

REGISTRO DISTRITAL

DECRETO DE 2019

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Decreto Número 484

(Agosto 14 de 2019)

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

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C. (E)
En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, 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 ibídem 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 ídem, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y señala como deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

Que el artículo 3 de la Ley 336 de 1996, *“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”*, 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 el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, otorga a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, con la facultad para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción.

Que el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*, 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, *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, 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 íbidem, 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 el artículo 18 del Decreto Distrital 190 de 2004, *“Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”*, identifica como parte de los sistemas generales que componen la estructura funcional y de servicios al Sistema de Movilidad.

Que según lo previsto por el artículo 19 ídem, 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-económica y espacial conformada 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 44 ídem 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 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 (...) Parágrafo. 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 que la estructura del Sistema de Movilidad está conformada por los subsistemas viales, 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 íbidem establece, entre otros, los siguientes objetivos para el sistema de movilidad de la ciudad:

“(...) 1. Estructurar el ordenamiento urbano regional.

(...) 7... Apoyar las operaciones que buscan aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca mejorando la conectivi-

dad 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 ejusdem 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. De igual manera, establece sobre el Subsistema de transporte que el mismo:

“(...) se estructura alrededor de los modos de transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías, dentro de un marco institucional regulado y controlado por la autoridad de tránsito.

El subsistema está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías.

El conjunto de las rutas de transporte público,

los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.

El subsistema de transporte debe responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga. En consecuencia, los proyectos del subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, tanto dentro de la ciudad como entre esta y la red de ciudades de la región, así como de las necesidades del transporte nacional e internacional.

El subsistema de transporte se compone de:

- a. Red de transporte masivo Metro.
- b. Red de corredores troncales de buses y sus rutas alimentadoras.
- c. Red de transporte público colectivo.
- d. Tren de cercanías.
- e. Transporte individual público y privado.
- f. Red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta.
- g. Terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano.
- h. Terminales de carga.
- i. Aeropuertos Eldorado y Guaymaral. (...)

PARÁGRAFO 2. *Las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad, el plan de inversiones correspondiente y el cronograma de ejecución de los proyectos a ser ejecutados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad. Mientras se formula el Plan Maestro, el desarrollo del Sistema se regirá con base en lo establecido en el Título 5 del presente Plan.”.*

Que el parágrafo del artículo 193 del mismo Decreto establece que la “(...) formulación del proyecto Tren de Cercanías, las fases de ejecución y las determinaciones técnicas para su posterior construcción se sujetarán a lo establecido en el Convenio Marco Interinstitucional acordado entre el Ministerio del Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá, y los Municipios de la Sabana Centro y Occidente y Ferrovías.

El proyecto deberá ajustarse, en su desarrollo dentro

de la jurisdicción del Distrito Capital, a las determinaciones establecidas en la presente revisión en el marco del Plan Maestro de Movilidad.”

Que mediante el Decreto Distrital 319 de 2006, *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para la ciudad de Bogotá”*, 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 2 ídem define el transporte masivo como aquel *“(…) Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías”*.

Que de igual manera, el artículo 59 íbidem establece que el *“(…) El Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.”*

Que no obstante la identificación de la importancia del Tren de Cercanías como parte del Subsistema de Transporte, no se reglamentaron de manera específica las determinaciones para su desarrollo dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, como expresamente lo señala el artículo 193 del Decreto Distrital 190 de 2004.

Que teniendo en cuenta que el documento *“Bases del Plan Distrital de Desarrollo, Bogotá Mejor para Todos: 2016 – 2020”* que hace parte del Acuerdo Distrital 645 de 2016 *“Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá, D. C., 2016 - 2020 “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS”*, señala que *“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, así como la operación de los diferentes sistemas de transporte.

Que en el mismo documento, 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 progra-*

mas 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 2 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 el documento CONPES 3902 de 2017, *“Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente”*, se definió que:

“La longitud del trazado del RegioTram de Occidente es de 40,9 km en vía doble de ancho estándar (1.435 mm), de los cuales 25,5 km se encuentran en la zona suburbana y 15,4 km en la zona urbana. El proyecto pretende la construcción, operación y mantenimiento de un tren ligero que se desarrolla en su gran mayoría sobre el corredor férreo existente, con lo cual el impacto urbano es mínimo. Así mismo proporciona un corredor de transporte masivo rápido y eficiente desde Fontibón al centro de Bogotá. (...).

