

DECRETOS DE 2019

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 647 (Octubre 29 de 2019)

“Por el cual se establecen las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la primera línea del Metro de Bogotá en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C, y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 8 de la Ley 388 de 1997, Decreto Distrital 190 de 2004, los numerales 11 y 12 del artículo 3 del Acuerdo Distrital 642 de 2016 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3 de la Ley 388 de 1997 establece como una de las finalidades de la función pública del urbanismo la de *“(...) posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios”*.

Que el artículo 8 de la Ley 388 de 1997, establece que la Administración Distrital es competente para ejercer las acciones urbanísticas tendientes a garantizar el cumplimiento de esa función pública.

Que tratándose de infraestructuras de transporte, como la Primera Línea del Metro de Bogotá, el artículo 8 en mención establece claramente que les corresponde a las autoridades distritales, como acción urbanística:

“(...) 2. Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos.

(...) 4. Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.

(...) 9. Dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos, directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes.

(...) Parágrafo. - Las acciones urbanísticas aquí previstas deberán estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen, en los términos previstos en la presente Ley.”

Que el artículo 15 de la Ley 388 de 1997, modificado por la Ley 902 de 2004, reglamenta lo concernientes a las normas urbanísticas y su clasificación. Dentro de dicha clasificación se contemplan las normas urbanísticas generales como aquellas que permiten establecer usos e intensidades, así como las actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión.

Que el artículo ibídem establece en su numeral 2 que son normas urbanísticas generales, además de las regulaciones que por su propia naturaleza quedan contenidas en esta definición, las relacionadas, entre otras, con *“(...) La determinación de las zonas de renovación, conjuntamente con la definición de prioridades, procedimientos y programas de intervención. (...)”*.

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013, establece que 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 el numeral 2 del artículo 16 del Decreto Distrital 190 de 2004 – POT establece que la estructura funcional de servicios está conformada por los sistemas generales de servicios públicos, de movilidad y de equipamientos, cuya finalidad es garantizar que el centro y las centralidades que conforman la estructura socioeconómica y espacial, y las áreas residenciales cumplan adecuadamente sus respectivas funciones y se garantice de esta forma la funcionalidad del Distrito Capital en el marco de la red de ciudades.

Que el artículo 18 del POT al reglamentar los componentes de la estructura funcional y de servicios,

identifica el Sistema de Movilidad como uno de los elementos pertenecientes a este, y el artículo 19 lo contempla como aquel que integra 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.

Que el artículo 43 del POT define los instrumentos de planeamiento urbanístico como “(...) procesos técnicos que, mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial. Deberán incluir, además, los mecanismos efectivos de distribución equitativa de cargas y beneficios (...)”; así mismo enuncia algunos instrumentos, y precisa que tendrán tal calidad las demás reglamentaciones urbanísticas y, en general, las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital.

Que de conformidad con el párrafo del artículo 161 del POT, las normas de 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 del POT determina como parte de la Estructura del Sistema de Movilidad “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 164 del POT identifica que dicho subsistema de transporte 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.”.

Que el párrafo 2 del artículo 164 del POT establece que “(...) 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 (...)”

Que el artículo 240 del POT definió, entre otros, los siguientes objetivos de intervención en el Sistema de Espacio Público construido:

“1. Garantizar que el espacio público responda a su función estructurante dentro del ordenamiento urbano, en concordancia con las características asignadas por el modelo a los diferentes sectores de la ciudad.

(...) 6. Permitir el uso y aprovechamiento adecuados a las características de los espacios públicos, incentivando la inversión privada y comunitaria para ampliar su oferta, construcción y el mantenimiento, mediante la aplicación de los instrumentos de gestión, compensación y distribución de cargas y beneficios entre los particulares y el Distrito Capital, los permisos y contratos de uso, administración, concesión, mantenimiento y demás establecidos en las leyes. (...)”

Que el artículo 246 del POT define los elementos estructurales y complementarios constitutivos del sistema de espacios públicos peatonales, cuyo reordenamiento o reconstrucción se adelantará mediante la construcción de proyectos específicos orientados a consolidar la estrategia de ordenamiento de la ciudad.

Que el artículo 61 del Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones” 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 de acuerdo con lo anterior, el Plan Maestro en su condición de instrumento prevalente, dejó a cargo de la administración Distrital las condiciones para la localización y lineamientos generales del Metro, como elemento asociado a los Sistemas Generales del Plan de Ordenamiento Territorial.

Que en ejercicio de las competencias establecidas en el artículo 1 del Decreto Distrital 016 de 2013, la Secretaría Distrital de Planeación en coordinación con la Empresa Metro de Bogotá S.A. - EMB, revisaron el marco normativo distrital existente evidenciando la necesidad de establecer directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la primera línea del Metro de Bogotá en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

Que el proyecto de la primera línea del Metro de Bogotá fue anunciado en los términos de los artículos 2.2.5.4.1 y siguientes del Decreto Nacional 1077 de 2015, mediante el Decreto Distrital 318 de 2017 *“Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 577 de 2013, 425 de 2014 de Anuncio del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., se deroga el Decreto Distrital 136 de 2015, se declara la existencia de especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios necesarios para la ejecución del proyecto, y se dictan otras disposiciones”*, modificado por medio del Decreto Distrital 634 de 2017 *“Por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller.”*.

Que mediante comunicación con radicado de la Empresa Metro de Bogotá EXTS 19-0000543 radicado de la Secretaría Distrital de Planeación 1-2019-16145, dicha Empresa manifestó que el presente proyecto de decreto es acorde con las funciones asignadas a la Secretaría Distrital de Planeación y desarrolla las condiciones establecidas en el Acuerdo Distrital 642 de 2016.

Que con la reglamentación efectuada mediante este Decreto se garantiza la adecuada implantación de las infraestructuras asociadas a la Primera Línea del Metro de Bogotá con su entorno urbanístico inmediato, potenciando la función estructurante que tiene el Sistema de Espacio Público en el ordenamiento de la ciudad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto establecer las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de Transporte de la Primera Línea del Metro de Bogotá –PLMB, en las áreas definidas en los planos anexos del presente acto administrativo.

Para la correcta aplicación de la planimetría anexa al presente Decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

1.1. Área de intervención: Es el perímetro de intervención requerida para la implantación de la estación del metro y su espacio urbano circundante.

1.2. Área fiscal: Es el área adquirida por la Empresa Metro de Bogotá S.A. para ser destinada a terrenos fiscales que podrán ser objeto de desarrollo urbanístico por parte de la Empresa Metro de Bogotá S.A. Este espacio podrá ser usado de manera transitoria como

áreas privadas afectas al uso público, con el objetivo de permitir el adecuado funcionamiento de la estación y la relación urbana con su entorno.

1.3. Huella estación: Corresponde al área destinada a la construcción de la estación correspondiente a la PLMB.

1.4. Nuevo espacio público: Son los predios adquiridos por la Empresa Metro de Bogotá S.A. y que serán destinados a espacio público en el marco de la ejecución de la PLMB.

ARTÍCULO 2°. Ámbito de Aplicación. El ámbito de aplicación del presente Decreto corresponde a los sectores delimitados en los siguientes planos anexos, conforme a los diseños del proyecto PLMB:

PLANO NO.	TÍTULO
1	Estación No. 1
2	Estación No. 2
3	Estación No. 3
4	Estación No. 4
5	Estación No. 5
6	Estación No. 6
7	Estación No. 7
8	Estación No. 8
9	Estación No. 9
10	Estación No. 10
11	Estación No. 11
12	Estación No. 12
13	Estación No. 13
14	Estación No. 14
15	Estación No. 15
16	Estación No. 16
17	Curva No. 1 - Av. Villavicencio con Av. 1° de Mayo.
18	Curva No. 2 – Av. 1° de Mayo con Av. Boyacá.
19	Curva No. 2A – Av. 1° de Mayo con Av. Boyacá (Después de estación Av. Boyacá).
20	Curva No 3 – Av. 1° Mayo con Av. Ciudad de Quito.
21	Curva No 3A – Calle 8 8va Sur con Av. NQS
22	Curva No. 4 – Calle 8va Sur con Calle 1 Sur.
23	Curva No. 5 – Calle 1ª con Av. Caracas.

PARÁGRAFO. El proyecto de infraestructura denominado Estación 10 Av. Mariscal Sucre (Carrera 24 a Carrera 24 C), se encuentra ubicado en el ámbito del Plan Parcial de Renovación Urbana *“Estación Central”*

adoptado mediante Decreto Distrital 213 de 2013. Para el desarrollo de esta infraestructura la Empresa Metro deberá cumplir con las condiciones que establezca la administración distrital en cumplimiento del parágrafo del artículo 161 del Decreto Distrital 190 de 2004, caso en el cual la ejecución del Plan Parcial se ajustará a dichas determinaciones.

ARTÍCULO 3°. Directrices para el diseño e intervenciones en urbanismo que dan soporte a la infraestructura de transporte público de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Son normas generales para el diseño e intervención en urbanismo que da soporte a la infraestructura de transporte público masivo de la Primera Línea del Metro de Bogotá las siguientes:

3.1. El urbanismo que se diseñe podrá realizar ajustes a la malla vial intermedia y local, así como al espacio público existente que permitan la permeabilidad, conectividad y continuidad peatonal, la conexión con otros modos de transporte y el mejoramiento de la conectividad urbana de la zona aferente a la infraestructura.

