

ARTÍCULO TERCERO.- Envíese copia de este Acuerdo a la Secretaría Distrital de Hacienda para los efectos previstos en el inciso segundo del Artículo 29 del Decreto 826 de 2018.

ARTÍCULO CUARTO.- El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de refrendación de las operaciones presupuestales por parte de la Dirección Distrital de Presupuesto.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá D.C., a los veintidós (22) días del mes de mayo de dos mil diecinueve (2019).

FRANCISCO JOSÉ CRUZ PRADA

Presidente Junta Directiva

ELIANA ANDREA PEDRAZA SABOGAL

Secretaria Junta Directiva

DECRETO DE 2019

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 394

(Junio 28 de 2019)

“Por el cual se adiciona el Decreto Distrital 319 de 2006 y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 38, numerales 1, 3 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, el artículo 46 numeral 1 del Decreto Distrital 190 de 2004 y, el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 24 de la Carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y señala como deber del Estado protegerlo.

Que la Ley 105 de 1993 en su artículo 2 incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, en su artículo 3, señala como prioridad esencial del Estado la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, ha otorgado en su artículo 3 a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción.

Que el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, establece la obligación de adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad, en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial, para lo cual reglamenta algunos de sus contenidos, especialmente, los relacionados con la creación de zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. La norma en mención establece que para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013, definió los componentes de los bienes de soporte al sistema de movilidad como infraestructura de transporte, en los siguientes términos: *“La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”*.

Que en este mismo sentido, el numeral 10 del artículo 4° Ídem , señala que la infraestructura de transporte está integrada por la infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público el Sistema Integrado de Transporte Masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

Que el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, establece que: *“Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas establece una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares”*.

Que acorde con diferentes pronunciamientos del Consejo de Estado, en especial los contenidos en los conceptos de la Sala de Consulta y Servicio Civil 2162 de 2013 y 2197 de 2014, el Plan de Ordenamiento Territorial es un acto administrativo que se encuentra subordinado jerárquicamente a las disposiciones de orden legal, las cuales prevalecen sobre lo dispuesto en su contenido.

Que según lo previsto por el artículo 19 del Decreto Distrital 190 de 2004, el Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, y además debe actuar de manera interdependiente con la estructura socio-económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantizar la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo.

Que el artículo en mención establece que *“Las determinaciones generales y normativas para todo el sistema, se formularán en el Plan Maestro de Movilidad. Dicho plan maestro deberá tener en cuenta para su formulación, la interdependencia que establece la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital, entre las tres estructuras a que hace referencia el presente plan.”*

Que el artículo 21 Ídem establece el sistema de espacio público, y entre sus elementos identifica el subsuelo y demás elementos naturales y contruidos definidos por la legislación ambiental y sus decretos reglamentarios. De manera complementaria, el artículo 199 Ibidem describe las consideraciones para el estacionamiento en subsuelo, y el artículo 239 define el sistema de espacio público como aquel de propiedad pública o privada que se estructura mediante la articulación espacial de las vías peatonales y andenes que hacen parte de las vías vehiculares, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, los parques y las plazas, entre otros.

Que el artículo 44 del Decreto Distrital 190 de 2004 concibe los planes maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo.

Que el artículo 135 Ibidem, relacionado con las medidas estructurales para la mitigación del riesgo en las zonas de extracción minera, establece que en las zonas con viabilidad de incorporación al desarrollo urbanístico para futuros desarrollos deben haber cumplido con el plan de recuperación morfológica y ambiental y con las medidas de mitigación establecidas en el estudio detallado de riesgo. Condición fundamental para el desarrollo de infraestructura de transporte en suelos con estas características.

Que el artículo 161 del Decreto Distrital 190 de 2004 establece que *“Los sistemas generales urbanos que componen la estructura básica y que definen su ordenamiento territorial en un modelo abierto y articulado a la región Bogotá Cundinamarca, son los siguientes: 1. Sistema de movilidad, 2. Sistema de acueducto, 3. Sistema de saneamiento básico. 4. Sistema de energía eléctrica: generación, transmisión, distribución, 5. Sistema de energía eléctrica - servicio de alumbrado público: distribución del alumbrado público, 6. Sistema de telecomunicaciones, 7. Sistema de gas natural domiciliario: generación, transmisión, distribución. 8. Sistema de equipamientos urbanos. 9. Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales (...).”*

Que el parágrafo del artículo 161 del Decreto ibidem establece que *"Las normas que regulan los sistemas generales son de aplicación inmediata y prevalecen sobre las disposiciones sobre usos y tratamientos determinando la aplicación de éstos. Los planes y diseños relacionados con los sistemas generales atenderán las consideraciones ambientales y definirán las propuestas de ajuste a las decisiones tomadas en los instrumentos de planificación ya diseñados"*.

Que el artículo 162 Ídem, determina la estructura del Sistema de Movilidad, conformado por los Subsistemas Vial (motorizado), Vial Peatonal (no motorizado, incluye bicicletas), de Transporte y de Regulación y Control del Tráfico, tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior.

Que el artículo 163 del Decreto Distrital 190 de 2004 establece, entre otros, los siguientes objetivos para el sistema de movilidad de la ciudad:

"(...) 7... Apoyar las operaciones que buscan aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca mejorando la conectividad interna de Bogotá y con las ciudades de la red, y de la región con los mercados nacional e internacional

8. Mejorar los niveles de accesibilidad hacia y desde los sectores periféricos de Bogotá.

9. Mejorar la gestión operacional de la red vial y del subsistema de transporte, con el fin de optimizar su utilización.

(...) 12. Disminuir los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular.

(...) 15. Realizar y cofinanciar con el sector público y privado regional y nacional proyectos que permitan mejorar la conectividad entre el Distrito Capital, la Región, el país y el exterior.

16. Coordinar con las entidades responsables de la planeación, operación y control, las políticas fiscales, de inversión y policivas, que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.

17. Mejorar la accesibilidad y conectividad entre las distintas centralidades, el centro de Bogotá y la red regional de ciudades.

18. Organizar las rutas de transporte público urbano tradicional (buses, busetas y colectivos), para evitar sobrerrecorridos, excesos en las frecuencias y la concentración de rutas en los mismos corredores viales."

19. Articular los diversos modos de transporte con el Aeropuerto El Dorado.

Que el artículo 164 del mencionado acto administrativo establece que el Sistema de Movilidad está conformado por el Subsistema Vial, el Subsistema de Transporte y el Subsistema de Regulación y Control del Tráfico.

Que de conformidad con el párrafo del artículo 166 del Decreto Distrital 190 de 2004, *“Los ajustes a la malla vial arterial deberán respetar las características y valores del trazado urbanístico existente, especialmente en los Sectores de Interés Cultural”*.

Que de conformidad con el numeral 1 del artículo 173 del Decreto Distrital 190 de 2004, el *“(...) trazado y secciones viales propenden por el respeto de las características urbanas de las diferentes zonas de la ciudad, y por la seguridad del individuo. Se reconoce la existencia de vías singulares en toda la ciudad, las cuales exigen secciones especiales a definir en cada caso”*.

Que mediante el Decreto Distrital 319 de 2006 se expidió el Plan Maestro de Movilidad orientado a lograr un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad.

Que el artículo 21 Ídem estableció como proyectos en transporte público la *“Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias”*.

Que de igual manera, el artículo 61 del Decreto Distrital 319 de 2006 establece que cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado.

Que no obstante la identificación de la importancia del Metro como parte del Subsistema de Transporte, no se reglamentaron las condiciones urbanas y arquitectónicas, tipologías y condiciones de implantación de las estaciones asociadas al Sistema Metro de Bogotá.

Que el documento CONPES 3882 de 2017, establece: *“(...) Se dará prioridad a la construcción de la PLMB y a los componentes elegibles de cofinanciación que tienen relación directa con el funcionamiento de su sistema, como lo son la infraestructura férrea, sus estructuras de soporte y la compra del material rodante (...)”*

Que mediante el documento CONPES 3899 de 2017 el Gobierno Nacional precisó los tres elementos por medio de los cuales se materializa el apoyo de la Nación a los proyectos de la Región Capital: (i) los requisitos que deben cumplir los proyectos para acceder a la cofinanciación; (ii) los componentes cofinanciables de los proyectos; y (iii) el mecanismo de seguimiento al desarrollo de los proyectos. Además, se requiere establecer el estado actual de los proyectos susceptibles de cofinanciación nacional, incluyendo sus beneficios y costos, así como los pasos siguientes para acceder a tales aportes de la nación.

Que el documento CONPES 3900 de septiembre 25 de 2017, declaró la importancia estratégica del Proyecto Primera Línea de Metro para Bogotá Tramo 1, de acuerdo a lo establecido en la Ley 819 de 2003, el Decreto 1068 de 2015 y la Ley 1753 de 2015, y definió las condiciones de participación de la Nación en este proyecto.

Que con base en lo anterior, la Empresa Metro S.A. elaboró los soportes técnicos para justificar la habilitación de vías existentes para el Sistema Metro, las actividades y la edificabilidad permitida para la infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro.

Que mediante el Decreto Distrital 309 de 2009 se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP), cuya finalidad fundamental es mejorar la calidad del servicio al usuario mediante los siguientes objetivos: i) Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad, ii) realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera, iii) estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida, iv) racionalizar la oferta de servicios de transporte público, v) integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, entre otros, vi) generar los servicios básicos que requieren los usuarios y operadores durante el uso de las terminales y patios.

