necesarios para la ejecución de tales obras, con el fin de que el valor invertido en las mismas pueda darse en cumplimiento de parte de las cesiones obligatorias para elementos de cargas generales de que trata el presente Decreto."**

En cumplimiento a lo anterior, se celebró el Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017 entre el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Fábrica de Grasas y Productos Químicos Ltda – Grasco Ltda, Detergentes Ltda y Compañía de Negocios e Inversiones MG Sucursal Colombia, en virtud del cual el promotor del Plan Parcial La Felicidad, con el acompañamiento permanente del Instituto, se comprometió a realizar los estudios, diseños y la ejecución de las obras de infraestructura vial y de espacio público para las Etapas 1 y 2 del Plan Parcial definidas en el Plano Anexo No. 1 y las acciones de mitigación a que se refiere el Acta de Compromisos No. SDM-DSVCT-154869 de 18 de noviembre de 2014 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, así como la entrega material de dicha obras al IDU.

Así las cosas, el Plan Parcial ya cuenta con Proyecto Urbanístico General<sup>(6)</sup> y se otorgó el *“Acta de recibo anticipado de las cesiones de suelo de malla vial arterial correspondientes a elementos de las cargas generales por aumento de mayor edificabilidad de las unidades de gestión 1, 3 y 7 No. 038 del 09 10 2017”* en la cual se contempló el cuadro de mojonos de las siguientes cesiones:

UNIDAD DE GESTIÓN	CESIÓN	ÁREA
1	Av. Boyacá - 1	7.409,74 m <sup>2</sup>
3	Av. Agoberto Mejía - 1	30.232,66 m <sup>2</sup>
3	Av. Centenario - 3	657,06 m <sup>2</sup>
7	Av. Boyacá - 3	1.240,24 m <sup>2</sup>
Total Cesiones Cargas Generales		39.539,70 m <sup>2</sup>

Así mismo, en el Acta indicada se señaló que hacían parte de esta, entre otros, los planos urbanísticos No. CU3-F 191/4-00 al CU3-F 191/4-12.

**Por lo anterior, para finalizar la transferencia del dominio de las áreas antes indicadas sólo falta el otorgamiento de la escritura pública y el registro de la misma en los folios de matrícula inmobiliaria respectivos.**

(6) Aprobado mediante la Resolución No. RES-08-3-0549 de 1 de diciembre de 2008 de la Curaduría Urbana 3 de Bogotá y modificado a través de las Resoluciones No. RES-09-3-0481 de 8 de octubre de 2009 y No. RES-093-0553 de 30 de noviembre de 2009 de la Curaduría Urbana 3 de Bogotá, No. 11-4-0101 de 18 de enero de 2011 de la Curaduría Urbana 4 de Bogotá y No. 14-2-1572 de 26 de noviembre de 2014 de la Curaduría Urbana No. 2 de Bogotá.

## 1.4.2 NORMATIVIDAD

**El Plan Parcial La Felicidad fue aprobado por el Decreto Distrital 147 de 2008 y este a su vez fue modificado por el Decreto Distrital 386 de 2015.**

Para mayor claridad, en el siguiente cuadro se incluyen los artículos del Decreto Distrital 147 de 2008 que fueron modificados por el Decreto 386 de 2015 y aquellos respecto de los cuales se solicitó su ajuste en la radicación efectuada en el mes de abril de 2018 mediante radicado No. 1-2018-23592, motivo del presente documento técnico de soporte, donde:

- NO SE MODIFICA  
 PRESENTARÁ MODIFICACIÓN

Decreto Distrita 147 de 2008	Decreto Distrital 386 de 2015	Propuesta Modificación Abril 2018
Artículo 1: Adopción	-	-
Artículo 2: Localización y ámbito de aplicación	-	-
Artículo 3: Documentos del Plan Parcial	-	-
Artículo 4: Cuadro de áreas	-	-
Artículo 5: Estructura Ecológica Principal	-	-
Artículo 6: Sistema de Movilidad – Malla Vial Arterial e Intermedia	Artículo 1	<b>Artículo 1</b>
Artículo 7: Sistema de Servicios Públicos	-	-
Artículo 8: Sistema de Espacio Público – Equipamiento Comunal Público	-	-
Artículo 9: Sistema de Espacio Público – Cesiones para parques	-	-
Artículo 10: Sistema de Espacio Público – andenes, alamedas y normas peatonales	-	-
Artículo 11: Consolidación de las metas del Plan Maestro de Espacio Público	-	-

Decreto Distrita 147 de 2008	Decreto Distrital 386 de 2015	Propuesta Modificación Abril 2018
Artículo 12: Normas ambientales complementarias	-	-
Artículo 13: Subdivisión espacial	-	-
Artículo 14: Organización espacial de unidades prediales de vivienda	-	-
Artículo 15: Cerramientos	-	-
Artículo 16: Estacionamientos	-	-
Artículo 17: Normas sobre usos del suelo	-	-
Artículo 18: Otras normas urbanísticas	-	-
Artículo 19: Equipamiento comunal privado	-	-
Artículo 20: Unidades de gestión y condiciones para su desarrollo	Artículo 3 y Artículo 6	<b>Artículo 1</b>
Artículo 21: Unidades de gestión con más de un propietario	-	-
Artículo 22: Alternativas de participación de los propietarios incluidos en la Unidad de Gestión No. 1	-	-
Artículo 23: Condiciones para el desarrollo de la Unidad de Gestión 2	-	-
Artículo 24: Reparto equitativo de cargas y beneficios	-	-
Artículo 25: Determinación de la edificabilidad	-	-
Artículo 26: Cargas locales	-	-
Artículo 27: Cesiones de suelo para elementos de las cargas generales	-	-
Artículo 28: Localización de las cesiones de suelo para elementos de las cargas generales	-	-
Artículo 29: Cumplimiento de la obligación de cesión de suelo para elementos de las cargas generales	-	-

Decreto Distrita 147 de 2008	Decreto Distrital 386 de 2015	Propuesta Modificación Abril 2018
Artículo 30: Cumplimiento de las obligaciones de cesión para elementos de cargas generales mediante la ejecución de obras de infraestructura de la Malla Vial Arterial	-	-
Artículo 31: Obligación de destinar suelo para VIS o VIP	-	-
Artículo 32: Desarrollo y construcción prioritaria para vivienda de interés social	-	-
Artículo 33: Obligaciones generales	-	-
Artículo 34: Participación en plusvalía	-	-
Artículo 35: Condicionamientos para adelantar procesos de urbanismo y construcción en zonas de amenaza por inundación	-	-
Artículo 36: Normatividad sobre sismo resistencia	-	-
Artículo 37: Formulación de plan de implantación	-	-
Artículo 38: Modificaciones del Plan Parcial	-	-
Artículo 39: Incorporación en la cartografía	-	-
Artículo 40: Licencias	-	-
Artículo 41: Remisión a otras normas	-	-
Artículo 42: Ejecución del plan parcial	-	-
Artículo 43: Vigencia	-	-
	Artículo 5: Valoración de las cargas generales a cambio de ejecución de obras	-

Decreto Distrita 147 de 2008	Decreto Distrital 386 de 2015	Propuesta Modificación Abril 2018
	Artículo 6: Licencias de construcción de las Unidades de Gestión UG2, UG4, UG5, UG6	-
	Artículo 7: Diseños y obras de infraestructura	-
	Artículo 8: Construcción de ciclo puente adosado	-
	Artículo 9: Construcción de carriles	-
	Artículo 10: Alternativa para la ejecución de la oreja esquina sur oriental de la Intersección de las Av Boyacá y Ferrocarril de Occidente	-
	Artículo 11: Seguimiento y control	-
	Artículo 12: Plan Director del Parque	-
	Artículo 13: Reparto equitativo de cargas y beneficios	-
	Artículo 14: Licencias de urbanización y construcción	-
	Artículo 15: Remisión a otras normas	-
	Artículo 16: Documentos que hacen parte del Decreto	-
	Artículo 17: Vigencia	-
		Artículo 2: Documentos que hacen parte del Decreto
		Artículo 3: vigencias y derogatorias
		Artículo 4: Publicación





# 2 PLAN PARCIAL

## 2.1 LOCALIZACIÓN Y ÁREA DE DELIMITACIÓN

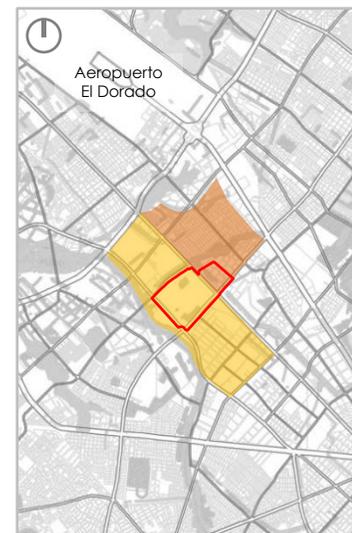




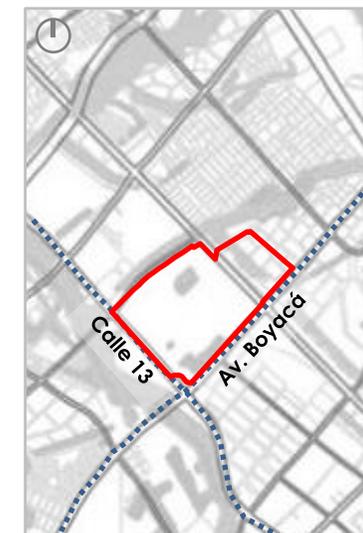
Bogotá,  
Colombia.



Localidad  
..... Fontibón.



upz  
■ n12 – granjas de techo.  
■ n14 – modelia.



DELIMITACIÓN  
— Plan parcial la felicidad

#### Límites:

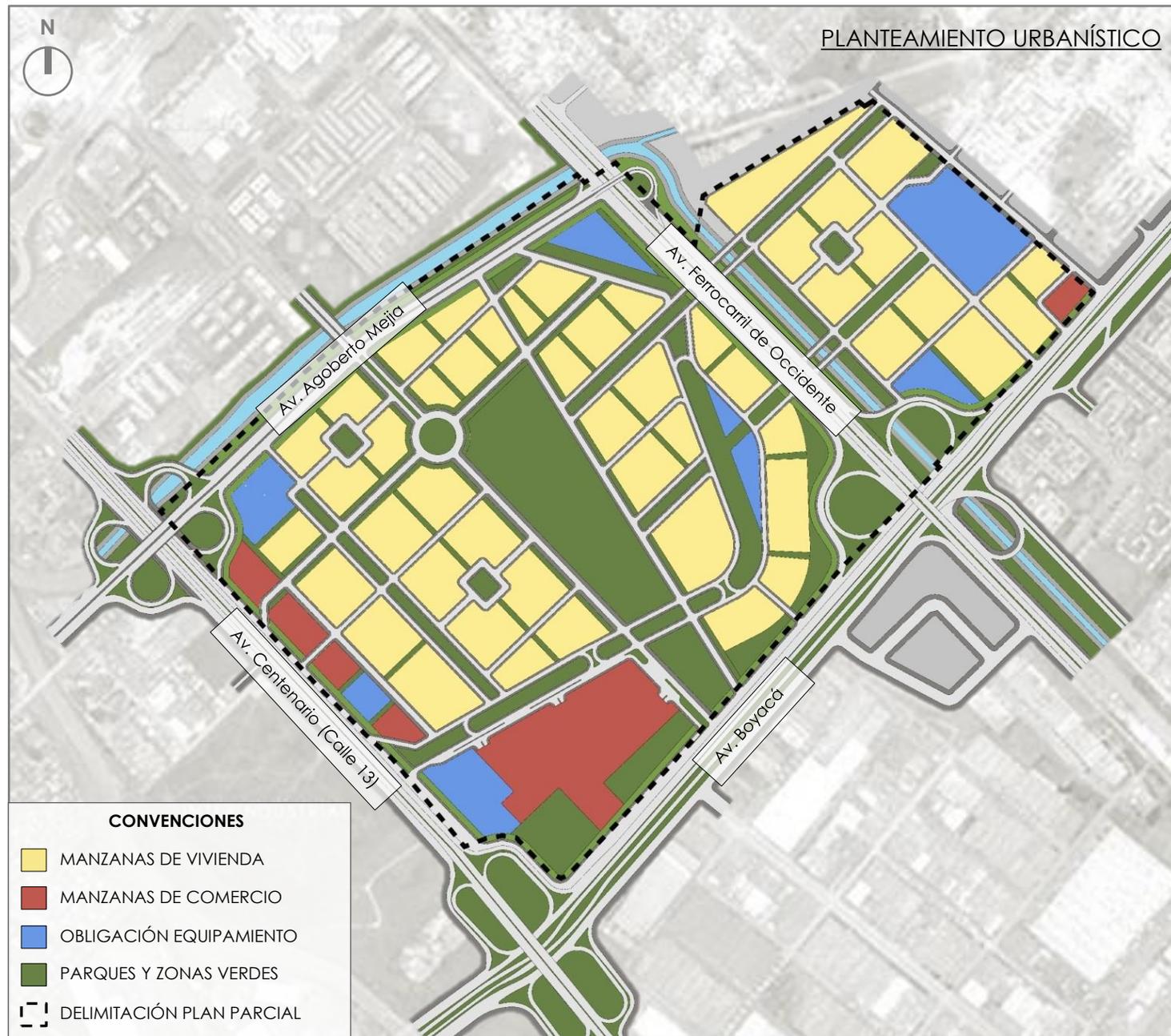
- Costado sur-oriental av. Boyacá.
- costado sur-occidental av. Centenario (calle 13).
- Costado nor-occidental canal san francisco.
- Costado norte barrios modelia y modelia occidental

El Plan Parcial La Felicidad se encuentra localizado al occidente de la capital colombiana, en una de las localidades con mayor desarrollo industrial y comercial, donde se localiza el Aeropuerto Internacional El Dorado y la Terminal de Transportes de Bogotá, los dos principales equipamientos de transporte a nivel metropolitano de la ciudad.

**Ubicación que le permite consolidarse como un hito de gran importancia para el desarrollo urbano de la ciudad, fortaleciendo la oferta de vivienda y usos complementarios para una zona con gran porcentaje de oferta laboral.**

Así mismo, su conexión directa con la Avenida Centenario (Calle 13) y la Avenida Boyacá, no solo proporcionan una relación directa a lo largo y ancho de la ciudad, ya que estas vías por su gran jerarquía se transforman en corredores nacionales, generando conexión directa con los municipios circundantes a Bogotá.