3.2. El diseño del urbanismo responderá a las previsiones de transferencia, carga y descarga de usuarios de la infraestructura de transporte público, facilitando el flujo de los mismos en condiciones de seguridad y equidad, para lo cual se deberá evitar que se configuren vías cerradas o pasos obstaculizados en las zonas aledañas a la infraestructura.

3.3. Cuando la infraestructura se localice en sectores de interés cultural, el diseño del urbanismo de las intervenciones en infraestructura deberá respetar los valores culturales de la zona y contar con la aprobación del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural o el Ministerio de Cultura, según corresponda.

3.4. El espacio público y las áreas privadas afectas a uso público de construcciones generadas como consecuencia de la implantación de la infraestructura asociada a la Primera Línea del Metro de Bogotá, deberán facilitar y propender por el aprovechamiento económico de los espacios remanentes, culatas u otros espacios similares residuales de la infraestructura de transporte público masivo.

3.5. El diseño del viaducto deberá plantearse de tal forma que responda al adecuado manejo técnico, funcional y arquitectónico del corredor y a la mejora y/o preservación de la imagen urbana, a la conformación de espacios seguros, continuos y accesibles, y a la garantía de condiciones de permeabilidad visual sobre la zona aferente a la infraestructura, evitando la mayor generación de impactos urbanísticos negativos

sobre el corredor y sus áreas aferentes y la generación de procesos de deterioro urbano en los frentes de manzana sobre el mismo; en todos los casos el diseño y ejecución del proyecto debe promover la no conformación de culatas y fachadas cerradas contra el viaducto.

3.6. Se deberán intervenir los elementos arquitectónicos o naturales de propiedad pública necesarios para vincular de manera armónica y articulada los elementos de la infraestructura del viaducto tales como: pórticos, pilas, pasos peatonales, y demás elementos.

ARTÍCULO 4°. Condiciones urbanísticas para el desarrollo de proyectos de infraestructura de Transporte Público Masivo de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Para el desarrollo de obras asociadas a la infraestructura de transporte público masivo de la Primera Línea del Metro de Bogotá, el área debe corresponder a los predios requeridos para la implantación de la infraestructura, para la generación y/o adecuación del espacio público, de las áreas privadas afectas al uso público y de las áreas fiscales necesarias para el adecuado funcionamiento del proyecto de infraestructura, lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo tercero del presente Decreto.

PARÁGRAFO. Los planos adoptados en el presente Decreto podrán ser modificados en virtud de las condiciones físicas, sociales, funcionales, técnicas o urbanísticas existentes al momento de la ejecución de la PLMB. Estas modificaciones deberán adoptarse por resolución de la Secretaría Distrital de Planeación, previa solicitud debidamente motivada de la Empresa Metro de Bogotá S.A.

ARTÍCULO 5°. Vigencia y derogatoria. El presente Decreto rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación en el Registro Distrital y deroga las disposiciones que le sean contrarias. Además, deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra de conformidad con lo dispuesto en el artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D. C., a los veintinueve (29) días del mes de octubre de dos mil diecinueve (2019).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