Que en el mismo Decreto Distrital se establecieron las fases de implementación del SITP con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario así: Fase I: Preparación para la implementación del SITP, Fase II: Implantación gradual de la operación, Fase III Operación Integrada del SITP, y Fase IV: Integración con los modos férreos.

Que no obstante la identificación del proyecto y su incidencia en el desarrollo de las fases del SITP, no se reglamentaron las condiciones urbanas y arquitectónicas, las escalas, tipologías y condiciones de implantación de los patios y terminales zonales y troncales.

Que según el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: la planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo, y por lo tanto, es necesario que autorice la localización de la infraestructura de soporte y acceso con servicios a pasajeros y vehículos del SITP de conformidad con lo establecido en el presente decreto.

Que para solucionar de manera temporal la problemática de falta de patios para los buses del SITP, el Distrito expidió el Decreto Distrital 294 de 2011, en su artículo 1 estableció un plazo de cinco (5) años para la etapa de transición mientras se realizan los estudios, diseños y la construcción por parte de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., de los terminales y patios para los buses zonales definitivos de las rutas no troncales del SITP y se autorizó la implementación de terminales y patios transitorios para los buses zonales de esas rutas, conforme a las normas indicadas en dicho Decreto.

Que el artículo 1° del Decreto Distrital 289 de 2016, que modifica el artículo 1° del Decreto Distrital 294 de 2011, estableció un plazo máximo de tres (3) años para expedir las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de terminales y patios para los buses zonales definitivos, obligación que se cumple con ocasión de la expedición de este decreto.

Que mediante el Decreto Distrital 305 de 2015 se realizó el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de la infraestructura de soporte para el SITP para Bogotá D. C. y se declararon condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto.

Que mediante los Decretos Distritales 443 de 2015 y 473 de 2018 se armonizó el Decreto Distrital 305 de 2015 con los planes parciales en el Distrito Capital.

Que en el Decreto Distrital 543 de 2015 se establecen lineamientos para la estructuración, validación y ejecución de proyectos estratégicos asociados al sistema de movilidad, en el marco del desarrollo urbano integral y sostenible en el Distrito Capital.

Que teniendo en cuenta las bases del Plan de Desarrollo: Bogotá Mejor para Todos 2016-2019 adoptado mediante Acuerdo 645 de 2016 que establece: *“la operación de los diferentes sistemas de transporte requiere de la implementación de equipamientos de soporte urbano que faciliten el acceso y tránsito de pasajeros para mejorar la experiencia en el uso del transporte público en la ciudad”*, se reconoce la necesidad de mejorar la experiencia del usuario en los sistemas de transporte y por tal motivo el Plan Maestro de Movilidad debe reconocer al pasajero como la razón de ser del sistema.

Que en las bases del Plan de Desarrollo, respecto del Pilar 2. Democracia Urbana se señaló que su propósito “(...) es incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura pública disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad de todos ante la ley, según el cual el interés general prima sobre el particular. Para tal fin, debe tenerse en cuenta que el espacio público y peatonal, así como la infraestructura urbana deben ser atractivos, no deben requerir membrecías y deben garantizar a todas las personas el mismo derecho a su uso.”

Que en el mismo Pilar se indica que “(...) a través de una serie de programas busca generar cambios culturales y de infraestructura para el disfrute de la ciudad. Con los programas liderados por varios de los sectores del Distrito, se busca mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en cuanto a su relación con el espacio público y el mejoramiento de la infraestructura para la inclusión social, el acceso a la oferta institucional y la cultura, la recreación y el deporte. Teniendo en cuenta la diversidad cultural, las capacidades y la orientación sexual de la ciudadanía, el Pilar de Democracia Urbana busca crear y fomentar espacios en donde toda la población se sienta incluida y pueda hacer parte de los procesos comunitarios.”

Que el artículo 77 del Acuerdo 645 de 2016 Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 señala que “Todos los predios de cesión pública gratuita destinados para equipamientos y que sean resultantes de procesos urbanísticos, podrán ser utilizados para todo tipo de infraestructuras de equipamientos del sistema de transporte público, de acuerdo con las normas ambientales”.

Que de igual manera, Transmilenio S.A., con el apoyo de diferentes entidades del nivel distrital, ha adelantado la elaboración de la Guía de Diseño Estándar para los módulos funcionales y componentes de la infraestructura para los patios y terminales del sistema de transporte zonal de la ciudad de Bogotá y la metodología de análisis para la elaboración de modelos inmobiliarios, así como, el Plan de Implementación de Infraestructura para Patios, Terminales y Zonas de Regulación del sistema zonal, buscando generar el desarrollo de Proyectos Urbanos Integrales que logren la mezcla de actividades del transporte con el espacio público, la recreación, la cultura, el deporte, la educación y la salud.

Que estos instrumentos constituyen insumos para la elaboración y diseño de los parámetros técnicos y operacionales para la implementación de la infraestructura de transporte del componente zonal.

Que dado el déficit de la infraestructura de transporte de patios y terminales en el Distrito, evidenciado en las conclusiones del Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición del 2 de junio de 2016, se requiere determinar las condiciones de implementación de este tipo de infraestructuras por parte de los particulares, con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y la mejora de las dotaciones e infraestructuras instaladas para el servicio del sistema de transporte público de la ciudad.

Que Transmilenio S.A. en el año 2016 remitió al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU los parámetros técnicos operacionales para Patios y Terminales del sistema Troncal Fase I y II del Sistema TransMilenio, que tienen como fin realizar mejoramiento en la infraestructura actual o adquisición de nuevos predios y construcción de patios satisfaciendo el déficit que se tiene para la flota que opera en la Fase I y II del sistema troncal.

Que estas actividades se desarrollan en infraestructura localizada en los puntos de inicio de la operación y frecuentemente asociada a los patios y terminales del sistema zonal, respecto a su ubicación estratégica, de esta forma los concesionarios de operación pueden efectuar sus labores administrativas y de mantenimiento de flota en inmediaciones del inicio de actividades operativas del sistema.

Que el artículo 27 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, por el cual se adoptó el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 *“Bogotá Mejor para Todos”*, consagra el programa Mejor Movilidad para todos, cuyo objetivo es mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado. Adicionalmente, indica que el eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por Transmilenio y Metro; en cuanto al Metro se contratará y dará inicio a la construcción de la primera línea, proceso que liderará la nueva Empresa Metro de Bogotá S.A.

Que el artículo 62 ibidem, definió como uno de los proyectos estratégicos para Bogotá D.C., el metro por cuanto garantiza a mediano y largo plazo la prestación de servicios a la ciudadanía y por impacto un positivo en la calidad de vida de sus habitantes.

Que teniendo en cuenta las bases del Plan de Desarrollo: Bogotá Mejor para Todos 2016-2019 adoptado mediante Acuerdo 645 de 2016 que establece: *“la operación de los diferentes sistemas de transporte requiere de la implementación de equipamientos de soporte urbano que faciliten el acceso y tránsito de pasajeros para mejorar la experiencia en el uso del transporte público en la ciudad”*, se reconoce la necesidad de mejorar la experiencia del usuario en los sistemas de transporte y por tal motivo el Plan Maestro de Movilidad debe reconocer al pasajero como la razón de ser del sistema.

Que en las bases del Plan de Desarrollo, respecto del Pilar 2. Democracia Urbana se señaló que su propósito “(...) *es incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura pública disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad de todos ante la ley, según el cual el interés general prima sobre el particular. Para tal fin, debe tenerse en cuenta que el espacio público y peatonal, así como la infraestructura urbana deben ser atractivos, no deben requerir membrecías y deben garantizar a todas las personas el mismo derecho a su uso.*”

Que en el mismo Pilar se indica que “(...) *a través de una serie de programas busca generar cambios culturales y de infraestructura para el disfrute de la ciudad. Con los programas liderados por varios de los sectores del Distrito, se busca mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en cuanto a su relación con el espacio público y el mejoramiento de la infraestructura para la inclusión social, el acceso a la oferta institucional y la cultura, la recreación y el deporte. Teniendo en cuenta la diversidad cultural, las capacidades y la orientación sexual de la ciudadanía, el Pilar de Democracia Urbana busca crear y fomentar espacios en donde toda la población se sienta incluida y pueda hacer parte de los procesos comunitarios.*”

Que mediante Decreto Distrital 120 de 2018 artículo 5, numeral 5.1., se armonizaron las normas de los Planes Maestros de Equipamientos, de Servicios Públicos y de Movilidad con las normas de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), las disposiciones que orientan la formulación de los planes directores, de implantación y de regularización y manejo, estableciendo la prevalencia para la localización de infraestructura de transporte, según las determinaciones del Plan Maestro de Movilidad.

Que el artículo 1 del Decreto Distrital 259 de 2019, señala que “...*Como ente gestor del sistema metro de Bogotá, la Empresa Metro de Bogotá S.A., de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 0642 de 2016 y en los estatutos de la entidad, realizará las siguientes actividades... también puede liderar, promover, desarrollar y ejecutar proyectos urbanísticos, en especial de renovación urbana, la construcción y el mejoramiento del espacio público en las áreas de influencia de las líneas del metro, con criterio de sostenibilidad; así mismo podrá promover, administrar y explotar negocios conexos al transporte masivo de la red de metro.*

Que la implementación de la infraestructura requiere de la coordinación y participación de varias entidades del Distrito en materia predial, ambiental, normativa urbana, de movilidad y financiera, para apoyar a TRANSMILENIO S.A. y la Empresa Metro de Bogotá S.A. en el logro de la implementación de esta infraestructura y el aprovechamiento de los usos conexos.