2.2 CARACTERIZACIÓN DEL PLAN PARCIAL



	AREA M2	PARCIAL 1	PARCIAL 2	CESION (%)
<b>AREA TOTAL DELIMITACION PARA EL PLAN PARCIAL</b>	<b>1.092.060,23</b>			
<b>Suelo no objeto de reparto</b>	<b>92.556,40</b>			
Predio EAAB	60.767,44			
Servidumbre o reserva línea férrea	10.869,50			
Servidumbre línea alta tensión	4.779,59			
Cauce canal San Francisco	11.239,01			
Antiguo Cauce del río San Francisco (archivo cartografico de las planchas H-27 y H-37 del Instituto Geografico Agustin Codazzi (IGAC) del año 1978	4.900,86			
<b>AREA BRUTA (Area total PP-Suelo no objeto de reparto)</b>	<b>999.503,84</b>			
<b>AREA DE RESERVA Y/O AFECTACIONES</b>	<b>129.503,04</b>			
<b>Sistema Hidrico</b>		19.835,83		
ZMPA del Canal de San Francisco			19.835,83	
<b>Malla vial arterial</b>		109.667,21		
Avenida Agoberto Mejia			38.458,59	
Avenida Ferrocarril de Occidente			58.146,55	
Avenida Boyacá			11.859,09	
Avenida Centenario			1.202,98	
<b>AREA NETA URBANIZABLE ( AB-Area de Reserva)</b>	<b>870.000,79</b>			
Control Ambiental	33.031,49			
<b>AREA BASE CALCULO CESIONES (ANU-Control ambiental)</b>	<b>836.969,30</b>			<b>100,00%</b>
<b>AREA BASE CALCULO EDIFICABILIDAD (ANU mas de 50% ZMPA válida como parque)</b>	<b>879.918,71</b>			
<b>* CESIONES PUBLICAS</b>	<b>456.020,92</b>			
<b>Cesiones malla vial intermedia y local</b>	172.588,60			
<b>Cesion para equipamiento comunal publico</b>	67.706,38			8,09%
<b>Cesiones para parques total (minima + adicional)</b>	215.725,94			25,77%
Cesion mínima para parques (17% Area base para cesiones)		145.902,99		17,43%
Parques			123.694,22	
ZMPA válida como parque (50%)			9.917,92	
Area de corredor ecologico vial compensada en elementos de la estructura Ecologica Principal (parque ZV-05)			12.290,85	
Cesion Adicional para parques		69.822,95		
<b>AREA UTIL</b>	<b>390.866,30</b>			
<b>Area útil comercio metropolitano</b>		46.757,58		
<b>Area útil comercio zonal</b>		19.278,12		
<b>Area útil vivienda estrato 4</b>		238.163,92		
Area útil vivienda de interes social (VIS)		86.666,68		

**Planteamiento Urbanístico adoptado por el Decreto 147 de 2008, identificado en el Plano No. 1 denominado “Estructura del Plan Parcial”, el cual forma parte integral del Decreto, con un área bruta de 109,2 hectáreas.**

**< Cuadro de Áreas General, adoptado mediante Decreto 147 de 2008 en su artículo 4, para el desarrollo del presente Plan Parcial.**

\* La sumatoria del total de CESIONES PÚBLICAS se ajustó con respecto al cuadro citado, ya que este número estaba errado.

## 2.2.1 CARGAS URBANÍSTICAS

En este Plan Parcial se definió el régimen de derechos urbanísticos a cargo de los propietarios de suelo a través del Decreto 147 de 2008 y posteriormente se especificaron sus obligaciones mediante el Decreto modificatorio 386 de 2015. De esta forma, se establecieron las obligaciones relativas al reparto equitativo de cargas y beneficios que debían ser asumidas por los titulares del derecho de dominio al momento de solicitar la licencia de urbanización sin consideración a posibles cambios o mutaciones en la titularidad de los inmuebles que se presenten entre el momento de adopción del Plan Parcial y la solicitud de la correspondiente licencia.

**Las cargas urbanísticas se precisan para el ámbito del Plan Parcial como cargas generales y cargas locales, en los términos que se definen en la Sección 5 – CARGAS Y BENEFICIOS del Decreto Nacional 1077 de 2015, de acuerdo a lo siguiente:**

**ARTÍCULO 2.2.4.1.5.1 Cargas locales de la urbanización.** Las cargas locales de la urbanización que serán objeto de reparto entre los propietarios de inmuebles de las unidades de actuación urbanística del plan parcial, incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios.

**Parágrafo 1.** Las zonas comunes, equipamientos comunitarios privados y otros componentes de las propiedades horizontales no se consideran cargas urbanísticas.

**Parágrafo 2.** En observancia de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, aquellos inmuebles localizados al interior del área de planificación del plan parcial que hubieren sido el resultado de cesiones, afectaciones u otras obligaciones, no serán objeto del reparto de cargas y beneficios, tales como:

1. Las vías, parques, zonas verdes, espacios públicos y equipamientos existentes.

2. Los inmuebles afectados en los términos del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
3. Los inmuebles adquiridos por las entidades competentes para adelantar obras del plan vial, de infraestructura de servicios públicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos, que para su desarrollo deberán acogerse a la reglamentación del plan parcial.
4. Los predios que tengan licencias urbanísticas vigentes, los cuales se regirán por las condiciones definidas en la respectiva licencia.
5. Los predios que hayan ejecutado la totalidad de las obras contempladas en la licencia de urbanización y entregado y dotado las cesiones correspondientes.

*(Decreto 2181 de 2006, art. 27)*

**ARTÍCULO. 2.2.4.1.5.2** Las cargas correspondientes al costo de la infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones y que cumpla con lo dispuesto en el artículo 338 de la Constitución Política. En todo caso, serán a cargo de sus propietarios las cesiones gratuitas y los gastos de urbanización previstos en el artículo anterior.

Cuando se trate de la adecuación y habilitación urbanística de predios a cargo de sus propietarios en áreas de desarrollo concertado en suelo de expansión urbana, la distribución de las cargas generales sobre los que se apoye cada plan parcial, se podrá realizar mediante la asignación de edificabilidad adicional en proporción a la participación de los propietarios en dichas cargas. Para ello, los planes de ordenamiento territorial podrán determinar la asignación de aprovechamientos urbanísticos adicionales, que definan para cada uso la superficie máxima construible por encima del aprovechamiento urbanístico básico que se establezca para el suelo de expansión. Los índices de edificabilidad básica y adicional y su equivalencia con las cargas generales serán establecidos por los municipios y distritos en el componente urbano del plan de ordenamiento territorial.

**CARGAS GENERALES****ETAPA I**

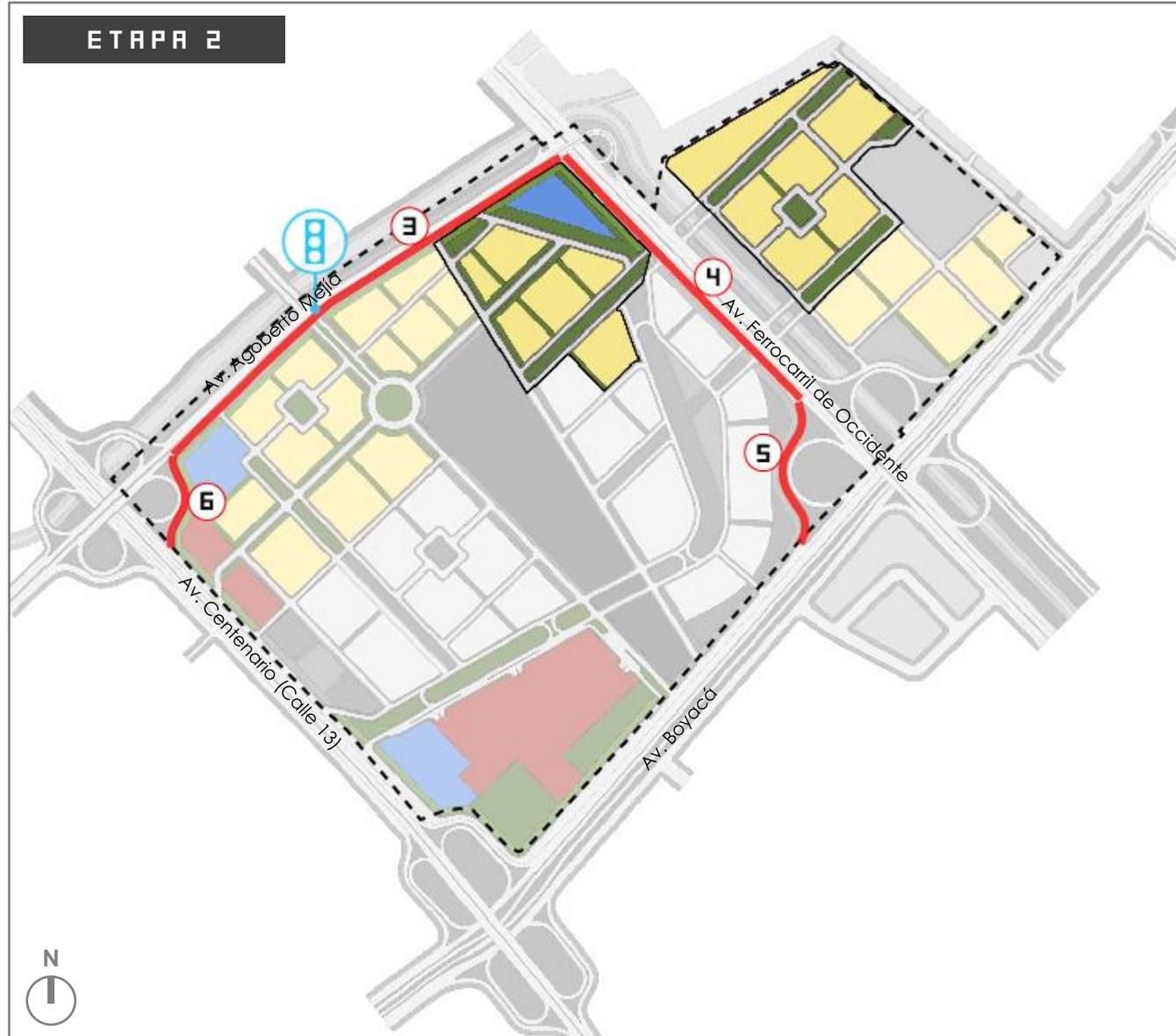
Para el caso concreto del Plan Parcial La Felicidad el área total de afectación en suelo por carga general es de 195.086,52 m<sup>2</sup>, según lo establecido en el Decreto 147 de 2008 en su Artículo 27 – CESIONES DE SUELO PARA ELEMENTOS DE LAS CARGAS GENERALES. En la presente modificación no hay cambios con respecto a lo establecido previamente.

Por lo anterior, es necesario evidenciar las obras de infraestructura por Carga General que el promotor debe realizar como compromisos adquiridos según acta que hace parte del oficio SDM-DSVCT-154869-14 del 18 de Noviembre del 2014, reflejado en el Artículo 1° del Decreto 386 de 2015 en Etapas de Desarrollo urbanístico, los cuales son:

**COMPROMISOS ETAPA 1**

- ▣ Continuidad Calle 18 A
- I Carril paralelo Av. Centenario
- ▣ Pontón sobre Canal Boyacá
- 🚶 Paso peatonal semaforizado
- 🚲 Continuidad ciclorruta desde Calle 19 A hasta Calle 23

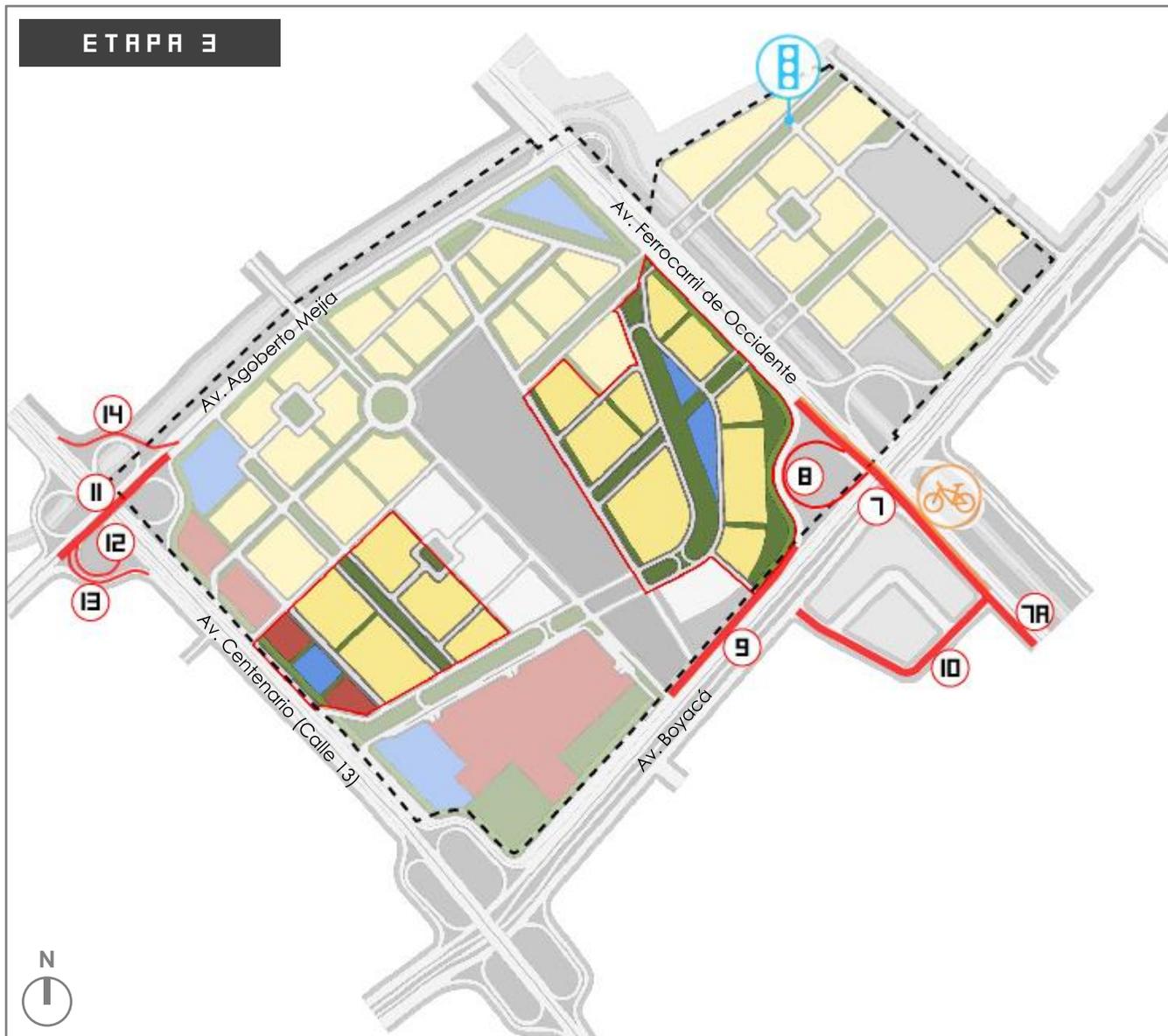
**ETAPA 2**



**COMPROMISOS ETAPA 02**

- Calzada oriental Av. Agoberto Mejía 3
- Calzada sur Av. Ferrocarril 4
- Lazo sur-occidental de la intersección  
Av. Boyacá – Av. Ferrocarril 5
- Lazo nor-oriental de la intersección  
Av. Centenario – Av. Agoberto Mejía 6
- Regularización semaforizado sobre  
pontón Canal Boyacá 

## ETAPA 3



## COMPROMISOS ETAPA 03

- 7 Puente costado sur Av. Ferrocarril sobre Av. Boyacá
- 7A Prolongación Av. Ferrocarril hasta Carrera 69.
- \*Según lo define el Artículo 10 del Decreto 386 de 2015. A su vez, reemplaza los compromisos 3.11.3, 3.11.4 y 3.11.9 estipulados en el Plano No. 1 que hace parte integral del Decreto en mención.
- 8 Oreja sur-occidental en intersección Av. Ferrocarril – Av. Boyacá
- 9 Carril paralelo Av. Boyacá
- 10 Solución alternativa Artículo 10 del Decreto 386 de 2015
-  Regularización semaforizada
-  Ciclo puente adosado a puente vehicular sobre Av. Boyacá
- 11 Puente costado oriental Av. Agoberto Mejía sobre Av. Centenario
- 12 Oreja Sur-Oriental de la intersección Av. Agoberto – Av. Centenario
- 13 Lazo Sur-Oriental de la intersección Av. Centenario – Av. Agoberto
- 14 Lazo nor-occidental de la intersección Av. Centenario – Av. Agoberto

\* La Oreja Sur-Occidental de la Intersección Avenida Agoberto Mejía con Avenida Centenario, no será necesaria. Justificación que se da en el Estudio de Tránsito radicado ante Secretaría de Movilidad, con No. 108347 del 13 de Abril de 2018.

## **CARGAS LOCALES**

El costo de urbanización del proyecto se considera carga local para efectos del cálculo del nuevo valor residual del suelo e incluye, entre otros componentes, la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y la empedradización de los predios cedidos para equipamiento público, entre otros.