ANDRÉS ORTÍZ GÓMEZ
Secretario Distrital de Planeación

Estación No. 1 - Parque Gibraltar



Carrera 94

Carrera 93D

Carrera 93C

Carrera 93B

Carrera 93A

Carrera 93

Carrera 92B

Carrera 92A

Calle 42G sur

Av. Calle 43 sur

Convenciones

--- Eje trazado

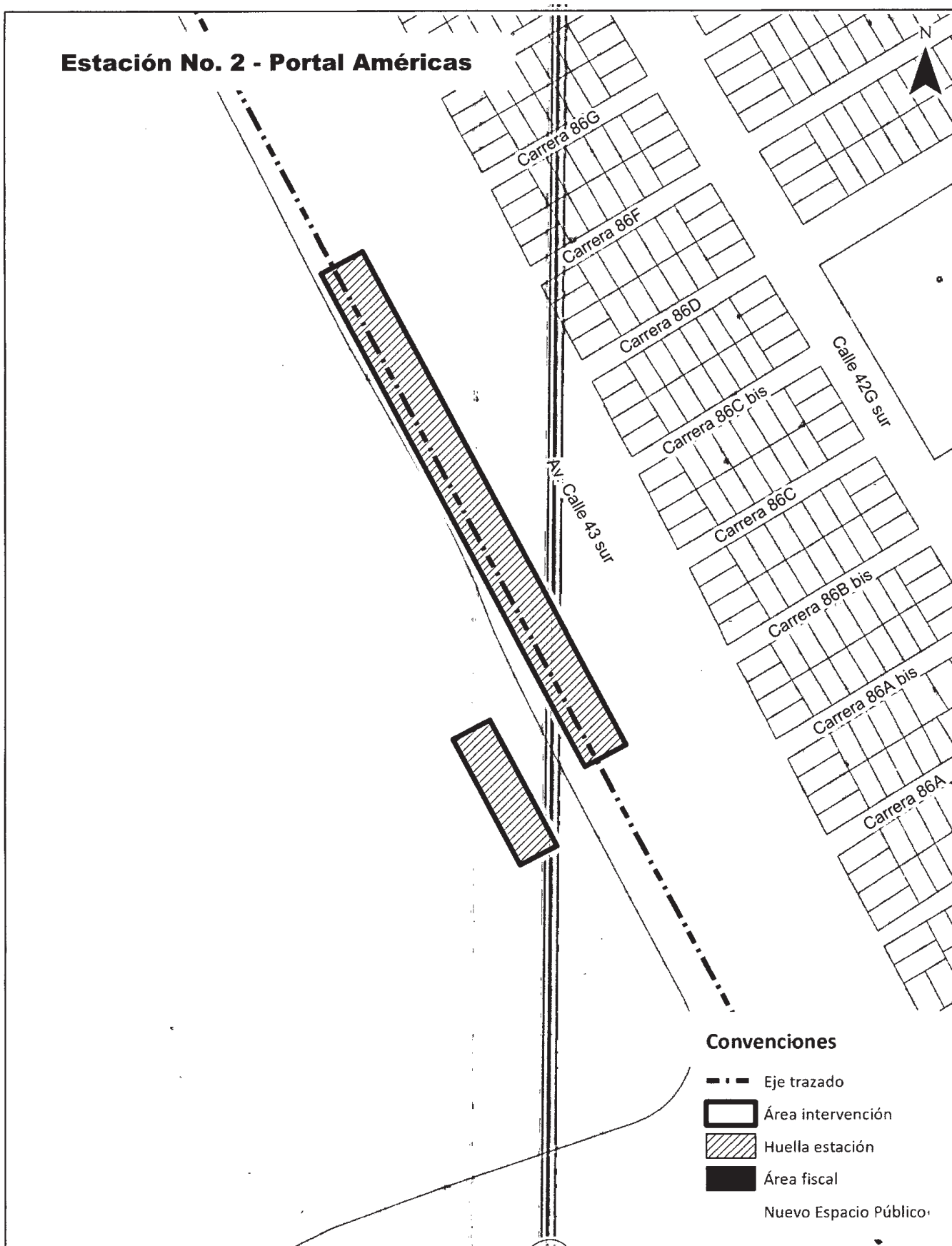
□ Área intervención

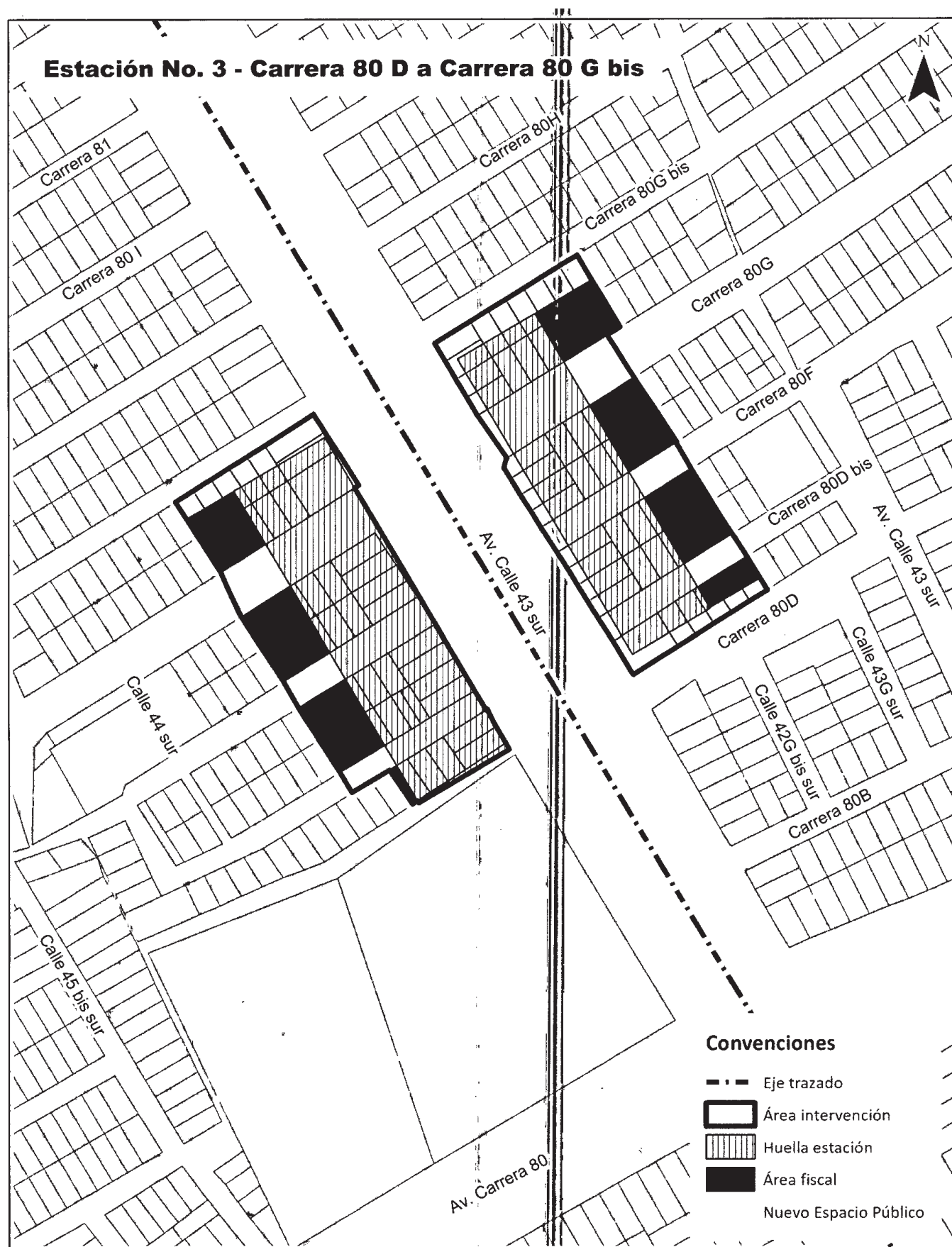
▨ Huella estación

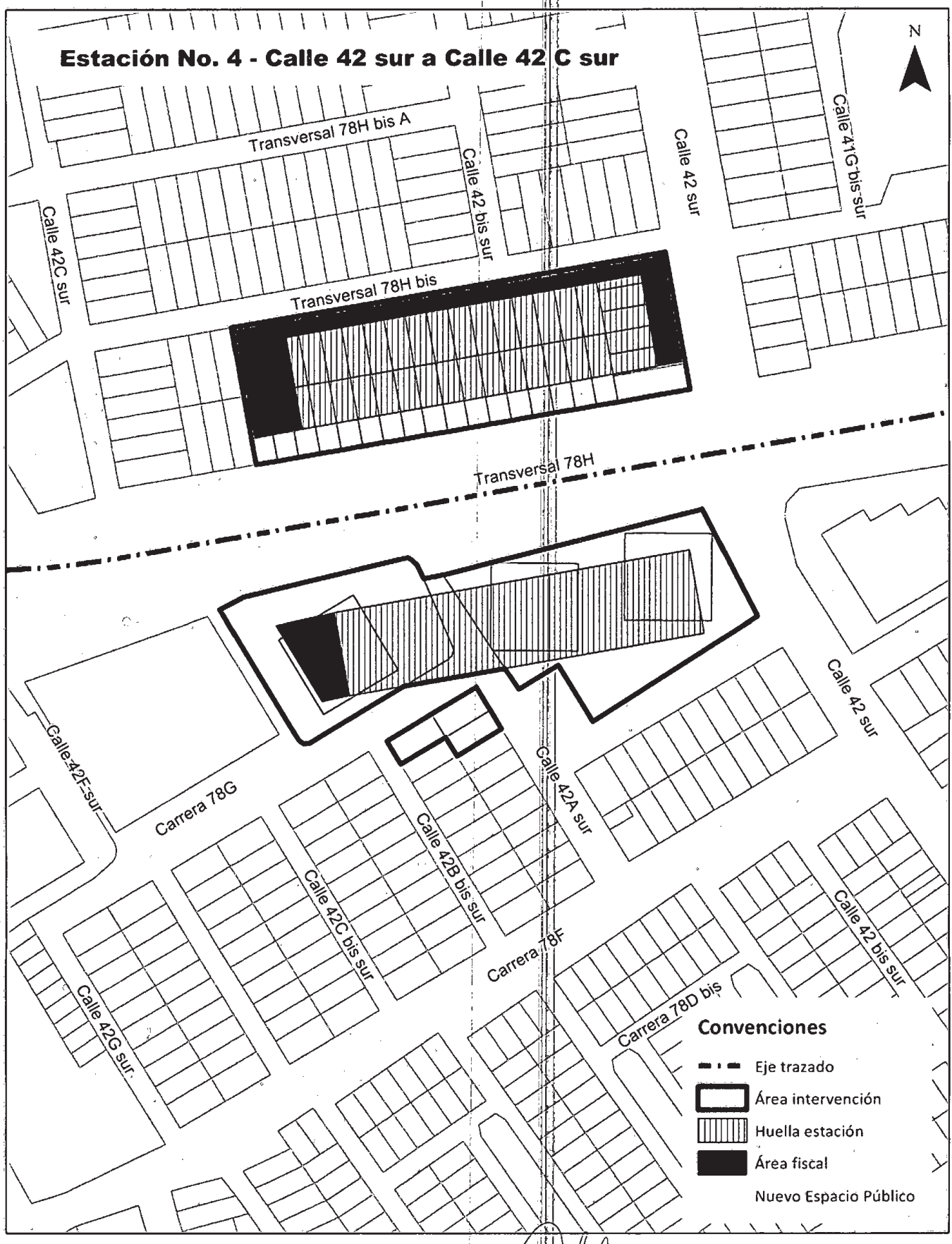
■ Área fiscal

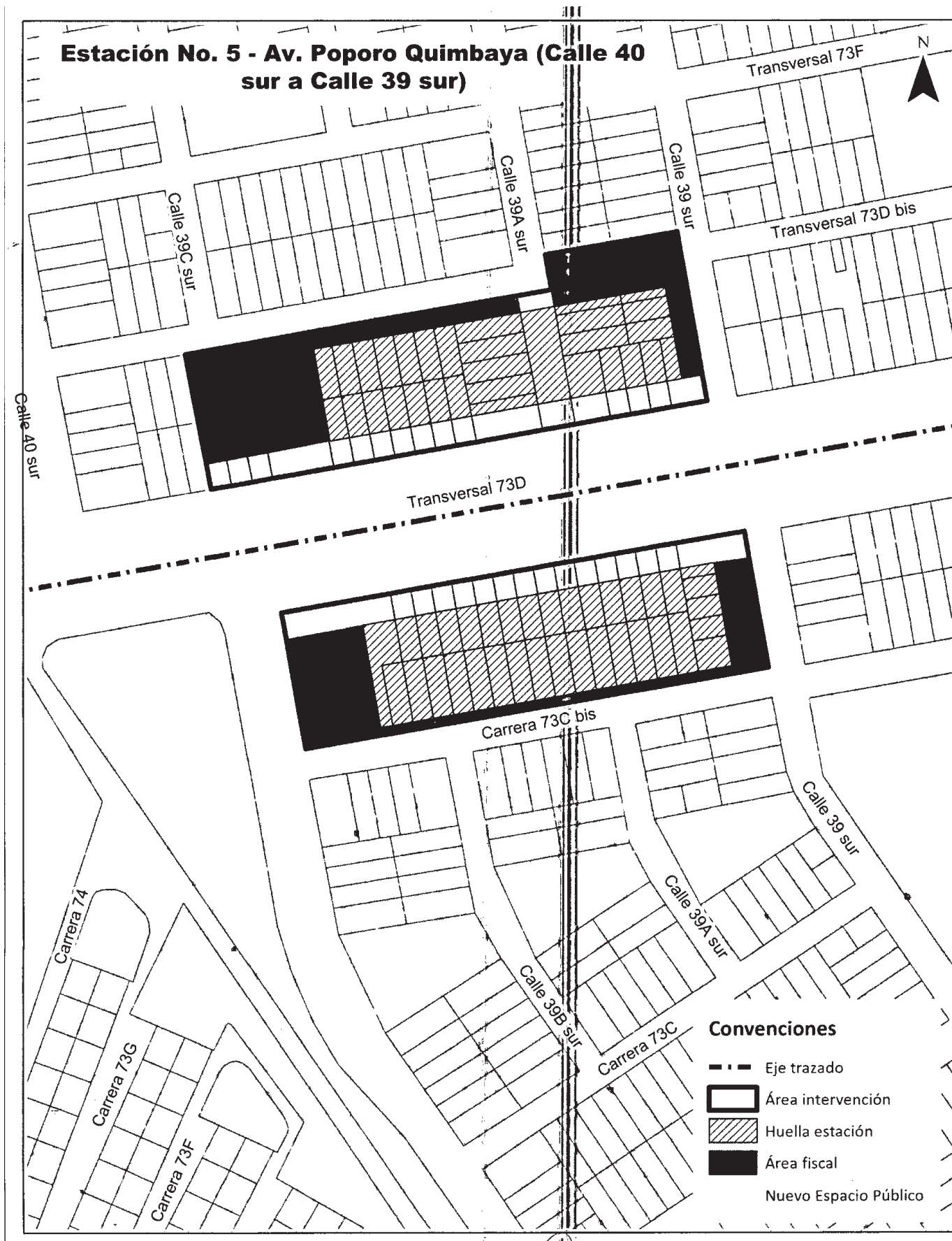