Que teniendo en cuenta lo establecido en los presentes considerandos se hace necesaria la reglamentación de las condiciones de implantación de los patios, terminales y zonas de regulación como componentes de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del transporte terrestre automotor del SITP y el desarrollo de Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro, al Título II Del Subsistema de Transporte, con la finalidad de reglamentar las condiciones de implantación de la infraestructura de transporte zonal y troncal del SITP, así como de Metro dispuesta por todas las áreas, componentes y servicios que constituyen la infraestructura de transporte de soporte a los vehículos y a los pasajeros.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. El presente Decreto adiciona el Decreto Distrital 319 de 2006 disposiciones relacionadas con el Sistema Metro y para la Implantación de la Infraestructura de Transporte Terrestre de Soporte a la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

Parágrafo. Las normas establecidas en este Decreto son de aplicación inmediata y prevalecen sobre las disposiciones de usos y tratamientos que se encuentren establecidos en los diferentes instrumentos de planeación.

Artículo 2. Habilitación de vías existentes para el Sistema Metro. Adiciónese el artículo 61A al Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

“Artículo 61A. Habilitación de vías existentes para el Sistema Metro. En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Sistema Metro de Bogotá implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

En los corredores en los que confluye la Primera Línea del Metro de Bogotá y los corredores troncales del Sistema Transmilenio se deberán ajustar a las condiciones técnicas señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto. En todos los casos, se deberá garantizar el acceso vehicular y peatonal a los predios que tengan frente a dichos corredores.

Parágrafo. La Empresa Metro de Bogotá S.A. podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto.”

Artículo 3. Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro. Adiciónese el artículo 61B al Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

“Artículo 61B. Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro. En las estaciones del Sistema Metro se permiten las siguientes actividades:

<i>Áreas</i>	<i>Actividad</i>
<i>Áreas operativas</i>	<i>Entre otras, cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la</i>

<i>Áreas</i>	<i>Actividad</i>
	<i>estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados, cuarto para policía, cuarto de retención, sala de reunión, oficina de mantenimiento.</i>
<i>Áreas no paga y paga de la estación.</i>	<i>Información del sistema: oficina de información, mapa del sistema.</i> <i>Acceso: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</i> <i>Baterías de baños o servicios sanitarios.</i> <i>Enfermería</i> <i>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</i> <i>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</i> <i>Los usos del suelo necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros: son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1, 1ª y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.</i> <i>Zona de embarque y desembarque.</i> <i>Zonas de circulación.</i> <i>Zonas de espera.</i> <i>Conexión con otros modos de transporte.</i> <i>Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.</i>

<i>Áreas</i>	<i>Actividad</i>
Áreas técnicas de las estaciones	<i>Instalaciones de redes húmedas y secas- Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacenamiento de equipos eléctricos, de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.</i>

Parágrafo. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante Resolución, el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo”.

Artículo 4. Edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro. Adiciónese el artículo 61C al Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

“Artículo 61B. Edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro. La edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro es la siguiente:

<i>Índice Máximo de Ocupación (sobre área útil)</i>	<i>0.80</i>
<i>Índice Máximo de Construcción (sobre área útil)</i>	<i>4</i>
<i>Altura Máxima Permitida</i>	<i>Resultantes de la correcta aplicación de los índices de ocupación y construcción.</i>
<i>Tipología Edificatoria</i>	<i>Según las condiciones que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante resolución.</i>
<i>Sótanos y semisótanos</i>	<i>Para las estaciones y sus usos complementarios</i>

	<i>se permite la construcción de sótanos y semisótanos.</i>
<i>Dimensión de Antejardín</i>	Nota 1.
<i>Estacionamientos</i>	Nota 2.
Nota 1. El antejardín exigido sobre las vías locales será el equivalente necesario para completar una dimensión de 5 metros contados desde el sardinel existente hacia el interior de los predios, incluyendo aquellos predios en donde no exista dicha exigencia. No se permitirá el cerramiento del antejardín y este debe ser tratado en material duro, continuo, con un diseño unificado con el andén, sin obstáculos ni desniveles para el peatón. Nota 2. No se exigirán estacionamientos para vehículos motorizados de carácter privado, públicos, carga y descargue, motos, servicios, y personas con movilidad reducida para los usos conexos a la infraestructura.	

Parágrafo. La Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018”.

Artículo 5. De la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP. Adiciónese el Capítulo VIII “De la Implantación de la Infraestructura de Transporte Terrestre de Soporte a la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP” al Título II “DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE”, del Libro II. “DE LOS SUBSISTEMAS EN PARTICULAR” del Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

Capítulo VIII

De la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP

Artículo 62A. Definiciones. Para la correcta implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP y de la aplicación del presente decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

62A.1. Área total de intervención. Es el área total del proyecto incluidas áreas construidas.

62A.2. Centros de control y regulación. Son instalaciones donde se realizan tareas de control, monitoreo y supervisión en la circulación, asistencia e información a los usuarios del sistema entre otros, mediante la implementación y uso de herramientas tecnológicas para proporcionar información en tiempo real que permita tener control de datos de forma confiable y que facilite su administración e información histórica orientada a toma de decisiones.

- 62A.3. Corredores de transporte público.** Malla vial existente y proyectada sobre la cual circula la flota de la operación de los servicios del SITP.
- 62A.4. Infraestructura de acceso y tránsito.** Se refiere a los puntos de acceso y el tránsito de pasajeros a los vehículos del sistema de transporte público de la ciudad. Hace parte de la infraestructura de acceso y tránsito instalaciones, tales como: complejos de integración modal (CIM), terminales, estaciones y paraderos.
- 62A.5. Infraestructura de soporte a la operación.** Es la infraestructura que permite el funcionamiento básico del sistema, así como su control, regulación y toma de acciones correctivas para garantizar la adecuada prestación del servicio. Son parte de esta infraestructura los patios, zonas de regulación y los centros de control.
- 62A.6. Infraestructura de Transporte.** Es la red de infraestructura de transporte público que permite la prestación de servicios a vehículos y pasajeros del SITP para la operación del servicio público de transporte en rutas del sistema troncal y zonal. Hacen parte integral de la infraestructura de transporte los patios, las terminales, los paraderos, los centros de control, las zonas de regulación, las zonas pagas, las zonas de transferencia, servicios al pasajero y operadores e integración, y los corredores de transporte.
- 62A.7. Vehículo Equivalente.** Es el vehículo estándar cuyo peso, dimensiones y características de operación se usan para establecer los controles de diseño de los espacios para el estacionamiento de los vehículos designados. La definición del vehículo estándar tiene el propósito de establecer las condiciones de diseño geométrico y del área necesaria para la maniobrabilidad del vehículo al interior de la infraestructura de soporte, por lo cual el vehículo seleccionado es el que se indique en los parámetros técnicos operacionales que defina el ente gestor.
- 62A.8. Paraderos.** Definidos por la Resolución de la Secretaría Distrital de Movilidad No. 264 de 2015 “Por la cual se fijan las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Publico - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital” modificada parcialmente por la Resolución No. 303 de 2016 de la SDM o la norma que la modifique, adicione o sustituya.
- 62A.9. Patios.** Es la infraestructura de servicios a vehículos de transporte público para su estacionamiento, alistamiento y mantenimiento, y donde se desarrollan las demás actividades de control requeridas para garantizar la disponibilidad permanente de los vehículos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

- 62A.10. Plataforma.** Es un espacio físico en terminales para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros de los vehículos.
- 62A.11. Servicios a operadores del sistema.** Son aquellas instalaciones destinadas a atender las necesidades de los operadores tales como cafetería y alimentación, zona de descanso, baterías de baños o servicios sanitarios y enfermería, entre otras.
- 62A.12. Servicios a pasajeros.** Son aquellas instalaciones que mejoran la experiencia del usuario en su tránsito dentro del sistema del transporte, en términos de comodidad, facilidad, rapidez, confiabilidad y seguridad, los cuales incluyen los medios de pago, sistema de información, acceso universal, zonas de espera, embarque/desembarque y cicloparqueaderos, así como toda la infraestructura técnica de soporte que se requiere para el funcionamiento de estas instalaciones. Igualmente, servicios como las instalaciones para asistencia médica, puntos de encuentro, servicios sanitarios, alimentarios, conectividad virtual, entre otros. Los usos del suelo complementarios, necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1 y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.
- 62A.13. Servicios a vehículos.** Son todas aquellas instalaciones que hacen posible la disponibilidad, la confiabilidad y el control de los vehículos, de manera permanente para la prestación del servicio de transporte.
- 62A.14. Terminales del SITP.** Son los puntos de inicio y fin de los servicios al pasajero que se realiza en puntos de embarque y desembarque, localizados sobre corredores por donde circula el transporte público y su funcionamiento está orientado al acceso y tránsito de pasajeros desde y hacia los vehículos.
- 62A.15. Unidades funcionales.** Se refiere a cada uno de los sectores de la infraestructura de transporte de soporte a la operación que corresponden a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá operar de forma individual. Se podrán integrar las áreas de soporte y administrativas de las unidades funcionales, según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. en los parámetros técnicos y operacionales de la infraestructura de transporte de soporte.
- 62A.16. Zonas de regulación.** Son áreas de estacionamiento de transición que tienen como función optimizar los recorridos de los vehículos, según la operación en hora valle u hora pico, donde se prestan los servicios a operarios y vehículos del sistema.

Artículo 62B. Funciones y Características. Para establecer las tipologías y escalas de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP se deben tener en cuenta las funciones y la escala de la infraestructura:

62B.1. Función de transporte. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP puede tener dos funciones: Para servicios a vehículos únicamente o para ascenso, descenso y servicios al pasajero y operador.