En el Plan Parcial encontramos las siguientes cargas locales:

- **Malla vial intermedia y local:** Corresponde tanto al suelo como a los respectivos costos de construcción, de acuerdo con lo establecido en la propuesta vial del proyecto.
- **Servicios públicos:** La construcción de redes secundarias, locales y domiciliarias de servicios públicos, así como las infraestructuras requeridas de acuerdo a las exigencias y condiciones técnicas señaladas en los oficios de viabilidad de las empresas de servicios públicos durante el proceso de formulación del plan parcial, que no sean parte de la infraestructura matriz de servicios públicos.
- **Parques y Zonas verdes:** La cesión obligatoria de suelo, dotación y construcción de las áreas destinadas a parques y zonas verdes.
- **Equipamiento público:** Corresponde tanto al suelo como a la empedradización del mismo.

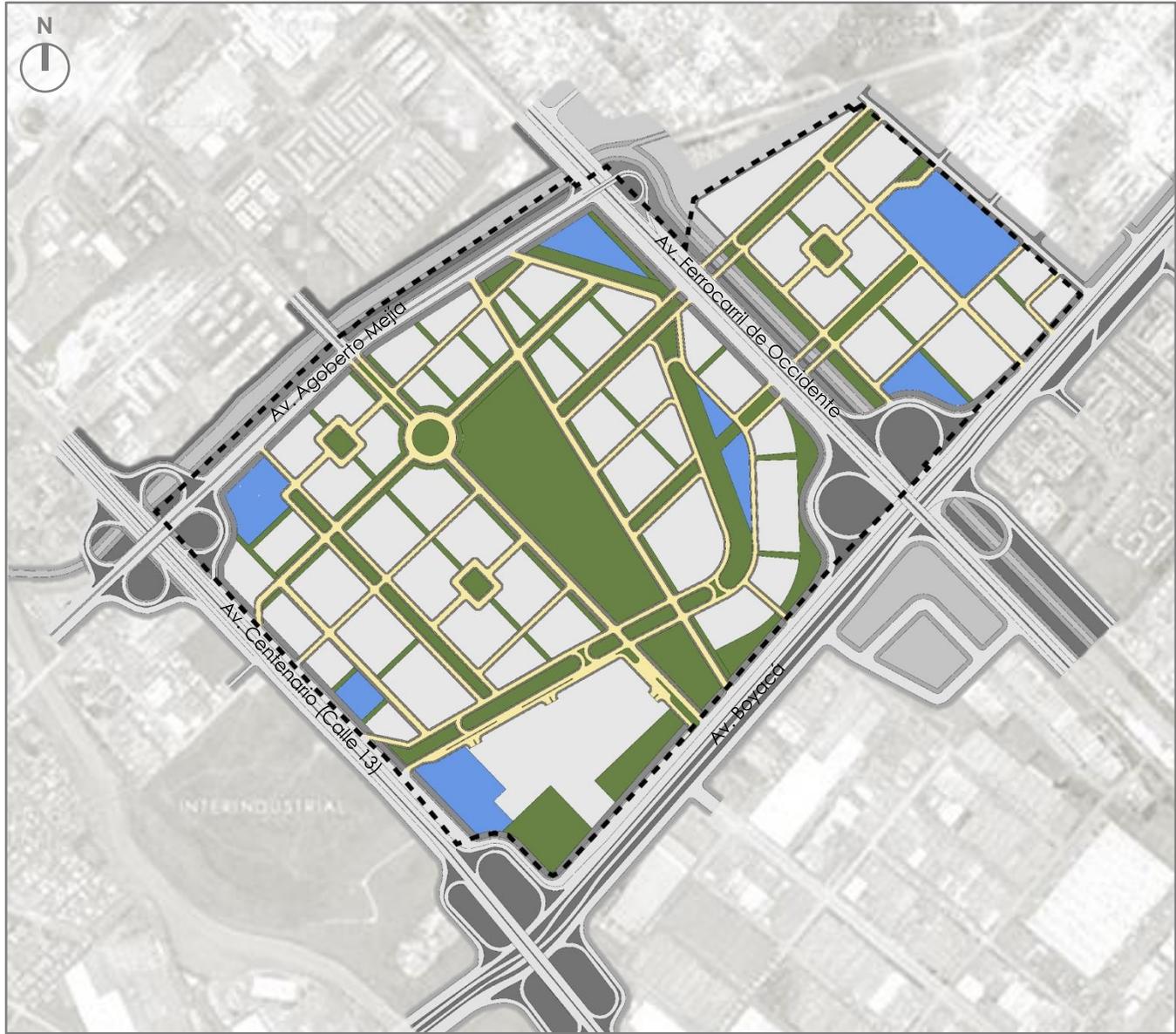
De acuerdo a lo establecido anteriormente, **se consideran cargas locales del presente Plan Parcial las estipuladas en el Artículo 26 – CARGAS LOCALES del Decreto 147 de 2008**, tal y como se evidencia en el siguiente cuadro:

<b>CARGAS LOCALES</b>		
<b>1</b>	<b>VIAS.</b> La cesión del suelo y construcción del sistema vial intermedio y local	
TOTAL		166.417,23 m <sup>2</sup>
<b>2</b>	<b>ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTOS</b>	
	TIPO DE CESIÓN	AREA
<b>2.1</b>	Cesiones para parques total	<b>145.902,99 m<sup>2</sup></b>
<b>2.2</b>	Cesión para equipamiento comunal publico.	<b>67.706,38 m<sup>2</sup></b>
<b>2.3</b>	CONTROL AMBIENTAL	<b>33.031,49 m<sup>2</sup></b>
<b>2.4</b>	Cesión para parques adicionales.	<b>69.822,95 m<sup>2</sup></b>

Cuadro resumen del Artículo 26 – CARGAS LOCALES del Decreto 147 de 2008

Para lo relacionado a Servicios Públicos, se mantiene lo dispuesto en el Decreto 147 de 2008, en el Artículo 26 – CARGAS LOCALES, en su numeral B, el cual dice: *“La construcción de redes de servicios públicos se realizará de acuerdo con las exigencias y condiciones técnicas señaladas en el presente Decreto, las cuales fueron establecidas por las empresas de servicios públicos durante el proceso de formulación del plan parcial”*

Así las cosas, la presente modificación no presentará cambios en los elementos relacionados a las Cargas Locales, ni las obligaciones que por Ley le competen al promotor.



**CARGAS LOCALES**

-  Malla Vial Local
-  Cesiones para Equipamientos
-  Cesiones para Parques y Zonas Verdes
-  DELIMITACIÓN PLAN PARCIAL

## 2.2.2 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN LEGAL

### UNIDADES DE GESTIÓN

Las Unidades de Gestión en los planes parciales se encuentran contempladas en el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015, en los siguientes términos:

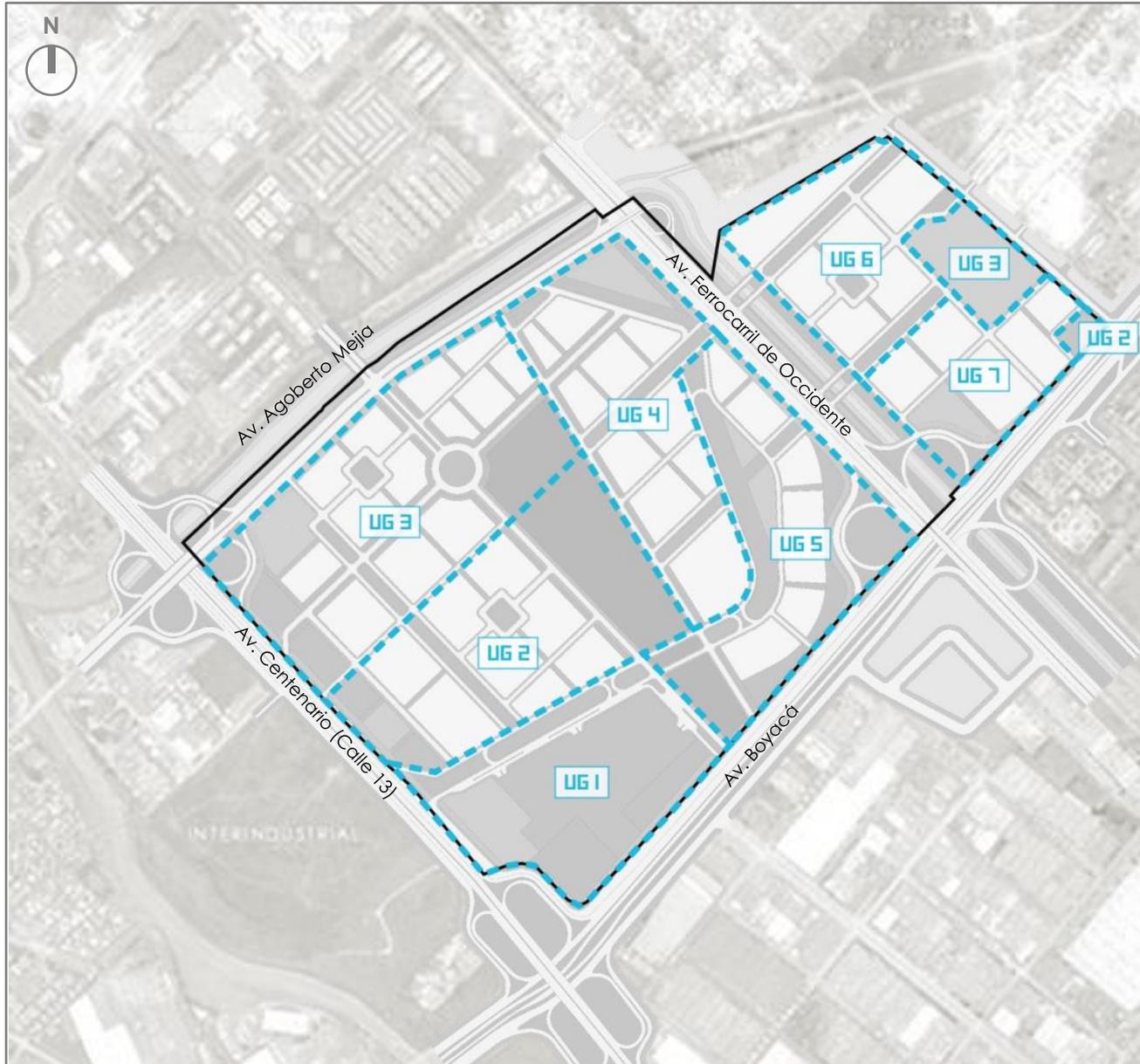
*“ARTÍCULO 2.2.4.1.6.1.2 Unidades de gestión. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística, según lo definido en el respectivo plan parcial, podrán solicitar una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del presente decreto, para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el plan parcial. En este caso el área objeto de la operación se denominará unidad de gestión. De no obtenerse una única licencia de urbanización, deberá iniciarse el trámite de delimitación de*

*la respectiva unidad de actuación urbanística, en los términos de que trata el artículo 42 de la Ley 388 de 1997 y la siguiente Subsección.” (Nota al pie fuera del texto original)*

Así las cosas, en virtud de las unidades de gestión los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en un proyecto de delimitación de una unidad de gestión, según lo definido en el respectivo plan parcial, pueden solicitar una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015, para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el plan parcial.

**En el caso del Plan Parcial La Felicidad, el artículo 20 del Decreto 147 de 2008, modificado por el artículo 3º del Decreto 386 de 2015, contempla que este se desarrollará a partir de 7 Unidades de Gestión, las cuales se relacionan en el siguiente cuadro que hace parte del artículo indicado:**

UNIDAD DE GESTIÓN	AREA BRUTA	AREA NETA URBANIZABLE BASE PARA EL CALCULO DE CESIONES	AREA DE CESIONES PARA ESPACIO PUBLICO	% DE AREAS DE CESIONES SOBRE AREA NETA	AREA UTIL	AREA UTIL DESTINADA A VIS	% DE AREA UTIL VIS SOBRE UTIL TOTAL
UG 1	127.032,63 m <sup>2</sup>	103.439,54 m <sup>2</sup>	44.697,38 m <sup>2</sup>	43,21%	46.757,58 m <sup>2</sup>		0,00%
UG 2	184.811,40 m <sup>2</sup>	159.100,37 m <sup>2</sup>	56.881,94 m <sup>2</sup>	35,75%	72.708,69 m <sup>2</sup>		0,00%
UG 3	237.033,68 m <sup>2</sup>	198.166,68 m <sup>2</sup>	86.719,48 m <sup>2</sup>	43,76%	83.116,54 m <sup>2</sup>	18.660,43 m <sup>2</sup>	22,43%
UG 4	149.370,62 m <sup>2</sup>	125.805,80 m <sup>2</sup>	27.631,78 m <sup>2</sup>	21,96%	64.936,20 m <sup>2</sup>	24.372,80 m <sup>2</sup>	37,53%
UG 5	124.300,76 m <sup>2</sup>	100.118,22 m <sup>2</sup>	45.404,65 m <sup>2</sup>	45,35%	36.282,12 m <sup>2</sup>		0,00%
UG 6	105.851,11 m <sup>2</sup>	92.136,28 m <sup>2</sup>	14.002,90 m <sup>2</sup>	15,20%	49.056,06 m <sup>2</sup>	35.969,30 m <sup>2</sup>	73,32%
UG 7	71.103,63 m <sup>2</sup>	58.202,57 m <sup>2</sup>	8.094,20 m <sup>2</sup>	13,91%	38.009,11 m <sup>2</sup>	7.664,15 m <sup>2</sup>	20,16%
TOTAL	999.503,84 m <sup>2</sup>	836.969,45 m <sup>2</sup>	283.432,32 m <sup>2</sup>		390.866,30 m <sup>2</sup>	86.666,68 m <sup>2</sup>	



 UNIDADES DE GESTIÓN URBANÍSTICAS

 DELIMITACIÓN PLAN PARCIAL

Así mismo, en el artículo 20 del Decreto 147 de 2008 modificado por el artículo 3 del Decreto 386 de 2015, se establecieron las siguientes condiciones para el desarrollo de cada unidad de gestión:

*“Para el desarrollo de cada Unidad de Gestión se deben complementar las cesiones y obligaciones mínimas establecidas por la normatividad de la siguiente manera:*

1. *Cada Unidad de Gestión podrá ser objeto de un proyecto urbanístico independiente para su desarrollo.*
2. *Se deberán prever, como mínimo, las siguientes áreas, con destino a la conformación de espacio público y al cumplimiento de las obligaciones de Vivienda de Interés Social:*
  - *El 25% sobre ANU de cada Unidad de Gestión de cesiones públicas obligatorias y la construcción de las obras correspondientes a los elementos constitutivos del espacio público.*
  - *El 20% del suelo útil de cada Unidad de Gestión para VIS.*
  - *El área de cesión de suelo para componentes de carga general, establecida para cada Unidad de Gestión, según el presente Decreto.*
  - *Si la Unidad de Gestión supera las cesiones y obligaciones mínimas establecidas en la licencia de urbanismo, éstas serán tenidas en cuenta como parte de las áreas para el cumplimiento de las obligaciones arriba establecidas para la Unidad de Gestión que no cumpla con dichas obligaciones.*
  - *Las Unidades de Gestión que no se ajusten en su interior con las cesiones y obligaciones mínimas, deberán cumplir con una de la siguientes dos condiciones:*
    - *Desarrollarse después de las unidades que tengan excedentes de cesiones y obligaciones, que le permitan a las deficitarias cumplir.*
    - *Ajustar la delimitación de la Unidad de Gestión para incluir cesiones y suelo útil para VIS, que le permita cumplir con las áreas mínimas requeridas.*

(...)

*4. El orden establecido en la tabla anterior no necesariamente debe coincidir con la secuencia de desarrollo de las mismas, en la medida en que cumpla con las obligaciones anteriormente descritas y con los requerimientos de las empresas de servicios públicos.”*

Con respecto al numeral 3° del artículo antes citado, el artículo 3° del Decreto 386 de 2015 lo modificó, el cual en la actualidad establece "3. El presente Plan Parcial podrá continuar con el desarrollo de las Unidades de Gestión UG2, UG4, UG5 y UG6 con el estricto cumplimiento de las obligaciones y entrega de las obras derivadas del estudio de tránsito aprobado mediante el oficio SDM-DSVCT-154869-14 de 18 de noviembre de 2014, el Acta de Compromisos, el oficio SDM-DSVCT-168742-14 del 15 de diciembre de 2014 y el presente Decreto".