Nuevo Espacio Público

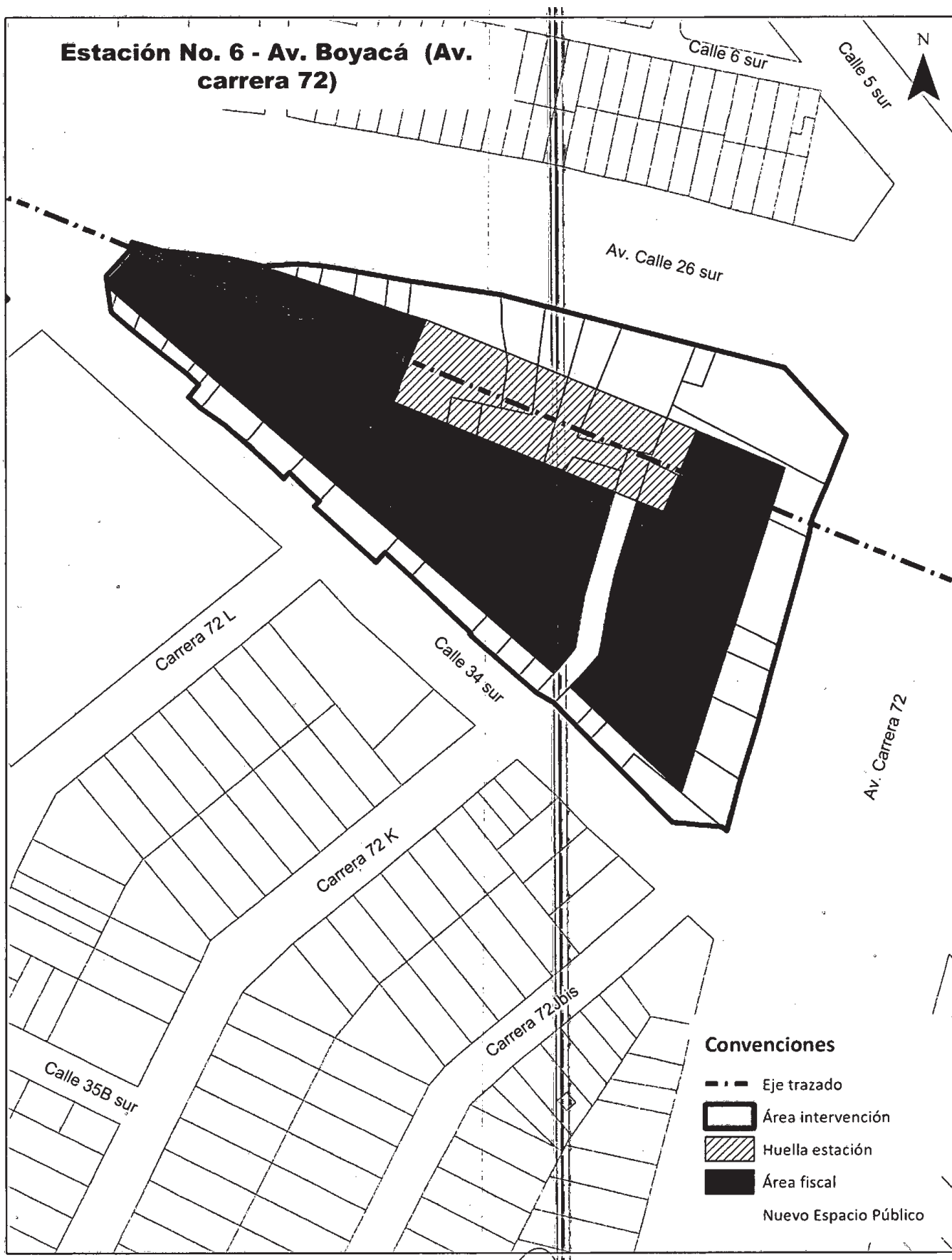
Estación No. 2 - Portal Américas

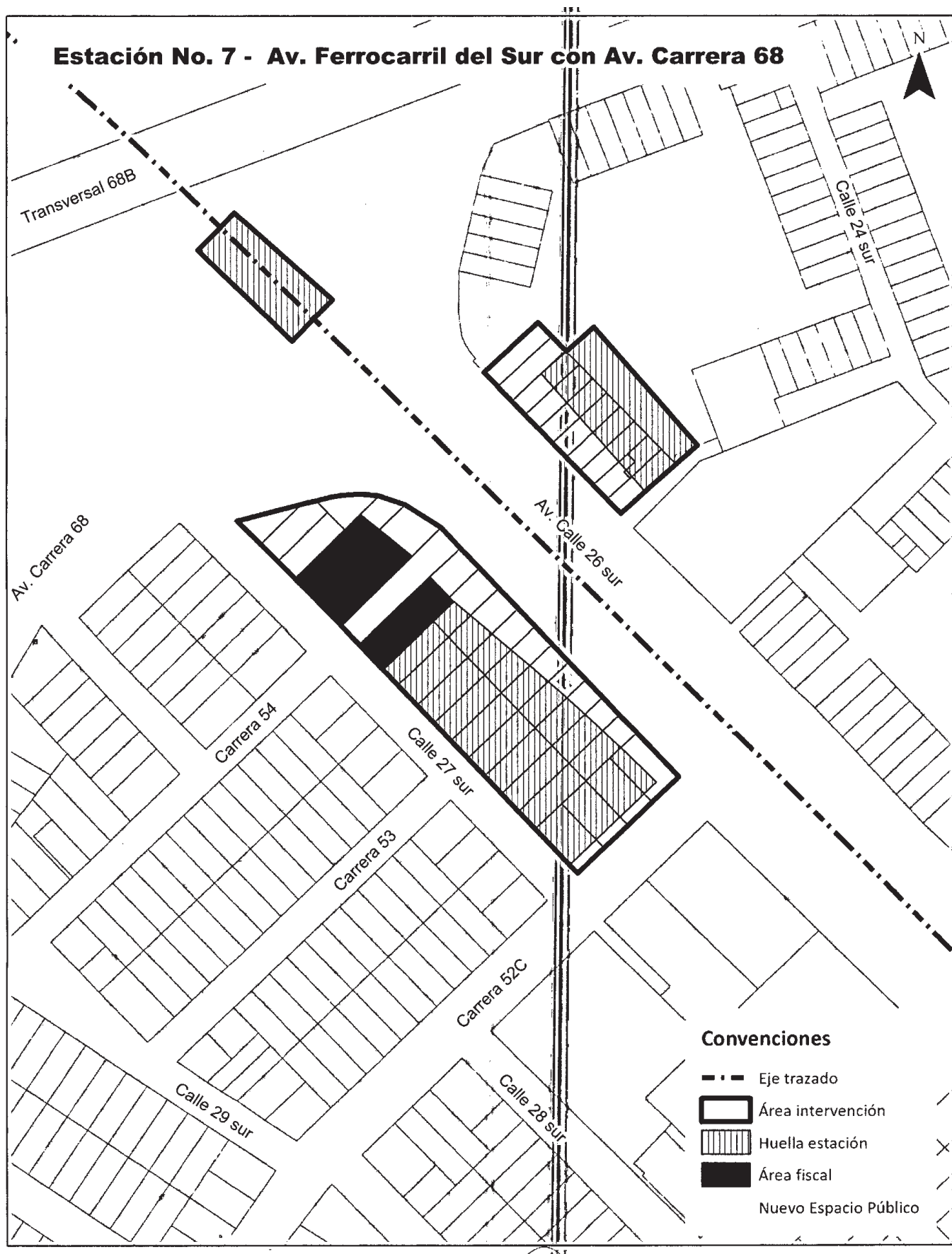


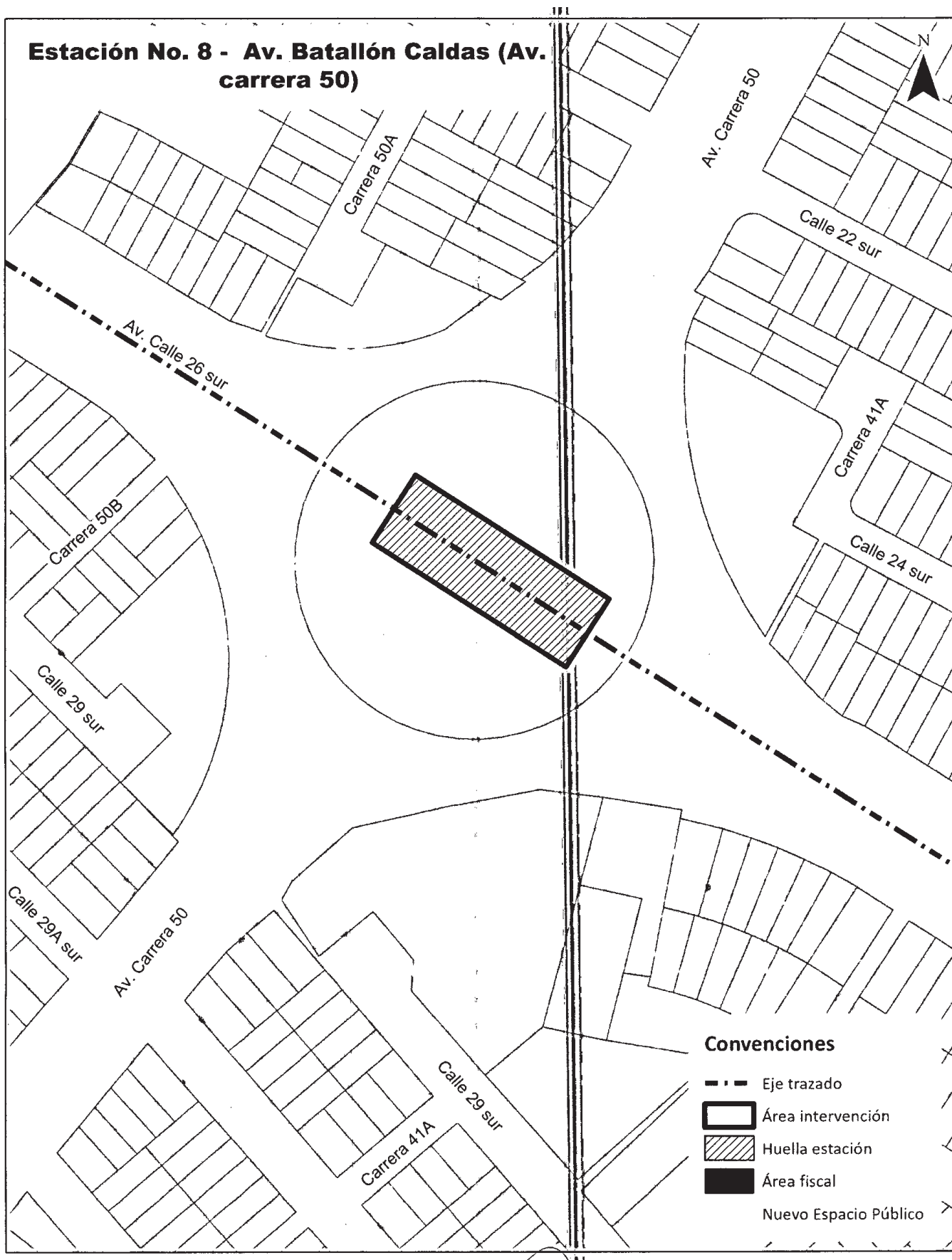


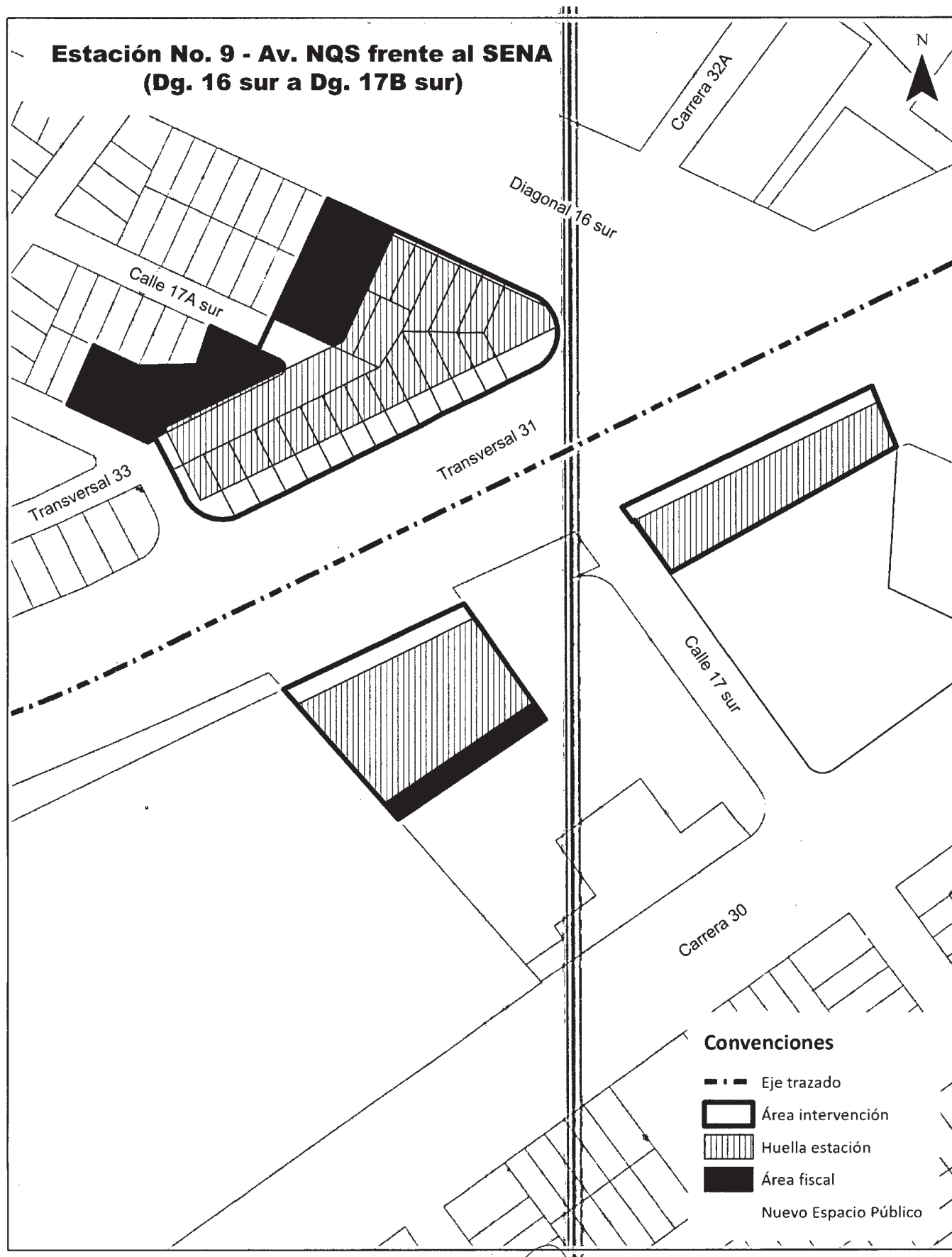