62B.2. Escala. La escala de la infraestructura de soporte a la operación del componente Troncal o Zonal, se asigna dependiendo la cantidad de vehículos y/o plataformas a servir.

Artículo 62C. Implementación. Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP define las condiciones operacionales para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal, teniendo en cuenta la normatividad vigente al momento de la aprobación.

Los principios para la implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP son:

62C.1 Integrar y concentrar la infraestructura de transporte de buses de manera complementaria entre los servicios a vehículos y/o a pasajeros, con el fin de hacer más eficiente la operación y disminuir el esfuerzo de acceso al sistema de operación.

62C.2 Proveer la plataforma física necesaria para los servicios a vehículos y pasajeros para garantizar la disponibilidad de la flota en armonía con la gestión del tiempo del pasajero en el sistema.

62C.3 Optimizar la inversión mediante el uso eficiente de las áreas con condiciones que garanticen el funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación.

62C.4 Atraer fuentes de financiación desde los sectores público y/o privado para la inversión en proyectos de infraestructura de transporte público de soporte a la operación.

62C.5 Promover actividades complementarias a la infraestructura de transporte de soporte a la operación, a través de la armonización de usos establecida en el POT, y la generación de espacios de oportunidad con el fin de lograr que mejore la experiencia del usuario en dichas infraestructuras, permitiendo aumentar la percepción, aceptación y apropiación de los usuarios y paralelamente fortaleciendo la sostenibilidad del sistema.

- 62C.6** Proveer la infraestructura de transporte con énfasis en la operación integrada con los sistemas de movilidad de la ciudad y sus diferentes modos.
- 62C.7** Lograr la inserción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación zonal y/o troncal de manera integrada con el entorno urbano.
- 62C.8** Proporcionar sitios de parada e intercambio adecuados con equipamientos e información asociada al sistema multimodal.
- 62C.9** Organizar la operación de las rutas y unidades funcionales que prestan el servicio de transporte zonal y/o troncal mediante la definición de puntos comunes.
- 62C.10** Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios en las operaciones de acceso y tránsito en el sistema.
- 62C.11** Reducir el esfuerzo del pasajero en la circulación mediante la disminución de barreras de acceso y la interferencia con la circulación vehicular del sistema de transporte o de otros sistemas modales.
- 62C.12** Incorporar lineamientos de seguridad vial para reducir los incidentes y accidentes en el tránsito de pasajeros y vehículos.
- 62C.13** Reducir y mitigar los impactos ambientales que se puedan generar en el entorno urbanístico y la Estructura Ecológica Principal.

Parágrafo. En el caso de los patios y terminales transitorios del componente zonal del SITP, se requerirá de los conceptos previos de las entidades que conforman el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición, creado por el Decreto Distrital 294 de 2011 y modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016, para la infraestructura de transición, según la Resolución 607 de 2016 de Transmilenio S.A. o aquella que la modifique, adicione o sustituya. Igualmente, el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición realizará el seguimiento y el acompañamiento a la estructuración del plan de implementación de los terminales zonales y patios zonales definitivos.

Subcapítulo I.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A VEHÍCULOS

Artículo 62D. Actividades en la Infraestructura de servicios a vehículos. En los patios y zonas de regulación del componente zonal y troncal se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura:

62D.1 Patios

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Zonas de Abastecimiento	Surtidores Tanques de suministro combustible y aditivo que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Cuarto de monitoreo
	Sistema para derrame y trampa de grasas Bahías y zonas de circulación
Lavado	Pista de lavado Instalaciones para manejo de vertimientos y residuos (trampa de grasa, lodos, cuartos técnicos) Cuarto de insumos Oficina y sala de espera
Mantenimiento	Mantenimiento y mecánica general Lubricación, montallantas Latonería y Pintura Bodega, depósitos de llantas, partes y otros elementos; almacén de repuestos Oficinas de mantenimiento Sala descanso Otras áreas ambientales
Áreas administrativas	Oficinas administrativas, salas de espera y reunión Áreas de seguridad y control Centro de Control operativo Depósito, archivo, cuarto de infraestructura Zona Canina (perrera)
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	Instalaciones de redes húmedas y secas Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores,

Áreas	Actividad
	aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico). Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

62D.2 Zonas de regulación

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Mecánica y alistamiento rápido	Eléctrico Puertas Sistema de integrado de recaudo, control e información al usuario. SIRCI (Sistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario) Aseo
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	Instalaciones de redes húmedas y secas Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes

Áreas	Actividad
	Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico), Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

Parágrafo 1. El sistema de abastecimiento deberá dar cumplimiento a la normativa vigente en la materia teniendo en cuenta si la tecnología está basada en diésel, electricidad, gas u otras fuentes energéticas.

Parágrafo 2. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Artículo 62E. Escalas de la Infraestructura de soporte a la operación de servicios a vehículos. La escala de la infraestructura de transporte de servicios a vehículos para patios y zonas de regulación se clasifica teniendo en cuenta el número total de vehículos equivalentes. El diseño de la infraestructura de servicio de soporte operacional a los vehículos puede permitir el mantenimiento y parqueo de vehículos del componente zonal o troncal según las necesidades del sistema en la misma unidad funcional.

La escala de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de servicios a vehículos para el componente troncal resulta de la capacidad estimada para estacionamiento y alistamiento de la flota que será definido conforme a los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor.

62E.1 Escala de los Patios

Componente	Número de vehículos	Observaciones
Zonal y Troncal	Hasta 300	Cantidad de vehículos que equivalen a una unidad funcional.

62E.2 Zonas de regulación para inserción urbana

Escala	Número de vehículos	Observaciones
Zonal 1	10 -50	Manejan una unidad funcional desde 10 hasta 50 buses tipo padrón equivalente.
Zonal 2	51 – 300	Manejan hasta dos unidades funcionales de máximo 150 buses tipo padrón equivalente cada una.

Parágrafo 1. La capacidad, volumen y cobertura de los diferentes componentes de la infraestructura de soporte a la operación del SITP evidencia particularidades en la infraestructura de los componentes troncal y zonal, lo que resulta de consideraciones específicas para la adquisición y disponibilidad de área en suelo e inserción urbana.

Parágrafo 2. Se permitirán máximo 3 unidades funcionales adyacentes.

Parágrafo 3. Para los patios ubicados en malla vial arterial la escala estará definida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Parágrafo 4. Para las zonas de regulación en el componente troncal, ubicados en malla vial arterial la escala estará establecida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo II.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A PASAJEROS

Artículo 62F. Actividades en terminales. En las terminales se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura de soporte a la operación:

Áreas	Actividad
Acceso	Portería. Control de seguridad. Inspección visual. Despacho de servicios y asignación.
Estacionamiento	Estacionamiento de buses. Zonas de circulación y espera. Área de maniobras.
Servicios a conductores	Cafetería. Zona de descanso. Baterías de baños o servicios sanitarios.
Servicios a pasajeros	Información: oficina de información, mapa del sistema. Acceso a medio de pago: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje. Servicios de comunicaciones y conectividad virtual en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: atención de emergencias, venta de bienes de primera necesidad en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Los usos del suelo son los permitidos

Áreas	Actividad
	según Área de Actividad en los cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya. Pausa y descanso: servicios sanitarios, servicios y comercio en los cuadros anexos No.1 y 2 del POT, en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Servicios de seguridad: oficina de policía, sistema de apoyo a la seguridad, cuartos de CCTV, centro de control de pánico, entre otros. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos.
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	Instalaciones de redes húmedas y secas Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico), Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Según las disposiciones contenidas en el artículo 9 del Decreto 1538 de 2005, o la norma que lo reglamente, sustituya o adicione, estas zonas deben prever la accesibilidad que cumpla con las normas para personas con discapacidad.

Artículo 62G. Escala de terminales. La escala de terminales de la infraestructura de soporte a la operación del SITP se clasifica teniendo en cuenta el sistema al cual sirven de soporte y al número de plataformas respectivamente, así:

62G.1. Terminales para el sistema zonal

Sistema Zonal	Número de plataformas
Tipo A	Hasta 3
Tipo B	4-6
Tipo C	7-9

62G.2. Terminales del sistema troncal

Esta infraestructura se implementa en los corredores troncales con plataformas de intercambio modal y se dimensionan de acuerdo con los parámetros técnicos y operacionales que emita el ente gestor y administrador del sistema de transporte público terrestre con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, el cual incorporará entre otras condiciones, las medidas de mitigación de los impactos sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo III.

CONDICIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE SOPORTE A LA OPERACIÓN DE LOS COMPONENTES ZONAL Y/O TRONCAL DEL SITP

Artículo 62H. Condiciones para la localización según la naturaleza del bien. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP se podrá localizar en bienes fiscales, en bienes de propiedad privada y en espacios públicos determinados para tal fin, siempre y cuando se cumplan las condiciones señaladas en el presente Decreto y demás reglamentaciones aplicables.

En espacios públicos, en zonas de cesiones y bienes fiscales se podrán localizar siguiendo las siguientes reglas:

62H.1. En las cesiones para equipamiento comunal público resultado de desarrollos urbanísticos sin plan parcial.

62H.2. En el subsuelo de las áreas endurecidas correspondientes a zonas de recreación activa, circulación, administrativa y estacionamiento de parques zonales y metropolitanos que no puede ser mayor al porcentaje de zonas duras que defina el respectivo Plan Director. En plazas y plazoletas, no tendrán restricción de área.

