

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el artículo 35, los numerales 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el párrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, reglamentado por el Decreto Nacional 2729 de 2012, artículo 485 del Decreto 364 de 2013, y

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el inciso 4º del artículo 322 de la Constitución Política “(...) *A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito*”.

Que el artículo 82 de la Constitución Política determina que “(...) *las entidades públicas participarán en la plusvalía que genera su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común*”.

Que el artículo 3º de la Ley 388 de 1997 dispone que “(...) *el ordenamiento del territorio constituye una función pública para el cumplimiento de los siguientes fines: 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, (...) 2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, (...) 3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural*”.

Que el párrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, reglamentado por el Decreto Nacional 2729 de 2012, estableció “(...) *Al valor comercial al que se refiere el presente artículo, se le descontará el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública para la adquisición, salvo el caso en que el propietario hubiere pagado la participación en plusvalía o la contribución de valorización; según sea del caso*”.

Que el 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*”, dispone dentro de los alcances de su política, que el transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema, con el fin de contribuir al crecimiento inteligente de la ciudad considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte.

Decreto Número 577
(Diciembre 17 de 2013)

“Por medio del cual se modifica el Decreto 398 de 2009, para precisar y adoptar el trazado general del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB- en el marco del Sistema Integrado de Transporte – SITP de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones.”

Que el Plan Desarrollo *“Bogotá Positiva para vivir mejor 2008 – 2012”* tiene como meta *“contratar la primera fase del proyecto metro”*, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

Que la Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea de Metro, conformada por SENER, Ingeniería y Sistemas S.A., ALG Advanced Logistic Group S.A., TMB Transportes Metropolitanos de Barcelona, INCOPLAN S.A., Santander Investment Valores Colombia S.A. Comisionista de Bolsa y J&A Garrigues S.I, en el año 2009, entregó al Instituto de Desarrollo Urbano el *“Diseño conceptual de la red de Transporte Masivo Metro y Diseño Operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para la ciudad de Bogotá”*.

Que el Decreto Distrital 398 de 2009, *“Por el cual se informa a la ciudadanía de Bogotá D.C. el resultado de la Consultoría “Diseño Conceptual de la Red de Transporte Masivo Metro y Diseño Operacional, dimensionamiento legal y financiera de la Primera Línea del Metro, en el Marco del SITP para la ciudad” y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas”*, ordenó a la Secretaría Distrital de Planeación, incorporar el trazado y los elementos complementarios, resultantes de los estudios técnicos adelantados por la citada Consultoría.

Que como consecuencia de lo ordenado en el artículo 2 se incluyó el Mapa No. 01 Primera Línea Metro, a escala 1:40.000, elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD), el cual determinó el trazado del proyecto.

Que el artículo 3º ibídem, ordenó a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD) *“(…) realizar los avalúos de referencia sobre las áreas de influencia del trazado y los elementos complementarios, entre otros, para los efectos previstos en el parágrafo del artículo 61 de la Ley 388 de 1997”*.

Que la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, (UAECD) en virtud de la orden emanada del Decreto 398 de 2009, practicó los avalúos de referencia en el año 2010, incluyendo un área de influencia de 1.500 metros a lado y lado del eje del trazado planteado en el *“Diseño Conceptual de la Red de Transporte Masivo Metro y Diseño Operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el Marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para la ciudad y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas”*.

Que el Gobierno Nacional emitió el documento Conpes 3677 de 2010 *“de movilidad integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca”*, que describe la

política de la Nación para participar en el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital Bogotá Cundinamarca, “(…) a través de la financiación de los proyectos(…)”, que recoge y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, Transmilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana y, hace referencia al documento Conpes 2999 de 1998, que define las “condiciones de participación de la Nación y el Distrito para la financiación de la Primera Línea de Metro (PLM)”.

Que el Comité de Seguimiento al Documento Conpes 3677 mediante Acta No. 1 suscrita el 27 de octubre de 2011, en consideración a lineamientos de orden técnico para el trazado de la Primera Línea del Metro para Bogotá, estableció que a raíz de los nuevos proyectos e iniciativas de renovación urbana en la ciudad de Bogotá, tales como el Parque Tercer Milenio y Ciudad Salud, se hizo necesaria una actualización de dichos estudios.

Que como consecuencia de la actualización de los estudios indicados se debe ajustar el trazado general adoptado en el Diseño Conceptual contenido en el Decreto 398 de 2009, para lo cual se adopta el Mapa Anexo No. 1 -Primera Línea Metro- que define e identifica de la zona de influencia del trazado general de la Primera Línea Metro – PLMB-.

Que en virtud de la modificación al trazado general, se hace necesario precisar el área de influencia del mismo, con el objeto de dar aplicación al Decreto Nacional 2729 de 2012 *“Por el cual se reglamenta el parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997 relativo al anuncio de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social”*.