El corredor cruza la transversal 32C a nivel y continúa hasta la avenida de Las Américas, para cruzarla a desnivel de forma elevada. Desde aquí continúa en dirección noroeste interceptando la carrera 50, la carrera 56 y la carrera 68, esta última con intersección a desnivel, siempre paralelo a la calle 22. A partir del cruce con la carrera 68D, el corredor discurre paralelo al Canal de San Francisco, siempre en dirección noroeste, cruzando posteriormente la avenida Boyacá y el propio canal, la avenida Ciudad de Cali, la carrera 96C y la carrera 97, siempre paralelo a la calle 22, hasta alcanzar la estación de Fontibón, en las proximidades de la carrera 99. Continúa por la calle 22 cruzando la carrera 129 hasta cruzar el río Bogotá, límite del término municipal de la ciudad de Bogotá, y posteriormente atravesando los municipios de Funza y Mosquera.

A la salida de Mosquera cruza bajo la Autopista 50 y continúa paralelo a la carretera que une Mosquera con Madrid, hasta llegar a esta población. El corredor discurre por la calle 8 hasta cruzar el río Madrid y desde aquí continúa cruzando de nuevo bajo la Autopista 50 y atraviesa la zona de invernaderos, siempre ocupando el trazado del antiguo corredor.

Finalmente, continúa hasta una pedanía de la localidad de El Corzo, situándose de nuevo junto a la Autopista 50. Una vez alcanza la localidad de El Corzo, el corredor discurre por la carrera 1 S, aprovechando la plataforma existente, que en este tramo presenta un trazado más sinuoso que el resto del corredor, con tramos a media ladera e incluso en trinchera. A la salida de El Corzo, el corredor alcanza la localidad de Facatativá, por la que discurre junto a la Carrera 1, hasta alcanzar la Calle 9, donde se ubica la Estación de Facatativá-Calle 9, final del trayecto.”

Que el 7 de noviembre de 2017, mediante Resolución No. 0004870, el Ministerio de Transporte definió el área de influencia para el Sistema de Transporte Masivo “Regiotram Corredor de Occidente”, se aprobó la Autoridad de Transporte para la administración, planeación y regulación del Sistema y dictó otras disposiciones.

Que el 8 de noviembre de 2017, entre Bogotá Distrito Capital, el Departamento de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S., se suscribió el convenio interadministrativo No. 002-2017 de colaboración y cooperación institucional, cuyo objeto es aunar esfuerzos para llevar a cabo la ejecución del Proyecto denominado “Regiotram de Occidente”, con el fin de mejorar la movilidad y conectividad regional entre Bogotá D.C. y el Departamento de Cundinamarca.

Que el 9 de noviembre de 2017 la Nación, el Departamento de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S. suscribieron un convenio de cofinanciación en el cual se establecieron: (i) los montos que aportarán tanto la Nación como el Departamento, (ii) las vigencias fiscales en las cuales deberán efectuarse dichos aportes, y (iii) se designó a la Empresa Férrea Regional S.A.S. como ente gestor del Proyecto.

Que con base en lo anterior, la Empresa Férrea Regional S.A.S. elaboró el Documento Técnico de Soporte que justifica la modificación de la definición de transporte masivo en lo que respecta al tren de cercanías – Regiotram de Occidente y sus condiciones de articulación con el Sistema Integrado de Transporte Público, el cual radicó el 2 de agosto de 2019, mediante oficio SDM 206414 ante la Secretaría Distrital de Movilidad con la finalidad incluir en el Plan Maestro de Movilidad, Decreto Distrital 319 de 2006, los cambios

requeridos para la viabilidad del Proyecto Regiotram de Occidente, dentro de los actuales instrumentos de planificación de la ciudad.

Que en virtud de los análisis adelantados por la Secretaría Distrital de Planeación en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad y las consideraciones señaladas por la Ley y la reglamentación distrital, se encontró que la propuesta de modificación y adición al Decreto Distrital 319 de 2006 presentada por la Empresa Férrea Regional S.A.S., es viable.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Transporte Masivo. Modifíquese la definición de “Transporte Masivo” contenida en el artículo 3 del Decreto Distrital 319 de 2006, la cual quedará así:

“Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. El transporte masivo se podrá articular en la jurisdicción del Distrito Capital con el Tren de Cercanías”

ARTÍCULO 2. Del Tren de Cercanías. Modifíquese el artículo 59 del Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

“Artículo 59. Del Tren de Cercanías. El Tren de Cercanías podrá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público en la jurisdicción del Distrito Capital. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser prolongada con base en los estudios técnicos elaborados por las entidades competentes, previa autorización de las entidades nacionales y distritales competentes. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.”