- 62H.3.** En predios localizados en zonas de reserva vial, previo concepto técnico del Instituto de Desarrollo Urbano. En todo caso, la implantación de este tipo de infraestructura de carácter definitivo debe garantizar la operatividad actual y futura de los corredores viales arteriales de la ciudad, armonizando la infraestructura vial con la infraestructura de transporte.
- 62H.4.** En cesiones de equipamientos comunal público y en el subsuelo de parques de planes parciales, de conformidad con las reglas señaladas en el 0.
- 62H.5.** Los suelos destinados a cesiones públicas obligatorias para equipamiento en el marco de los planes parciales, hasta tanto no sean desarrollados, podrán ser entregados de manera anticipada a entidades distritales para la ubicación de infraestructura de transporte de soporte a la operación en los términos de este artículo, siempre que ésta no incluya construcciones convencionales que requieran de licencia de conformidad con el numeral 1.2 del artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya. Los costos de diseño o construcción que se encuentren asociados a la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP no se incorporarán en el reparto de cargas y beneficios del correspondiente plan parcial.
- 62H.6.** En los suelos destinados para equipamiento comunal público se podrá implantar la infraestructura de transporte de soporte a la operación, siempre que se garantice la implantación del respectivo equipamiento.

Parágrafo 1. En los espacios públicos de sectores con tratamiento de conservación se requerirá concepto previo y favorable de la entidad competente.

Parágrafo 2. En los parques en los cuales se requiera de la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, estas infraestructuras no deberán ser mayores al porcentaje de zonas duras del parque que se defina el respectivo Plan Director. En estos casos la localización de Patios o de Zonas de Regulación se deberá desarrollar en subsuelo.

Parágrafo 3. Las áreas públicas definidas en los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP serán las definidas por el IDU en los estudios y diseños definitivos de los cuales se levantará el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras a ejecutar, y será el documento de soporte para su recibo e inclusión en el inventario de la ciudad por parte del DADEP, sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 4. Cuando se requieran áreas o vías adicionales necesarias para la operación de los proyectos de infraestructura de transporte, el IDU realizará los procedimientos de afectación, compra y construcción de dicha infraestructura adicional y el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras será el documento de soporte para su inclusión en el inventario de la ciudad; el DADEP realizará el recibo de dichas áreas sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 5. Se permite el cambio de uso de espacios públicos ya cedidos o aprehendidos, si los mismos son requeridos para la implementación de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP. Tratándose de plazas y plazoletas se deberá reemplazar por otros espacios destinados a ese fin de similares características.

Artículo 62I. Condiciones de localización en suelo urbano. La infraestructura de transporte zonal y/o troncal podrá localizarse en suelo urbano con las siguientes condiciones:

62I.1. Según áreas de actividad. Se permitirá en las áreas de actividad en concordancia con las condiciones establecidas en los cuadros anexos 1 y 2 del Decreto Distrital 190 de 2004:

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros. (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT),
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	Se permite la Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT), en zonas delimitadas de comercio y servicios en ejes viales.
	Neta	No se permite.

Dotacional	Equipamientos colectivos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Equipamientos de la Red Especial y la Red Principal del Sistema Distrital de Equipamientos Deportivos y Recreativos	
	Servicios urbanos básicos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Servicios empresariales Servicios empresariales e industriales Especial de servicios Servicios al automóvil Comercio cualificado Comercio aglomerado Comercio pesado Grandes superficies comerciales Especial de servicios de alto impacto	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación
Comercio y servicios	Centro tradicional Núcleos fundacionales	Únicamente zonas de regulación y terminales bajo las condiciones aplicables al tratamiento de conservación y previo concepto del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural o el Ministerio de Cultura, según corresponda.
Central	Residencial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Urbana integral	Múltiple	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Industrial y de servicios	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de

		soporte a la operación.
	Industrial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Industrial	Parques minero-industriales	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Minera	Suspensión de actividad minera	Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

62I.2. Según tratamientos urbanísticos:

La infraestructura de transporte zonal y/o troncal se permite en los inmuebles privados ubicados en todos los tratamientos urbanísticos, con excepción del tratamiento urbanístico de conservación que se registrará por el instrumento de planeación aplicable. En el subsuelo de espacios públicos de sectores de interés cultural se permitirá la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación previo concepto de la autoridad competente.

En las zonas sujetas al tratamiento de renovación urbana, se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en área útil, cesiones para equipamiento comunal público y en el subsuelo de las cesiones para plazas sin restricción de áreas y en cesiones para parques de escala zonal o metropolitana cumpliendo las condiciones definidas en el numeral 62H. de este Decreto.

Una vez se radique la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana o Desarrollo, según corresponda, de conformidad con la proyección de población establecida en el estudio de tránsito del plan parcial, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP solicitará al Promotor que defina las áreas de generación y atracción de viajes y las condiciones necesarias para la adecuada prestación del servicio público de transporte, para que Transmilenio S.A. determine las condiciones operacionales que deben cumplirse y se incorporen los requerimientos en el sistema de reparto de cargas y beneficios del plan parcial.

Para las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo en las cuales no se requiere de la adopción previa de Plan Parcial, se permitirá en el área útil de conformidad con las condiciones de localización del área de actividad correspondiente y en las cesiones para parques y equipamientos, en las condiciones establecidas en el presente Decreto.

En las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo que requieren de la adopción previa del Plan Parcial se seguirán las siguientes reglas:

1. En las áreas localizadas al interior de planes parciales predelimitados, que no cuenten con formulación radicada. Transmilenio S.A. podrá adelantar la ejecución de las obras relacionadas con la infraestructura de transporte de soporte a la operación, de lo cual informará a la Dirección de Planes Parciales de la Secretaría Distrital de Planeación para lo de su competencia.
2. En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación que se localizan en el ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015, se deberá dar aplicación a las condiciones establecidas en los Decretos Distritales 443 de 2015 y 473 de 2018 o la norma que los modifique, adicione o sustituya.
3. En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación, que se localizan fuera del ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015 se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación cumpliendo las siguientes condiciones:
 - 3.1. La formulación de los planes parciales deberá tener en cuenta en el desarrollo del urbanismo la infraestructura de transporte de soporte a la operación para satisfacer las necesidades del servicio en los nuevos desarrollos, tales como: corredores de transporte, paraderos, retornos operacionales, adecuación de secciones viales, entre otros, según concepto previo y favorable de la Secretaría Distrital de Movilidad.
 - 3.2. Si para la cesión para equipamiento comunal público no se ha establecido un régimen de usos específicos, se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte y de Servicios públicos y usos dotacionales, servicios urbanos básicos de tipo servicios públicos y de transporte, sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.3. Cuando el suelo para equipamiento comunal público derivado de un plan parcial no sea requerido para el desarrollo del uso que le fue asignado, se podrá desarrollar la infraestructura de transporte de soporte a la operación por parte de Transmilenio S.A., previo concepto favorable de la Comisión Intersectorial de Gestión del Suelo en el Distrito Capital, siempre que el uso se permita en el área de actividad en la que se encuentre el predio, conforme con las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.4. En el área útil del Plan Parcial, siempre que el uso se permita y no se modifiquen las condiciones de reparto de cargas y beneficios del respectivo instrumento.

3.5. En los casos en que el Distrito Capital, a través de sus entidades competentes, sea propietario o adquiera la totalidad del área correspondiente al ámbito de planificación de cualquier Plan Parcial se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

Parágrafo 1. Cuando se requiera el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación en el que no se planteen otros usos, en predios sujetos a plan parcial en suelo urbano, no se requerirá de este instrumento, ni de licencia de urbanización, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

Parágrafo 2. Para el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en parques y zonas verdes localizados en el ámbito del Plan de Ordenamiento Zonal - Ciudad Lagos de Torca, adoptado por el Decreto 088 de 2017, aplican las determinaciones definidas en el Decreto 049 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 62J. Localización en Suelo Rural. No se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente Troncal del SITP en los centros poblados rurales y asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios.

Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente zonal del SITP en los centros poblados rurales, asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios, y en las zonas de expansión urbana que no han desarrollado plan parcial de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto 1077 de 2015. Así mismo se podrán desarrollar paraderos según lo dispuesto en la Resolución 264 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. En el Parque Minero Industrial Mochuelo se permite la localización de patios en áreas que cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62K. Localización en zonas de canteras y explotación minera. Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62L. Condiciones generales de localización aplicables a todas las clases de suelo. Para la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier clase de suelo se deberá tener en cuenta lo siguiente:

62L.1. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en áreas que se encuentren reservadas para otras infraestructuras públicas en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo complementen siempre y cuando se establezca que la entidad propietaria o administradora del inmueble no lo requiere para la prestación del servicio.

62L.2. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier predio privado o fiscal que cumpla con las condiciones de implantación establecidas en el presente decreto, inclusive en los predios con permanencia del uso dotacional según el artículo 344 del Decreto Distrital 190 de 2004. La localización de la infraestructura no afectará la permanencia del uso dotacional en el predio dada su finalidad pública.

62L.3. Para las áreas de amenaza y/o riesgo medio o alto deberán adelantarse los estudios detallados que definan las medidas de mitigación que garanticen la seguridad de la infraestructura durante los procesos de diseño, construcción, operación y reversión.

El área de estudio debe considerar las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto.

Parágrafo. Cuando se prevea el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en suelos de cesión para parques zonales y metropolitanos, equipamientos o reservas viales, el Distrito podrá proponer a los propietarios de suelos la entrega anticipada de las zonas de cesión una vez se adopte el Plan Parcial. En caso que los titulares no acepten la propuesta o no se haga dicha solicitud, la entrega de las cesiones se efectuará con la ejecución de la licencia de urbanización conforme a lo previsto por el Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o la norma que lo complemente, modifique o sustituya.