Que de acuerdo a lo anterior, es necesario complementar los avalúos de referencia sobre la zona de influencia que no se determinó en el Decreto 398 de 2009, únicamente para aquellos predios que quedaron por fuera de dicha zona.

Que, como resultado de dicha actualización de estudios, el trazado general adoptado en el Diseño Conceptual contenido en el Decreto 398 de 2009, fue modificado y en virtud de dicha modificación, se hace necesario precisar el área de influencia del trazado general, con el objeto de dar aplicación al Decreto Nacional 2729 de 2012 *“Por el cual se reglamenta el parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997 relativo al anuncio de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social”*.

Que el artículo 25 del Acuerdo Distrital 489 de 2012, mediante el cual se adoptó el Plan de Desarrollo *“Bogotá Humana 2012-2016”*, establece como una

de las estrategias para consolidar un territorio capaz de enfrentar el cambio climático y ordenado alrededor del agua; dar prioridad al transporte masivo y colectivo para reducir los costos y tiempos asociados con la movilidad de las personas, e implementar la puesta en marcha de un sistema multimodal que introduce el modo férreo en sus distintas modalidades, el cable aéreo y prioriza los modos no motorizados.

Que el artículo 28 del Plan de Desarrollo de Bogotá, en el programa de movilidad humana dispuso “(...) *mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional con las redes de ciclorrutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta*”.

Que el Programa Movilidad Humana consagra como proyecto prioritario la “*Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público*” y que “(...) *para que la ciudadanía disponga de un servicio público con calidad, equidad y ambientalmente sostenible*” se prevé la construcción de la red de metro pesado, dentro de la cual se encuentra la Primera Línea del Metro “(...) *cuyo trazado está previsto desde el Portal Américas hasta la Calle 127...*”

Que el Banco Mundial otorgó al Distrito de Bogotá la no objeción para la firma del contrato de Estudios de Diseño para la Primera Línea del Metro de Bogotá, en consideración a que es “(...) *necesario para mejorar la movilidad de la ciudad y será un fuerte impulsador del desarrollo urbano y mejoramiento de la calidad de vida de todos los bogotanos*”

Que el artículo 10 del Decreto Distrital 364 de 2013, “*Por el cual se modifica excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá(...)*”, determinó en sus políticas generales, la de movilidad como principio articulador; estableciendo que las intervenciones urbanas en los bordes de los proyectos de infraestructura vial y de transporte, serán formuladas y ejecutadas en el marco de la coordinación intersectorial, de conformidad con los instrumentos de planeación, contenidos en los artículos 458 a 475 de la normativa señalada.

Que el artículo 172 del citado Decreto 364 de 2013 establece que “(...) *en general son normas aplicables al Subsistema Vial las siguientes normas: 1. Para consolidar la estrategia de ordenamiento territorial en las zonas de influencia del Sistema Integrado de Transpor-*

te Público, se podrá modificar de manera permanente el carácter de las vías bajo metodologías de diseño orientado al transporte sustentable DOTS los cuales deben integrar proyectos de diseño urbano y arquitectónico que incluyan componentes de espacio público, estacionamientos y alternativas de aprovechamientos urbanísticos, que contribuyan con la financiación de estas transformaciones físicas, integrando procesos de planeación participativa y soluciones de movilidad”.

Que el artículo 176 ibídem, determina que “(...) *el diseño vial que se realice sobre una zona de reserva, incorporará las áreas necesarias de los predios frente al corredor, con el fin de no generar culatas sobre el espacio público. En función de las demandas de suelo para equipamientos, proyectos de vivienda o de infraestructura de transporte por parte de cualquier sector de la administración, las entidades responsables informarán al IDU con la finalidad de hacerse parte del proyecto y lograr el englobe de las áreas sobrantes de los predios con otros predios colindantes, y desarrollar proyectos de iniciativa pública que atiendan las demandas identificadas y se integren funcionalmente al espacio público intervenido con el proyecto vial*”.

Que adicional a lo anterior, el párrafo del citado artículo dispone que “(...) *Las intervenciones urbanas en los bordes de los proyectos de infraestructura vial y de transporte, serán formuladas y ejecutadas en el marco de la coordinación intersectorial, de conformidad con lo establecido en los instrumentos de planeación establecidos en los Artículos 458 a 475 del presente plan*”.

Que el artículo 181 de la anterior normativa, define el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, como la infraestructura requerida y los componentes jerárquicos de la Red de Transporte Masivo, y determina que la Red de corredores de alta capacidad, será operada principalmente por tecnologías tipo metro pesado.