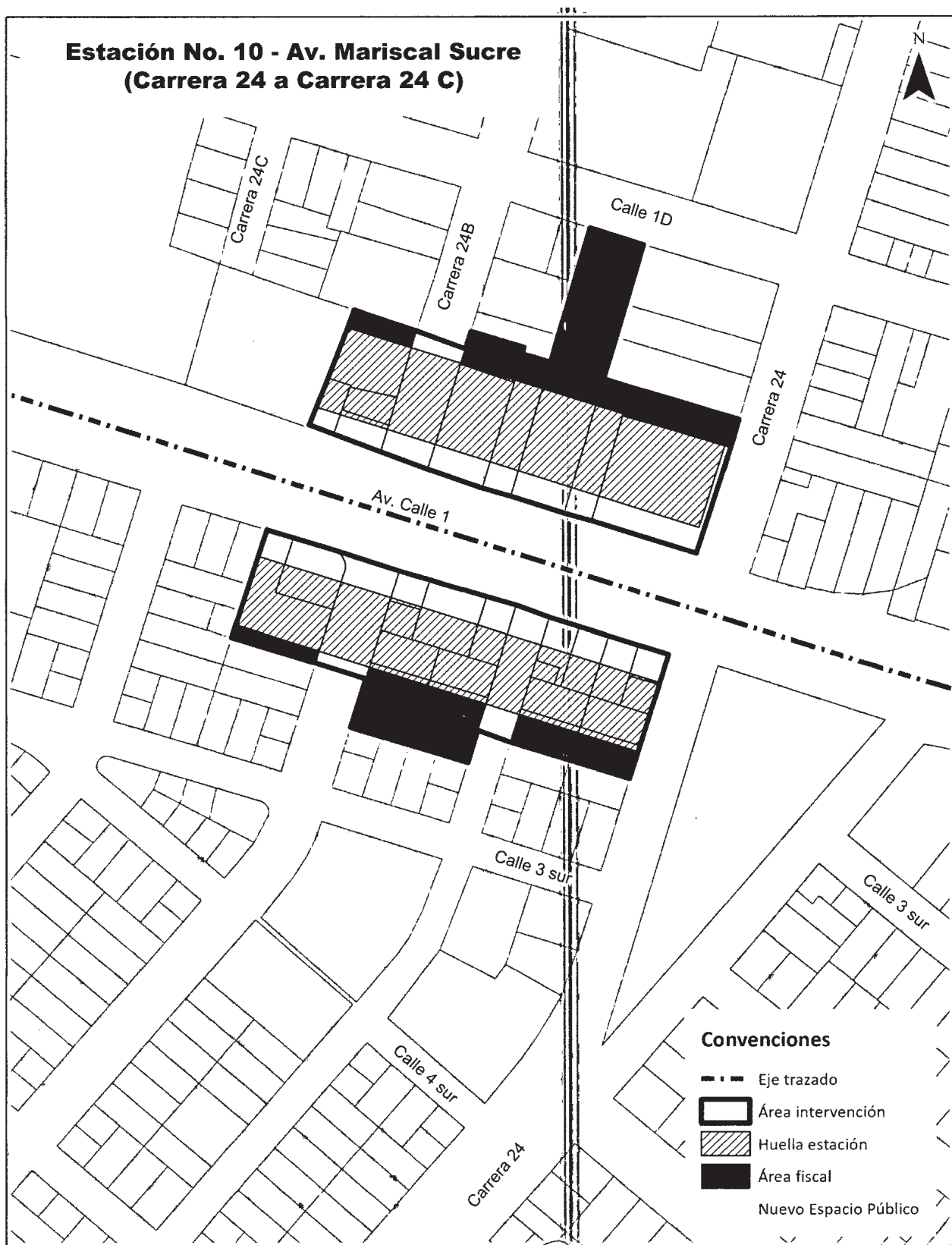




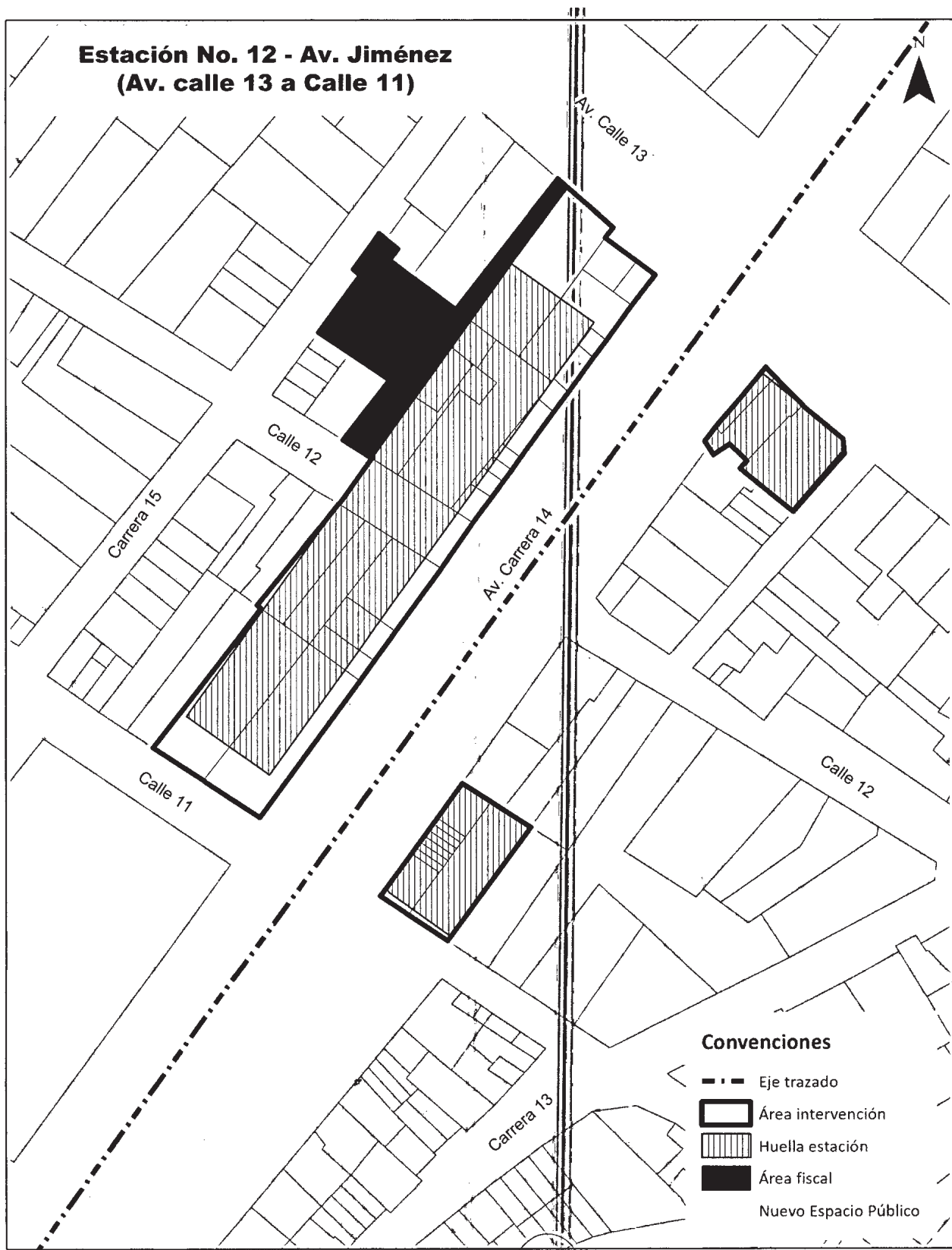


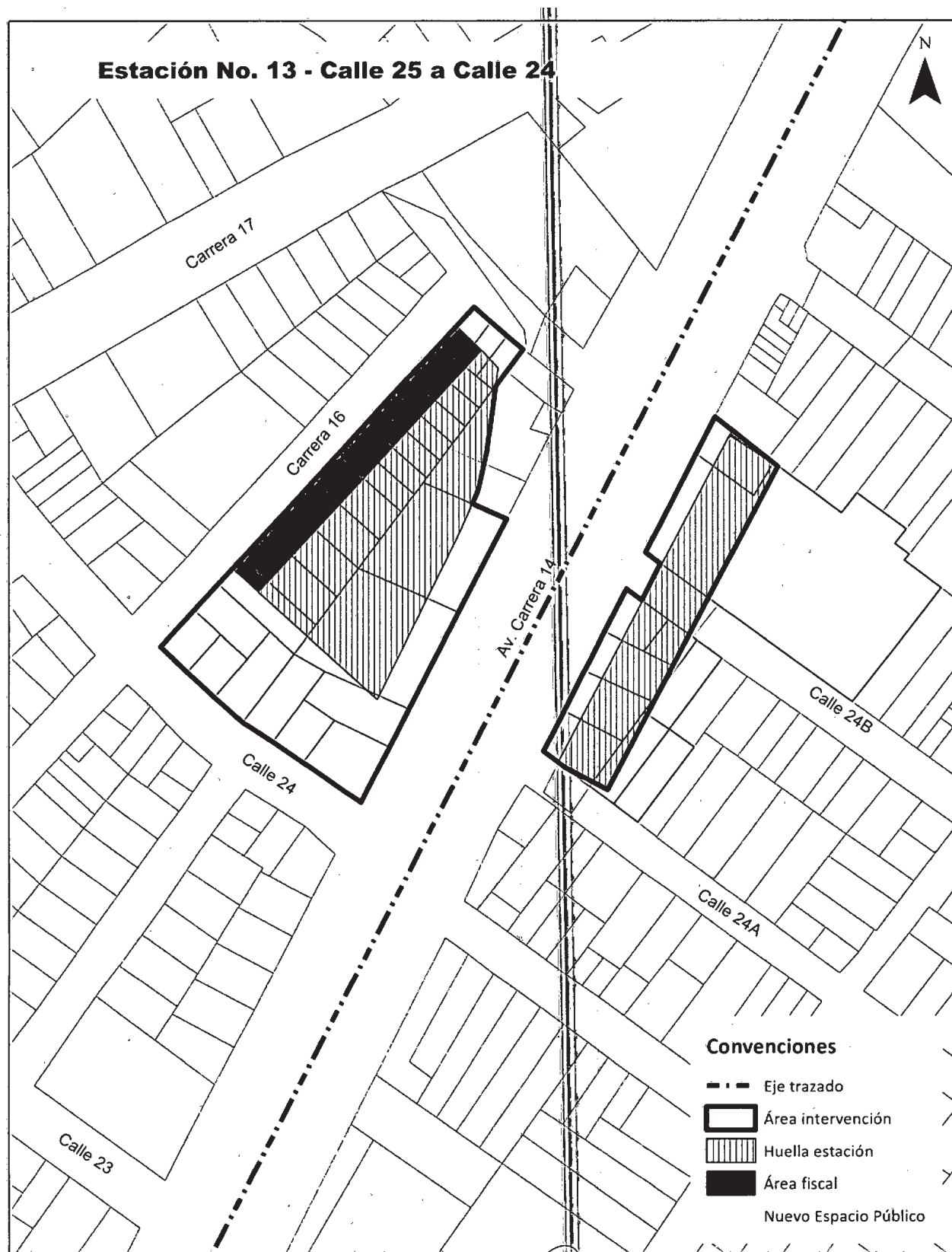


**Estación No. 10 - Av. Mariscal Sucre
(Carrera 24 a Carrera 24 C)**

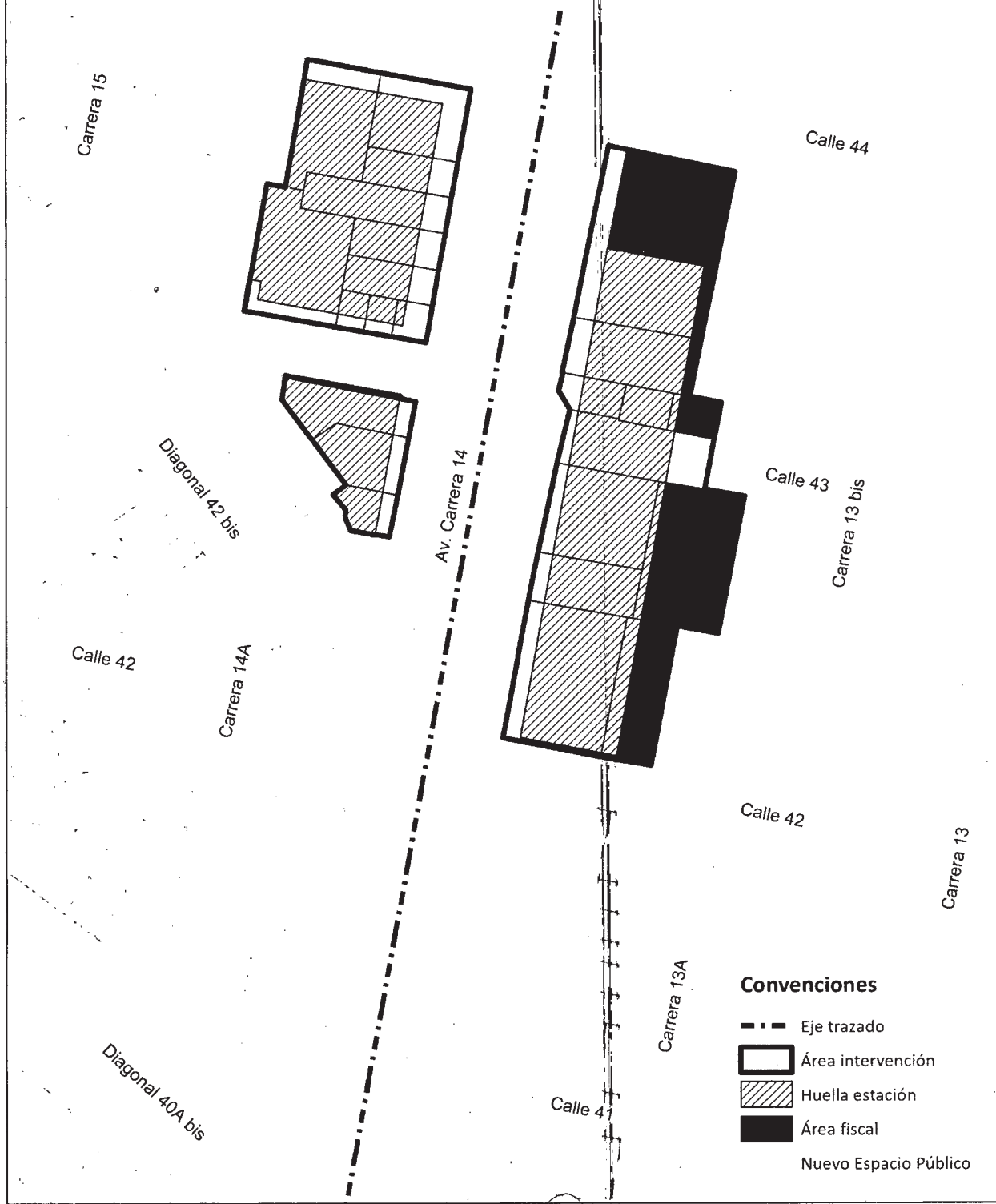