Artículo 62M. Medidas de mitigación de impactos. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP Zonal y Troncal de carácter definitivo deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el presente decreto y en el Capítulo II, Componente Ambiental – Estrategias y Proyectos del Plan Maestro de Movilidad y el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las condiciones de diseño deberán definir los requerimientos y las medidas de mitigación de los impactos urbanísticos, ambientales, de movilidad y los lineamientos de la Política de Ecurbanismo y Construcción Sostenible, propendiendo por garantizar la adecuada inserción de estas infraestructuras de soporte en la ciudad, durante las fases de planeación, diseño, construcción, operación y seguimiento de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62N. Condiciones arquitectónicas. Para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, se deberán cumplir las siguientes condiciones arquitectónicas.

62N.1. Edificabilidad

- a. La edificabilidad máxima de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal será la siguiente:

Para patios y zonas de regulación la altura máxima será de 15 metros y el índice de ocupación es de 0.7.

Para terminales la altura máxima será de 18 metros y el índice de ocupación máximo será de 0.7.

Cuando se mezclen patio o zonas de regulación con terminales en la misma edificación, la altura máxima será de 21 metros y el índice máximo de construcción será de 0.7.

- b. De conformidad con el Artículo 62I° del presente Decreto, cuando se permita el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal, con otros usos en la misma edificación, la edificabilidad y normas volumétricas serán las establecidas en los instrumentos de planificación que le apliquen y el área construida de la infraestructura de transporte no será considerada en el cálculo de la aplicabilidad del índice de construcción, en la altura máxima, ni para el cálculo de cargas urbanísticas de las edificaciones del uso complementario. El índice de ocupación máxima de la edificación será el permitido para la infraestructura de transporte.

- c. Cuando se desarrollen en proyectos integrales con otros usos en superficie, estos deberán atender las normas de índice de ocupación y de construcción aplicables a dichas edificaciones, en el área del predio en que se ubican, definida a partir de los aislamientos que se establecen por norma.

62N.2. Cerramientos

Los cerramientos se podrán construir en el lidero del predio y deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Mantener una transparencia del 90%.
- b. La altura total del cerramiento no podrá ser superior a 2.40 metros.
- c. Se podrá levantar sobre zócalo de hasta 0.60 metros y, a partir de éste, se podrán fijar elementos con materiales que permitan la transparencia visual, hasta completar la altura máxima.

En los casos que los cerramientos para Patios se presenten con predios colindantes cuyos usos sean residenciales, dotacionales de equipamientos colectivos educativos, de salud e integración social y elementos del Sistema de Áreas Protegidas, adicionalmente al interior del patio deberán implementarse obligatoriamente medidas de mitigación de impactos generados durante su operación, principalmente por emisiones, con la instalación de barreras acústicas, coberturas vegetales multi estrato de altas densidades, setos, taludes y demás alternativas que garanticen una efectiva mitigación y reducción de los impactos provocados.

62N.3. Aislamientos para Patios

Los aislamientos para los Patios se implementarán según el área de actividad con que limiten y sobre predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Requisitos de aislamientos
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	Franja libre del terreno de sección mínima de 5.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal. Dentro del área de 5.0 metros descrita anteriormente, se deberá construir un terraplén empradizado de altura

	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas. Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
Dotacional	Equipamientos colectivos	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.
	Equipamientos deportivos y recreativos	
	Servicios urbanos básicos	Los diseños paisajísticos de la franja descrita anteriormente incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
Comercio y Servicios	Servicios empresariales Servicios empresariales e industriales Especial de servicios Servicios al automóvil Comercio cualificado Comercio aglomerado Comercio pesado Grandes superficies comerciales Especial de servicios de alto impacto	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal. Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.

Central	Centro tradicional Núcleos fundacionales	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. En el área anteriormente descrita, se construirá un terraplén empradizado de altura variable (mínimo 1.0 metro) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas. Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
	Múltiple	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
	Industrial y de servicios	
Urbana integral	Industrial	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
	Parques minero-industriales	
Industrial		

Minera	Suspensión de actividad minera	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	Franja libre del terreno de sección mínima de 4.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Se complementará con un terraplén empujado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas. Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
	Sistema de Parques Distritales Corredores Ecológicos Área de Manejo Especial del Río Bogotá	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

La revisión y asesoría de los diseños paisajísticos para la infraestructura de transporte se realizará según lo establecido en la Resolución de la SDA 6563 de 2011 “Por la cual se dictan disposiciones para la racionalización y el mejoramiento de trámites de arbolado urbano” o aquella que la modifique o sustituya.

Se podrán ubicar instalaciones sobre la franja de aislamiento, con excepción de las instalaciones para actividades de estacionamiento, zonas de abastecimiento, lavado o mantenimiento establecidas en el 0

62N.4. Aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación

Los aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación, se implementarán según el área de actividad con que limiten, contra predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Aislamientos Mínimos Contra Predios Vecinos (metros)
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	3
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	3
Dotacional	Equipamientos colectivos	3
	Equipamientos deportivos y recreativos	3
	Servicios urbanos básicos	3
Comercio y Servicios	Servicios empresariales Servicios empresariales e industriales Especial de servicios Servicios al automóvil Comercio cualificado Comercio aglomerado Comercio pesado Grandes superficies comerciales Especial de servicios de alto impacto	0
Central	Centro tradicional Núcleos fundacionales	3
Urbana integral	Múltiple	0
	Industrial y de servicios	0
	Industrial	0
Industrial	Parques minero-industriales	0
Minera	Suspensión de actividad minera	0
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	3
	Parques Urbanos Corredores Ecológicos Área de Manejo Especial del Río Bogotá	3

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

62N.5. Antejardines y espacio público

La construcción y adecuación de accesos y la intervención correspondiente sobre todos los elementos del espacio público, deberán respetar las normas sobre andenes y espacio público definido en el Sistema de Espacio Público del Plan de Ordenamiento Territorial y los lineamientos de diseño definidos en los Decretos Distrital 603 de 2007 (Cartilla de Mobiliario Urbano) y Decreto Distrital 308 de 2018 (Cartilla de Andenes) y Manual de Calles o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan y las Normas Técnicas Colombianas NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-ayuda táctil”, NTC 4143 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-rampas”.

No se requiere zona de antejardín. Los paramentos de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación sobre espacio público deberán cumplir con los lineamientos urbanísticos establecidos respecto a la integración los accesos peatonales y vehiculares con el espacio público, así como la conformación de fachadas sobre paramento de construcción.

62N.6. Accesibilidad

La infraestructura de transporte troncal se localizará en la malla vial arterial y corredores de transporte público. La infraestructura de transporte de soporte operacional del componente zonal y del troncal, patios y terminales de inserción urbana, se podrá localizar conforme al estudio de tránsito que se realice en los términos del artículo 5 del Decreto 120 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Se debe cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en el artículo 182 del Plan de Ordenamiento Territorial y con las que señalan a continuación:

Según el tipo de infraestructura de transporte zonal para servicios a pasajeros y a vehículos se debe tener acceso directo desde una vía con un perfil mínimo V-6, excepto en el caso que estén definidos como corredores de transporte público, y un ancho de carril de circulación no menor a 3,25 m, y cuya maniobra según la tipología vehicular no invada el espacio público u otros carriles de circulación. Los accesos y salidas deben tener como mínimo un ancho de 7.0 metros y la maniobra para el estacionamiento de los vehículos se realizará dentro del predio, sin generar impacto sobre la vía pública. El acceso vehicular y peatonal debe ser segregado.

Para el componente troncal, si el predio cuenta con frente a vías de la malla vial arterial el acceso deberá cumplir, en lo que aplique, con lo establecido en el Decreto Distrital 190 de 2004 – POT en su Artículo 182 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

En el marco del desarrollo urbano integral, se deben considerar proyectos estratégicos complementarios asociados al sistema de movilidad en el área de influencia de Terminales y demás infraestructuras con servicios a pasajeros identificando, estructurando y ejecutando un conjunto de intervenciones multisectoriales coordinadas principalmente de infraestructura de espacio público necesaria para garantizar la accesibilidad y conectividad de peatones y ciclistas hacia y desde estas infraestructuras.

El IDU deberá identificar y estructurar integralmente los proyectos estratégicos complementarios y su ejecución será responsabilidad de las diferentes entidades distritales, según su competencia.

Cuando se localicen dentro del mismo predio la edificación de la infraestructura y una o más edificaciones aisladas (contra la edificación de la infraestructura) con usos comerciales, de servicios, vivienda y/o dotacionales existentes o propuestos, se deben cumplir con los aislamientos mínimos entre edificaciones y demás condiciones aplicables establecidas en el artículo 29 del Decreto Distrital 327 de 2004 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, si se trata de tratamiento de desarrollo o en los decretos que reglamenten las Unidades de Planeamiento Zonal.

Se exceptúan de las condiciones de localización, usos permitidos e implantación, los patios transitorios que se regulan por lo contenido en los Decretos Distritales 294 de 2011 y 289 de 2016 y las normas que lo adicionen, complementen o sustituyan.

Artículo 62O. Instrumentos complementarios. Por tratarse de una infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, no se requerirá de la formulación y adopción de otros instrumentos de planeación urbana para su desarrollo. Cuando se implante la infraestructura de transporte con otros usos que si requieran instrumentos de planeación urbana para su desarrollo, estos deberán adelantarse excluyendo en todo caso el área de la infraestructura de transporte.

