

DECRETOS DE 2017

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 634 (Noviembre 21 de 2017)

“Por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller.”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 2.2.5.4.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015, el numeral 3 de artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en concordancia con el Acuerdo Distrital 15 de 1999, y,

CONSIDERANDO:

Que el Decreto Distrital 318 de 2017 modificó los Decretos 577 de 2013 y 425 de 2014 de Anuncio del Proyecto Primera Línea de metro de Bogotá D.C., derogó el Decreto Distrital 136 de 2015 y declaró la existencia de especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de predios necesarios para la ejecución del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Que dicho Decreto fue expedido en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.5.4.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 y como consecuencia de los ajustes efectuados al Proyecto inicial de la PLMB, producto de los diversos estudios técnicos y económicos realizados entre los años 2008 y 2016, conforme al resultado del “(...) *Estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio,*

teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”, elaborado por la firma SYSTRA en el marco del Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, suscrito por el Instituto de Desarrollo Urbano y la Financiera de Desarrollo Nacional.

Que el citado Decreto 318 de 2017 modificó el anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, contenido en el artículo 1 del Decreto Distrital 577 de 2013 adicionado por el artículo 1 del Decreto Distrital 425 de 2014 en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá que se adoptó en el Decreto Distrital 398 de 2009 para el Trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB – contenido en el mapa anexo a dicho acto administrativo.

Que el citado Decreto Distrital 425 del 7 de octubre de 2014, adicionó el Decreto Distrital 577 de 2013, con el fin de anunciar la implementación del Ramal Técnico de Conexión al trazado del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., en el marco del Sistema Integrado de Transporte (SITP) de Bogotá, D.C.

Que el mencionado Decreto Distrital 425 de 2014 se expidió con fundamento en los estudios definidos por el Consorcio L1, con ocasión del contrato IDU 849 de 2013, suscrito entre el IDU y el citado consultor, quien analizó una serie de alternativas que condujeron a la selección de un predio para el patio taller con suelo idóneo para recibir la construcción de este equipamiento, y ambientalmente apto para la operación del metro, el cual se encontraba ubicado en la Localidad de Bosa denominado “Bosa 37” con un ramal técnico de 5.6 Km aproximadamente, medido desde el portal de las Américas, ubicado en la localidad de Bosa, pasando el Parque Metropolitano El Recreo y cercano al río Bogotá, en la Unidad de Tintal Sur.

Que la Financiera de Desarrollo Nacional, en el marco del Convenio suscrito para la estructuración integral del proyecto, contrató a la firma Consultoría Colombiana (CONCOL) para realizar el “*Estudio de alternativas,*

a nivel de perfil preliminar para la optimización de la localización de los patios y talleres de la Primera Línea de Metro de Bogotá-PLMB”.

Que el alcance general del estudio de CONCOL comprendió las siguientes actividades: (i) Investigación, revisión, recopilación y análisis de información dentro del área de estudio; (ii) Elaboración, análisis y conclusiones del diagnóstico; (iii) Definición de las alternativas de localización; (iv) Desarrollo de los componentes por alternativa y (v) Evaluación multicriterio de las alternativas.

Que el estudio de alternativas para la optimización de la localización de los patios y talleres se basó en el análisis de cinco (5) polígonos ubicados dentro y fuera del perímetro urbano de Bogotá donde la alternativa evaluada en el estudio realizado en el contrato 849 de 2013 ubicada en el Plan Parcial Bosa 37 se tomó como referente y para efectos del estudio, se denominó “Alternativa 0”.

Que en el citado documento se desarrolló un estudio, a nivel de perfil preliminar, para dar viabilidad a un área de aproximadamente 100 hectáreas para la localización del patio taller requerido para la primera y otras líneas del Metro de Bogotá. Además del alcance general del estudio, Consultoría Colombiana tuvo en cuenta los siguientes criterios para la optimización de la localización de los patios y talleres, a saber: (i) Distancia máxima de recorrido hasta la estación Portal de las Américas; (ii) Linderos y predios completos; (iii) Disponibilidad de área entre 80 ha y 100 ha, y (iv) Criterio urbano en el que se delimitó el área en función de tres ejes estructurantes.

Que la evaluación realizada tuvo como primera conclusión que la alternativa ubicada en el del municipio de Mosquera era la más conveniente para la localización de los patios y talleres debido a su costo y viabilidad a nivel socioambiental, y como segunda alternativa, de localización del Patio Taller de la PLMB, señala el predio denominado El Corzo.

Que, con ocasión de dicha conclusión preliminar, desde el mes de mayo de 2017, la Empresa Metro de Bogotá buscó espacios de concertación y diálogo con la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Mosquera, con el objeto de socializar el proyecto y viabilizar los trámites que les correspondían a las autoridades territoriales a efectos de la implantación y construcción del Patio Taller en el municipio de Mosquera.

