

**ESTUDIO DE TRÁNSITO PLAN PARCIAL NO. 10 EL ROSARIO
(CIUDAD LAGOS DE TORCA)**

ACTA DE COMPROMISOS QUE HACE PARTE INTEGRAL DEL OFICIO SDM-SI-985-21

Fecha:

Por medio de la cual, **SUSANA ZAHER DE SEFAIR**, identificada con Cédula de Ciudadanía C.C. No. **20.167.624** de Bogotá, quien actúa en nombre propio; el **CORONEL FRANKLIN GÓMEZ** identificado con C.C. No. **16.756.892** de Cali en representación de La Asociación Casamata de Oficiales Egresados de la Escuela Militar de Cadetes General José María Córdoba perteneciente al arma de infantería; **JUAN MANUEL OSPINA** con C.C. No. **79.244.149** de Bogotá en representación del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, actuando de forma conjunta como propietarios del suelo que conforma el Plan Parcial No. 10 El Rosario (Ciudad Lagos de Torca) y **ALEJANDRO GÓMEZ LÓPEZ** con C.C. No. **71.626.618**, Secretario Distrital de Salud en representación del nuevo Hospital Simón Bolívar, así como **JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA** con C.C. No. **1.026.558.244**, en calidad de Subdirector de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, suscriben la presente Acta en cumplimiento de lo exigido por el Artículo 5 del Decreto 596 de 2007.

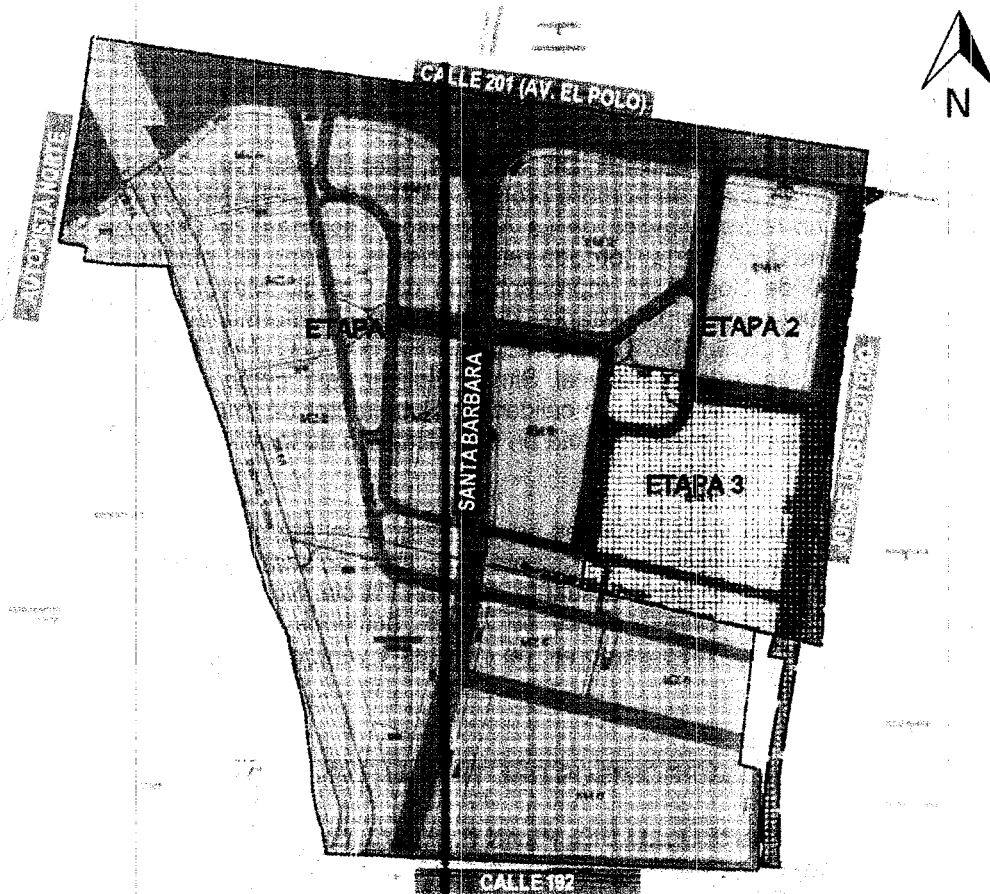
Como resultado de los análisis y evaluaciones adelantadas en el marco del Estudio de Tránsito, las Fichas y documentos que hacen parte integral de la presente acta, se relacionan a continuación, los estudios, diseños y obras de intervención en la malla vial circundante del Plan Parcial No. 10 El Rosario, concerniente al Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "*Ciudad Lagos de Torca*", acciones que se compromete a implementar para mitigar el impactos sobre la movilidad peatonal, de ciclistas y vehicular que genere la puesta en operación del mismo.

COMPROMISOS DEL TITULAR DEL PROYECTO

1. CRONOGRAMA DE DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL EL ROSARIO

El Plan Parcial No. 10 El Rosario se desarrollará en 3 etapas, las cuales estarán armonizadas con las operaciones de desarrollo de Ciudad Lagos de Torca, acorde al Decreto 088 de 2017 y sus modificatorios, como se muestra a continuación:

Figura 1. Etapas de Desarrollo Plan Parcial El Rosario



Fuente: Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

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

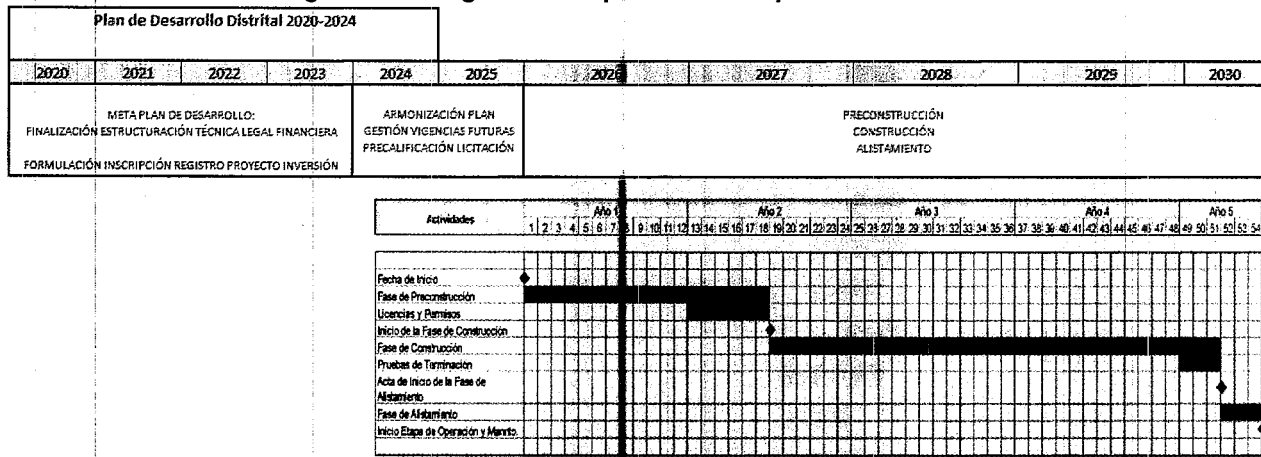
Figura 2. Cronograma Etapas y Unidades de Gestión Plan Parcial El Rosario

Años		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Unidad	Producto																					
U.G.1 - Uso Residencial (VIP-VIS-NO VIS) y Comercio y Servicios		ETAPA 1 / UG 1																				
		ETAPA 1A UG 1																				
	MZ 2																					
	MZ 3																					
	MZ 4																					
	MZ 5																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 1B UG 1																				
	MZ 6																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 1C UG 1																				
	MZ 7																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 1D UG 1																				
	MZ 1																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 1E UG 1																				
	SMZ 1																					
	Urbanismo																					
U.G.2 - Uso Dotacional de Educación Superior		ETAPA 1 / UG 2																				
	SM 2																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 2 / UG2																				
	SM 3																					
	Urbanismo																					
		ETAPA 3 / UG 2																				
	SM 4																					
Urbanismo																						
U.G.3 - Dotacional Recreativo		ETAPA 1 / UG 3																				
	SM 5																					
	Urbanismo																					

Fuente: Documento Técnico de Soporte DTS

Por su parte, la Unidad de Gestión 4 – Asociada a la operación del Hospital Simón Bolívar y la cual se encuentra a cargo de la Secretaría Distrital de Salud se desarrollará durante la segunda etapa del Plan Parcial, iniciando su operación aproximadamente en el año 2030, por lo tanto, su entrada en operación está supeditada a las obras de carga general de la segunda etapa del proyecto.

Figura 2. Cronograma de implantación Hospital Simón Bolívar



Fuente: Documento Técnico de Soporte-DTS

Para la entrada en operación del Plan Parcial No. 10 El Rosario, de acuerdo con el planteamiento urbanístico propuesto, se requiere que los propietarios de suelo, o el promotor, o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) del mismo se comprometan a ejecutar las acciones propuestas en el Estudio de Tránsito de conformidad con los compromisos y condiciones señaladas en la presente acta, como se consigna a continuación:

1. INFRAESTRUCTURA

Las acciones de mitigación y/o cargas urbanísticas derivadas de Instrumentos de Planeación y/o de acciones de Movilidad, acerca de las cuales se requiera el acompañamiento y recibo por parte del IDU, deberán desarrollarse conforme a lo dispuesto en el Manual de Urbanizadores y/o en el documento que lo actualice o modifique (link de consulta: <https://www.idu.gov.co/page/intervencion-de-urbanizadores-y-terceros>). Actualmente es la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura -DTAI- del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el área que realiza la interventoría, tanto de las acciones a realizar al interior de los predios privados, tales como vías locales, parques internos, etc., -previa expedición de la respectiva licencia de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD), así como las acciones en espacio público y/o malla vial arterial, derivadas de la presente Acta de Compromisos.