Cuando se requiera la construcción de infraestructura de transporte de soporte a la operación en predios de cesión de equipamientos públicos que contengan usos dotacionales existentes, no se requerirá de la formulación y adopción de un plan de implantación, ni de adelantar actuaciones tendientes a la segregación del uso dotacional. En estos casos, se debe cumplir con lo establecido en el parágrafo del 0del presente Decreto, siempre y cuando no se proponga ampliar el uso dotacional.

Parágrafo. En el caso de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación en cesiones de equipamientos, los metros cuadrados de construcción de

edificaciones no se contabilizarán dentro de los índices y normas de edificabilidad aplicables a los equipamientos públicos definidas en la norma vigente. Se debe garantizar el área útil para el adecuado funcionamiento de la infraestructura de transporte con el desarrollo del uso dotacional según los índices de ocupación y construcción establecidos para las cesiones de equipamientos, excluyendo el área de las instalaciones de la infraestructura de transporte.

Artículo 62P. Armonización de usos del suelo con proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación. La infraestructura de transporte podrá implantarse en el mismo predio con usos permitidos por el instrumento de planeación aplicable. En todo caso, la armonización de usos debe atender las acciones de mitigación establecidas en el artículo 62N. Medidas de mitigación de impactos, del presente decreto.

Parágrafo 1. Para el desarrollo de usos diferentes a dotacionales que se implanten con la infraestructura de transporte de soporte a la operación en predio con condición de permanencia del uso dotacional, se deberá solicitar la segregación para su desarrollo, de conformidad con el Decreto Distrital 430 de 2005 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. En el caso de implantación de la infraestructura con otros usos del suelo, los metros cuadrados de construcción destinados para la infraestructura de transporte de soporte a la operación no se contabilizarán dentro de los índices aplicables a los usos del suelo, ni contabilizarán para el cálculo de las cesiones obligatorias u otras cargas urbanísticas.

Artículo 62Q. Principios para la implantación de la infraestructura con usos permitidos. Para la implantación de la infraestructura de soporte a la operación con usos permitidos, se deberán tener en cuenta los siguientes principios:

62.Q.1. Uso racional del suelo. Se promoverá el desarrollo de proyectos integrales que permitan la localización de la infraestructura con los usos del suelo que se encuentren permitidos, con el propósito de dar una utilización intensiva al suelo y fortalecer principios de movilidad sostenible.

62.Q.2. Prevención y mitigación de riesgos. Se deberán generar medidas de prevención y mitigación de ocurrencia de riesgos asociados a accidentalidad, a incendios y explosiones por manipulación de combustibles y lubricantes, y otros riesgos antrópicos, especialmente en población vulnerable.

62.Q.3. Prevención y mitigación de impactos ambientales negativos en el entorno. Se debe garantizar la prevención y mitigación de impactos que puedan afectar la salud humana como ruido, vibraciones, emisión de gases y vertimientos, entre otros. Cuando se realice la implantación de la infraestructura con dotacionales, solo se permitirá para usos compatibles con los cuales no se ponga en riesgo a la población que hace uso de ellos.

62.Q.4. Aprovechamiento de impactos sociales y económicos positivos. Se debe procurar la prestación de los servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación, para no generar impactos negativos en los usos del entorno.

62.Q.5. Disminución de impactos territoriales negativos. Se deben minimizar los posibles impactos negativos en la movilidad y el espacio público cuando se desarrolle infraestructura de transporte únicamente o con otros usos.

Subcapítulo IV.

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 62R. Gestión, control y seguimiento. La gestión, control y seguimiento al cumplimiento del presente decreto deberá ser adelantado por las entidades del distrito en cumplimiento de las competencias institucionales de cada entidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás instituciones que intervengan en la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62S. Programa de mejoramiento de patios. La Administración Distrital en la formulación de los planes de desarrollo deberá incorporar en el cumplimiento de las metas asociadas a los proyectos priorizados en el plan de implementación de Transmilenio S.A.

Parágrafo. El Plan de Implementación de Infraestructura de Transporte de soporte a la operación para el componente zonal y troncal será revisado periódicamente por el Comité de Seguimiento a la Implementación y aprobado por Transmilenio S.A. El comité de Seguimiento a la Implementación de la Infraestructura de Transporte de Soporte a la Operación se regirá por el reglamento que este defina.

Artículo 62T. Participación ciudadana. La planeación, implementación y operación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación deberá garantizar la participación ciudadana y atención a los usuarios y vecinos del sistema.

Artículo 62U. Régimen de transición. Las disposiciones contenidas en este Decreto aplicarán para la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, cuyos estudios, diseños, construcción y/o operación se haya iniciado con posterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto.

Parágrafo. La normatividad de la infraestructura de transporte zonal de carácter transitorio se regirá por las disposiciones establecidas en el Decreto Distrital 294 de 2011 modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Capítulo VIII

De la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro

Artículo 62V. Actividades en estaciones. En las estaciones del sistema metro se permiten las siguientes actividades, según la tipología de estación que determinará la Empresa Metro de Bogotá S.A.:

Áreas	Actividad
Áreas operativas	Circulaciones internas en el área operativa de la estación.

Áreas	Actividad
	Cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados hombres, baños y vestidores para empleados mujeres, cuarto para policía, calabozo, sala de reunión, oficina de mantenimiento.
Áreas no paga y paga de la estación	Información del sistema. Acceso: Máquinas de venta y recarga del medio de pago y barreras de control de acceso Baños públicos para hombres y baños públicos para mujeres Atención de emergencia para pasajeros. Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje. Servicios de comunicaciones y conectividad virtual localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. Infraestructura de circulación al interior de las estaciones: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros. Infraestructura de interconexión con otros modos de transporte: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros. Cajeros automáticos, máquinas de vending, entre otros, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: venta de bienes de primera necesidad, servicios financieros, servicios a empresas e inmobiliarios, venta de servicios alimentarios, servicios profesionales técnicos especializados, localizados en locales o módulos al interior de la infraestructura del sistema Metro, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá. Los usos del suelo son los permitidos según Área de Actividad en los

Áreas	Actividad
	cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya. Servicios a la ciudadanía: Centros de Atención del Distrito Especial – CADES, Super CADES, áreas de uso cultural, bibliometro, equipamientos, entre otros. Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.
Áreas técnicas de las estaciones	Instalaciones de redes húmedas y secas Circulaciones internas en el área de espacios técnicos Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, local de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, local secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacén de equipos eléctricos, local de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, local de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Los bienes y servicios que se encuentren integrados a la infraestructura de transporte y que mejoren la experiencia del usuario no requerirán una cuota mínima de estacionamientos para vehículos motorizados por ser parte de la infraestructura de acuerdo con lo definido en el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013.

Artículo 6. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día de su expedición y su publicación en el Registro Distrital y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Así mismo, deberá publicarse en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra en los términos del artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de junio de dos mil diecinueve (2019).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

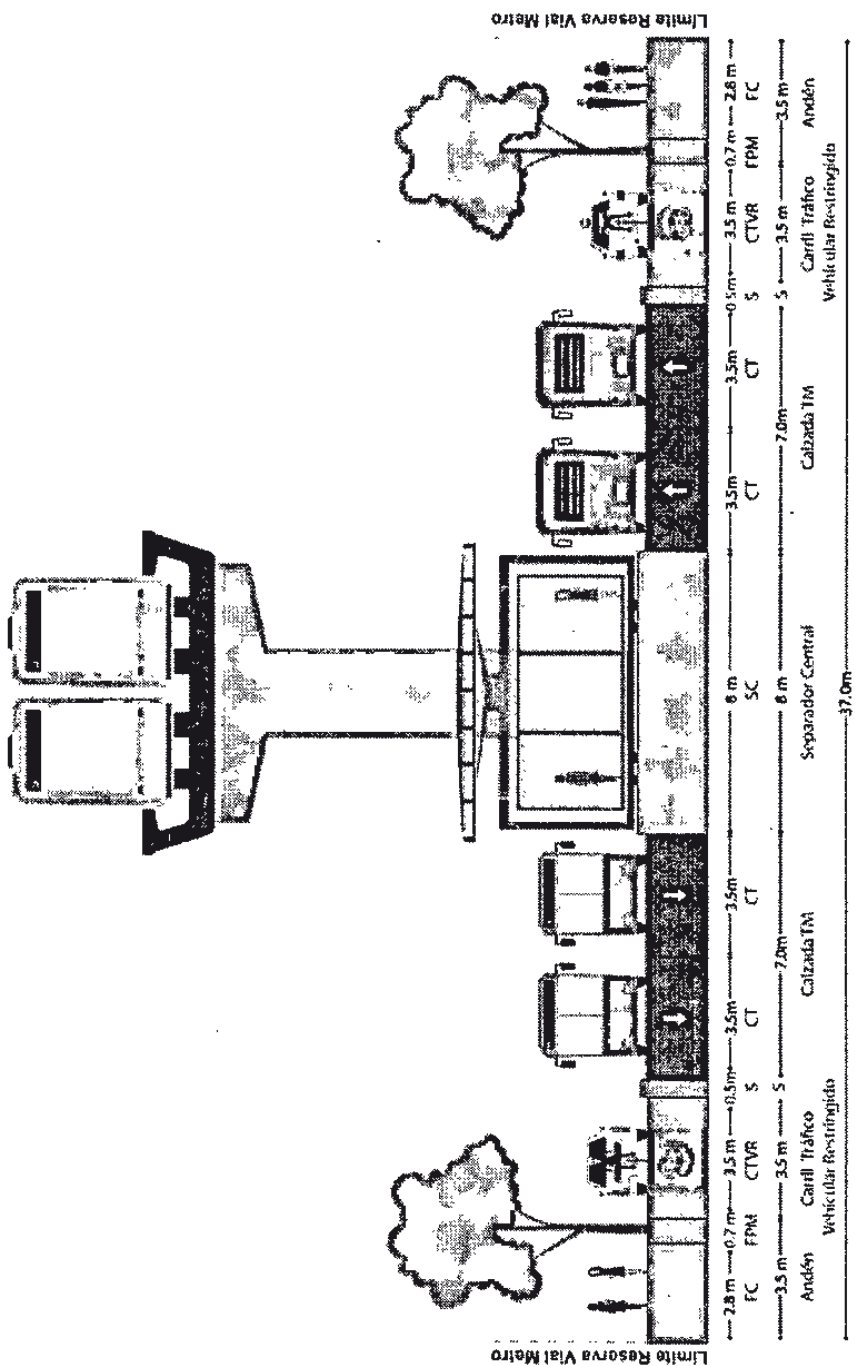
MAURICIO ENRIQUE ACOSTA PINILLA

Secretario Distrital de Planeación (E.)