ARTÍCULO 3. Habilitación de vías existentes para el Tren de Cercanías. Adiciónese el artículo 59A al Decreto Distrital 319 de 2006, el cual quedará así:

“Artículo 59A. Habilitación de vías existentes para el Tren de Cercanías. En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Tren de Cercanías implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios de transporte no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

Las vías que correspondan al ramal de integración entre el Tren de Cercanías con el sistema Metro, se deberán ajustar a las condiciones técnicas señala-

das en el Anexo No. 2 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 Secretaría Distrital de Movilidad podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo No. 2 de este decreto, previo concepto de la Secretaría Distrital de Planeación.”*

ARTÍCULO 4. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de 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 catorce (14) días del mes de agosto de dos mil diecinueve (2019).

RAÚL JOSE BUITRAGO ÁRIAS

Alcalde Mayor (E)

ANDRES ORTÍZ GÓMEZ

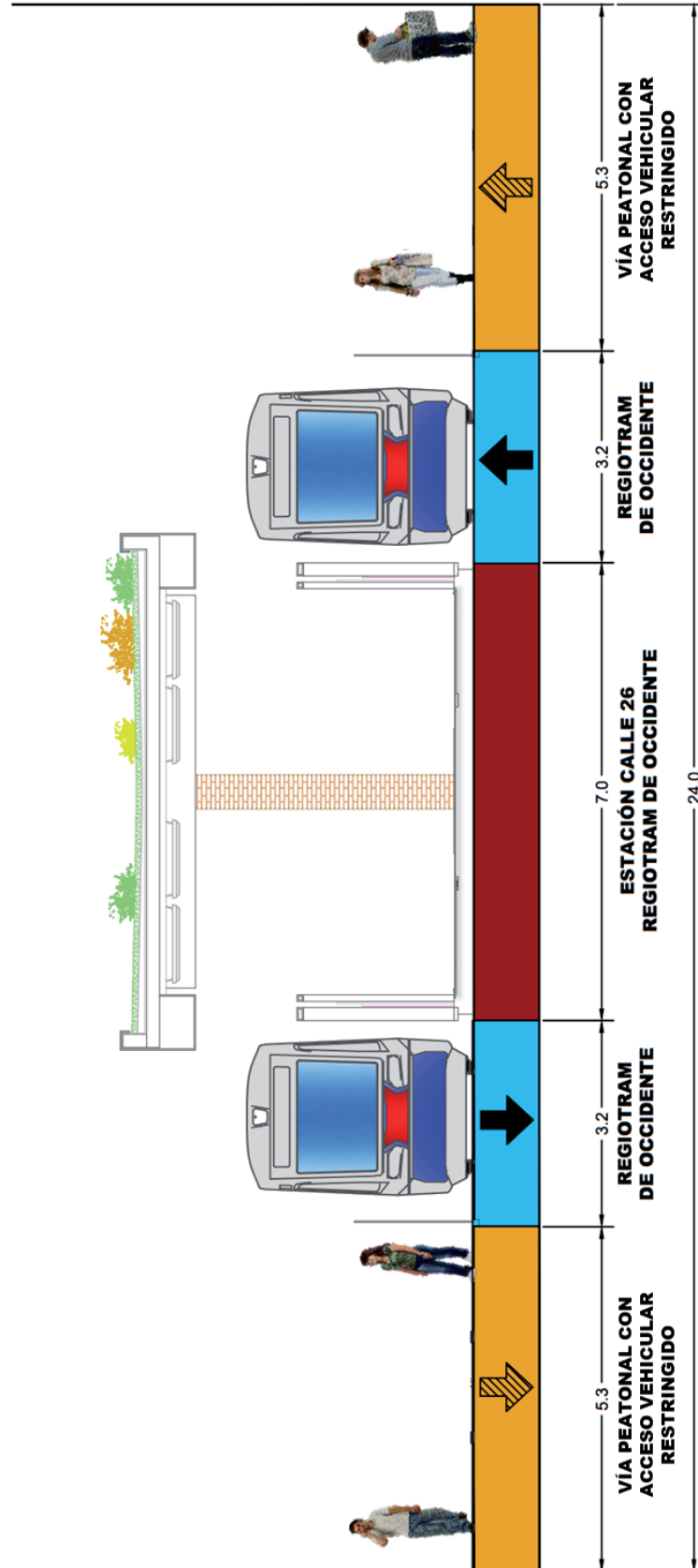
Secretario Distrital de Planeación

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN

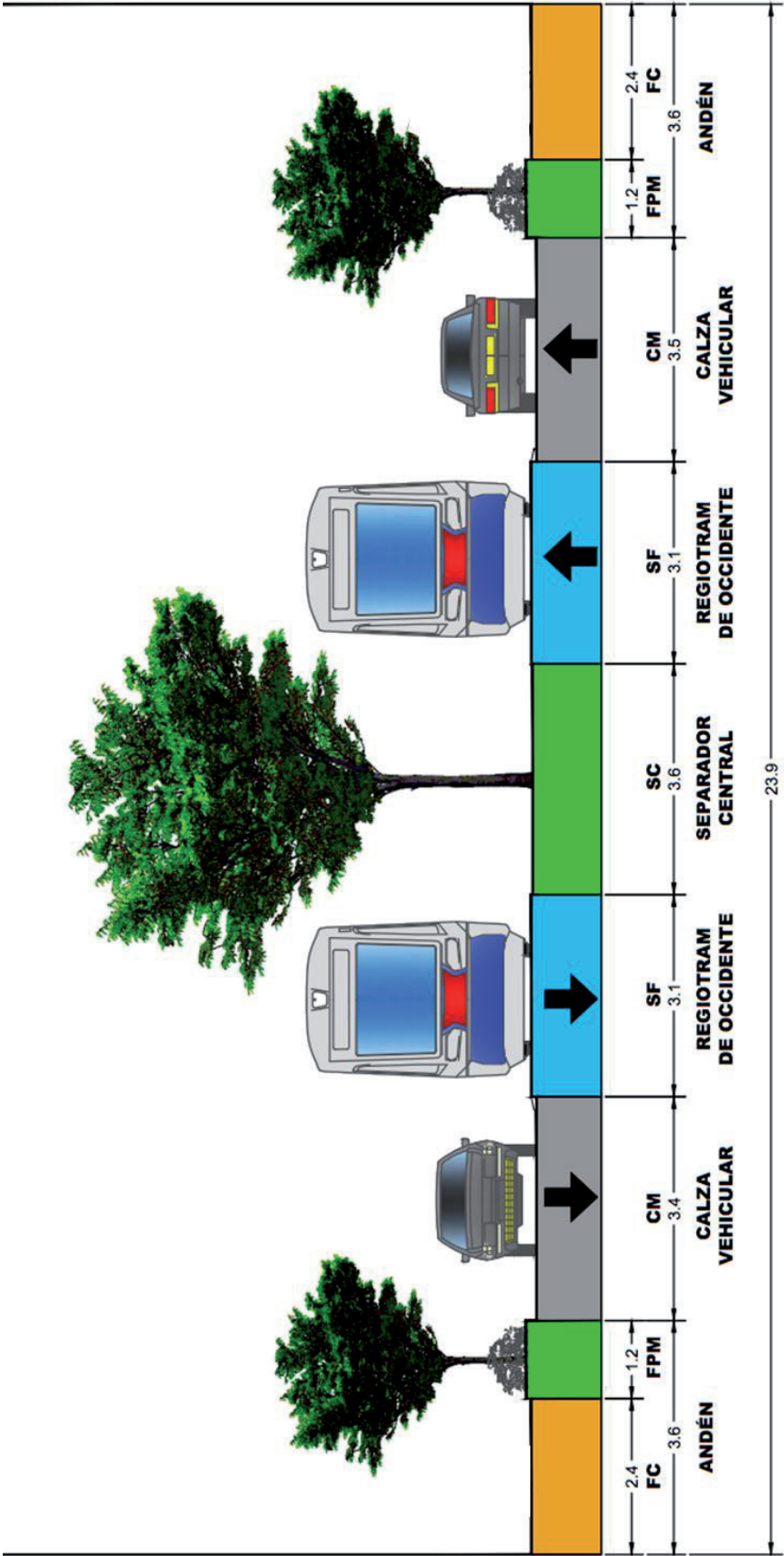
Secretario Distrital de Movilidad

Anexo n.º 2

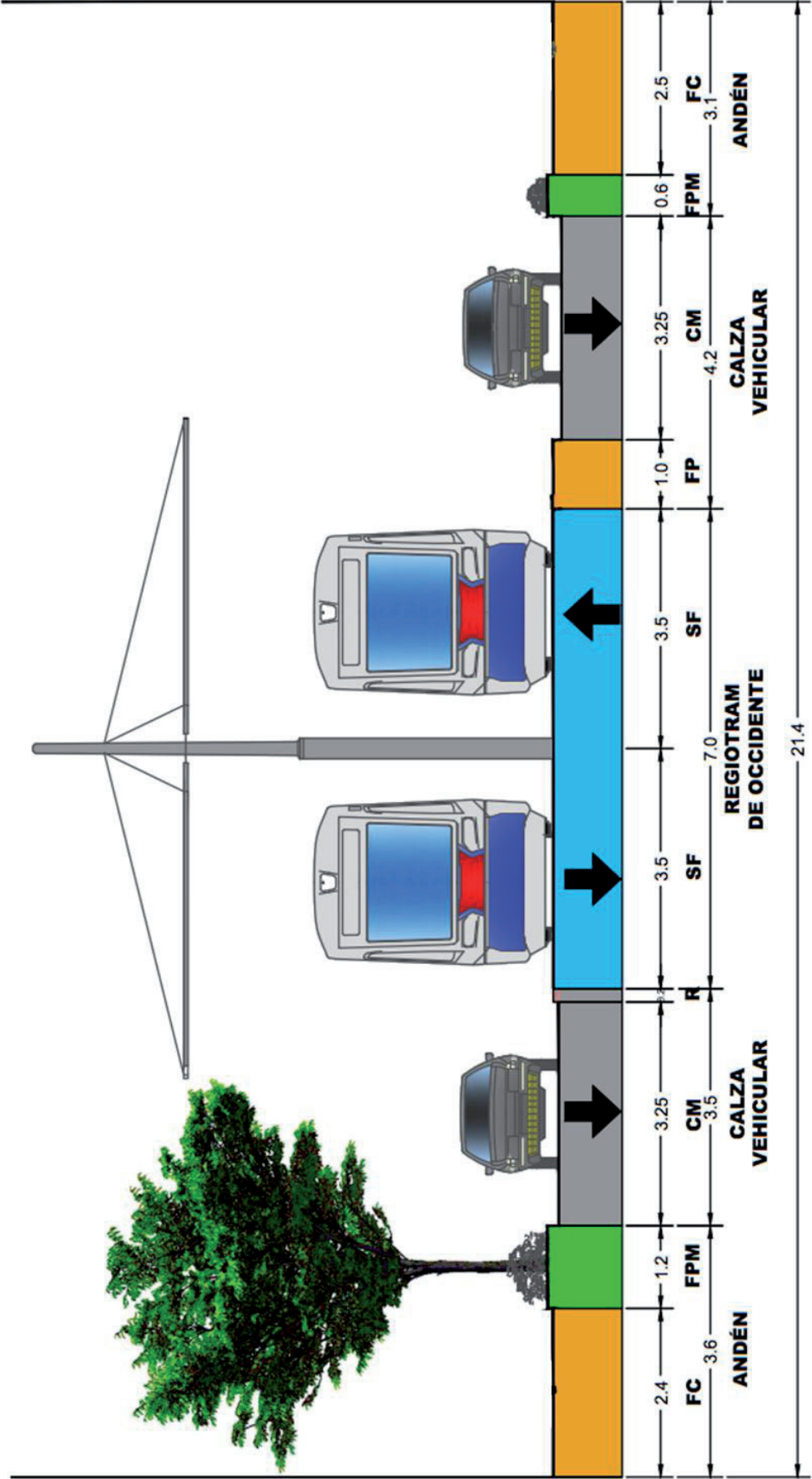
Perfil Vial Carrera 17 Estación Calle 26



Perfil Vial Carrera 17



Perfil Vial Calle 22



Perfil Vial Carrera 19

Anexo n.º 2