Es responsabilidad de propietarios de suelo o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) adelantar la solicitud de acompañamiento para estudios, diseños y construcción de las acciones mencionadas, ante el Instituto de Desarrollo Urbano de acuerdo con los mecanismos tales como: convenios, manuales y guías vigentes para tal fin, y para las intervenciones que aplique, la Secretaría Distrital de Planeación lo indicará y ante esa entidad se deberá aprobar la respectiva Licencia de Ocupación e Intervención de Espacio Público – LIOEP-, estas gestiones serán siempre responsabilidad de los propietarios de suelo o el promotor o de los titulares de las licencias de urbanización de

cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado.

Los propietarios de suelo o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) deberán adelantar la totalidad de las obras de infraestructura propuestas en el Estudio de Tránsito, estudios técnicos que se requieran en los trámites ante las diferentes entidades, diseños, interventorías (en los casos que aplique) que se describen a continuación, se incluye señalización vertical, horizontal y elevada según corresponda, de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades del Distrito.

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

Los propietarios de suelo o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) deberán adelantar la totalidad de las obras de infraestructura propuestas en el Estudio de Tránsito, estudios técnicos que se requieran en los trámites ante las diferentes entidades, diseños, interventorías (en los casos que aplique) que se describen a continuación, se incluye señalización vertical, horizontal, elevada, semaforización y medidas de pacificación acorde a los diseños de señalización, según corresponda:

- 1.1. Garantizar, en las diferentes etapas del proyecto, la continuidad y articulación de la infraestructura para peatones y ciclo usuarios propuesta con la infraestructura adyacente al proyecto, de acuerdo con las etapas previstas del Plan Parcial No. 10 El Rosario.
- 1.2. Construcción de infraestructura segura que le provea continuidad al peatón en la totalidad de accesos vehiculares a los futuros proyectos en las diferentes manzanas del Plan Parcial No. 10 El Rosario. La finalidad de esta infraestructura es garantizar la continuidad de los flujos peatonales y de ciclo usuarios. Incluye estudios, diseños e implementación de señalización vertical y horizontal.
- 1.3. Construcción de la totalidad de la malla vial arterial al interior del Plan Parcial No. 10 El Rosario según corresponda, de acuerdo con las etapas de desarrollo de cada manzana y los perfiles previstos. En la construcción de las vías deberá proveerse infraestructura segura que no incentive la práctica de niveles elevados de velocidad. Se deberá considerar las especificaciones técnicas que permitan la circulación de rutas de transporte público del SITP, Decreto 787 de 2017 o el que lo modifique y la Resolución 303 de 2016 de la SDM o el que la modifique o sustituya. Se incluye:
 - a) Alamedas, ciclorrutas en vía y en andén, con el fin de ofrecer condiciones de conectividad y accesibilidad a la población del Plan Parcial No. 10 El Rosario.
 - b) Infraestructura temporal necesaria para articular internamente el proyecto en cada una de sus etapas, así como su articulación con el entorno.
 - c) Construcción de la red de ciclorrutas interna del Plan Parcial de acuerdo con las etapas del proyecto que garantice continuidad y accesibilidad en cada uno de los horizontes establecidos.
 - d) Construcción de bahías de servicio para la operación de vehículos de primeros auxilios relacionados con la operación del hospital Simón Bolívar, así como la adecuación de accesos peatonales y vehiculares seguros sin generar afectación a la circulación de vehículos y peatones en los corredores aledaños del proyecto.
 - e) Construcción de zonas de estacionamiento interno al predio del hospital que evite la operación del estacionamiento en vía, demarcación de zonas de ascenso y descenso de pasajeros y construcción de infraestructura para el tránsito seguro de los usuarios.

- 1.4. Articulación del proyecto con la propuesta urbana establecida en el Decreto 088 de 2017 conforme a las disposiciones del Decreto 049 de 2018 que fueron modificadas parcialmente por el Decreto 425 de 2018, armonizando los diseños y la infraestructura con las cargas generales a desarrollar dentro del marco del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca, obras para las cuales, el diseño y ejecución que se encuentran a cargo del Fideicomiso Lagos de Torca mediante el uso de recursos privados gestionados por cada uno de los promotores de los planes parciales inmersos en el POZ.
- 1.5. Para las etapas que no cuenten con conectividad con vías de manera transversal se deberá garantizar infraestructura segura y cómoda para la realización de maniobras que permiten solucionar los movimientos necesarios para la accesibilidad de los usuarios a todas las zonas del proyecto.
- 1.6. Armonización del proyecto conjunto con las operaciones de desarrollo definidas en el Decreto 088 conforme a las disposiciones del Decreto 049 de 2018 que fueron modificadas parcialmente por el Decreto 425 de 2018, de tal manera que se garanticen las condiciones óptimas de circulación para la totalidad de los actores viales inmersos en el proyecto

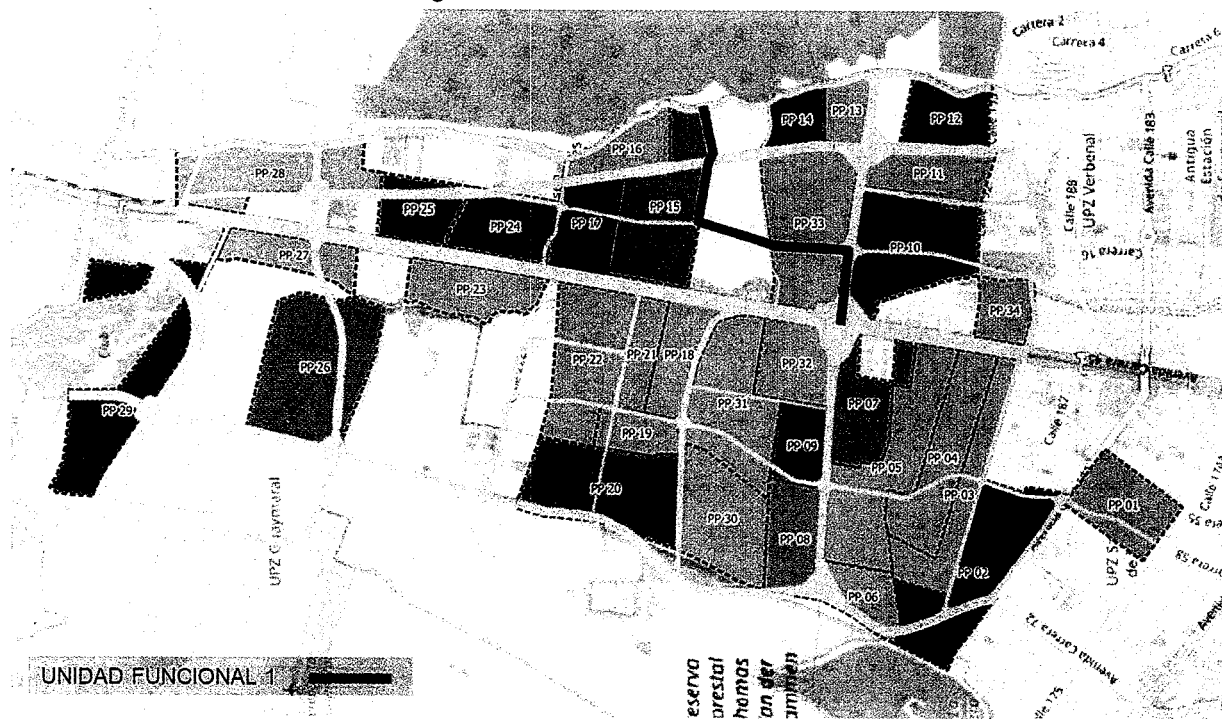
El Plan Parcial No. 10 El Rosario se desarrollará en tres etapas, las cuales estarán armonizadas con las operaciones de desarrollo de Ciudad Lagos de Torca, acorde al Decreto 088 de 2017 y sus modificatorios.

ETAPA 1.

En la primera Etapa el Plan Parcial No. 10 El Rosario, se conectará a una Unidad Funcional (obras que deberán ser diseñadas y construidas por parte del Fideicomiso Lagos de Torca al IDU, con el acompañamiento de las correspondientes interventorías y entregadas al IDU), , las obras a desarrollar como alcance de la Unidad Funcional acorde al Decreto 425 de 2018 y sus modificatorios, está planteada como se describe a continuación:

- a) Av. El Polo Oriental (2 carriles externos) entre Av. Santa Bárbara y Autopista Norte.
- b) Av. Santa Bárbara entre Avenida parque Guaymaral y Av. El Polo.
- c) Av. Parque Guaymaral entre Carrera 7 y Áv. Santa Bárbara.

Figura 3. Unidad Funcional 1

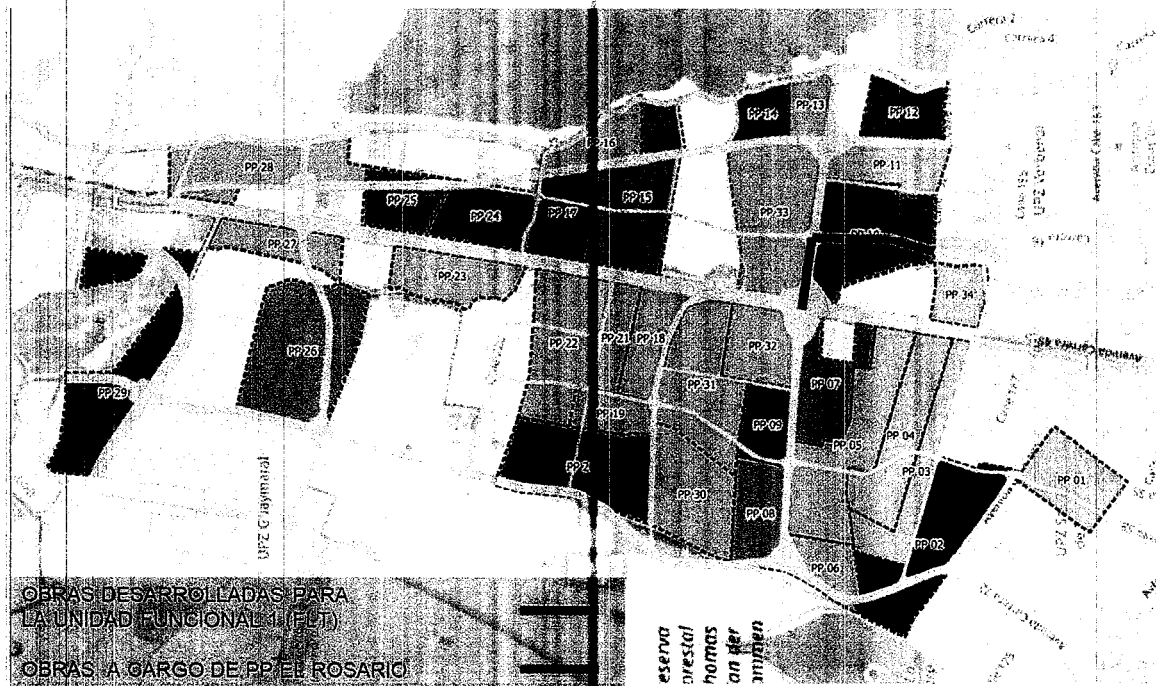


Fuente: SDM con base en Informe de gestión Unidades Funcionales – Fideicomiso Lagos de Torca