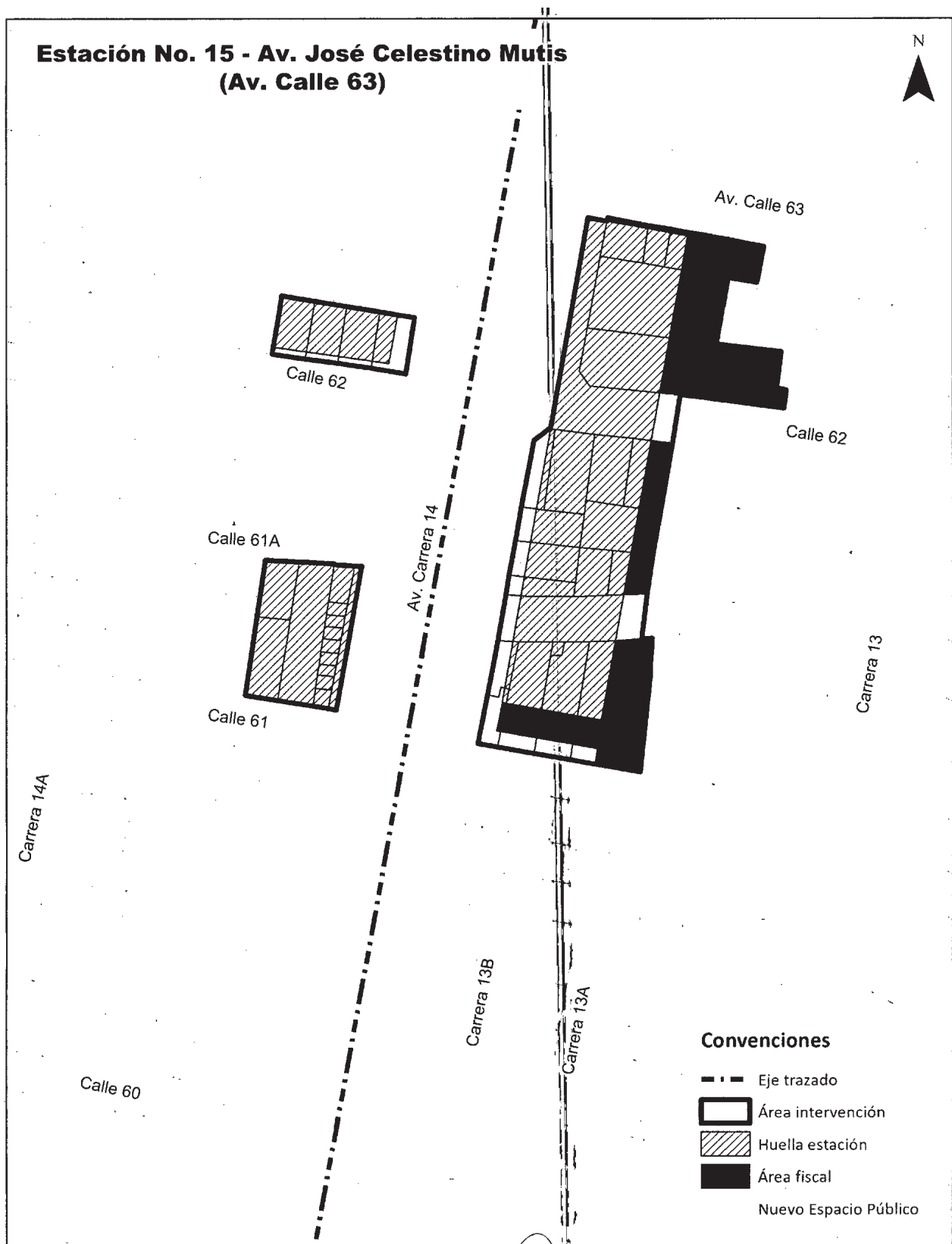




**Estación No. 14 - Av. Francisco Miranda
(Av. Calle 45 - Calle 42)**



Estación No. 15 - Av. José Celestino Mutis (Av. Calle 63)



Estación No. 16 - Av. Chile (Calle 72)