**Así las cosas, con la modificación introducida por el Decreto 386 de 2015 se condicionó la entrada en operación o desarrollo de las Unidades de Gestión 2, 4, 5 y 6 a la construcción y entrega de todas las obras derivadas del estudio de tránsito aprobado.**

## ETAPAS DE EJECUCIÓN DE CARGAS GENERALES

Con relación a las etapas de desarrollo, el artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015 contempla el concepto de proyecto urbanístico general y reglamenta el desarrollo de las urbanizaciones por etapas en los siguientes términos:

**“ARTÍCULO 2.2.6.1.2.4.2 Vigencia de las licencias en urbanizaciones por etapas y proyecto urbanístico general.** El proyecto urbanístico general es el planteamiento gráfico de un diseño urbanístico que refleja el desarrollo de uno o más predios en suelo urbano, o en suelo de expansión urbana cuando se haya adoptado el respectivo plan parcial, los cuales requieren de redes de servicios públicos, infraestructura vial, áreas de cesiones y áreas para obras de espacio público y equipamiento, e involucra las normas referentes a aprovechamientos y volumetrías básicas, acordes con el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

Para las urbanizaciones por etapas, el proyecto urbanístico general deberá elaborarse para la totalidad del predio o predios sobre los cuales se adelantará a urbanización y aprobarse mediante acto administrativo por el curador urbano o la autoridad municipal o distrital competente para expedir la licencia. El proyecto urbanístico deberá reflejar el desarrollo progresivo de la urbanización definiendo la ubicación y cuadro de áreas para cada una de las etapas.

El proyecto urbanístico general y la reglamentación de las urbanizaciones aprobadas mantendrán su vigencia aun cuando se modifiquen las normas urbanísticas sobre las cuales se aprobaron y servirán de fundamento para la expedición de las licencias de urbanización de las demás etapas, siempre que la licencia de urbanización para la nueva etapa se solicite como mínimo treinta (30) días calendario antes del vencimiento de la licencia de la etapa anterior. Las modificaciones del proyecto urbanístico general, en tanto esté vigente, se resolverán con fundamento en las normas urbanísticas y reglamentaciones con base en las cuales fue aprobado.

*Para cada etapa se podrá solicitar y expedir una licencia, siempre que cuente con el documento de que trata el presente decreto respecto a la prestación de servicios públicos domiciliarios, los accesos y el cumplimiento autónomo de los porcentajes de cesión.*

*En la ejecución de la licencia para una de las etapas y en el marco del proyecto urbanístico general, se podrán conectar las redes de servicios públicos ubicadas fuera de la respectiva etapa, sin que sea necesaria la expedición de la licencia de urbanización para el área a intervenir, siempre y cuando se cumpla con las especificaciones técnicas definidas por la empresa de servicios públicos correspondientes y exista la aprobación del paso de redes por terrenos de los propietarios.”*

Ahora bien, **para el caso del Plan Parcial La Felicidad, el Decreto 147 de 2008 no contempla disposición alguna sobre las etapas de las unidades de gestión, sin embargo, el Decreto 386 de 2015 estableció el desarrollo por etapas correspondientes a la ejecución de obras de malla vial arterial, habida cuenta que del concepto técnico favorable que se le dio al "Estudio de Tránsito Actualización Plan Parcial La Felicidad" y el Acta de Compromisos mediante oficio SDM-DSVCT-154869-14 del 14 de Noviembre de 2014, donde fijaron unas fechas para la entrada en operación de las manzanas asociadas con la ejecución de las obras contenidas en las respectivas Etapas que fueron aprobadas, veamos algunas de estas disposiciones:**

- El artículo 6 del Decreto Distrital 147 de 2008, modificado por el artículo 1º del Decreto 386 de 2015 incluyó la siguiente estipulación:

*“A partir de la licencia de urbanización de la cuarta Unidad de Gestión y para la obtención de las respectivas licencias de construcción y la entrada en operación de cada uno de los proyectos de las manzanas contenidas en las UG2, UG4, UG5 y UG6 deberán estar construidas las obras de Malla Vial Arterial previstas en cada una de las Etapas, de conformidad con el concepto técnico favorable al estudio de tránsito SDM-DSVCT-154869-14 de 18 de noviembre de 2014, el Acta de compromisos*

que hace parte del mismo concepto y el oficio SDM-DSVCT-168742-14 de 15 de diciembre de 2014, este último en el que se informa sobre la inclusión de la manzana 22 para su desarrollo en el Semestre II de 2022, y el PLANO ANEXO No. 1 "MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL LA FELICIDAD" que hacen parte integral del presente Decreto. Dichas obras se deberán realizar así: (...)"

Así las cosas, el cuadro contenido en el artículo citado se incluyen las obras y acciones a ejecutar de acuerdo con el Acta de Compromisos clasificadas para cada manzana, unidad de gestión y etapa de desarrollo.

- El artículo 30 del Decreto Distrital 147 de 2008, modificado por el artículo 4° del Decreto 386 de 2015 en su inciso segundo señala: "El estudio de tránsito aprobado mediante el oficio SDM-DSVCT-154869-14 del 18 de noviembre de 2014, prevé el desarrollo más allá de la tercera Unidad de Gestión del Plan Parcial, siempre que se encuentren construidas la totalidad de las infraestructuras de la malla vial arterial identificadas en el artículo 10 del presente Decreto, correspondientes a cada una de las etapas de las infraestructuras contenidas en el Acta de compromisos de 18 del noviembre de 2014, la cual hace parte integral del Oficio SDM-DSVCT-154869-14 del 18 de noviembre de 2014."
- El parágrafo segundo del artículo 5° del Decreto 386 de 2015 contempla que "Conforme al cronograma de ejecución de las obras por etapas contenido en el artículo 1° del presente Decreto, el Instituto de Desarrollo Urbano suscribirá el Acta de recibo de cada grupo de obras por etapa, con base en el recibo y aprobación de la interventoría contratada por el promotor del plan parcial."
- El parágrafo del artículo 6° del Decreto 386 de 2015 consagra que "En relación con la ejecución de obras y solicitud de licencia de construcción de las Unidades de Gestión UG2, UG4, UG5, UG6, el promotor garantizará previamente el cumplimiento de las obligaciones y la ejecución de las obras de la Malla Vial Arterial de acuerdo con lo establecido en el siguiente cuadro:

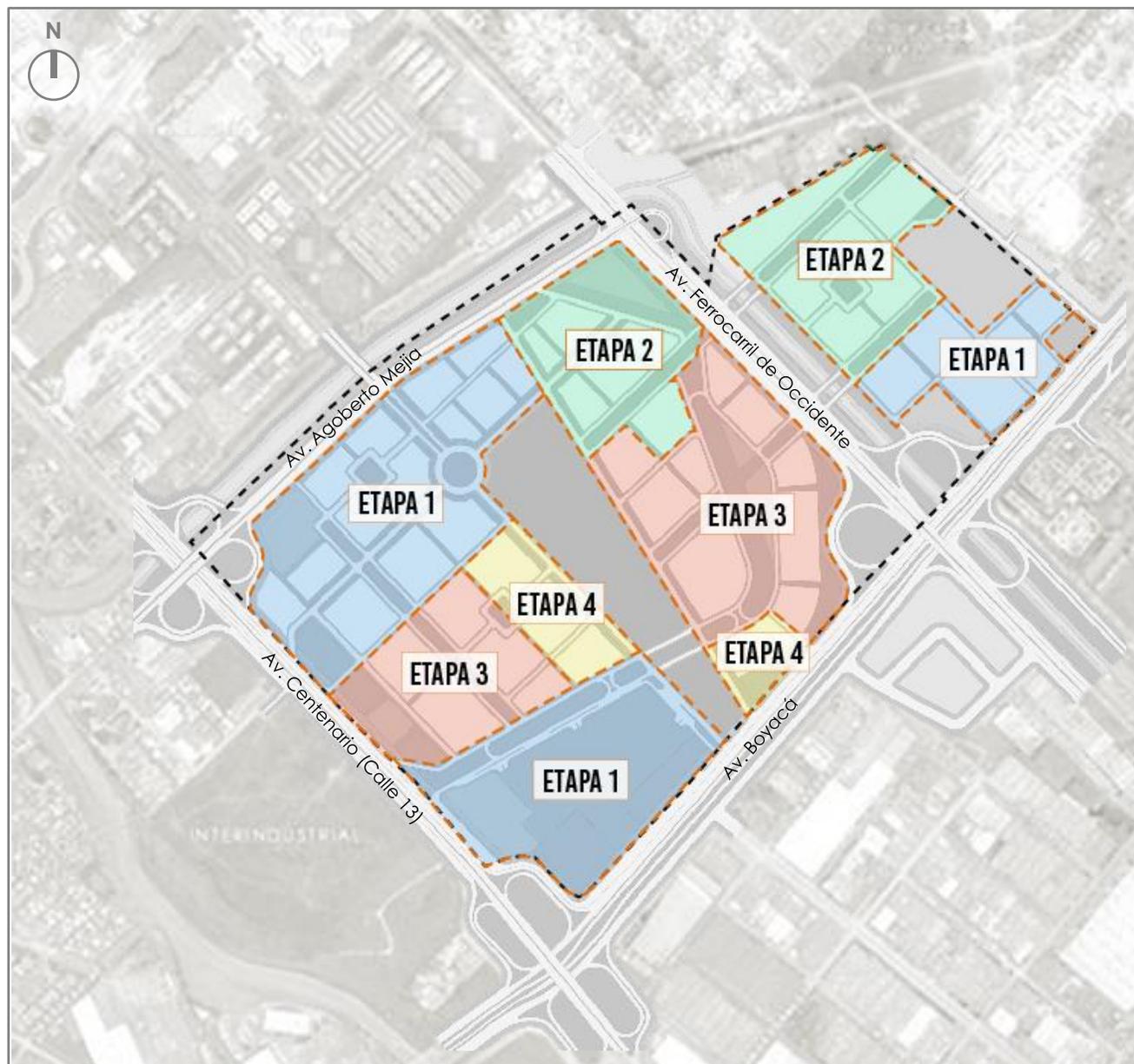
	ETAPA 01	ETAPA 02	ETAPA 03	ETAPA 04
CONDICIÓN	Entrega de Suelo de Cargas Generales asociado a derechos de edificabilidad de las Unidades de Gestión 1, 3 y 7.			
	Para las Licencias de Construcción deberá haber culminado el urbanismo de las Unidades de Gestión 1, 3 y 7.	Para la expedición de las Licencias de construcción deberán estar ejecutadas las obras contenidas en el Acta de compromisos para la Etapa 1 de acuerdo con el artículo 1 del presente decreto  El IDU suscribirá el acta de recibo a satisfacción de las obras correspondientes a la etapa 1, previa verificación del cumplimiento de los requisitos por parte de la interventoría contratada por el promotor.  La Secretaria Distrital de Movilidad suscribirá las actas de recibo a satisfacción de las obras de semaforización y señalización.	Para la expedición de las Licencias de construcción deberán estar ejecutadas las obras contenidas en el Acta de compromisos para la Etapa 2 de acuerdo con el artículo 1 del presente decreto  El IDU suscribirá el acta de recibo a satisfacción de las obras correspondientes a la etapa 2, previa verificación del cumplimiento de los requisitos por parte de la interventoría contratada por el promotor.  La Secretaria Distrital de Movilidad suscribirá las actas de recibo a satisfacción de las obras (sic) de semaforización y señalización.	Para la expedición de las Licencias de construcción deberán estar ejecutadas las obras contenidas en el Acta de compromisos para la Etapa 3 de acuerdo con el artículo 1 del presente decreto  El IDU suscribirá el acta de recibo a satisfacción de las obras correspondientes a la etapa 3, previa verificación del cumplimiento de los requisitos por parte de la interventoría contratada por el promotor.  La Secretaria Distrital de Movilidad suscribirá las actas de recibo a satisfacción de las obras (sic) de semaforización y señalización.

De acuerdo a lo anterior, el Decreto modificatorio 386 de 2015 especifico las obras de carga general correspondiente a cada una de las cuatro (4) etapas de ejecución y acciones de infraestructura, condicionando la entrada en operación de las manzanas a la terminación de las obras de carga general de la malla vial arterial.

En consecuencia, es necesario que todos los compromisos adquiridos por el proyecto con la ciudad se definan en el marco de un cronograma viable, que articule el desarrollo inmobiliario en el tiempo con la necesidad de ejecución de cada una de las obras de malla vial.

MANZANAS ASOCIADAS A LAS ETAPAS DE EJECUCIÓN DE OBRAS  
APROBADAS EN EL DECRETO 386 DE 2015

ETAPA	MANZANAS
ETAPA 1	5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 52, 52A
ETAPA 2	28, 33, 34, 35, 36, 37, 43, 44, 45, 49, 50, 51
ETAPA 3	2, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 52B
ETAPA 4	19, 20, 21, 22



## REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS

El artículo 38 de la Ley 388 contempla que: *“En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados.*

Así mismo, el inciso segundo del artículo indicado estipula que *“Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito.”*

Además, a través del Decreto Distrital 436 de 2006 se dictaron disposiciones comunes a los planes parciales en tratamiento de desarrollo y se estableció la metodología para el reparto equitativo de cargas y beneficios y en su artículo 13 contempló las cargas urbanísticas como *“el conjunto de obligaciones urbanísticas a cargo de los propietarios, que determinan el régimen de la propiedad del suelo, atendiendo al principio de reparto equitativo de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano”*. Así mismo, en los literales a y b artículo indicado se enlistaron las cargas urbanísticas generales y las locales, en los siguientes términos:

a). **Cargas Urbanísticas Generales.** De conformidad con lo establecido por el artículo 34 del Decreto Distrital 190 de 2004, las cargas urbanísticas generales corresponden a los siguientes elementos:

1. La infraestructura vial arterial, que incluye tanto el suelo como el costo de construcción.
2. El suelo y la construcción de redes matrices de servicios públicos domiciliarios, cuya financiación no esté incluida en programas de inversión mediante tarifas o contribución de valorización.

3. Los elementos de la estructura ecológica principal, de conformidad con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.
4. Las compensaciones, incentivos o estímulos a los propietarios de inmuebles de interés cultural, de conformidad con la legislación nacional y con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.
5. Los costos asociados a la formulación y gestión de los Planes Zonales o de Ordenamiento Zonal.

**b) Cargas urbanísticas Locales:** Son las cargas asociadas a las cesiones y obras urbanísticas determinadas en el artículo 35 del Decreto 190 de 2004, así:

1. El sistema vial intermedio y local, sea vehicular o peatonal y los parqueaderos de uso público.
2. Las redes secundarias de servicios públicos, locales y domiciliarias.
3. Las cesiones y la dotación de equipamientos de educación, salud, cultura, centros asistenciales, seguridad y demás servicios de interés público y social.
4. Los costos asociados a la formulación y gestión del Plan Parcial.
5. La cesión de suelo para espacio público, su adecuación y dotación.

*Se entiende por costos asociados a la formulación y gestión del plan parcial, entre otros, los costos de elaboración de avalúos, estudios técnicos, citación a vecinos o propietarios, así como los costos asociados a programas y proyectos de gestión social cuando impliquen reasentamiento de propietarios y/o ocupantes de inmuebles que hagan parte del ámbito del plan parcial o cesación en la percepción de rentas derivadas de actividades agrícolas, industriales o comerciales, por efecto de la ejecución de obras."*

Por lo anterior, el Sistema de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios permite distribuir equitativamente las cargas generadas por desarrollo urbano, tales como vías, redes de servicios públicos, espacio público y equipamientos, entre todos los beneficiados; dependiendo de la escala de estos elementos. Serán cargas generales que corresponda asumir a la ciudad en conjunto, o cargas locales que corresponda asumir a los propietarios directamente beneficiados.