A continuación, se muestran las vías relacionadas a la Unidad Funcional (que serán realizadas por parte de Lagos de Torca) y que condiciona la operación de la Etapa 1 del Plan Parcial No. 10 El Rosario, las obras de infraestructura habilitante dentro del área de influencia del Plan Parcial deberán estar desarrolladas en su totalidad previo a la entrada en operación del plan parcial

- Av. El Polo Oriental (2 carriles externos) entre Av. Santa Bárbara y Autopista Norte.
- Av. Santa Bárbara entre Calle 192 y Av. El Polo.

Figura 4. Infraestructura habilitante Plan Parcial El Rosario – Etapa 1



Fuente: SDM con base en Informe de gestión Unidades Funcionales – Fideicomiso Lagos de Torca

En la Etapa 1 del Plan Parcial, correspondiente al escenario temporal de la unidad funcional se plantea la construcción de los siguientes perfiles viales (Se anexan planos de señalización, para ver con mayor detalle), para lo cual el Plan Parcial N°10 y/o el Fideicomiso Lagos de Torca realizará los Estudios, Diseños, Construcción e Interventoría y las gestiones con las Entidades:

Tabla 1 Perfiles viales propuestas para la etapa 1

Nombre vía	Tipo de vía	Etapas	Intervención	No de Calzadas	No de Carriles	Sentido Vial	CICLORUTA	ANCHO CICLORUTA	FCP	ANCHO FCP (M)
AVENIDA EL POLO	V-2	1	2 Carriles Externos (FLT: Entre Auto Norte y Av. Santa Bárbara)	2	4	EW-WE	SI	3	SI	2.4
AV SANTA BARBARA	V-3	1	Completa (Entre Calle 192 y Av El Polo)	2	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 1 (PAR VIAL)	V-5	1	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 2 (PAR VIAL)	V-5	1	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 3	V-5	1	Completa	2	4	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 4	V-6	1	Completa	1	2	EW-WE	NO	1.5	SI	3
VIA 5	V-6	1	Completa	1	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 7 (PAR VIAL)	V-5	1	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 8 (PAR VIAL)	V-5	1	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 13	V-6	1	Completa	1	2	EW-WE	SI	3	SI	2.4

VIA 14	V-6	1	Completa	1	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
--------	-----	---	----------	---	---	-------	----	-----	----	-----

Fuente: Ajustado con base en Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

ETAPA 2.

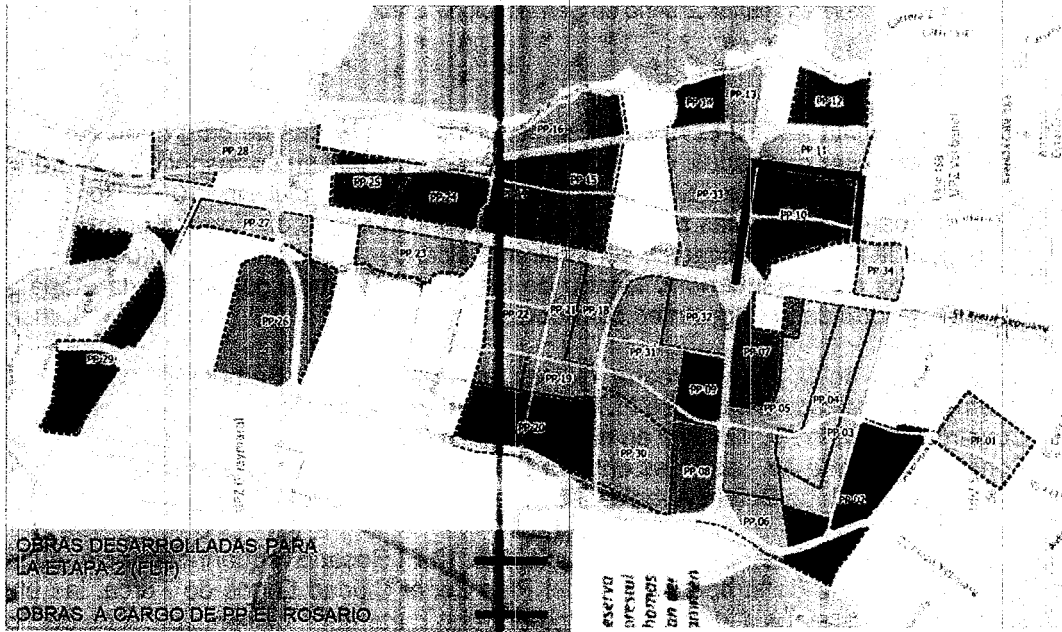
En la Etapa 2 el Plan Parcial No. 10 El Rosario, se conectará a las obras de carga general definidas para la operación 3, que deberán ser diseñadas, construidas y entregadas con su correspondiente interventoría en su totalidad previo a la entrada en operación de la etapa 2 del plan parcial No. 10 El Rosario, dichas obras deberán ser garantizadas y entregadas por parte del Fideicomiso Lagos de Torca y el Instituto de Desarrollo Urbano quienes tienen la responsabilidad de construir sus alcances respectivos (FLT: dos carriles externos de cada calzada e IDU: los carriles internos). Dentro de las obras de carga general de la etapa 2 se prevé la construcción en su totalidad de los siguientes corredores.

- a) Construcción de la Av. Laureano Gómez entre Av. Santa Bárbara y Av. El Polo (2 Carriles externos por calzada a cargo de FLT y 1 Carril interno por Calzada a cargo del IDU)
- b) Construcción de la Av. Tibabita en el ámbito de la Ciudad Lagos de Torca.
- c) Construcción de la Av. Las Villas entre la Calle 176 y la Av. Los Arrayanes.
- d) Avenida Jorge Uribe Botero Avenida Tibabita y Avenida El Polo.

Para el desarrollo de la segunda etapa, el Plan Parcial No. 10 El Rosario requerirá conectar su infraestructura a las obras de carga general de la operación 3 del Plan Zonal Ciudad Lagos de Torca, las obras de carga general al igual que para la etapa 1 estarán a cargo por una parte del Fideicomiso Lagos de Torca ya cargo del Distrito y serán financiadas con recursos privados, de igual manera la entrada en operación del plan parcial está supeditada a la construcción de la infraestructura de carga general habilitante la cual se muestra a continuación:

- a) Av. El Polo Oriental entre Av. Jorge Uribe Botero y Autopista Norte.
- b) Av. Jorge Uribe Botero entre Calle 192 y Av. El Polo
- c) Calle 192 en los límites del PP El Rosario

Figura 5. Infraestructura habilitante Plan Parcial El Rosario – Etapa 2



Fuente: SDM con base en Informe de gestión Unidades Funcionales – Fideicomiso Lagos de Torca

En tal sentido, para entrar en funcionamiento la Etapa 2 del Plan Parcial No. 10 El Rosario, las obras de la “Operación 3” nombradas anteriormente deberán estar construidas acorde al artículo 169 del Decreto 088 de 2017, modificado por el Decreto 049 de 2018, Decreto 425 de 2018 y Decreto 417 de 2019 o el que lo modifique.

En la Etapa 2 se plantea la construcción de los siguientes perfiles viales, adicionales a los de la Etapa 1, (Se anexan planos de señalización, para ver con mayor detalle) para lo cual realizará los Estudios, Diseños, Construcción e Interventoría y las gestiones con las Entidades:

Tabla 2. Perfiles viales propuestas para la etapa 2

Nombre vía	Tipo de vía	Etapas	Intervención	No de Calzadas	No de Carriles	Sentido Vial	CICLORUTA	ANCHO CICLORUTA	FCP	ANCHO FCP (M)
AVENIDA EL POLO	V-2	1 2	2 Carriles Externos (FLT) 1 Carril Interno (Distrito) (Entre Auto Norte y Av. Jorge Uribe Botero)	2 2	4 6	EW-WE	SI	3	SI	2.4
AV JORGE URIBE BOTERO	V-3	2	Completa (Entre Calle 192 y Av. El Polo)	2	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.0-2.3
VIA 6	V-5	2	Completa	1	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 7	V-5	2	Completa	1	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 8	V-5	2	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 9 (PAR VIAL)	V-5	2	Completa	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4

VIA 10	V-5	2	Calzada Norte	1	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 11	V-5	2	Calzada Occidental	1	2	NS-SN	SI	1.5	SI	2.4
VIA 12	V-6	2 3	Entre Vía 11 y Av. Santa Barbara Entre Av. Jorge Uribe Botero y Vía 11	1 1	2	EW-WE	NO	1.5	SI	3
VIA 15	V-5	2	Completa	2	2	EW-WE	SI	1.5	SI	2.4

Fuente: Ajustado con base en Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

Las obras correspondientes a la implementación del Hospital Simón Bolívar están proyectadas para desarrollarse durante la etapa dos del proyecto, por lo tanto, la infraestructura correspondiente a la operación 3 sobre los corredores de la Avenida El Polo y la Avenida Jorge Uribe Botero entre la Avenida San Antonio y la Avenida el Polo debe estar construida para habilitar la puesta en marcha del uso de salud de acuerdo con lo establecido en la presente acta.