Que el artículo 476 del Decreto 364 de 2013 define los “(...) *instrumentos y mecanismos de gestión de suelo y financiación del desarrollo urbano*”, como aquellos que facilitan la ejecución de intervenciones urbanas y actuaciones urbanísticas y aseguran el reparto equitativo de cargas y beneficios y prescribe que se “(...) *aplicarán los instrumentos contemplados en la Ley 388 de 1997, los ya reglamentados por el Distrito y los regulados en el presente Plan y en los actos administrativos que los desarrollen*”.

Que el artículo 485 del Plan de Ordenamiento Territorial, estableció que “(...) *Para el efecto, se elaborarán avalúos de referencia en los cuales se debe tener en cuenta las condiciones físicas, jurídicas y económicas del suelo al momento del anuncio del proyecto, de acuerdo con la normativa vigente.*”, según lo dispuesto en el Decreto Nacional 2729 de 2012.

Que con el objeto de garantizar la unificación de los parámetros cartográficos, es necesario aplicar lo dispuesto en el Acuerdo 130 de 2004, por el cual se crea la infraestructura de datos espaciales del Distrito Capital (IDECA), y se dictan directrices para la producción, distribución y uso de la información geográfica producida por las entidades distritales.

Que de acuerdo a lo anteriormente expuesto, es necesario complementar los avalúos de referencia sobre la zona de influencia del trazado general, únicamente para aquellos predios que quedaron por fuera de la zona de influencia prevista en el Decreto 398 de 2009.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- OBJETO.

Modificar el artículo 1º del Decreto 398 de 2009, con el objeto de precisar y adoptar el trazado general del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, contenido en el Mapa Anexo No.1 - Primera Línea Metro-.

Para efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el parágrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, el artículo 1 del Decreto Nacional 2729 de 2012, el artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 1º del Acuerdo Distrital 171 de 2005, y con el fin de que la ciudadanía tenga acceso a la información sobre los avalúos de referencia de los predios, se deberá comunicar el presente decreto mediante publicación oficial en el Registro Distrital, en el Catálogo de la Actividad Pública Inmobiliaria Distrital –CAPID y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

ARTÍCULO 2º.- DEFINICIÓN DEL PROYECTO.

El Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB-, se considera como el conjunto de componentes y acciones requeridas para la construcción, implementación, mantenimiento y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá, desde el Portal Américas hasta la Calle 127, el cual incorpora los resultados de los estudios de pre-factibilidad, perfil, factibilidad, diseño y de Ingeniería Básica Avanzada - IBA, y la aplicación de los instrumentos de ordenamiento, gestión y financiación del suelo para el desarrollo de actuaciones urbanísticas integrales e intersectoriales en sus áreas adyacentes definidas en el artículo 3º.

ARTÍCULO 3º.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El trazado general del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PMLB-, se encuentra definido en el Mapa Anexo No.1 -Primera Línea Metro- del presente Decreto.

PARÁGRAFO: Los aspectos cartográficos relativos al proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PMLB-, se realizará mediante coordenadas cartesianas-Bogotá, referidas al sistema Magna–Sirgas, de conformidad a los parámetros adoptados por la Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital (IDECA).

ARTÍCULO 4º.- ACTUACIONES PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO.

El proyecto urbano integral al que hace referencia el artículo 2 del presente decreto, será implementado, previa identificación de sus Áreas de Oportunidad y de Intervención determinadas por las entidades competentes, a la luz de lo definido en el artículo 176 del Decreto Distrital 364 de 2013, y será desarrollado a través de actuaciones públicas dirigidas a adoptar los instrumentos de planeación, de gestión y de financiación previstos en las normas nacionales y distritales, el aseguramiento de la coordinación intersectorial e interinstitucional de las entidades distritales y nacionales para la programación y ejecución de las distintas intervenciones públicas, y la promoción de asociaciones o alianzas público privadas, en un marco de distribución equitativa de cargas y beneficios definido en la Ley 388 de 1997, con miras al diseño, formulación técnica, jurídica y financiera e implementación de las obras públicas y privadas que sean necesarias.

ARTÍCULO 5º. ALCANCES ESPECÍFICOS DEL PROYECTO.

El Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PMLB- contempla los siguientes alcances específicos:

1. Intervenir el contexto urbano de modo integral, bajo los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable DOTS, propiciando la mezcla de usos y la densificación, facilitando al peatón la accesibilidad universal por medio de la solución adecuada de espacio público, entendido este como parte del soporte ambiental.
2. Concretar las condiciones e intervenciones ambientales, técnicas, jurídicas, sociales, económico – financieras, urbanísticas y de diseño que permitan, bajo un enfoque integral, mejorar las cualidades ambientales, cualitativas, sociales y físicas del entorno en relación con la ejecución y construcción del Proyecto Urbano Integral de la Primera Línea del Metro de Bogotá.
3. Mejorar las condiciones de transporte y movilidad tanto de las personas que habitan en las áreas de intervención directa del proyecto como de aquellas que utilizan el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