A su vez, también los beneficios se deben distribuir equitativamente, de forma que quien asuma una carga, sea general o local, reciba la contraprestación idónea por lo que le "cuesta" asumir dicha carga. Estos se ven expresados comúnmente en edificabilidad (índices de ocupación y de construcción) y en intensidad de usos.

Así, podemos encontrar sistema de reparto de cargas y beneficios a distintos niveles, dependiendo de la escala de las cargas. En el caso de los planes parciales, puede haber entonces **1)** un reparto de cargas a nivel de la ciudad, donde se distribuyen las cargas que se encuentran en el ámbito del plan parcial pero que en estricto sentido corresponden a la comunidad en conjunto, y que pueden ser asumidas eventualmente por solo un grupo de personas; **2)** un reparto de cargas a nivel plan parcial, entre unidades de actuación o de gestión urbanística, donde se distribuyen las cargas locales que deben asumir en conjunto solo los partícipes del plan parcial, en el sentido en que solo estos se ven beneficiados por dichas cargas; y **3)** un reparto de cargas a nivel unidad

de actuación, donde se distribuyen las cargas locales que deben asumir en conjunto solo los partícipes de cada unidad de actuación.

Para hacer un reparto a nivel ciudad se requiere identificar por tanto las cargas generales que se encuentran en el ámbito del plan parcial, y que pueden eventualmente ser asumidas por solo un grupo de personas; el hecho de asumir cargas generales que no están obligados a asumir de forma individual, implica a su vez que deben recibir en contraprestación beneficios adicionales que equilibren esas cargas adicionales.

**Para el caso del Plan Parcial La Felicidad, el reparto equitativo de cargas y beneficios se encuentra contemplado en el subcapítulo 2 del Decreto Distrital 147 de 2008, el cual no ha sido modificado por el Decreto Distrital 386 de 2015 ni se propone su ajuste en la solicitud motivo del presente documento técnico de soporte, por lo que los artículos 24 a 30 continúan vigentes del Decreto Distrital 147 de 2008 en su totalidad.**

## PLUSVALÍA

La participación en plusvalía es un tributo que se causa con ocasión de una acción urbanística y que le permite a las entidades públicas participar de la plusvalía que genera dicha acción.

La Ley 388 de 1997 estableció los hechos generadores de la participación en plusvalía en los siguientes términos:

*“Artículo 74º.- Hechos generadores. Constituyen hechos generadores de la participación en la plusvalía de que trata el artículo anterior, las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas según lo establecido en el artículo 8 de esta Ley, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el respectivo Plan de Ordenamiento o en los instrumentos que lo desarrollen. Son hechos generadores los siguientes:*

*La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.*

*El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.*

*La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez.*

*En el mismo plan de ordenamiento territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, se especificarán y delimitarán las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en este artículo, las cuales serán tenidas en cuenta, sea en conjunto o cada una por separado, para determinar el efecto de la plusvalía o los derechos adicionales de construcción y desarrollo, cuando fuere del caso”.*

**Así las cosas, como a través de la modificación del Plan Parcial La Felicidad motivo del presente documento técnico de soporte no se autoriza un cambio en la clasificación del suelo, en el régimen o zonificación del suelo o en los índices de ocupación o construcción aprobados mediante el Decreto Distrital 147 de 2008, la expedición del Decreto que ajuste el mismo no constituirá una acción urbanística generadora de plusvalía.**

Además, el artículo 34 del Decreto Distrital 147 de 2008 estipuló que, con fundamento en los artículos 74 de la Ley 388 de 1997, 432 del Decreto 190 de 2004, el Acuerdo 118 de 2003 y el “Estudio Técnico sobre la Configuración de Hechos Generadores de Plusvalía” de Abril de 2008 realizado por la Dirección de Planes Parciales de la SDP, la adopción del Plan Parcial La Felicidad no configuraba hecho generador de plusvalía, teniendo en cuenta que el mismo no representaba un mayor aprovechamiento del suelo en comparación con la norma anterior, ni asignación de un uso más rentable.



# 3 OBJETO DE MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

### 3.1 EJECUCIÓN DE CARGAS GENERALES

Tal y como se menciona en el capítulo 1.2 ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN, a causa de la inviabilidad técnica que se presenta en los tres compromisos mencionados, no es posible para el promotor ejecutar dichas obras y por lo tanto, no es posible avanzar con el desarrollo de las manzanas que hacen parte de la segunda Etapa del Plan Parcial.

Debido a lo anterior, **el presente capítulo presenta el estado actual del Plan Parcial, evidenciado las manzanas que se han podido ejecutar correspondientes a las Unidades de Gestión 1, 3 y 7, así como el número de viviendas por manzana y los años de entrada en operación de las mismas. Se presenta el argumento por Inviabilidad Técnica con todos los antecedentes que se han dado por esta razón, argumento que constituye el motivo de modificación al Plan Parcial La Felicidad, objeto del presente Documento Técnico de Soporte. Lo anterior, soportado en el concepto emitido por la Secretaría Distrital de Movilidad no. SDM-DSVCT-194767-18 del 18 de Septiembre de 2018;** en el cual se define que *“la condición de no ejecutar la ampliación de la Calle 13 entre la conectante Nor-Occidental de la Calle 13 por Av. Boyacá hasta la Av. Agoberto Mejía es de carácter temporal, hasta tanto el Instituto de Desarrollo Urbano defina el diseño final para esta ampliación. Por lo anterior, esta Entidad considera viable permitir la ejecución de obras alternas que garanticen adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial en el sector y reprogramar la ejecución de las obligaciones que a la fecha no ha sido posible construir por parte del promotor del Plan Parcial La Felicidad”*, **así como el oficio expedido por esta misma entidad con número de radicado SDM-DSVCT-234986-18 del 07 de Noviembre de 2018, dando alcance al análisis funcional sin ampliación de la calzada norte de la Calle 13.**

### 3.1.1 ESTADO ACTUAL DEL PLAN PARCIAL

El proyecto urbanístico del Plan Parcial ha ejecutado las manzanas correspondientes a la Etapa 1, junto con la prolongación de la Calle 18 A. Tal y como se muestra a continuación:

#### ETAPA 1 2.009 – 2.018

MANZANAS:

01, 04, 05, 06, 07, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 52, 52A.



# MANZANA	# VIVIENDAS	DESARROLLO AÑO A AÑO						
		2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015
MZ 06	272	111	61	85	15	-	-	-
MZ 07	540	292	135	102	9	2	-	-
MZ 13	432	194	109	107	22	-	-	-
MZ 14	294	279	15	-	-	-	-	-
MZ 52	336	234	58	31	13	-	-	-
MZ 15 - 16 - 41 - 42 - 48	1.008	1.008	-	-	-	-	-	-
MZ 46	292	-	55	161	76	-	-	-
MZ 47	540	-	223	317	-	-	-	-
MZ 52 A	250	-	86	164	-	-	-	-
MZ 17	244	-	-	30	142	52	20	-
MZ 18	454	-	-	27	163	145	120	-
MZ 38	162	-	-	44	118	-	-	-
MZ 39	248	-	-	40	187	21	-	-
MZ 40	75	-	-	-	-	75	-	-
<b>TOTAL VIVIENDAS</b>	<b>5.147</b>	<b>2.118</b>	<b>742</b>	<b>1.108</b>	<b>745</b>	<b>295</b>	<b>140</b>	<b>-</b>

### 3.1.2 INVIABILIDAD TÉCNICA DE COMPROMISOS POR CARGA GENERAL

Como se ha venido mencionando en el documento, la Alcaldía Distrital expidió el Decreto Distrital 147 de 2008 “Por el cual se adopta el Plan Parcial “La Felicidad”, ubicado en la localidad de Fontibón” y a través del Decreto Distrital 386 de 2015 “Por el cual se modifica el Plan Parcial “La Felicidad” ubicado en la Localidad de Fontibón, y se dictan otras disposiciones”, modificó los artículos 6º, 20 numeral 3º y 30 del Decreto Distrital 147 de 2008, con el objeto de precisar las obligaciones para conceder todas las licencias de urbanización y construcción faltantes correspondientes a las unidades de gestión UG2, UG4, UG5 y UG6 del mencionado plan parcial, condicionando la expedición de las mismas al cumplimiento de las obligaciones acordadas, tal como se muestra en el capítulo 2.2.1 CARGAS URBANÍSTICAS – CARGAS GENERALES.

Así las cosas, es importante destacar que la solicitud de ajuste se justifica en la inviabilidad técnica que existe para la ejecución de las obras concernientes a la implementación de la regulación semaforizada, la continuidad de la ciclorruta de la Av. Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la Calle 23 y el carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor-Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor-Oriental de Avenida Agoberto Mejía, correspondientes a la primera Etapa de desarrollo.

La inviabilidad técnica que motiva el ajuste del Plan Parcial se fundamenta en los siguientes hechos y antecedentes jurídicos:

**1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del Decreto Distrital 147 de 2008, modificado por el artículo 1º del Decreto Distrital 386 de 2015 y el Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017, los compromisos de infraestructura vial contemplados para la etapa 1 a cargo del promotor del Plan Parcial son:**

- a. “Diseño, suministro, obras civiles, construcción e implementación de la regulación semaforizada peatonal, (incluyendo equipo de control de tráfico, amoblamiento,

cableado, canalizaciones y módulos sonoros) sobre la Avenida Boyacá entre la Av. Ferrocarril de Occidente y la Calle 21 (Calle 4), permitiendo el paso seguro de los peatones y ciclo-usuarios de dicho tramo vial.

- b. Diseños y construcción de la continuidad de la Calle 18A al costado oriental de la carrera 77 sentido occidente – oriente. De tal manera que se garantice de acuerdo al Estudio de Tránsito la transición de dos carriles por sentido a un carril por sentido. Este tramo vial permitirá la conexión con la Calle 19. *NOTA: Esta obra es de carácter provisional hasta que se construya la Calle 18A.*
- c. Diseños, construcción y adecuación de la continuidad de la ciclorruta sobre la Ab. Boyacá desde la conectante Calle 19A hasta Calle 23 costado occidental, en el espacio público que indique el IDU.
- d. Estudios, diseños y construcción de un carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde final conectante Nor-occidental de la intersección Av. Boyacá por Calle 13 hasta la conectante Nor oriental de Avenida Agoberto Mejía.
- e. Estudios, diseños y construcción del pontón sobre el Canal Boyacá para conectar la Calle 19A al occidente y la Av. Agoberto Mejía. Se debe contar con dos pontones con dos carriles cada uno (9,5 m ancho cada pontón).

**2. En el numeral 1º del párrafo del artículo 6 del Decreto Distrital 147 de 2008, modificado por el artículo 1º del Decreto Distrital 386 de 2015 se estipuló que “Las fechas de inicio de ejecución de las obras de semaforización e infraestructura contenidas en cada una de las etapas del Estudio de Tránsito aprobado mediante el oficio SDM-DSVCT-15486914 del 18 de noviembre de 2014, y el Acta de Compromisos, se empezaran a contar a partir de la fecha de inicio de los convenios que el promotor suscriba con el IDU, y en ese sentido, se trasladarán las fechas establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el estudio de tránsito SDMDSVCT- 154869-14 del 18 de noviembre de 2014 y el Acta de compromisos.”**

3. Mediante Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Fábrica de Grasas y Productos Químicos Ltda – Grasco Ltda, Detergentes Ltda y Compañía de Negocios e Inversiones MG Sucursal Colombia, el promotor del Plan Parcial La Felicidad, con el acompañamiento permanente del Instituto, se comprometió a realizar los estudios, diseños y la ejecución de las obras de infraestructura vial y de espacio público para las Etapas 1 y 2 del Plan Parcial definidas en el Plano Anexo No. 1 y las acciones de mitigación a que se refiere el Acta de Compromisos No. SDM-DSVCT-154869 de 18 de noviembre de 2014 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, así como la entrega material de dicha sobras al IDU. Este Convenio fue prorrogado mediante las Prórrogas No. 1 de 26 de enero de 2018 y No. 2 de 27 de abril de 2018, en cuya cláusula primera de la segunda prórroga se dispuso: *“Prorrogar el plazo de ejecución del CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA LA INTERVENCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO A CARGO DE TERCEROS No. IDU-1233-2017, por el término de cuatro (4) meses, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, incluyendo sus modificaciones y suspensiones si a ello hubo lugar. (...)”*. El 30 de agosto de 2018 se suscribió la modificación 1, mediante la cual se modifica el numeral 2.7 del anexo técnico separable.
4. El Instituto de Desarrollo Urbano de la Alcaldía Mayor de Bogotá a través de los Oficios No. 20182250248931 y 20182250248591 de 28 de marzo de 2018 dirigidos a la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito y a la Dirección de Planes Parciales del Distrito, respectivamente, certificó que *“existe una inviabilidad técnica de la ejecución de las obras de la etapa 1 en el convenio No. 1233 de 2016, los factores de carácter técnico externos que han afectado el avance e inicio de la etapa constructiva del convenio, el IDU mediante prórroga No. 1 de fecha 26 de enero de 2018 amplió la etapa de estudios y diseños de 4 meses a 7 meses, modificando la cláusula tercera del convenio de cooperación, por factores externos correspondientes a trámites y aprobaciones de ESP que requieren de más tiempo para ser aprobados”*. En este Oficio también se señaló expresamente que *“son viables solo las obras del Pontón en el canal y la vía proyectada de la calle 18, correspondientes a la primera etapa del convenio.”*

5. En el Oficio No. 20182250212811 de marzo 16 de 2018, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU señaló que no existe imposibilidad técnica frente a la construcción del Pontón. De igual manera, en el mismo oficio se indicó que con relación a la construcción de la continuidad de la Calle 18A, la obra fue terminada en diciembre de 2017, ya está abierta al público y en proceso de certificación de cumplimiento de la obligación por parte del IDU.
6. Con relación a la obligación de implementar la regulación semaforizada sobre la Avenida Boyacá entre la Av. Ferrocarril de Occidente y la Calle 21 (Calle 4), la Secretaría Distrital de Movilidad mediante Oficio No. SDM-DSVCT168218-17 de 24 de octubre de 2017 indicó: *“Esta entidad considera conveniente postergar la ejecución de este compromiso descrito en el Numeral 6.1.4 del Acta de Compromisos para la modificación del plan parcial La Felicidad (SDM-DSVCT-154869-14), debido a la prioridad para la Administración Distrital de ejecutar los estudios y diseños de la troncal Av. Boyacá de manera concordante con el Documento Técnico: “Parámetros técnicos operaciones para la troncal Avenida Boyacá entre Yomasa y la Calle 183, extensión de troncal Caracas Sur entre Yomasa y Usme Centro y extensión troncal Boyacá entre Yomasa y la reforma, para el sistema Trasmilenio”. Por lo tanto, una vez se cuente con los diseños, se le informará para que armonice la propuesta o se modifique si es del caso.”* (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

En este mismo Oficio, la Secretaría Distrital de Movilidad informó que *“las aprobaciones de diseños de señalización y semaforización a cargo del plan parcial La Felicidad, deben estar armonizadas con el escenario de proyección de la Troncal Av. Boyacá, para dar cumplimiento a este compromiso en el momento que sea requerido por esa Entidad”*, por lo que el promotor no podrá cumplir esta obligación dentro del término en el Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017, toda vez que el mismo se vence el 28 de abril de 2018 y en el pronunciamiento de la Administración no se definió una fecha en específico para la aprobación de los diseños indicados.

- 7. En lo que respecta a la obligación de la continuidad de la ciclorruta de la Av. Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la calle 23,** el IDU manifestó que en Mayo del 2018, se entregaron estudios de factibilidad de la Troncal Boyacá y los estudios y diseños definitivos aún no han sido contratados, y a la fecha, se gestionan recursos para desarrollar dicha fase.
- 8. La Empresa de Acueducto de Bogotá EAAB, mediante Oficio No. S-2017-256782 de 19 de diciembre de 2017 señaló las obras que tienen proyectadas para el sector del Plan Parcial La Felicidad.**

Con respecto a la manija de la red matriz Tibitoc – Casablanca, la Empresa de Acueducto de Bogotá EAAB, en el Oficio antes referenciado, indicó que está prevista en zanja abierta y proyectada en la franja de control ambiental, que corresponde a la misma zona donde se realizará la implantación de la ciclorruta.