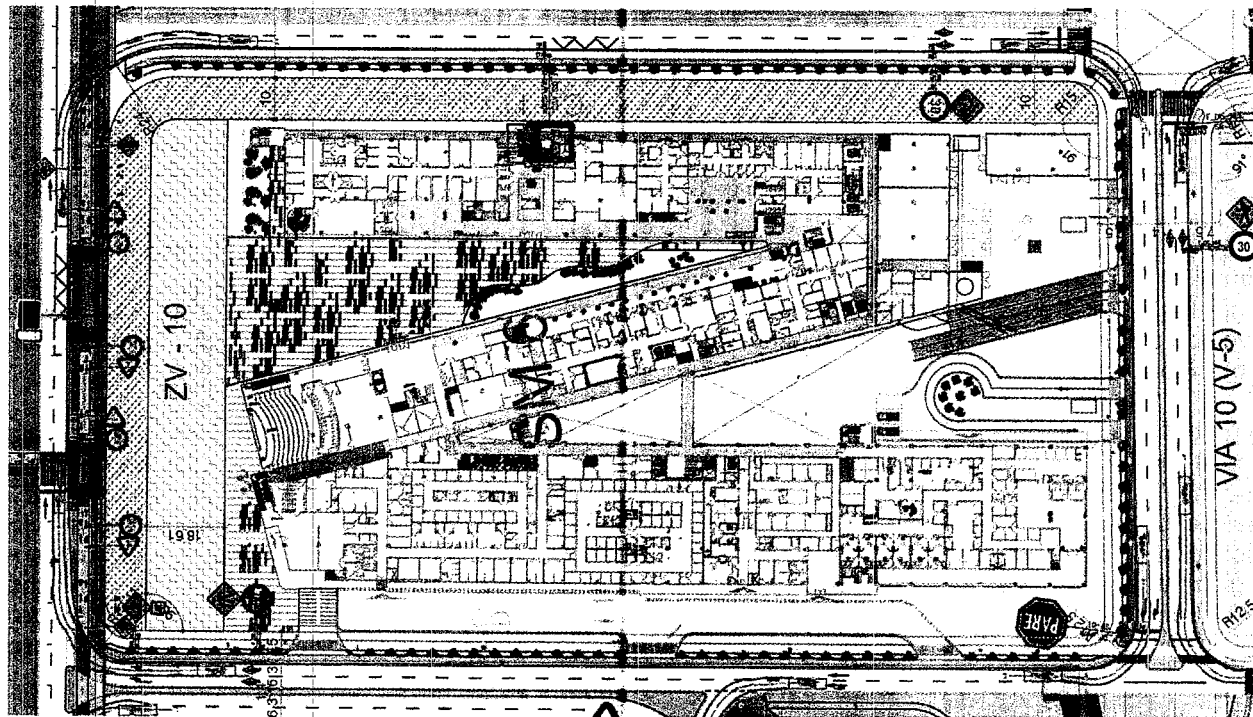
Dentro del alcance de las obras del Hospital Simón Bolívar se proyecta la Unidad Médica Hospitalaria Especial Simón Bolívar, con un área construida de 55.547 m² y un total de 408 camas (unidad de generación de tránsito), distribuidos en cinco pisos y un sótano, el proyecto plantea dos bloques paralelos sobre los costados oriental y occidental, articulados con un bloque central en diagonal que conecta los servicios complementarios de atención prioritaria a los usuarios; dispone tres plazoletas que distribuyen los accesos a las diferentes áreas especializadas, la plazoleta central contiene el Auditorio constituyendo la fachada principal sobre la Avenida El Polo. El proyecto concibe a nivel general las áreas requeridas para atender la Unidad Médica Hospitalaria especializada, Urgencias, Unidad de quemados, Obstetricia, el CAPS y Consulta Externa.

Adicional a lo anterior, las medidas de mitigación del uso de salud deben corresponder con las soluciones presentados en el anexo DIS_SEN_ROSARIO - FIDEICOMISO - SIMON BOLIVAR - NOVIEMBRE 2020 correspondiente a la carpeta de planos del plan parcial, dentro de las acciones de mitigación necesarias para la operación de Hospital Simón Bolívar se deben desarrollar:

- La totalidad de la infraestructura de andenes y ciclorrutas cumpliendo con lo establecido en la normativa vigente, la cual respete los anchos de circulación mínimos definidos en el Estudio de Tránsito.
- La totalidad de los elementos de regulación de la velocidad y priorización de la circulación de actores no motorizados en los corredores aledaños al Hospital Simón Bolívar y en los accesos al mismo.
- La implementación de la totalidad de los dispositivos de control semaforizado en las vías adyacentes al predio del hospital.
- Implementación de la totalidad de la señalización vertical y demarcación horizontal para el manejo correcto de los diferentes tipos de actores viales en el sector.
- Implementación de accesos y controles de ingreso del hospital de acuerdo con los análisis desarrollados en el presente informe, garantizando la acumulación de colas al interior del predio.
- Construcción de las bahías de estacionamiento al interior del predio para la ejecución de protocolos y manejos de propios del hospital fuera de los corredores de circulación de tráfico mixto.

Se presenta a continuación el esquema de implantación del predio del Hospital Simón Bolívar:

Figura 6. Esquema Implementación Hospital Simón Bolívar - Plan Parcial El Rosario



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

De acuerdo con lo dispuesto por el parágrafo 5 del artículo 168 del Decreto Distrital 088 de 2017, el Fideicomiso Lagos de Torca ejecutará, de las vías arterias los dos carriles externos de cada calzada, andenes, ciclorrutas y franjas de amoblamiento, mientras que a cargo del Distrito, se tiene priorizado dentro de los proyectos a corto plazo otras vías arteriales distintos a los programados para ejecutar carriles complementarios de los corredores incluidos en el alcance del plan parcial, sin embargo, se ha planteado por el Instituto de Desarrollo Urbano la necesidad de dicha infraestructura en el proceso de revisión del POT, toda vez que los análisis de tránsito realizados para el plan parcial que dieron resultados aceptables, incluyen la totalidad de los perfiles viales.

ETAPA 3.

Para el desarrollo de la tercera etapa, el Plan Parcial No. 10 El Rosario requerirá conectar su infraestructura a las obras de carga general de las Avenidas el Polo, Jorge Uribe Botero y Avenida Santa Bárbara de acuerdo con su alcance en la operación 5, las obras de carga general al igual que para la etapa 1 y 3 estarán a cargo del Fideicomiso Lagos de Torca (2 carriles externos de cada calzada) y el Instituto de Desarrollo Urbano (carriles e infraestructura complementaria definida en el decreto 088 de 2017 para cumplir con los perfiles viales del mencionado decreto) y serán financiadas con recursos privados, de igual manera la entrada en operación del plan parcial está supeditada a la construcción de la infraestructura habilitante. En tal sentido, para poder entrar en funcionamiento la etapa 3 del Plan Parcial No. 10 El Rosario, las obras de la "Operación 5" de los corredores de las Avenidas el Polo, Jorge Uribe Botero y Avenida Santa Bárbara deberán estar habilitadas construidas acorde al artículo 169 del Decreto 088 de 2017, modificado por el Decreto 049 de 2018, Decreto 425 de 2018 y Decreto 417 de 2019 o el que lo modifique.

En la etapa 3 se plantea la construcción de los siguientes perfiles viales, adicionales a los de la etapa 1 y 2, para lo cual realizará los Estudios, Diseños, Construcción e Interventoría y las gestiones con las Entidades:

Tabla 3. Perfiles viales propuestas para la etapa 3

Nombre vía	Tipo de vía	Etapas	Intervención	No de Calzadas	No de Carriles	Sentido Vial	CICLORUTA	ANCHO CICLORUTA	FCP	ANCHO FCP (M)
VIA 10	V-5	3	Completa	1	2	NS-SN EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 11	V-5	3	Completa	1	2	NS-SN EW-WE	SI	1.5	SI	2.4
VIA 12	V-6	2 3	Entre Vía 11 y Av Santa Barbara Entre Av Jorge Uribe Botero y Vía 11	1 1	2	EW-WE	NO	1.5	SI	3

Fuente: Ajustado con base en Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

A continuación, se presenta la totalidad de áreas útiles a desarrollar por el plan parcial una vez finalizada la totalidad de sus obras.

Tabla 4. Estimación de unidades generadoras de tránsito por etapa de desarrollo

Etapas	VIS	VIP	NO VIS	Comercio	Oficinas	Universidad	Hospital	Equipamiento o Recreativo
	(Unidades de vivienda)			Área generadora		No estudiantes	Camas	Población
Etapas 1 (0 - 5 años)	1757	1198	2824	19667	20775	5196		4417
Etapas 2 (5 - 10 años)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3116	408	0,00
Etapas 3 (10 - 20 años)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5127	0,00	0,00

Fuente: Ajustado con base en Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

De acuerdo con lo dispuesto por el parágrafo 5 del artículo 168 del Decreto Distrital 088 de 2017, el Fideicomiso Lagos de Torca ejecutará, de las vías arterias, los dos carriles externos de cada calzada, andenes, ciclorrutas y franjas de amoblamiento, mientras que a cargo del Distrito, se tiene priorizado dentro de los proyectos a corto plazo otras vías arteriales distintos a los programados para ejecutar carriles complementarios de los corredores incluidos en el alcance del plan parcial, sin embargo, se ha planteado por el Instituto de Desarrollo Urbano la necesidad de dicha infraestructura en el proceso de revisión del POT, toda vez que los análisis de tránsito realizados para el plan parcial que dieron resultados aceptables, incluyen la totalidad de los perfiles viales.