Carrera 20A

Calle 73

Calle 74

Calle 72A

Av. Carrera 14

Av. Carrera 15

Av. Calle 72

Calle 71A

Convenciones

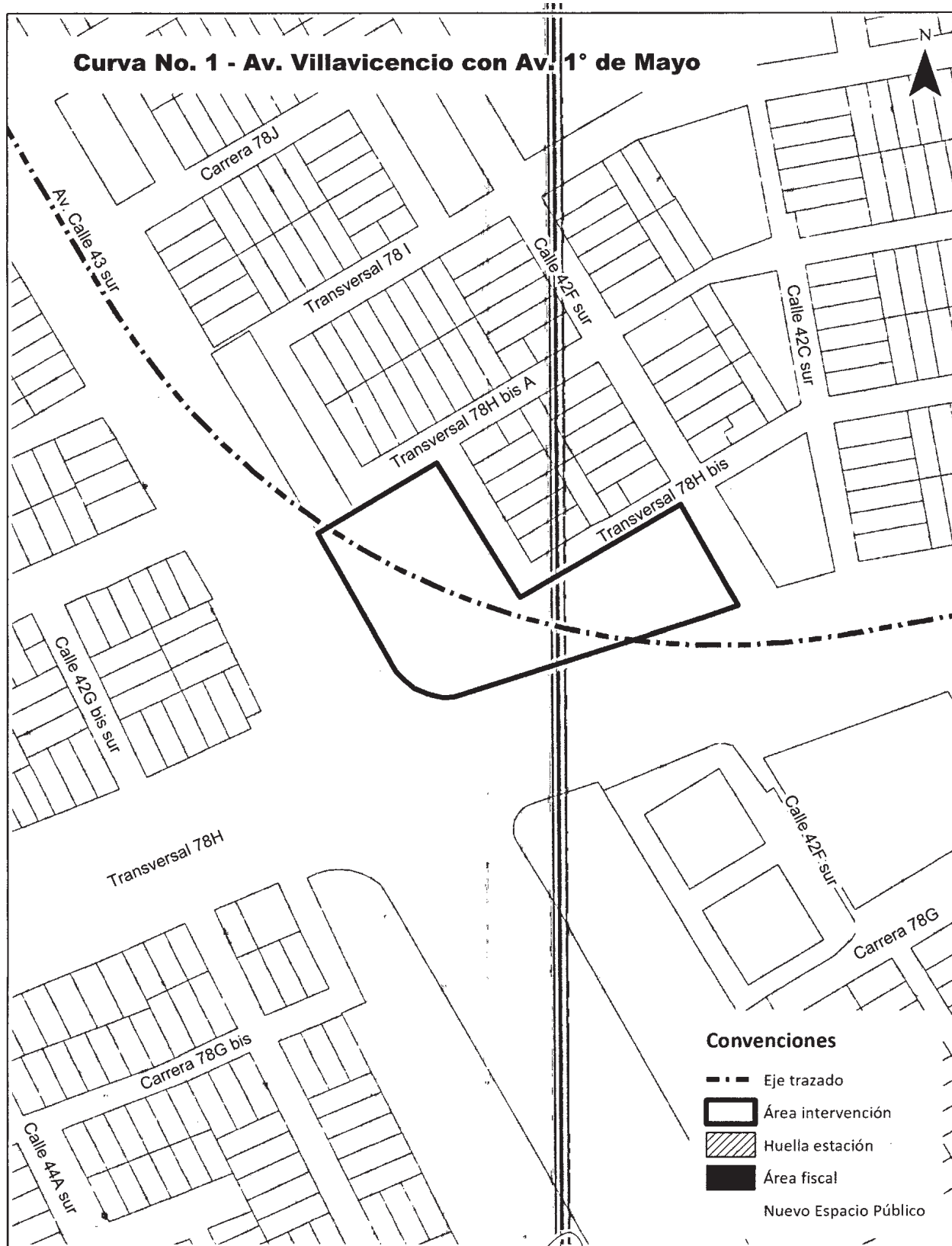
--- Eje trazado

□ Área intervención

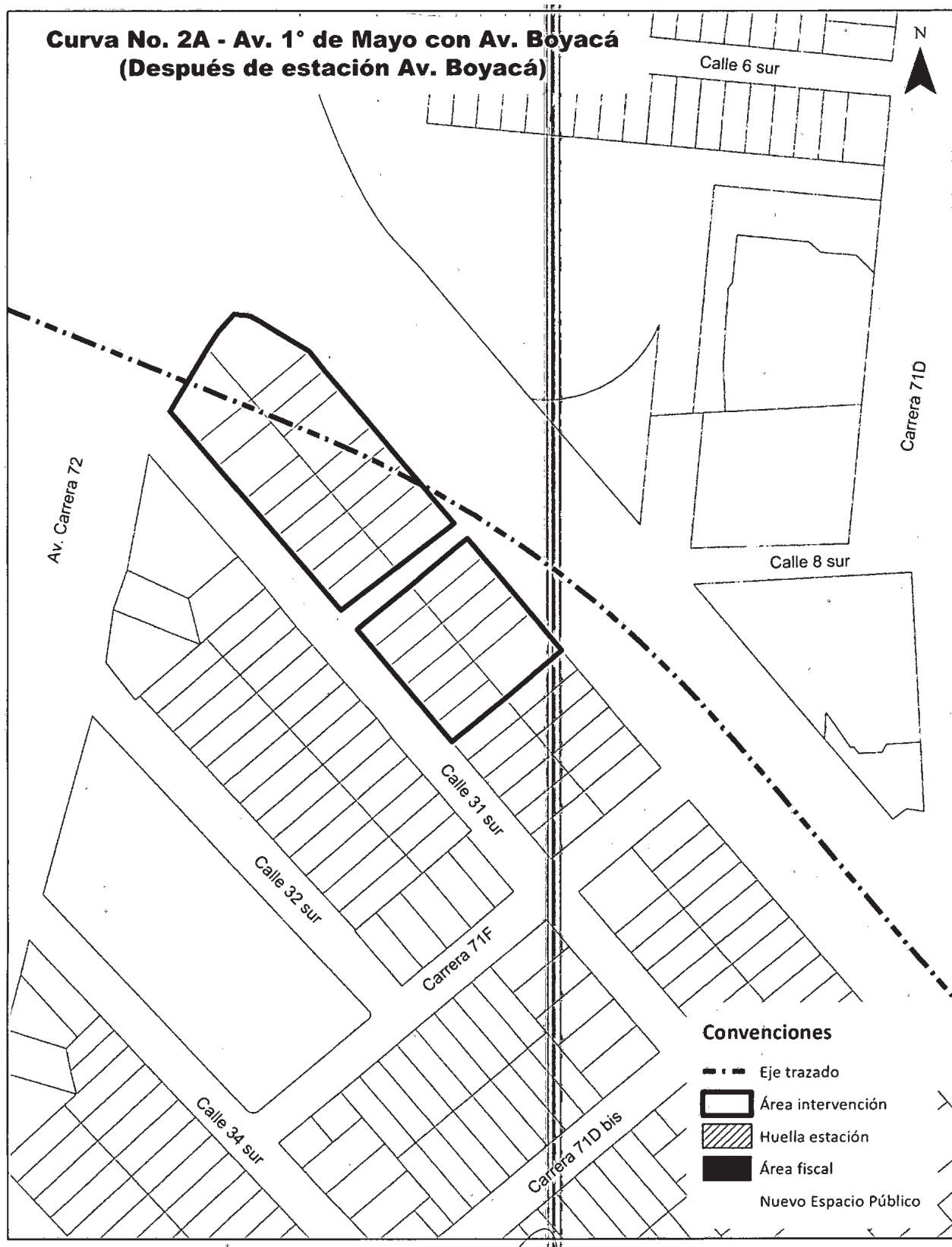
▨ Huella estación

■ Área fiscal

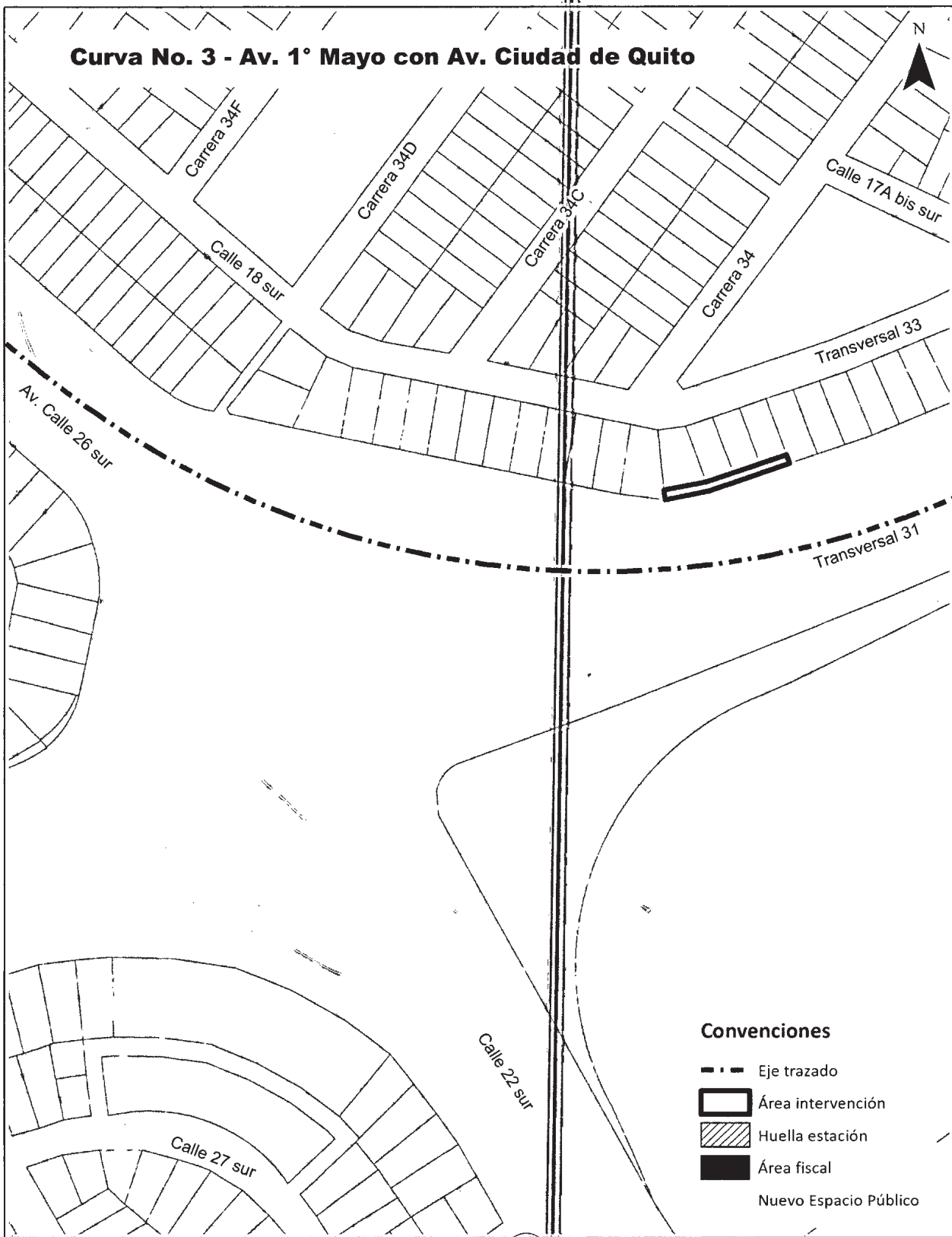
Nuevo Espacio Público







Curva No. 3 - Av. 1° Mayo con Av. Ciudad de Quito



Carrera 8 No. 10 - 65
Bogotá Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogota.gov.co
Fax: Línea 195

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ
Secretario Distrital de Planeación

PLANO No.
20 de 23

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

2310460-FT-078 Versión 01