Así mismo, de acuerdo con este oficio, como el inicio de la obra indicada está programado para el año 2019 y la culminación de las obras de la ciclorruta para el primer semestre del 2018, si se ejecutaran las obras de acuerdo con lo estipulado en el Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017, las mismas se perderían en su totalidad con la futura intervención de la EAAB y la Empresa de Servicios Públicos tendría que reponer la infraestructura que existía en el momento de su intervención.

Frente a la ejecución del Interceptor Central, esta también interfiere con el tramo de la ciclorruta entre la Avenida Ferrocarril hasta la Calle 19 ya que el mismo se va a construir con el método de perforación dirigida en dicha área y por lo tanto, al estar planteada la ejecución de las obras por parte de la EAAB para los meses de enero a septiembre de 2018, también se perderían las obras de la ciclorruta que desarrollara el promotor del Plan Parcial La Felicidad.

- 9. En el Memorando Interno No. 25400-2017-2924 de 24 de noviembre de 2017 la Dirección de Red Matriz del Acueducto de Bogotá EAB**

**relacionó las obras en ejecución o recién ejecutadas e incluyó entre otros proyectos, los de “Rehabilitación Tramo 3 Línea Tibitoc - Casablanca Ø78”, “Rehabilitación Línea AV. Boyacá – Tibabuyes Ø24” y “Línea Centenario”.**

Por lo anterior, como el plazo dado para la entrega del diseño definitivo de toda la troncal y de las condiciones finales para la instalación de las obras de servicios públicos por parte de la Empresa de Acueducto de Bogotá y CODENSA, superan el 28 de abril de 2018, fecha en la cual se vence Convenio de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de terceros No. 1233 de 2017, el promotor del Plan Parcial, hasta tanto no sean definidos los aspectos técnicos antes indicados, no puede empezar a ejecutar las obras necesarias para darle continuidad a la ciclorruta de la Av. Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la calle 23.

- 10. Frente a la construcción del Carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor – Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor – Oriental de Avenida Agoberto Mejía, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU a través del Oficio No. 20182250212811 de marzo 16 de 2018, indicó que “los estudios y diseños del proyecto troncal centenario se encuentran en etapa de pre factibilidad, donde serán entregados en el segundo semestre del 2018, por lo anterior, no se puede definir con certeza el borde de vía por el costado norte de la avenida.”**

Adicionalmente, en el mismo oficio el IDU expresó que “la empresa de acueducto de Bogotá informó del plan de conexión Calle 13, donde se programa una tubería de 24 pulgadas que va bajo vía en el costado norte, que puede ser ubicada donde el diseño de la Troncal calle 24 lo estime conveniente”.

De igual manera, es de anotar que si bien en el Oficio No. 20182250091851 de 15 de febrero de 2018 el IDU aclaró que “los perfiles viales se tomarán de acuerdo con lo establecido en el trazado urbanístico vial de la FELICIDAD, donde el carril y cesión de espacio público tienen un ancho de 3.50 mts cada uno”, es necesario articular a nivel de urbanismo y de redes de servicios

públicos los proyectos APP Calle 13 y ampliación de un carril adosado en el costado norte entre la Conectante Av. Boyacá con Av. Centenario (Calle 13) y Conectante Av. Centenario (Calle 13) con Av. Agoberto Mejía.

Por todo lo indicado, es necesario definir previamente los diseños definitivos de la Troncal Centenario, las obras que realizará la Empresa de Acueducto para plan de conexión Calle 13 y la articulación a nivel de urbanismo y de redes de servicios públicos los proyectos APP Calle 13 y ampliación de un carril adosado en el costado norte entre la Conectante Av. Boyacá con Av. Centenario (Calle 13) y Conectante Av. Centenario (Calle 13) con Av. Agoberto Mejía, para que el promotor del plan parcial La Felicidad pueda proceder a la construcción del carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor – Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor – Oriental de Avenida Agoberto Mejía.

En consecuencia y de acuerdo con los oficios antes relacionados, esto es, los No. 20182250248931 de 28 de marzo de 2018, No. 20182250248591 de 28 de marzo de 2018, No. 20182250212811 de 16 de marzo de 2018 y No. 20182250091851 de 15 de febrero de 2018 del Instituto de Desarrollo Urbano de la Alcaldía Mayor de Bogotá, No. SDM-DSVCT168218-17 de 24 de octubre de 2017 de la Secretaría Distrital de Movilidad y No. S-2017-256782 de 19 de diciembre de 2017 y Memorando Interno No. 25400-2017-2924 de 24 de noviembre de 2017 de la Empresa de Acueducto de Bogotá, **se encuentra demostrado que existe una inviabilidad técnica en la ejecución de las obras concernientes a la implementación de la regulación semaforizada, la continuidad de la cicloruta de la Av. Boyacá desde la conectante de la Calle 19A hasta la Calle 23 y el carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor – Occidental de la Intersección Av. Boyacá por calle 13 hasta la conectante Nor – Oriental de Avenida Agoberto Mejía, la cual implica la necesidad de modificar el Plan Parcial La Felicidad para efectos de permitirle al promotor del mismo que cumpla con las mismas una vez se hayan definido por parte de la Administración los aspectos técnicos necesarios para ello previo otorgamiento de una garantía que asegure el cumplimiento futuro de las mismas.**

### **PROCESO EN EL MARCO DE LA REVISIÓN POR PARTE DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN DE LA PROPUESTA DE FORMULACIÓN PARA LA MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL.**

De acuerdo con lo anterior, la **Secretaría Distrital de Movilidad dio respuesta al requerimiento indicado mediante Oficio No. SDM-DSVCT-196651-18 de 18 de septiembre de 2018 en el cual indicó que: “considera viable permitir la ejecución de obras alternas que garanticen adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial en el sector y reprogramar la ejecución de las obligaciones que a la fecha no ha sido posible construir por parte del promotor del Plan Parcial La Felicidad”.**

El Oficio No. SDM-DSVCT-196651-18 de 18 de septiembre de 2018 fue aclarado de manera posterior por la Secretaría Distrital de Movilidad mediante Oficio No. SDM-DSVCT-234986-18 de 7 de noviembre de 2018, donde señaló que: “**Se podrán expedir licencias de construcción correspondientes a la Etapa 2, Unidades de Gestión 4 y 6, Manzanas 28, 33, 34, 35, 36, 37, 43, 44, 45, 49, 50 y 51, una vez se cumpla con la construcción de la siguiente infraestructura prioritaria para la operación del Plan Parcial La Felicidad: 2.7. Continuidad de la Calle 18A al costado oriental de la Carrera 77 y 2.8 Pontón sobre el Canal Boyacá para conectar la Calle 19A al occidente y la Av. Agoberto Mejía. La entrada en operación de las manzanas relacionadas quedará condicionada a la construcción de las obras de mitigación**”. Las anteriores obras de mitigación asociadas con la imposibilidad técnica de construir el carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor-Occidental de la intersección Avenida Boyacá por Calle 13 hasta la conectante Nor-Oriental de la Avenida Agoberto Mejía, se encuentran relacionadas en el oficio SDM-DSVCT-196651-18, y descritas más adelante en el presente Documento Técnico de Soporte.

Dentro del trámite de formulación del ajuste del Plan Parcial La Felicidad, la **Secretaría de Planeación emitió observaciones mediante el Oficio No.2-2018-71321 del 20 de Noviembre del 2018 en el cual pidió que la formulación y el proyecto de Decreto se ajustara a los pronunciamientos de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la Secretaría de Movilidad en los Oficios No. SDM-DSVCT-196651-18 de 18 de septiembre de 2018 y No. SDM-DSVCT-234986-18 de 7 de noviembre de 2018.**

Lo anterior, motivo del presente Documento Técnico de Soporte y los documentos que hacen parte integral mencionados anteriormente y relacionados en la siguiente tabla:

OBSERVACIONES/ COMPONENTE	ENTIDAD/ DIR SDP	CONCEPTOS TÉCNICOS			
		RADICADO ENTIDAD	FECHA	RADICADO SDP	FECHA
<b>ASPECTOS GENERALES</b>	DPP-SDP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
<b>SISTEMA DE MOVILIDAD</b>	SDM	SDM-DSVCT 170663-18	15/08/2018	1-2018-49058	28/08/2018
		SDM-DSVCT 194767-18	17/09/2018	1-2018-54600	19/09/2018
		SDM-DSVCT 1966651-18	18/09/2018	-	-
		SDM-DSVCT 234986-18	07/11/2018	-	-
	IDU	SGDU 20182051093491	17/11/2018	1-2018-67171	16/09/2018
	DVTSP	N.A.	N.A.	3-2018-16474	10/08/2018
<b>SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS</b>	EAB	S-2018-210470	23/07/2018	1-2018-41599	07/25/2018
		S-2018-287720	28/09/2018	1-2018-57340	01/10/2018
<b>COMPONENTE JURÍDICO</b>		N.A.	N.A.	3-2018-22451	30/10/2018

Conceptos técnicos que refuerzan el motivo del presente ajuste y/o modificación al Plan Parcial “La Felicidad”, de los cuales resaltamos lo siguiente:

Que la Secretaria de Distrital de Movilidad, mediante oficio SDM-DSVCT-170663-18 del 15 de agosto de 2018, conceptuó que: *“tal y como se comunicó al IDU mediante oficio SDM-DSVCT-62026-18 del 7 de mayo de 2018, esta entidad considera que si bien existe una inviabilidad técnica para la etapa de construcción de alguna de las obras descritas en la cláusula segunda del convenio, como acciones de mitigación y cargas urbanísticas, se recomienda dar alcance u otrosí al convenio, para modificar el periodo de ejecución de aquellas obras que a la fecha son inviables técnicamente, en función de la aprobación del documento de actualización del estudio de tránsito...”*

Mediante oficio de 09 de agosto de 2018 La Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos Radicado 3-2018-16474 a la Dirección de Planes Parciales conceptuó *“Consecuentemente esta Dirección considera que desde lo técnico es la Secretaria Distrital de Movilidad – SDM la competente en evaluar la viabilidad técnica y operativa de la entrada de las nuevas unidades de vivienda sin contar físicamente con las obras inicialmente previstas en el Estudio de Tránsito, evaluando para tal fin la programación de la implementación de las Etapas propuestas por el Gestor. De otro lado y como se planteó en la mesa de trabajo de 31 de julio de 2018 a la que asistió la SDP, el IDU y la SDM, se sugiere que el IDU, la Empresa de Acueducto de Bogotá- EAB Y la SDM analicen los conceptos de inviabilidad técnica que emitió el IDU en marzo de 2018, de tal forma que se verifique las posibilidades reales a la fecha de implementar físicamente las obras o se busquen escenarios de gradualidad para las mismas, armonizados con el estudio de tránsito radicado ante la SDM”*

Mediante el oficio S-2018-210470, del 23 de Julio de 2018, la Empresa de Acueducto de Bogotá considerando que la implantación urbanística, las densidades y usos del suelo no surtirán cambios y se que se acogen a lo aprobado en el Decreto 147 de 2008, da concepto de no objeción frente a esta propuesta de formulación de la modificación del Plan Parcial La Felicidad y sugiere actualizar el respectivo cronograma de obras.

Posteriormente, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá conceptuó, mediante oficio S-2018-287720 del 28 de septiembre de 2018, que:

#### “RED MATRIZ DE ACUEDUCTO

*...La construcción de la Fase 2 de rehabilitación de la Línea Tibitoc-Casablanca, Manija de 60” se realizará entre los años 2019 y 2021, la instalación en las inmediaciones del urbanismo La Felicidad se realizará utilizando metodología de instalación a zanja abierta (Memorando interno 251001-2018-2559).*

*...La construcción de la Fase 3 de la rehabilitación de la Línea Tibitoc – Casablanca, sub-tramo Norte se realizará entre los años 2020 y 2021 (Memorando interno 251001-2018-2559).*

**PROYECTO LINEA CENTENARIO.** Proyecto a nivel de estudio de factibilidad y consistente en la instalación de una tubería matriz de 24" en el corredor de la Av. Centenario desde la Av. Boyacá hasta aproximadamente la Av. Ciudad de Cali. (Memorando interno 25400-2017-2924) ... en cuanto a la expansión de la Línea Centenario, se tiene planteada su ejecución entre los años 2021 y 2022 (Memorando interno 2541001-2018-2559)

**RED TRONCAL ALCANTARILLADO**

... Fecha prevista de inicio de obras a ejecutar por parte de la EAAB en el sector del PP La Felicidad: Febrero de 2018. Fecha prevista de terminación de obras a ejecutar por parte de la EAAB en el sector del PP La Felicidad: Septiembre de 2018."

Que el 17 de septiembre de 2018 la Secretaria de Distrital de Movilidad mediante oficio SDM-DSVCT-194767-18 dio alcance al oficio SDM-DSVCT-170663-18 en el siguiente sentido **"esta entidad plantea la posibilidad de modificar el Artículo 6 del Decreto Distrital 147 de 2008, modificado por el Artículo 1 del Decreto Distrital 386 de 2015 ...permitiendo la ejecución de obras alternas garanticen adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial en el sector y reprogramar la ejecución de las obligaciones que a la fecha no ha sido posible construir. El carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) ... debería construirse una vez se defina la factibilidad de la Troncal Calle 13 y se concluyan las obras previstas por la empresa de Acueducto hacia el año 2022."**

**Que el IDU mediante oficio 20182051093491 del 15 de noviembre de 2018 conceptuó:**

**"1. Acerca de la recomendación realizada por la SDM en su oficio SDM-DSVCT-170663-18 respecto al convenio de cooperación 1233 de 2017 ... se informa que se suscribió el 30 de agosto la modificación N°1 al mismo... que terminará en sept.27 de 2019, no alcanza a cubrir el periodo de ejecución de los proyectos ciclorruta sobre la Av. Boyacá y el carril norte de la Av. Centenario, que estima, podrían iniciar una vez terminados los de EAB.**

...

**3. Respecto a las fechas en que se contará con los Estudios y Diseños definitivos de la Troncal Boyacá (Tramo Conpes – Av. Jorge Eliecer Gaitán a Av. del Sur) y de la Troncal Centenario, se informa en primer termino que la Factibilidad de la Av. Centenario se finalizará en el segundo semestre del año en curso y los estudios y diseños se concluirán en el segundo semestre de 2019. En cuanto a la Trocal Av. Boyacá, se informa que los estudios de factibilidad concluyeron en mayo del presente año y la Administración gestiona en la actualidad los recursos requeridos para el desarrollo de la fase de estudios y diseños. Por lo tanto, con base en la modificación del plan parcial se contará con la posibilidad de ajustar el convenio para precisar el plazo de ejecución de las obras de la ciclorruta sobre la Av. Boyacá y el carril norte de la Av. Centenario"**

Adicionalmente en el cuadro presentado en el numeral 5 del oficio presentan un resumen de las actividades programadas con los proyectos de carga general de la etapa 1 del plan parcial, sobre el corredor Av. Boyacá, construcción de la Ciclorruta a cargo del promotor entre la conectante de la Calle 19A- Calle 23, no es posible construirla actualmente (Proyectos EAB). Sobre el corredor de la Av. Centenario construcción del carril norte de la Av. Centenario a cargo del promotor desde la conectante Nor- occidental de la intersección de la Av. Boyacá hasta la conectante Nor- Oriental de la Av. Agoberto Mejía no es posible construirla actualmente (proyectos EAB) y se requiere conocer E & D IDU T. Centenario para armonizar.