NOTAS

- Los pasos peatonales de calzadas con separador central, deberán considerar pasos a nivel sobre el separador para garantizar accesibilidad a personas con movilidad reducida.
- Los radios de giro en las intersecciones perimetrales e internas del Plan Parcial No. 10 El Rosario deberán ser los menores para que sin impedir el desplazamiento de vehículos grandes como los que prestan el servicio de SITP, incentiven menores velocidades de circulación vehicular y se conjuguen con medidas de pacificación del tránsito. Se deberán ajustar al Decreto 787 de 2017, o el que lo modifique.
- Para todas las actuaciones anteriores, el Plan Parcial No. 10 El Rosario y la Secretaría Distrital de Salud, deberá iniciar las gestiones necesarias a partir de la adopción del Plan Parcial por parte del Alcalde Mayor de Bogotá, a fin de garantizar que las obras de intervención en la infraestructura sean recibidas a satisfacción por las entidades competentes antes de iniciar la operación por el Plan y sus usos relacionados. A partir de la suscripción del presente documento los propietarios de suelo o el

promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) o deberán acordar y coordinar con la Administración Distrital los cronogramas de ejecución de las obras una vez se comience la Etapa de Estudios y Diseños, como evidencia de esta gestión. El promotor del proyecto o los o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) deberá informar a la Secretaría Distrital de Movilidad cada seis (6) meses el avance de la gestión.

- d) En caso que las obras de infraestructura vial y espacio público de la presente acta de compromisos se localicen en una misma área de influencia o sobre un mismo corredor vial, con obras a cargo de promotores de otros proyectos o a cargo de la Administración Distrital, el IDU establecerá como obligante dicha articulación, sincronía y coordinación de las obras. Asimismo, si la Administración Distrital considera alguna obra o entrega de suelo, a cargo del promotor del Plan Parcial No. 10 El Rosario o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD), como prioritaria, el IDU podrán solicitar su priorización en el cronograma.

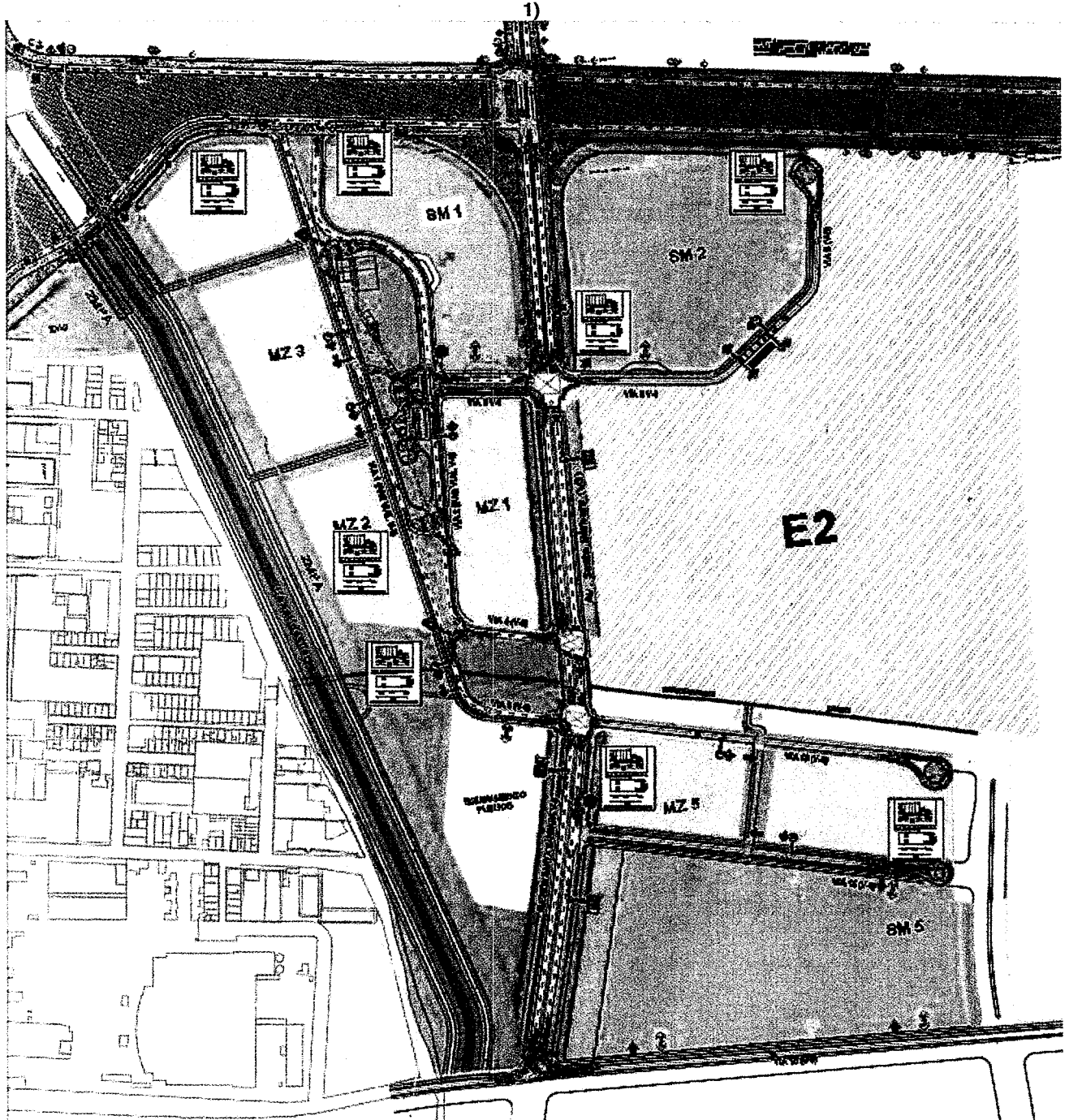
2. SEÑALIZACIÓN

- 2.1. Elaboración de los diseños de señalización vertical, horizontal y elevada para el trámite de revisión y aprobación ante la Subdirección de Señalización de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), incluyendo las obras civiles, suministro e instalación de la señalización vertical y horizontal requerida para la adecuada circulación peatonal, de ciclo usuarios y vehicular del área que conforma el Plan Parcial.
- 2.2. Las intersecciones previstas en el Plan Parcial No. 10 El Rosario, tanto internas como perimetrales deberán contar con la debida demarcación y señalización de pasos peatonales en los accesos de acuerdo con las recomendaciones de la siguiente imagen. El ancho y largo de las cebras en los pasos peatonales protegidos deberán definirse de acuerdo con la demanda peatonal prevista y deberán quedar establecidos en los diseños de señalización y semaforización radicados ante la Subdirección de Señalización, posterior a la expedición de la licencia de urbanización.

A continuación, se presentan imágenes indicativas del área de influencia de señalización para cada etapa. Los diseños definitivos deberán ser aprobados por la Subdirección de Señalización de la SDM.

ETAPA1:

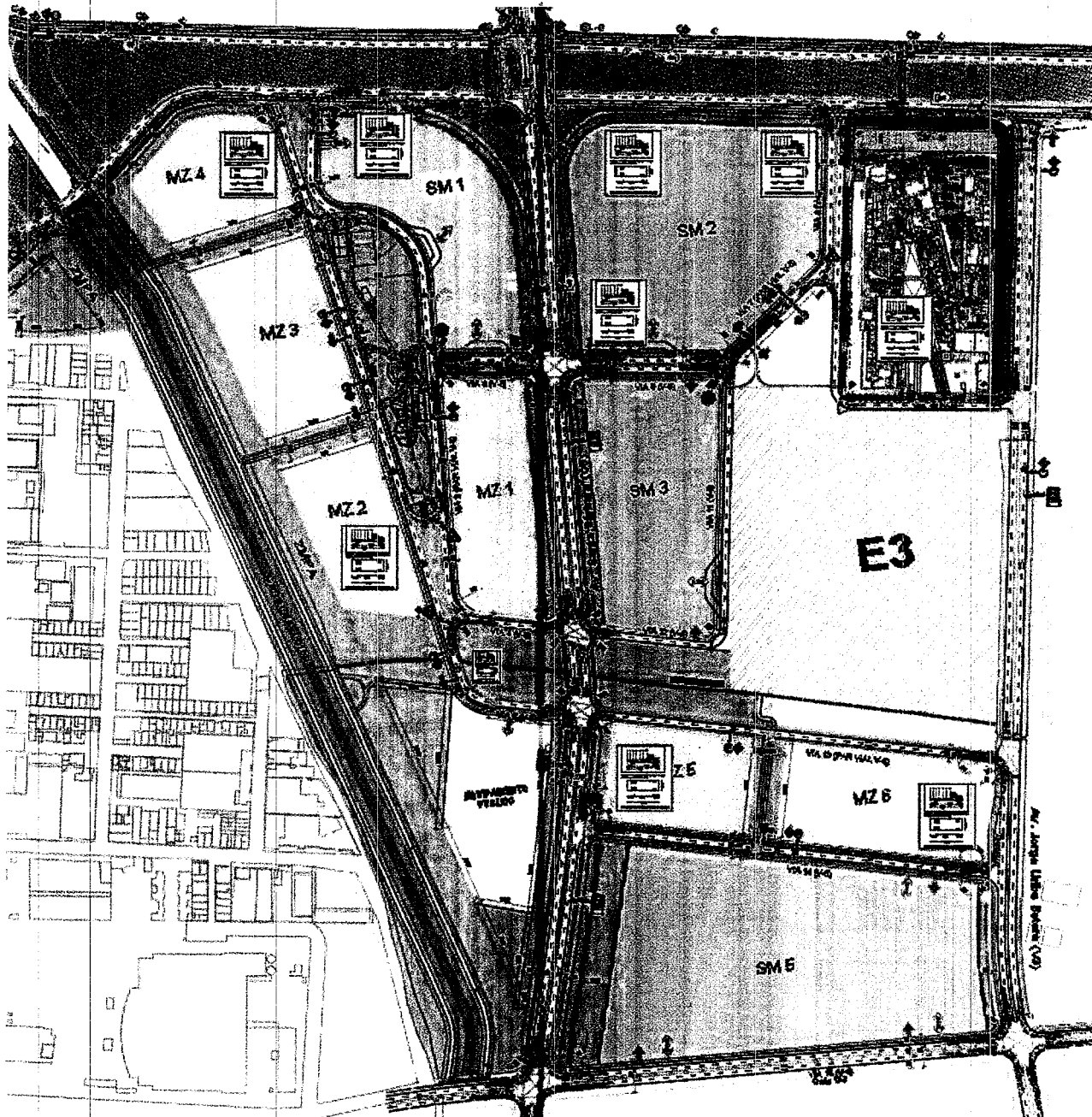
Figura 7. Plano de Señalización - Unidad Funcional Plan Parcial El Rosario (Etapa 1)