Que el 5 de junio de 2017, mediante la comunicación GG-CA-2017-0173, la Empresa Metro de Bogotá, remitió al alcalde de Mosquera encargado, Doctor Luis Hernán Zambrano Hernández, el proyecto de convenio interadministrativo orientado a unir esfuerzos técnicos,

administrativos y financieros, para desarrollar el patio taller y una estación intermodal para buses, más la infraestructura vial de acceso y obras de servicios públicas asociadas, para el desarrollo de la PLMB en el Municipio de Mosquera.

Que la suscripción de dicho convenio resultaba prioritaria para la articulación de las entidades territoriales a efectos de avanzar con el diseño y demás actividades de orden técnico que materializaran la implantación del Patio Taller de la PLMB en el municipio de Mosquera.

Que la Administración Distrital, no recibió respuesta por parte de la administración municipal de Mosquera, frente a la propuesta presentada por la Empresa Metro de Bogotá.

Que con posterioridad a la expedición del Decreto 318 de 2017, en la sesión de la Comisión de Proyectos de Interés Nacional Estratégico (PINES) celebrada el 4 de Julio de 2017, en el marco de la Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos (CIPE) celebrada el 4 de julio de 2017, se revisaron los proyectos de transporte de la región capital, particularmente el Metro y Regiotram.

Que en el marco de dicha sesión se analizaron las acciones necesarias para impulsar la construcción de un Patio Taller para la PLMB y se seleccionó el predio conocido como “El Corzo” como el sitio definitivo para localizar el Patio - Taller de la PLMB.

Que el estudio de CONCOL referido previamente señala que la alternativa de localización del Patio Taller en el predio El Corzo *“presenta el menor costo preliminar estimado (\$1.250 billones de pesos) principalmente debido a la menor longitud de vía férrea a construir (2,37km), sin embargo, es el rubro que mayor pesa en el costeo.”* Adicionalmente indica que *“como acceso se puede usar inicialmente una vía existente ubicada de forma paralela al canal Cundinamarca (y a la proyección de la ALO) y contigua a la alternativa, que actualmente se encuentra en afirmado y es utilizada para las obras de adecuación del río Bogotá, la cual requerirá la adecuación mediante pavimentación. A futuro, esta alternativa quedaría aledaña a la ALO una vez se construya esta última.”*

Que en el marco del Convenio 1880 de 2014, la Financiera de Desarrollo Nacional celebró el contrato 02 de 2017 con el Consorcio MetroBog para la Estructuración técnica del tramo 1 de la Primera Línea del metro de Bogotá, de conformidad con los términos contenidos en los anexos 1 y 2 – Alcance de los Términos de Referencia (etapas 1 y 2).

Que el Consorcio MetroBog, con base en la localización indicada por la Empresa Metro de Bogotá,

realizó la implantación del Patio Taller y el Trazado de Conexión del Portal de las Américas al patio.

Que a través del Documento N° ETPLMB-ET19-L01-ETE-I-0003_RC de agosto de 2017, el Consorcio MetroBog señaló las consideraciones técnicas y ambientales para la implantación del patio taller.

Que el ramal técnico de conexión al trazado del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C. –PLMB- parte desde el Portal de las Américas, dejando proyectada la futura estación de la ALO cercana a la Carrera 96 (Alameda el Porvenir).

Que en consideración a los hechos anteriormente expuestos, y con el fin de unificar en un único instrumento jurídico el anuncio del proyecto se hace necesario modificar el Decreto 318 de junio 16 de 2017 con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá la localización del Ramal Técnico de Conexión y el Patio Taller, conforme con las decisiones adoptadas en el marco de la CIPE y al documento N° ETPLMB-ET19-L01-ETE-I-0003_RC de Agosto de 2017 entregado por el Consorcio MetroBog, en ejecución del contrato 02 de 2017 suscrito con la FDN en el marco del convenio 1880 de 2014.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Modificar el párrafo del artículo 1 del Decreto 318 de junio 16 de 2017, y se adiciona el párrafo segundo, el cual quedará así:

Parágrafo primero: Para efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo 1° del artículo 61 de la Ley 388 de 1997 reglamentado por el Decreto Nacional 2729 de 2012 compilado en el artículo 2.2.5.4.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015, el artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 1° del Acuerdo Distrital 171 de 2005, se ordena publicar el presente acto administrativo en el Registro Distrital, en el Catálogo de la Actividad Pública Inmobiliaria Distrital –CADIP-, y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

Parágrafo segundo: La implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller de la PLMB, se integra al anuncio del proyecto conforme al resultado del “Estudio de alternativas, a nivel de perfil preliminar para la optimización de la localización de los patios y talleres de la Primera Línea de Metro de Bogotá-PLMB” elaborado con la firma Consultoría Colombiana –CONCOL, y el Documento N° ETPLMB-ET19-L01-ETE-I-0003_RC elaborado por el Consorcio MetroBog, en el marco del Convenio Interadministrativo 1880 de 2014 suscrito con la Financiera de Desarrollo