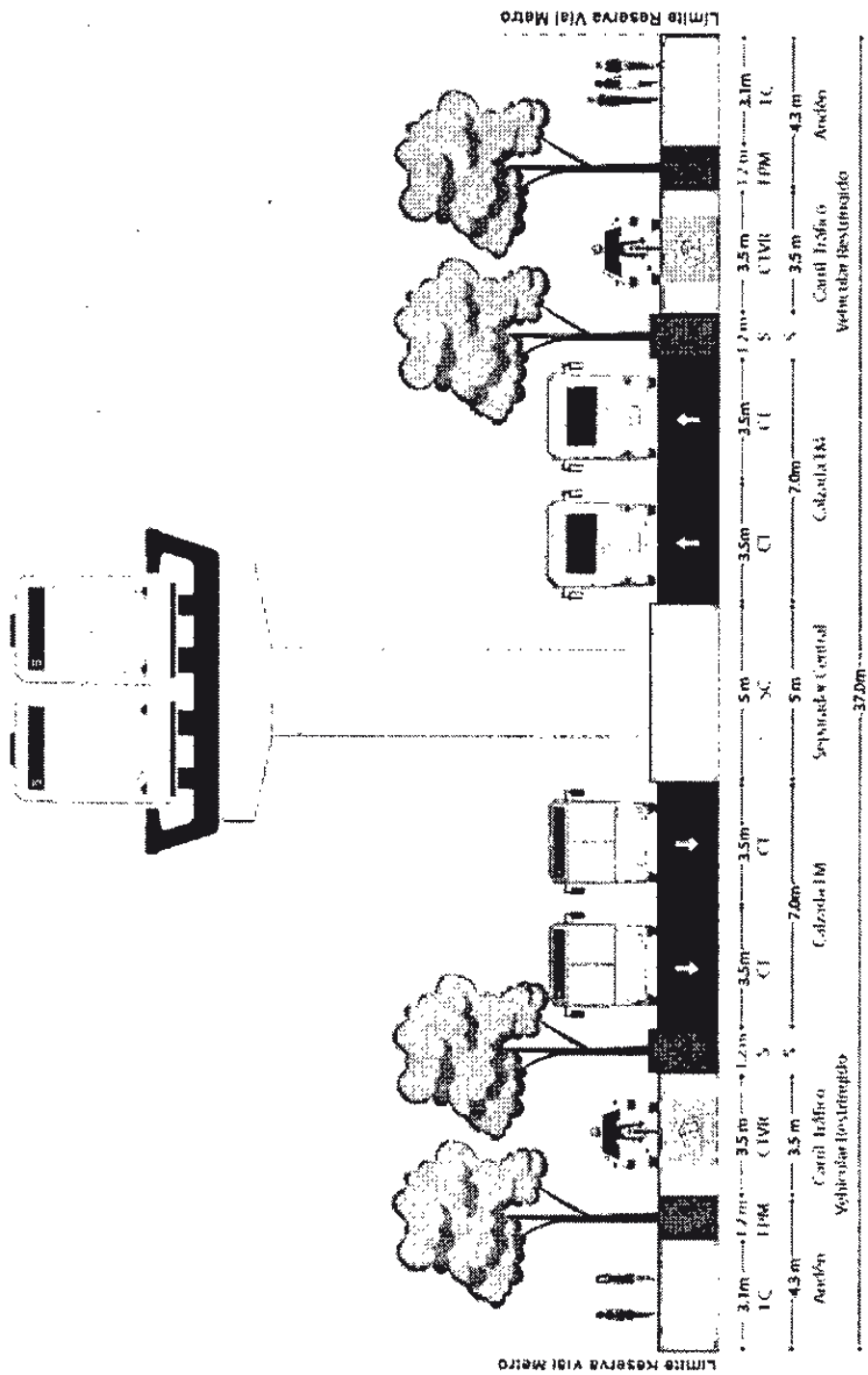
JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN

Secretario Distrital de Movilidad

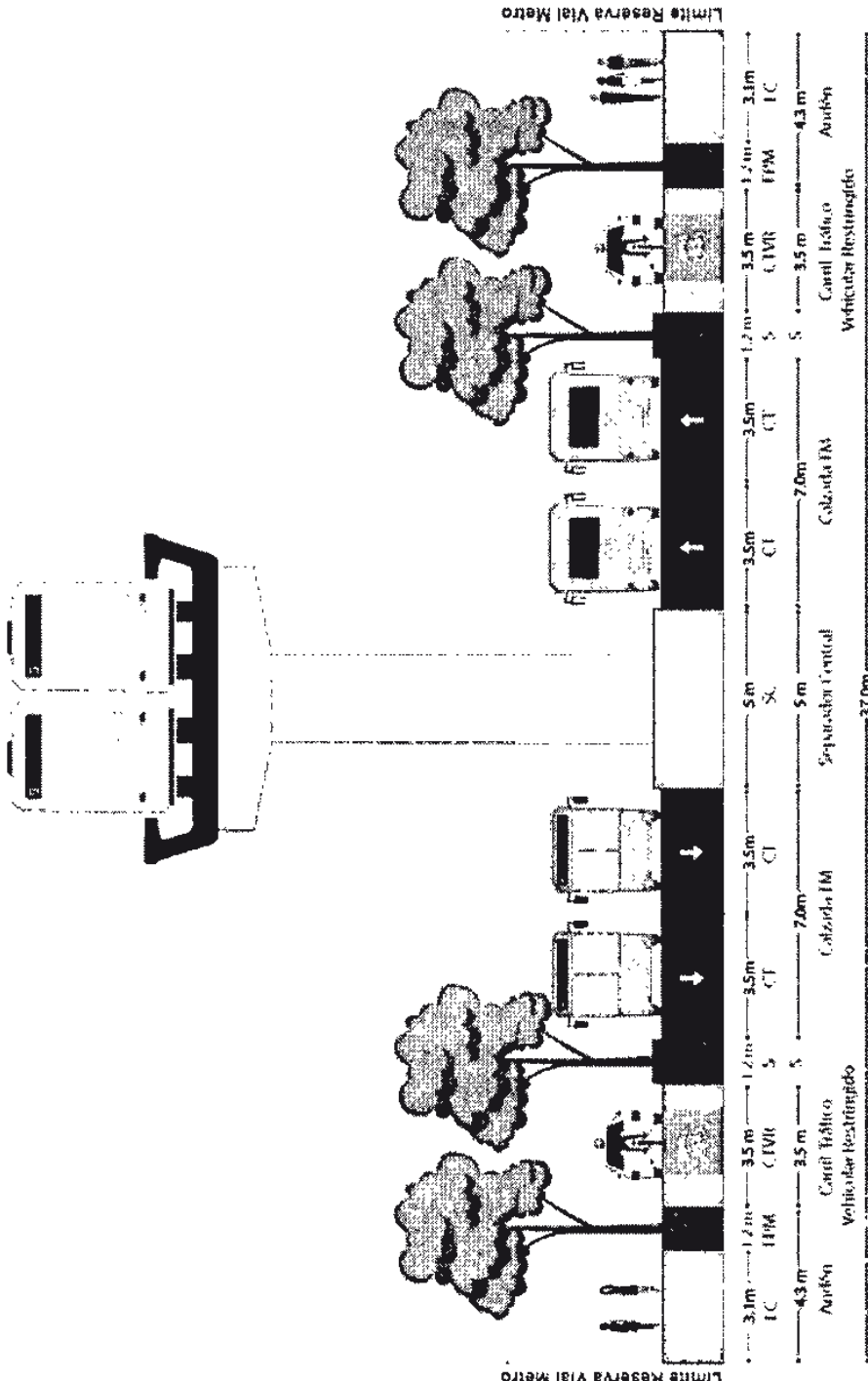
“Perfil Avenida Caracas entre Calle 28 y Calle 75 con Sistema Metro y Sistema BRT con estación de Transmilenio”.



“Perfil Avenida Caracas entre Calle 28 y Calle 75 con Sistema Metro y Sistema BRT sin estación de Transmilenio”.



“Perfil Avenida Caracas entre Calle 28 y Calle 75 con Sistema Metro y Sistema BRT sin estación de Transmilenio”.



“Perfil Avenida Caracas entre Calle 28 y Calle 75 con Sistema Metro y Sistema BRT con estación de Transmilenio”.