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

ETAPA 2:

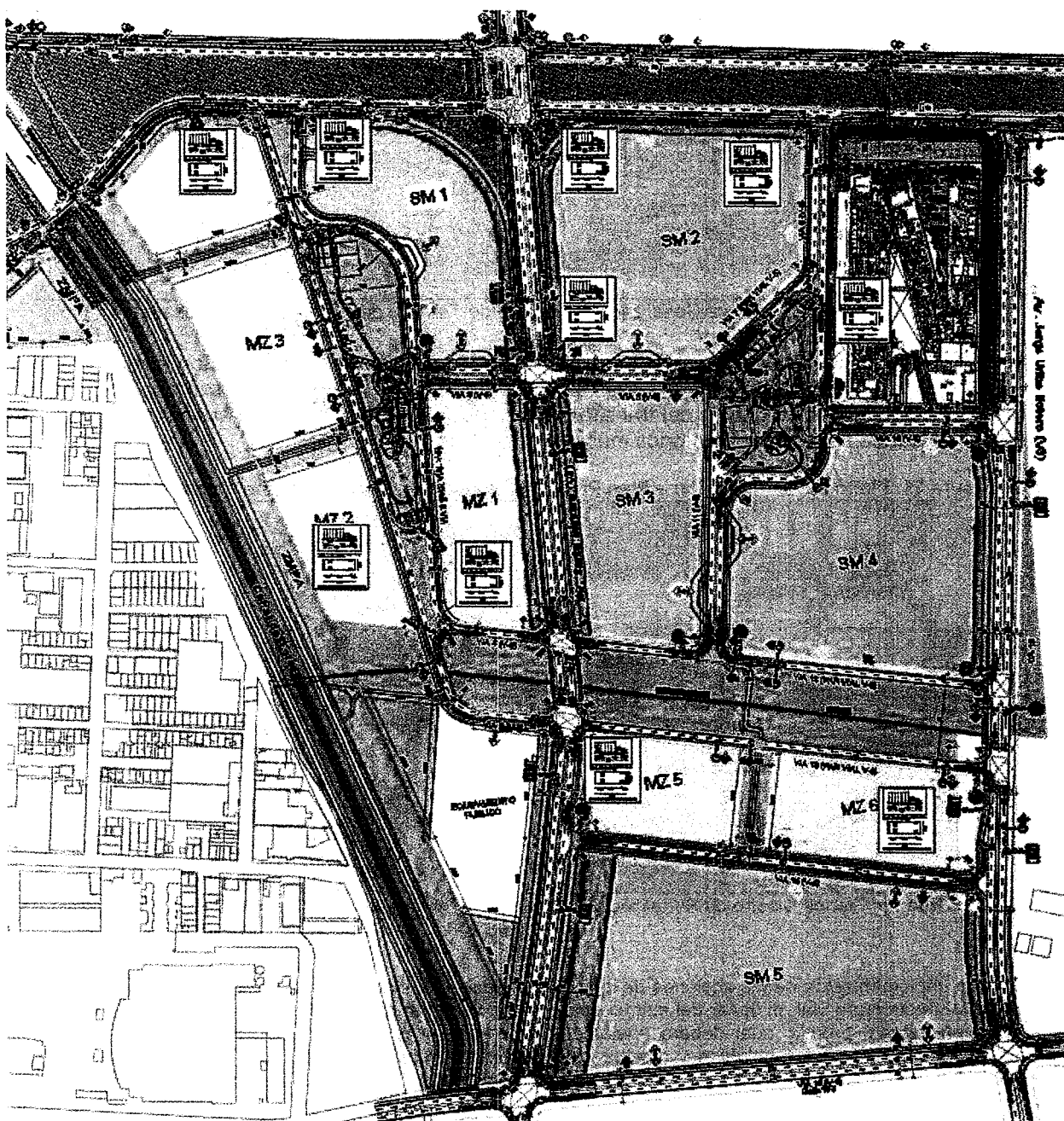
Figura 8. Plano de Señalización - Plan Parcial El Rosario (Etapa 2)



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

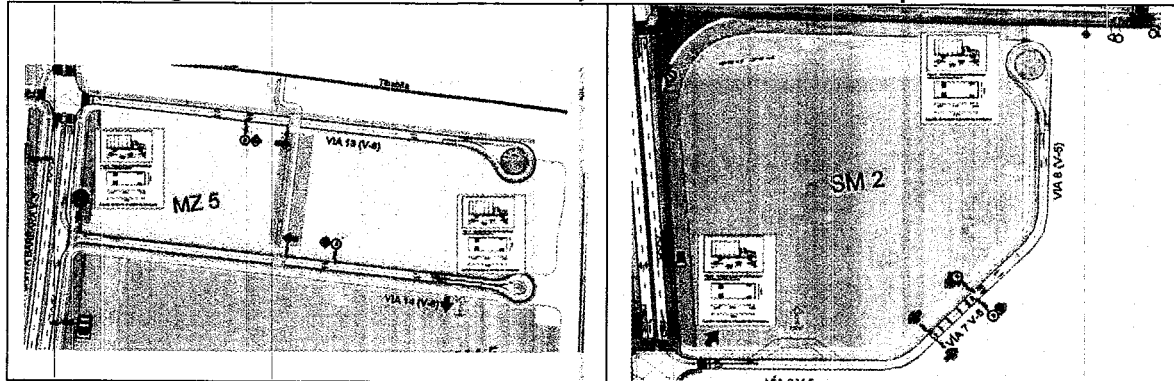
ETAPA 3:

Figura 9. Plano de Señalización - Unidad Funcional Plan Parcial El Rosario (Etapa 3)



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

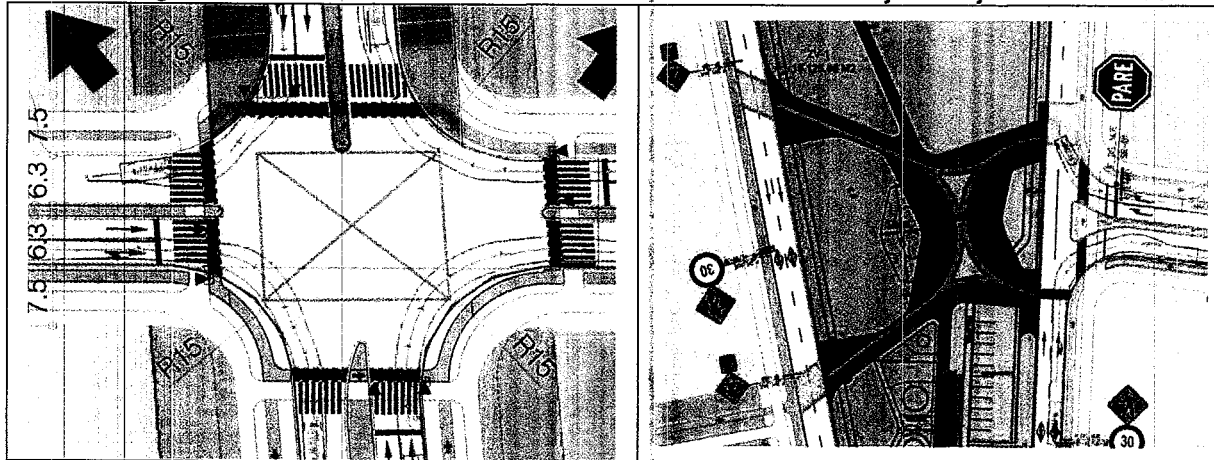
Figura 10. Plano de Señalización - Unidad Funcional – Retornos operacionales



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

En temas de flujos no motorizados, el proyecto debe garantizar conectividad, directividad y continuidad de las franjas para peatones y ciclistas, por lo tanto, se deben garantizar pasos seguros manejados mediante semáforos y elementos de pacificación del tránsito, conectando alamedas, parques, andenes y demás zonas de circulación en donde se priorice los modos más vulnerables.

Figura 11. Plano de Señalización – Plan Parcial El Rosario – Manejo de flujos no motorizados



Fuente: Planos Diseño de Señalización - Estudio de Tránsito del Plan Parcial El Rosario

NOTA:

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

3. SEMAFORIZACIÓN

Los diseños de semaforización se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad. Aprobado el Diseño, se debe proceder a la construcción de obras civiles, suministro e instalación de mobiliarios semafórico (equipo de control de tráfico, postes, semáforos, cableado, módulos sonoros y dispositivos de demanda), lo anterior debe estar acorde con las especificaciones técnicas establecidas por la SDM para semaforización.

Para todas las etapas del plan parcial No. 10 El Rosario, el promotor del proyecto deberá hacer seguimiento a las intervenciones internas que hacen parte de dicho plan y aledañas. En el evento que se requiera hacer instalación de una intersección semaforizada en esos puntos como consecuencia de la operación del proyecto, el promotor se compromete al diseño, construcción e implementación de dichas regulaciones semaforizadas de acuerdo a lo descrito anteriormente.