Nacional, y que corresponde al mapa anexo (plancha 10) al que se refiere el artículo 2 del presente Decreto

ARTÍCULO 2º.- Modificar el artículo 2 del Decreto 318 de junio 16 de 2017, el cual quedará así:

Artículo 2º.- *Trazado de la PLMB. Adoptar el Trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB- contenido en el Mapa Anexo (10 planchas), del presente Decreto.*

ARTÍCULO 3º.- Modificar el Artículo 3 del decreto 318 de junio de 2017, el cual quedará así:

El proyecto a que se refiere este Decreto es el conjunto de obras, equipos y acciones requeridas para la construcción, implementación, operación y mantenimiento de una primera línea de metro para Bogotá. El trazado que se describe más adelante, incluye las estaciones y sus edificios de acceso y servicios situados al costado de las vías; las obras conexas relacionadas con traslado de redes y mobiliario del espacio público; la reconfiguración del espacio público de las vías afectadas, de modo que se adecúen a las necesidades urbanísticas generadas por la circulación masiva de peatones y ciclistas hacia las estaciones.

El trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá inicia desde la intersección de la futura prolongación de la Avenida Villavicencio con la Carrera 96 (Alameda el Porvenir). A partir de ese punto toma la Avenida Villavicencio, en sentido oriental hasta la intersección con la Avenida Primero de Mayo. La transición a la Avenida Primero de Mayo se hace por medio de una curva izquierda que atraviesa la manzana del costado nororiental (manzana catastral 004507078) para proseguir por la Avenida Primero de Mayo a través del separador central. Antes de llegar a la intersección con la Avenida Boyacá el trazado sale del separador para realizar una curva a la derecha a través de la manzana 004505094 y de las manzanas 004504095 y 004504001 después de pasar la Avenida Boyacá, regresando al corredor de la Avenida Primero de Mayo, para continuar en dirección oriental pasando por las intersecciones con la Avenida 68 y la Carrera 50 hasta llegar a la Avenida NQS. En este punto realiza un giro a la izquierda para hacer una transición sobre la Avenida NQS y hacer posteriormente un giro a la derecha para continuar por la Calle 8 sur hasta la intersección con la Calle I. Continúa por el eje del separador central de la Calle 1 hasta la intersección con la Avenida Caracas (Avenida Carrera 14), para tomar dicha Avenida Caracas hasta el sector de los Héroes, Calle 80, para después conectar con la Autopista Norte hasta la Calle 127. Adicionalmente, el ramal técnico inicia desde el patio taller ubicado en los sectores el Corzo (105314), Cañaveralejo (205308) y San Bernardino II (105313),

toma el alineamiento de la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) hacia el norte hasta la Calle 43 sur, para después atravesar el predio Gibraltar y hacer una curva derecha para conectar con el trazado de la línea en el sector de la alameda el provenir.

Para la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller, el conjunto de componentes y acciones requeridas para la construcción, implementación, mantenimiento y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá, comprenden desde los sectores el Corzo (105314), Cañaveralejo (205308) y San Bernardino II (105313) hasta la Calle 127.”

ARTÍCULO 4º.- Modificar el artículo 4 del Decreto 318 de junio 16 de 2017, el cual quedará así:

Artículo 4º.- Ámbito de Aplicación. El área de anuncio de proyecto se estableció con base en la delimitación preliminar mediante coordenadas IGAC en planos a nivel predial de la zona en la cual se adelantará el proyecto y su área de influencia, que se anexan al presente Decreto (10 planchas), a escala 1:5.000, que corresponden al trazado del proyecto, cada una de las estaciones, el ramal técnico de conexión y la localización del patio taller, por lo cual hacen parte integral del presente Decreto y tienen efecto sobre todos los predios a intervenir y su área de influencia.

ARTÍCULO 5º.- Modificar el Artículo 7º del Decreto 318 de junio 16 de 2017, el cual quedará así:

Artículo 7º. - Práctica de avalúos de referencia. En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.5.4.4 del Decreto Nacional 1077 de 2015, se ordena a la

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD) realizar o completar, según sea el caso, los avalúos de referencia de los predios a intervenir y su área de influencia para el Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, que corresponden al trazado del proyecto, cada una de las estaciones, el ramal técnico de conexión y la localización del patio taller.

Parágrafo: Los avalúos de referencia realizados con ocasión de los Decretos Distritales 398 de 2009 y 577 de 2013 expedidos por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD con base en las Zonas Geo-Económicas Homogéneas y las metodologías que la entidad utiliza, conservan su vigencia y validez respecto de los predios a intervenir y su área de influencia para el Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

ARTÍCULO 6º.- Vigencia y Derogatorias. El presente decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra, y deroga el Decreto Distrital 425 de 2014.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintiún (21) día del mes de noviembre de dos mil diecisiete (2017).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