### 3.1.3 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE OBRAS

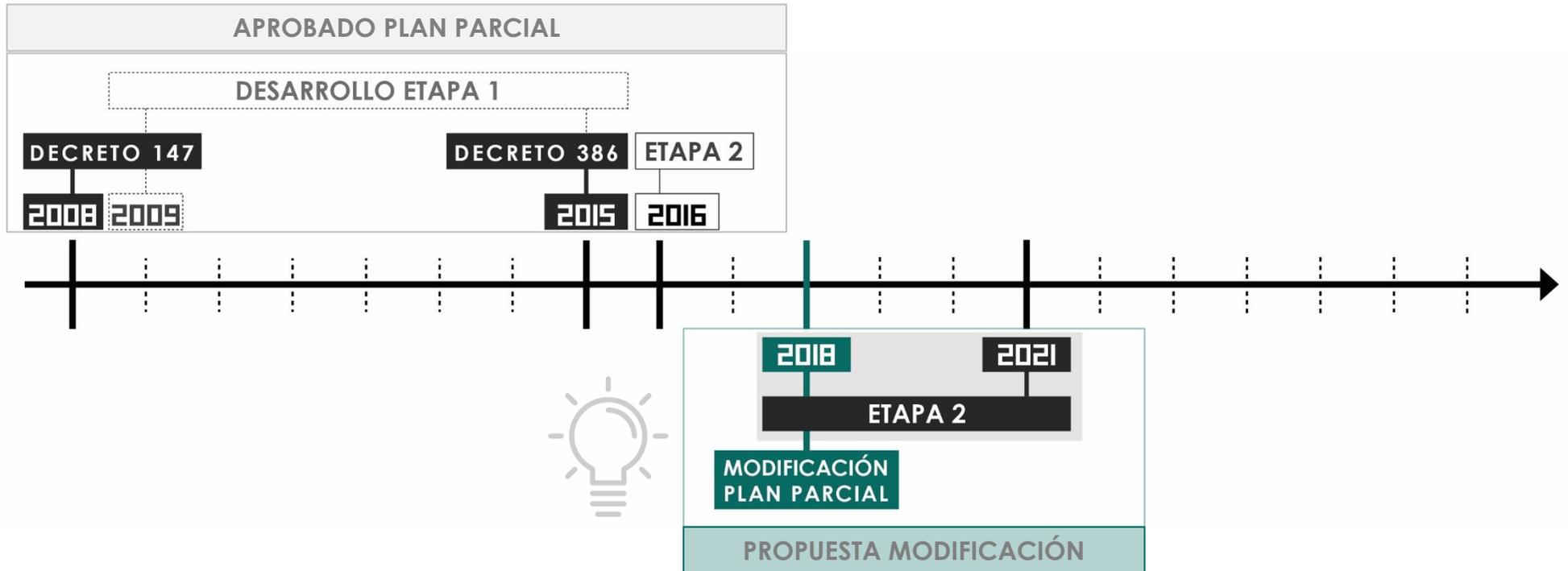
La propuesta para la modificación reconoce como primera instancia el Decreto 147 de 2008 por el cual se aprobó el Plan Parcial La Felicidad y el decreto modificadorio 386 de 2015 donde se compilaron los compromisos antes ya mencionados, suscritos con Secretaria Distrital de Movilidad e IDU. Esto enmarcado en un cronograma que limitaba la entrada en operación de manzanas de la Etapa 2, hasta tanto no se hubieran ejecutado cada una de las obras correspondientes a la Etapa 1 (Ver subcapítulo 2.2.1 CARGAS URBANÍSTICAS – CARGAS GENERALES).

Tal como se muestra en el cronograma aprobado, la Etapa 2 adoptada en el Decreto 386 de 2015 tenía previsto su desarrollo entre el Semestre I y Semestre II del año 2016, fechas que no se pudieron cumplir debido a la inviabilidad técnica expuesta anteriormente de algunas obras previas, así como las diferentes dinámicas en el mercado inmobiliario.

Ahora bien, **para continuar con la ejecución del Plan Parcial y cada uno de sus proyectos inmobiliarios por manzanas, la propuesta plantea ejecutar medidas de mitigación<sup>(1)</sup> de carácter temporal, hasta tanto el IDU no defina el diseño final para la construcción de un carril paralelo al costado norte de la Avenida Centenario (Calle 13) desde el final de la conectante Nor-Occidental de la Intersección Av. Boyacá por la Calle 13 hasta la conectante Nor-Oriental de la Av. Agoberto Mejía. Esto con el fin de habilitar el desarrollo del proyecto sin afectar los niveles de operación actuales de la infraestructura vial del sector.** Propuesta que debe estar finalizada antes de la entrada en operación de las manzanas correspondientes a la Etapa 02, evidenciando en tres escenarios como entran en operación las manzanas y como a su vez se van modificando los indicadores de movilidad.

(1) OBRAS DE MITIGACIÓN DE CARÁCTER TEMPORAL:

- Instalación de una intersección semaforizada en la Av. Boyacá entre la Calle 21 y la Av. Ferrocarril (AC 22).
- Estudios diseños y construcción de la porción de vía que conecta la Av. Ferrocarril con la Av. Boyacá para tomar el tráfico que viene de norte a sur por la Av. Boyacá y conducirlo al occidente por la Av. Ferrocarril.
- Estudios diseños y construcción de la porción de vía que conecta la Av. Agoberto Mejía con la Calle 13 para conducir el tráfico que viene de norte a sur por la Av. Agoberto Mejía y quiere tomar la Calle 13 al Occidente.



## 3.2 MODIFICACIÓN CRONOGRAMA Ejecución DE CARGAS GENERALES

Una vez reconocidos cada uno de los factores que impidieron la ejecución de la totalidad de los compromisos sobre infraestructura de malla vial arterial correspondientes a la Etapa 01, **surge el presente capítulo para dar respuesta a las observaciones emitidas por la Secretaría Distrital de Planeación con el oficio número 2-2018-71321 del 20 de Noviembre de 2018, con motivo de articular los diferentes conceptos que han sido emitidos por las entidades distritales consultadas**, oficios relacionados de acuerdo a como se evidencia en el capítulo 1.4 Antecedentes del Plan Parcial.

Así las cosas, dentro del proceso de observaciones se aclaró la entrega del pontón sobre el Canal Boyacá y la continuidad de la Calle 18A como las obras necesarias para dar el pleno funcionamiento de la Etapa 01, habilitando el inicio de las obras de infraestructura de malla vial arterial correspondientes a la Etapa 02, así como la solicitud y expedición de Licencias de Construcción para las manzanas asociadas a esta etapa.

Lo anterior, condicionando las obras de Etapa 01 que por inviabilidad técnica no pudieron llevarse a cabo, hasta tanto las entidades distritales competentes no den visto bueno para la ejecución de las mismas. Motivo por el cual el Promotor del plan parcial deberá asumir obras de mitigación adicionales de forma provisional, tal y como se evidencia más adelante en el presente capítulo.

**ESCENARIO 2.018**

Atendiendo a los compromisos adquiridos con la Secretaría Distrital de Movilidad, se encuentran en ejecución las obras necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de la Etapa 01, tal y como se muestra a continuación:

**COMPROMISOS ETAPA 01 EN EJECUCIÓN**

**Pontón sobre Canal Boyacá** 

Sin embargo, para dar cumplimiento a la totalidad de las obras relacionadas con la Etapa 01, es de anotar que varias de las mismas se encuentran condicionadas, tal como lo evidencia la Secretaría Distrital de Movilidad en el oficio SDM-DSVCT-196651-18 y aclarado mediante oficio No. SDM-DSVCT-234986-18 de 7 de noviembre de 2018. Las cuales son:

**COMPROMISOS ETAPA 01 CONDICIONADOS**

Carril paralelo Av. Centenario 

Intersección peatonal semaforizado 

Continuidad ciclorruta desde Calle 19 A hasta Calle 23 

**INFRAESTRUCTURA FINALIZADA** 

**DELIMITACIÓN PLAN PARCIAL** 



ETAPA 2



ESCENARIO 2.019 – 2.021

ETAPA 2

MANZANAS ASOCIADAS:  
28, 33, 34, 35, 36, 37, 43, 44, 45, 49, 50, 51.

INFRAESTRUCTURA FINALIZADA

- ⓪ Continuidad Calle 18 A
- ⓐ Pontón sobre Canal Boyacá

MEDIDA DE MITIGACIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MALLA VIAL ARTERIAL

- Ⓐ Porción de vía que conecta la Av. Ferrocarril con la Av. Boyacá.
- Ⓑ Porción de vía que conecta la Av. Agoberto Mejía con la Calle 13.

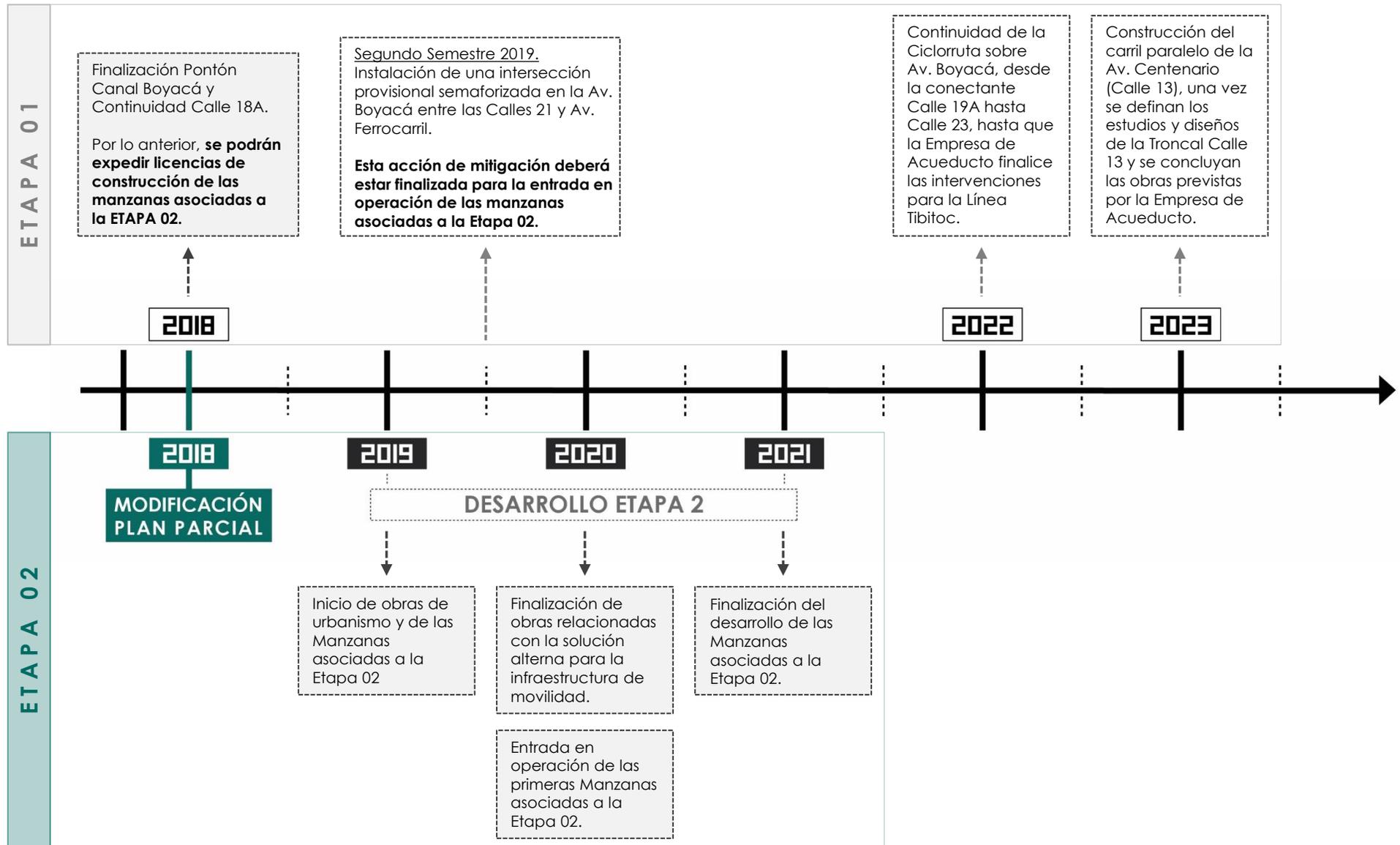
COMPROMISOS INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD PARA ETAPA 02

- **Calzada Sur de la Avenida Ferrocarril de Occidente + Lazo Sur Occidental Conexión Avenida Boyacá.**  
Dos carriles de circulación sentido Oriente -Occidente y un carril sentido Occidente-Oriente.
- **Calzada Oriental de la Avenida Agoberto Mejía + Lazo Nor-Oriental Conexión Calle 13.**  
Dos carriles de circulación sentido Norte-Sur y un carril sentido Sur-Norte.

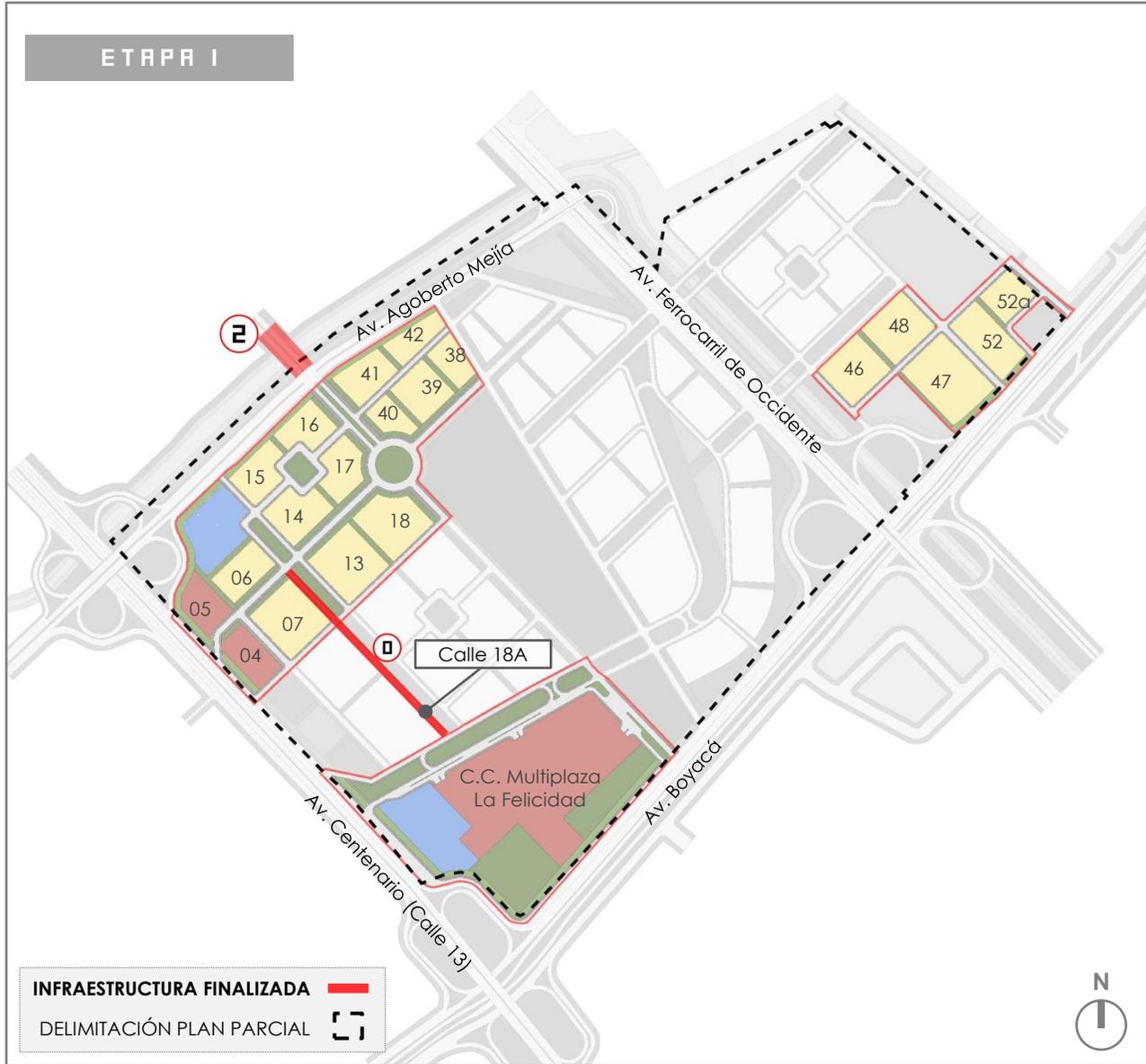
DELIMITACIÓN PLAN PARCIAL



**CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN AJUSTADO**



**ESCENARIOS DE MOVILIDAD DE ACUERDO A LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LAS MANZANAS CONSTRUIDAS**



**ESCENARIO 2.018**

A continuación se muestran un comparativo de los indicadores de movilidad correspondientes a la construcción del carril paralelo de la Calle 13 y a la alternativa planteada anteriormente para el desarrollo de la Etapa 2, teniendo en cuenta que temporalmente no se puede realizar el carril paralelo de la Calle 13, como se muestra a continuación:

**MAÑANA (AM)**

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	18,5	311,2
Alternativa	18,5	311,2
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	44,9	2,6
Alternativa	44,9	2,6

**TARDE (PM)**

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	8,4	591,7
Alternativa	8,4	591,7
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	0,0	4,3
Alternativa	0,0	4,3

Tal y como se menciona anteriormente, de acuerdo a los conceptos emitidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, el promotor prevé el desarrollo inmobiliario de la Etapa 2 sin la ejecución del carril paralelo de la Calle 13, evidenciando que por el nivel de servicio que presenta el sector, es factible la entrada en operación de los proyectos en cada una de las manzanas en tres escenarios una vez se cumpla con la ejecución de las obras correspondientes a la Etapa 02, tal y como se muestra a continuación:

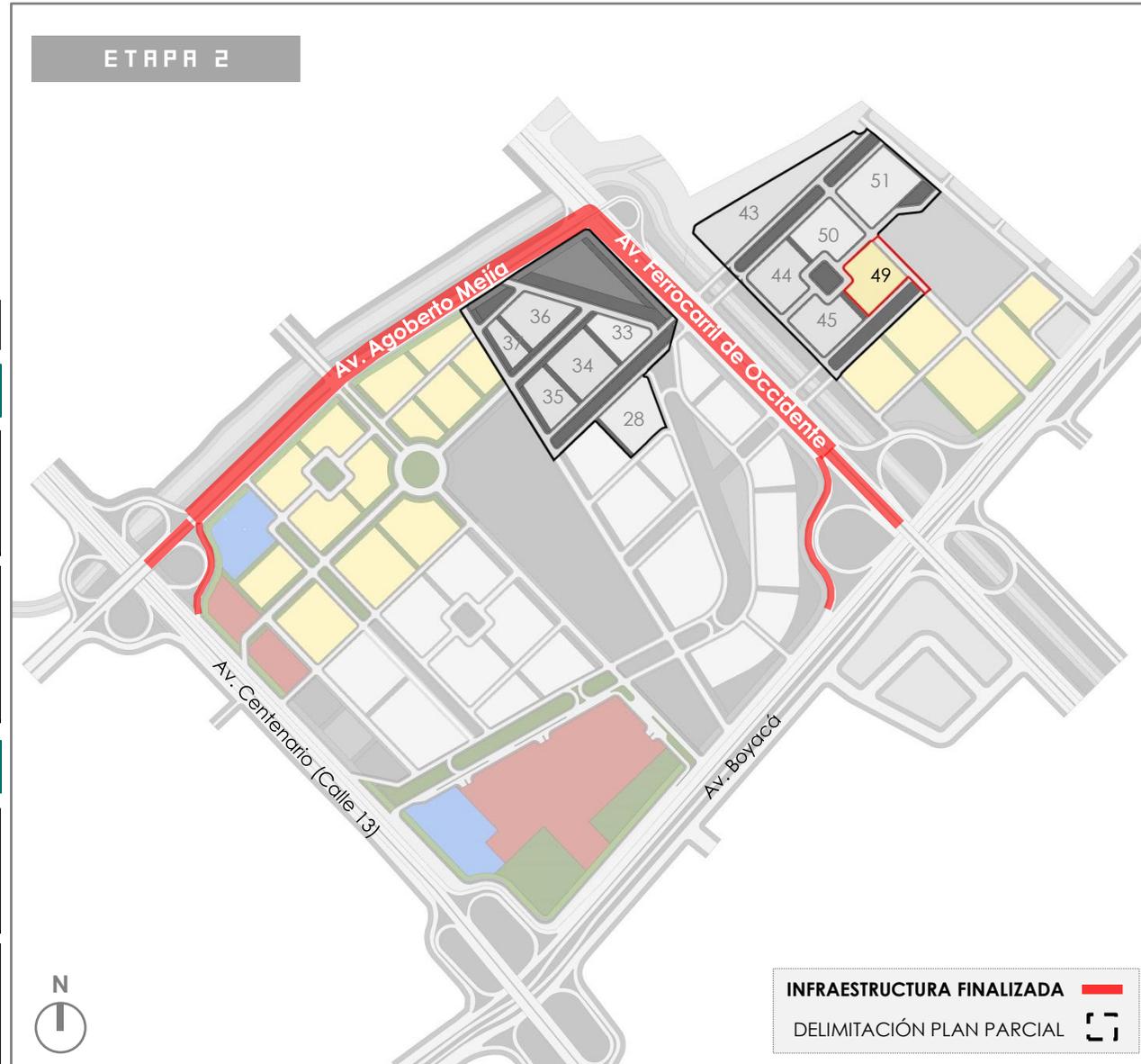
**ESCENARIO 2.019**

**MAÑANA (AM)**

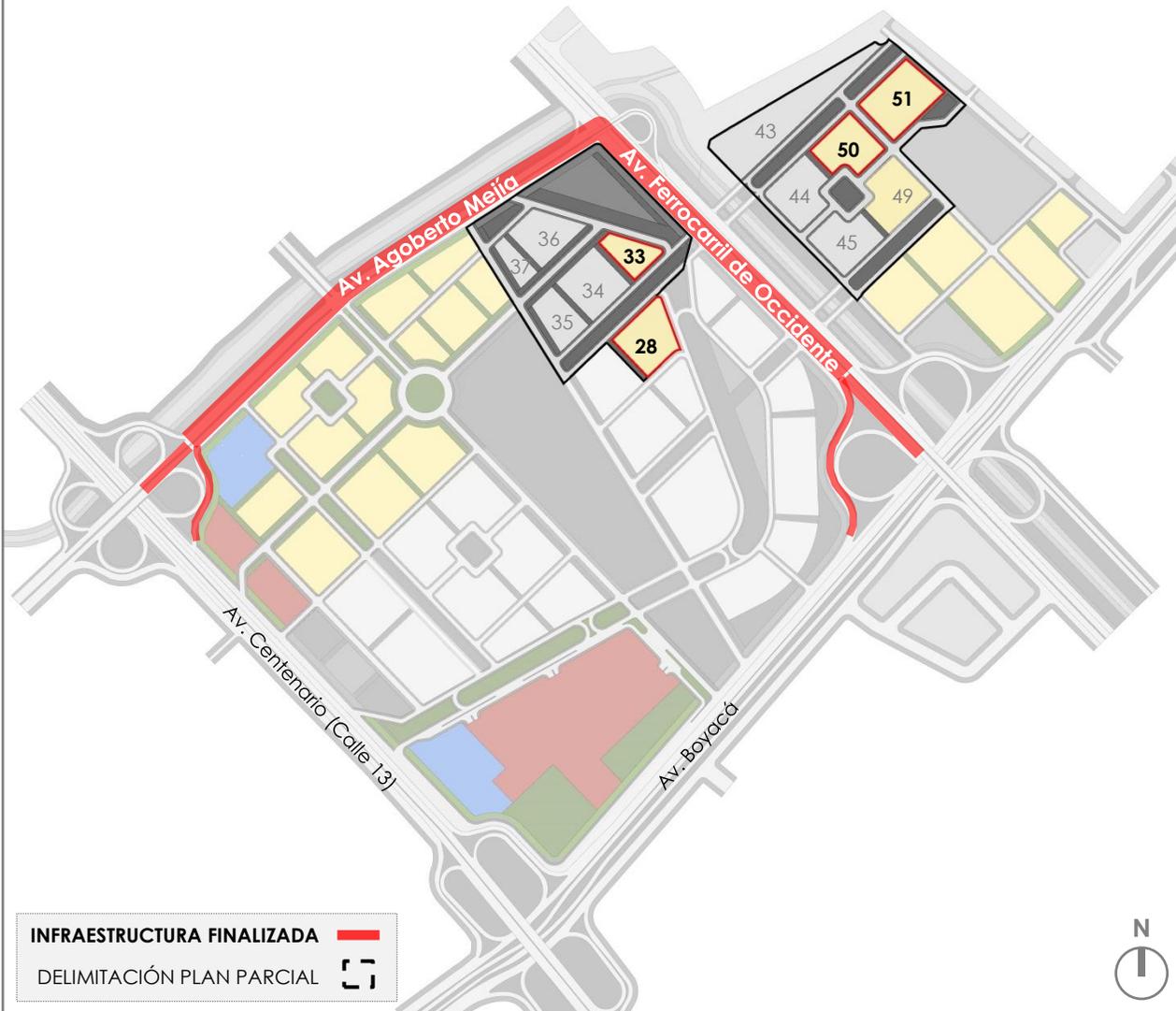
	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	21,4	220,5
Alternativa	25,1	167,3
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	54,0	1,8
Alternativa	56,5	1,6

**TARDE (PM)**

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	7,6	674,9
Alternativa	11,4	473,1
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	115,8	3,9
Alternativa	73,6	3,1



ETAPA 2



ESCENARIO 2.020

MAÑANA (AM)

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	19,4	258,7
Alternativa	22,5	213,7
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	69,0	2,3
Alternativa	81,9	1,7

TARDE (PM)

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	6,8	712,0
Alternativa	7,6	679,1
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	180,2	3,6
Alternativa	161,0	3,5

**ESCENARIO 2.021**

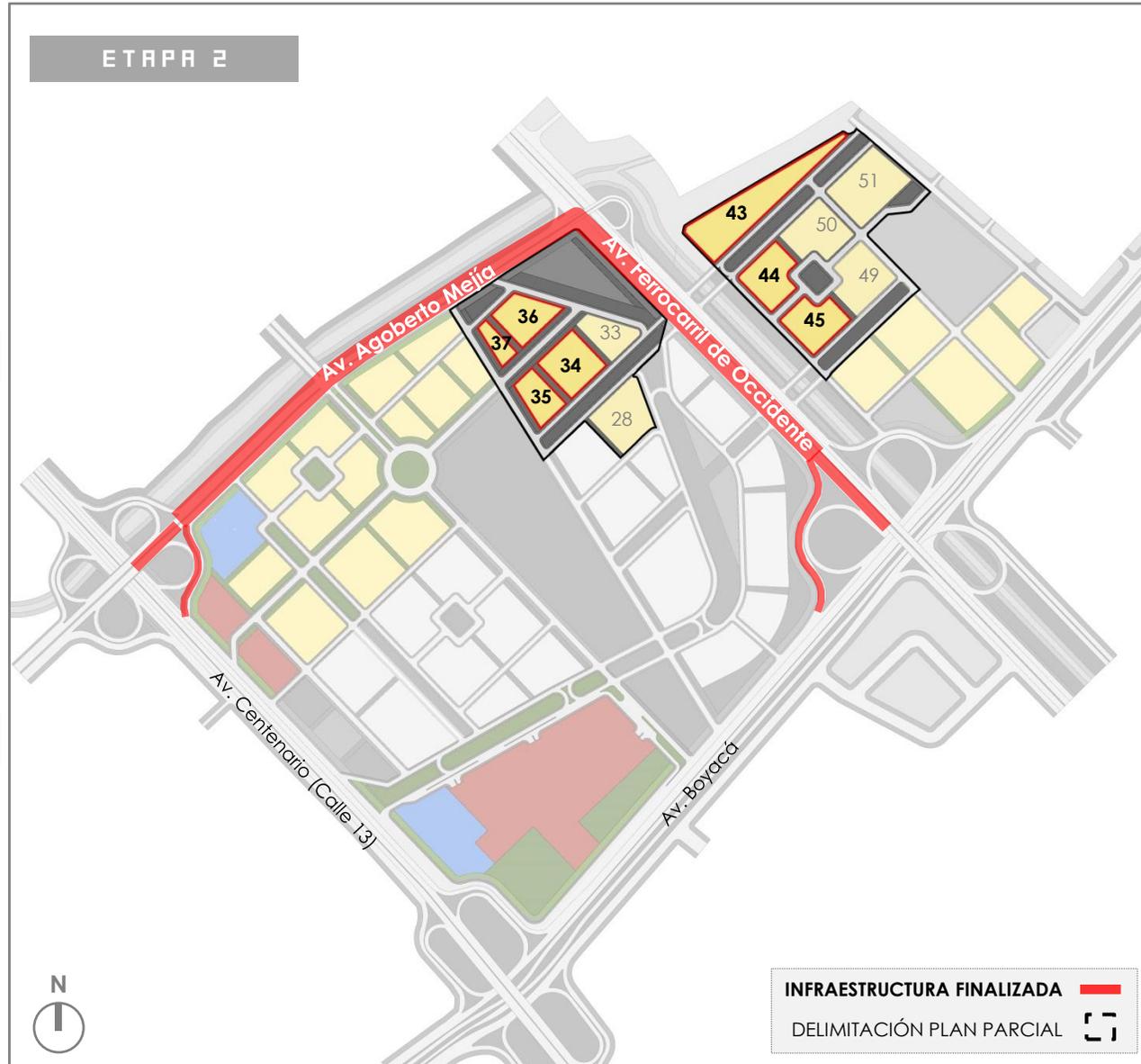
**ETAPA 2**

**MAÑANA (AM)**

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	13,6	433,3
Alternativa	13,1	374,4
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	70,9	3,1
Alternativa	137,9	3,1

**TARDE (PM)**

	Velocidad Promedio (Km/h)	Demora Promedio (s/Km)
Carril Calle 13	6,8	974,2
Alternativa	7,4	714,9
	Tiempo de Parada Promedio (S/Km)	Número de Paradas Promedio (Paradas/Km)
Carril Calle 13	398,1	3,7
Alternativa	714,9	3,8



## 3.3 SERVICIOS PÚBLICOS

Toda vez que los diseños urbanísticos de redes y servicios no surtirán cambios, en la presente modificación se presenta la actualización de las diferentes disponibilidades y factibilidades para la prestación de los servicios públicos.

### ACUEDUCTO

#### UGU 4 Y 6 CON DISPONIBILIDAD

Oficio No. 3331003-2017-0520 de 13 de Marzo de 2017  
Oficio No. 3310001-2014-0038 de 10 de Abril de 2017

#### AJUSTE FACTIBILIDAD DE SERVICIOS ETAPA 2 – UG4 Y UG6

Oficio No. S-2018-168118 de 08 de Junio de 2018

### GAS

#### UGU 4 Y 6 CON DISPONIBILIDAD

Oficio NEDS-6289-2017 de Gas Natural Fenosa

### ENERGÍA ELÉCTRICA

#### UGU 4 Y 6 CON DISPONIBILIDAD

Oficio No. 00170610 del 25 de Agosto de 2017

Todos los oficios y radicados hacen parte integral del presente Documento Técnico de Soporte, por lo que fueron entregados como anexos al radicado con el No. 1-2018-23592 del 25 de Abril de 2018.



DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE  
MODIFICACIÓN POR INVIABILIDAD TÉCNICA PARA OBRAS DE ETAPA 1 Y ETAPA 2

# PLAN PARCIAL LA FELICIDAD

Bogotá D.C.

Modificación al Decreto de Adopción 147 de 2008 y al Decreto Modificatorio 386 de 2015

JUNIO 2018 - Alcance radicación No. 1-2018-23592 del 04 de Abril de 2018