Para las intervenciones de semaforización definidas en el Estudio de Tránsito y como resultado del seguimiento a la operación, el proyecto deberá adelantar las siguientes acciones:

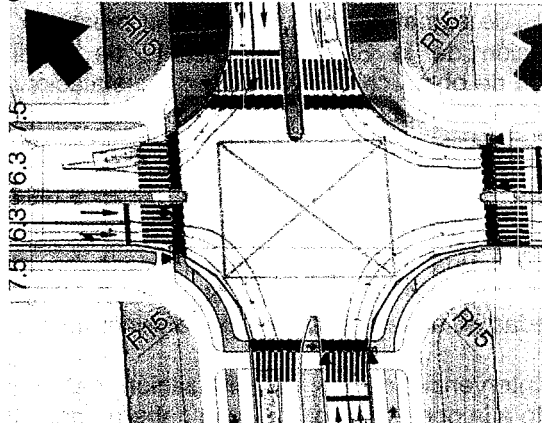
- a) Diseño, suministro e implementación de la señalización horizontal y vertical de la intersección.
- b) Se debe presentar el plano de diseño de las intersecciones nuevas o con complemento, contemplando todos los elementos para la regulación semafórica (incluyendo equipo de control, pedestal para UPS, bases, redes, cajas, rampas, semáforos, postes, conexión a redes de semaforización) para su correspondiente aprobación por parte de la Subdirección de Semaforización; adicionalmente las redes de semaforización deben ser consideradas independientes de las de CODENSA o la que haga sus veces.
- c) En el proceso de diseño el contratista debe realizar los trámites ante CODENSA o la que haga sus veces, necesarios para definir el punto de acometida eléctrica para las intersecciones nuevas y para la implementación los tramites de conexión de la acometida eléctrica.
- d) Realizar las obras civiles correspondientes a bases para semáforos y su conexión a la red semafórica (ductos y cajas de paso), recuperación de redes (obstrucciones), independización de redes, suministro e instalación de pedestal para nuevo equipo de control y adecuación de espacio público para rampas; de acuerdo a lo aprobado en el plano de diseño. Para estas obras es necesario el permiso de excavación del IDU.
- e) Suministro e instalación de semáforos peatonales, vehiculares y bicicletas tipo LED, módulos sonoros y dispositivos de demanda.
- f) Suministro e instalación del cableado correspondiente para la conexión de todos los grupos semafóricos (vehiculares, peatonales y bicicletas) de la intersección hacia el equipo de control; además del cableado de los módulos sonoros y dispositivos de demanda.
- g) Suministro e instalación de los postes de semaforización necesarios para la regulación de los grupos semafóricos de acuerdo a diseño.
- h) Suministro del equipo de control con las especificaciones que tenga la SDM para la fecha de instalación y la SDM hará el acompañamiento en todo el proceso, además realizará las actividades de programación e instalación del equipo de control una vez terminadas las actividades anteriormente mencionadas.

El responsable de la ejecución de las acciones de mitigación correspondientes a cada Etapa realizará las evaluaciones y adecuaciones requeridas en materia de semaforización para las siguientes intersecciones:

ETAPA 1:

1. Evaluación e intervención de la semaforización de la intersección de la Av. Santa Bárbara con Vía 3, para controlar flujos vehiculares, peatonales y ciclistas, junto con la adecuación que requiera la intersección.

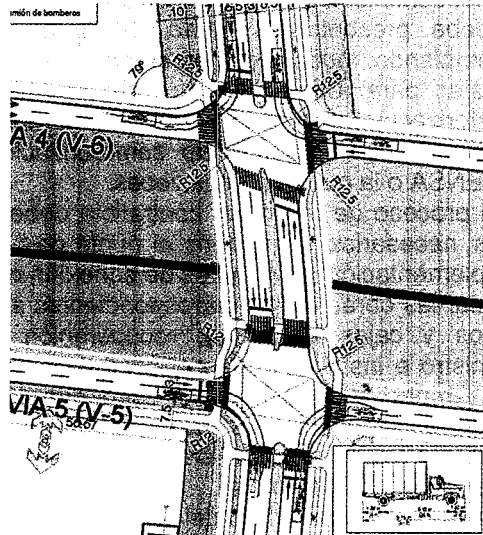
Figura 12. Intersección Av. Santa Bárbara con Vía 3



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

2. Evaluación e intervención de la semaforización de la intersección de la Av. Santa Bárbara con Vía 4 y Vía 5, para controlar flujos vehiculares, peatonales y ciclistas, junto con la adecuación que requiera la intersección.

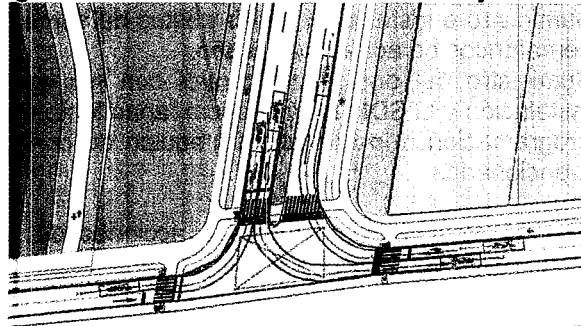
Figura 13. Intersección Av. Santa Bárbara con vía 4 y 5



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

3. Evaluación e intervención de la semaforización de la intersección de la Av. Santa Bárbara con Calle 192, para controlar flujos vehiculares, peatonales y ciclistas, junto con la adecuación que requiera la intersección.

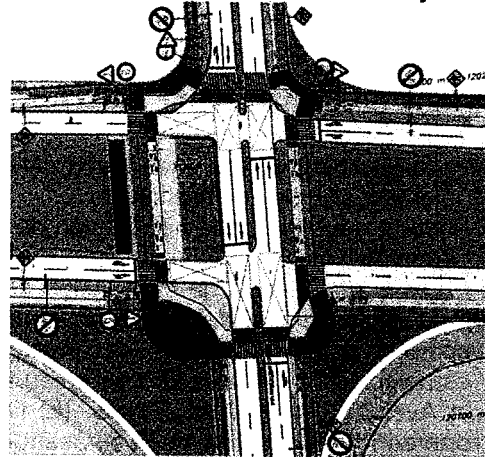
Figura 14. Intersección Av. Santa Bárbara y Calle 192.



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

4. Evaluación e intervención de la semaforización de la intersección de la Av. Santa Bárbara con Av. El Polo, para controlar flujos vehiculares, peatonales y ciclistas, junto con la adecuación que requiera la intersección.

Figura 15. Intersección Av. Santa Bárbara y Av. El Polo.

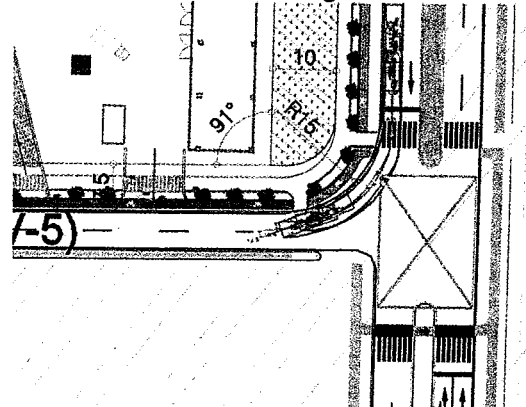


Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

ETAPA 2:

5. Señalización de la Av. Jorge Uribe Botero con Vía 10, priorizando los usos no motorizados

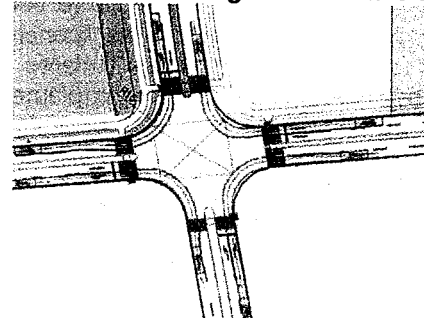
Figura 16. Intersección la Av. Jorge Uribe Botero con Vía 10



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

6. Evaluación e intervención de la semaforización de la intersección de la Av. Jorge Uribe Botero con Calle 192, para controlar flujos vehiculares, peatonales y ciclista, junto con la adecuación que requiera la intersección.

Figura 17. Intersección Av. Jorge Uribe Botero con Calle 192



Fuente: Estudio de Tránsito Plan Parcial El Rosario

- Los diseños de semaforización, suministro e instalación de dichas obras, deberán estar acordes con las especificaciones técnicas establecidas en el tema y se deberán presentar para su revisión y aprobación ante la Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4. CONDICIONES OPERATIVAS DEL PROYECTO

- 4.1. La entrada en operación de cada etapa del proyecto, está condicionada a las operaciones planteadas por el Decreto 088 de 2017, a saber:
 - 4.1.1. Etapa 1 depende de la habilitación de la Unidad Funcional, construida por parte del Fideicomiso Lagos de Torca.
 - 4.1.2. Etapa 2 depende de la habilitación de las obras correspondientes a la Operación 3 dentro del área de influencia del proyecto, construida por parte del Fideicomiso Lagos de Torca y los complementos necesarios desarrollados por el distrito para cumplir con los perfiles viales establecidos en el decreto 088 en su totalidad, para la Avenida el Polo, la Av. Santa Bárbara, y la Avenida Jorge Uribe Botero. (El fideicomiso debe garantizar la gestión y recursos para la operación 3, supeditada a la infraestructura habilitante)
 - 4.1.3. Etapa 3 depende de la habilitación de la Operación 5, construida por parte del Fideicomiso Lagos de Torca y el Distrito de acuerdo con los perfiles viales completos de las vías mencionadas en el numeral anterior.
- 4.2. Es compromiso del Plan Parcial No. 10 El Rosario, adoptar un protocolo de operación y manejo de los vehículos de carga generados por los usos previstos. El protocolo deberá ser adoptado previo a la entrada en operación de las etapas del Plan Parcial No. 10 El Rosario, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada con el proyecto, acogiendo lo dispuesto en la normatividad vigente.
- 4.3. El Plan Parcial No. 10 El Rosario deberá adoptar un protocolo de operación y manejo para la prestación del servicio de transporte público individual (taxis) del proyecto y previo a la entrada en operación, de manera que el arribo de estos vehículos se realice de manera programada y coordinada y su estacionamiento se disponga en los cupos previstos al interior del parqueadero.
- 4.4. El Plan Parcial No. 10 El Rosario se compromete a presentar ante las autoridades y entidades competentes, un plan de contingencia operativa para las fechas de eventos especiales, para los usos que apliquen.
- 4.5. En los accesos vehiculares a cada una de las manzanas se deberá garantizar la acumulación de vehículos al en cola al interior del predio.
- 4.6. La ubicación definitiva y la relocalización de paraderos del Plan Parcial No. 10 El Rosario deberá ser coordinado directamente con TransMilenio S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad.
- 4.7. El diseño de las vías internas (excepto vías arteriales) del Plan Parcial No. 10 El Rosario deberán garantizar velocidades no mayores a 30 Km/h para el tránsito seguro de vehículos, peatones y ciclistas. En caso de evidenciarse velocidades superiores que atenten contra la seguridad vial, el Promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) deberán diseñar e implementar medidas de pacificación del tránsito en las vías correspondientes.
- 4.8. Como medida para incentivar el uso de modos no motorizados y promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, el Plan Parcial No. 10 El Rosario se compromete a implementar estrategias informativas sobre las facilidades de desplazamiento en el SITP y bicicleta, con las que cuenta el Proyecto.
- 4.9. Se debe tener en cuenta que la implementación del plan parcial debe armonizar sus aspectos relacionados con la movilidad de acuerdo con las exigidas en el Decreto Distrital 049 de 2018 y el artículo 76 del decreto Distrital 088 de 2017.
- 4.10. La accesibilidad del uso de salud propuesto dentro del alcance del plan parcial debe estar enmarcado dentro de los lineamientos establecidos en los decretos 318 de 2006 y 553 de 2012, los cuales establecen: *“acceso independiente desde dos vías. Cuando el equipamiento contenga*

servicios de Urgencias y Hospitalización, aplica conexión del Equipamiento por medio de dos vías diferentes de dos ejes diferentes de la Malla Vial Arterial en forma independiente” y “...un (1) acceso independiente para cada uno de los siguientes servicios: Servicio de Urgencias; Consulta Externa; y Servicios Generales”

5. SEGUIMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL PLAN PARCIAL ROSARIO

Transcurrido un (1) año de la entrada en operación de cada una de las etapas del proyecto o cuando la Secretaría Distrital de Movilidad lo requiera, los propietarios del suelo o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD), deberán presentar un informe de seguimiento a la totalidad de las medidas de mitigación propuestas en el Estudio de Tránsito. El informe deberá incluir como mínimo el análisis de los siguientes parámetros en las condiciones de máxima demanda del proyecto:

- i. Análisis de seguridad vial que incluya la evaluación de potenciales puntos críticos generados por la operación del proyecto y propuestas de solución a puntos críticos de siniestralidad vial y conflictos.
- ii. Actualización de volúmenes vehiculares en la red vial aledaña.
- iii. Evaluación de la efectividad de la construcción de los pompeyanos y pasos texturizados propuestos. En el caso que su operación afecte la circulación vehicular en el sector o no ofrezca condiciones de seguridad a los ciclistas y/o peatones o si la Secretaría Distrital de Movilidad considera necesario ajustar la priorización de los flujos, el Representante Legal del Plan Parcial Rosario o o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) gestionarán las inversiones requeridas para el ajuste de la infraestructura a pasos peatonales texturizados o pasos pompeyanos, según se requiera.
- iv. Análisis de colas en el control de los accesos vehiculares al Plan Parcial Rosario y de los diferentes usos desarrollados.
- v. Evaluación de ocupación de los parqueaderos y la propuesta de estrategias operacionales en el caso de saturación.
- vi. Seguimiento a la siniestralidad vial en las vías internas y perimetrales del Plan Parcial Rosario.
- vii. Caracterización de los viajes Origen-Destino para cada una de las edificaciones que se adelanten, reparto modal de dichos viajes y distribución horaria.

El Plan Parcial No. 10 El Rosario deberá hacer seguimiento a las medidas de mitigación a los cinco (5) años después, contados a partir de la entrada en operación de la última etapa.

En caso de evidenciar que las medidas propuestas e implementadas no presentan los resultados esperados o se generan impactos no previstos en el Estudio de Tránsito, el Plan Parcial El Rosario deberá proponer e implementar otras soluciones.

6. CONSIDERACIONES GENERALES

A partir de la fecha de expedición del acto administrativo por parte de la Secretaría Distrital de Planeación para el Plan Parcial No. 10 El Rosario, los propietarios o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) deberán iniciar los trámites requeridos ante el IDU para la ejecución de las obras de infraestructura vial y espacio público incluidas en la presente acta.

Los estudios y diseños de señalización y semaforización, deberán ser presentados para revisión y aprobación de la Subdirección de Señalización y Subdirección de Semaforización previo a la operación de las obras de

infraestructura relacionadas en la presente Acta de acuerdo con las etapas previstas por el proyecto.

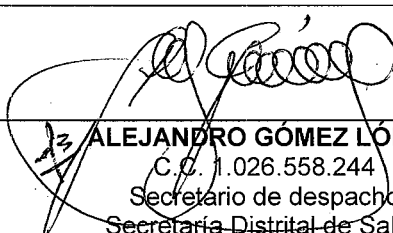
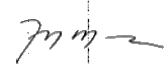
Para el inicio de la construcción de las obras del Plan Parcial y sus respectivas acciones de mitigación, se deberá presentar el Plan de Manejo de Tránsito para revisión y aprobación de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad.

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

La ejecución de las obras definidas en la presente Acta será gestionada por los propietarios del suelo o el promotor o los titulares de las licencias de urbanización de cada Unidad de Actuación o Gestión Urbanística (UAU/UGU) o los titulares de las licencias urbanísticas del área de manejo diferenciado (AMD) del Plan Parcial N°10 para cada etapa, directamente con las entidades de la Administración Distrital competentes en cada tema y cumplirá con las directrices técnicas y legales impartidas, gestión que deberá ser informada a esta Entidad. Es responsabilidad del titular del proyecto, adelantar oportunamente la coordinación y demás actividades que se requieran ante las entidades competentes, con el propósito de obtener los respectivos permisos y aprobaciones para el cumplimiento de los compromisos descritos.

Anexos:

1. Fichas para la evaluación operativa del proyecto
2. Planos de señalización vial por etapas.

 JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA C.C. 1.026.558.244 Subdirector de Infraestructura Secretaría Distrital de Movilidad	 ALEJANDRO GÓMEZ LÓPEZ C.C. 1.026.558.244 Secretario de despacho Secretaría Distrital de Salud
 SUSANA ZAHER DE SEFAIR C.C. 20.167.624 Propietaria	 CORONEL FRANKLIN GÓMEZ C.C. 16.756.892 Representante Legal Asociación Casamata
 JUAN MANUEL OSPINA C.C. 79.244.149 Apoderado General del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario	

Acta - PP Rosario - Firma SDS

Informe de auditoría final

2021-05-10

Fecha de creación:	2021-05-06
Por:	Dirección Jurídica (juridica.firmae@urosario.edu.co)
Estado:	Firmado
ID de transacción:	CBJCHBCAABAAFCkzpnENZglLj885BNhDk3yE0hsA3wMt

Historial de “Acta - PP Rosario - Firma SDS”

-  Dirección Jurídica (juridica.firmae@urosario.edu.co) ha creado el documento.
2021-05-06 - 16:48:35 GMT- Dirección IP: 190.26.46.114.
-  El documento se ha enviado por correo electrónico a Juan Manuel Ospina Sanmiguel (juanm.ospina@urosario.edu.co) para su firma.
2021-05-06 - 16:49:33 GMT
-  Juan Manuel Ospina Sanmiguel (juanm.ospina@urosario.edu.co) ha visualizado el correo electrónico.
2021-05-08 - 18:58:07 GMT- Dirección IP: 181.61.208.162.
-  Juan Manuel Ospina Sanmiguel (juanm.ospina@urosario.edu.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2021-05-08 - 18:58:22 GMT. Origen de hora: servidor.- Dirección IP: 181.61.208.162.
-  El documento se ha enviado por correo electrónico a Juan Antonio Sefair (jasefair@gmail.com) para su firma.
2021-05-08 - 18:58:24 GMT
-  Juan Antonio Sefair (jasefair@gmail.com) ha visualizado el correo electrónico.
2021-05-08 - 22:03:55 GMT- Dirección IP: 186.102.14.136.
-  Juan Antonio Sefair (jasefair@gmail.com) ha visualizado el correo electrónico.
2021-05-09 - 21:18:02 GMT- Dirección IP: 181.53.236.67.
-  Juan Antonio Sefair (jasefair@gmail.com) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2021-05-09 - 21:22:14 GMT. Origen de hora: servidor.- Dirección IP: 181.53.236.67.
-  El documento se ha enviado por correo electrónico a FRANKLYN GOMEZ (gerente@asocasamata.com) para su firma.
2021-05-09 - 21:22:16 GMT
-  FRANKLYN GOMEZ (gerente@asocasamata.com) ha visualizado el correo electrónico.
2021-05-10 - 16:38:05 GMT- Dirección IP: 181.48.97.45.
-  FRANKLYN GOMEZ (gerente@asocasamata.com) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2021-05-10 - 16:57:38 GMT. Origen de hora: servidor.- Dirección IP: 181.48.97.45.

✓ Acuerdo completado.
2021-05-10 - 16:57:38 GMT

Acta - PP Rosario - Firma SDS - firmado

Informe de auditoría final

2021-05-14

Fecha de creación:	2021-05-14
Por:	Dirección Jurídica (juridica.firmae@urosario.edu.co)
Estado:	Firmado
ID de transacción:	CBJCHBCAABAAbqfjQZsUfzU-WBJGj9tprKPgBiKE6Z2l

Historial de “Acta - PP Rosario - Firma SDS - firmado”

-  Dirección Jurídica (juridica.firmae@urosario.edu.co) ha creado el documento.
2021-05-14 - 16:23:36 GMT- Dirección IP: 190.26.46.114.
-  El documento se ha enviado por correo electrónico a Jhon Alexander González Mendoza (jagonzalezm@movilidadbogota.gov.co) para su firma.
2021-05-14 - 16:24:13 GMT
-  Jhon Alexander González Mendoza (jagonzalezm@movilidadbogota.gov.co) ha visualizado el correo electrónico.
2021-05-14 - 17:36:04 GMT- Dirección IP: 181.59.245.135.
-  Jhon Alexander González Mendoza (jagonzalezm@movilidadbogota.gov.co) ha firmado electrónicamente el documento.
Fecha de firma: 2021-05-14 - 17:36:54 GMT. Origen de hora: servidor.- Dirección IP: 181.59.245.135.
-  Acuerdo completado.
2021-05-14 - 17:36:54 GMT