4. Articular e integrar el Proyecto Primera Línea del Metro con los demás modos de transporte que operan en Distrito bajo el esquema funcional del SITP para la ciudad de Bogotá, donde prevalezca la conectividad, la continuidad y la intermodalidad, en el marco del Plan Maestro de Movilidad, decreto distrital 319 de 2006, del Decreto 309 de 2009, “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte para Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones” y del Programa de Movilidad Humana establecido en el Acuerdo 489 de 2012, cuya prioridad es el peatón.
5. Incentivar y fortalecer el desarrollo de usos, su mezcla y las actividades alrededor de la infraestructura de la Primera Línea del Metro de Bogotá, con espacios públicos activos de modo que se garantice el desarrollo urbano y generen impactos positivos en la calidad de vida de los ciudadanos, en el marco de la coordinación intersectorial e interinstitucional, que facilite la concreción del Proyecto Urbano Integral PUI de la Primera Línea del Metro, en el marco del Uso estratégico suelo público definido en el artículo 255 del Decreto 364 de 2013.
6. Articular la construcción e implementación de la Primera Línea del Metro de Bogotá con los sistemas de Servicios Públicos Domiciliarios y con las redes TIC que faciliten la operación, integración y control del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.
7. Desarrollar intervenciones integrales de recuperación, generación y aprovechamiento del espacio público, localización del mobiliario urbano y de iluminación necesaria para brindar condiciones de seguridad, de conformidad con lo establecido en los decretos distritales No. 215 de 2005, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá y se dictan otras disposiciones” y No. 456 de 2013, “Por el cual se reglamentan la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico del espacio público construido y sus usos temporales en Bogotá, Distrito Capital”
8. Facilitar a los habitantes de la ciudad y de la región el acceso a la dotación de Equipamientos y en general a la oferta de bienes y servicios.
9. Concretar las condiciones y actuaciones técnicas y administrativas que permitan solventar las necesidades de la gestión predial en las áreas de intervención del proyecto, en conjunto con la acción inmobiliaria privada, a través de las iniciativas público – privadas.
10. Implementar la Primera Línea Metro acudiendo a los programas de reasentamiento integral de la población que se verá afectada por el proceso de adquisición predial, conforme al Acuerdo 10 de 2000, reglamentado por los Decretos Distritales 296 de 2003 y 329 de 2006, y resolución IDU 5965 de 2006, lo cual implica un trabajo desde la fase inicial de la formulación de proyecto, para incorporar el resultado de la participación ciudadana en la fase final del proyecto; la información y el monitoreo durante la fase de obra; la mitigación de los impactos de la misma, la fase de empoderamiento para garantizar el buen uso y sostenibilidad integral del proyecto como inversión pública. Lo anterior tiene como propósito, potenciar los diversos componentes del proyecto.
11. Implementar los mecanismos de participación ciudadana y atención a la ciudadanía de acuerdo con los mecanismos, procedimientos y protocolos, en el marco del desarrollo urbano sostenible, con el propósito que éste se aborde desde un enfoque armónico; garantizando su ejecución más allá de su dimensión físico-espacial, con empoderamiento de la dimensión socio-cultural.
12. Prestar el servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros a través de la Primera Línea del Metro de Bogotá, empleando los parámetros y especificaciones operativas de diseño definitivo.

ARTÍCULO 6º. MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA E INTERÉS SOCIAL.

El Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB- cuyo trazado general se precisa y adopta mediante el presente decreto, se enmarca en el literal e) del artículo 58 de la Ley 388 de 1997, que señala “...e) Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo”.

ARTÍCULO 7º. PRÁCTICA DE AVALÚOS.

La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD) complementará los avalúos de referencia sobre la zona de influencia correspondientes al trazado general, para aquellos predios que, luego de la modificación del trazado, quedaron por fuera de la zona de influencia prevista en el Decreto 398 de 2009 y que se adoptan Mapa Anexo No.1 -Primera Línea Metro-.

ARTÍCULO 8º. ACTUALIZACIÓN DE LA CARTOGRAFÍA OFICIAL

La Secretaría Distrital de Planeación (SDP), efectuará las modificaciones a que haya lugar en la cartografía oficial de las zonas a intervenir y sus áreas de influencia, según lo dispuesto en el presente Decreto.

ARTÍCULO 9º. COMPETENCIA EN LA LIQUIDACIÓN Y PAGO DE LA PLUSVALIA.

La liquidación y pago del efecto plusvalía, se acredita ante la autoridad competente para la expedición de la licencia de urbanismo o ante el notario, según corresponda, en los términos del artículo 14, párrafo 2º del Acuerdo 352 de 2008.

ARTÍCULO 10º. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Registro Distrital, en el Catálogo de la Actividad Pública Inmobiliaria Distrital –CAPID y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los diecisiete (17) días del mes de diciembre de dos mil trece (2013).

GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO

Alcalde Mayor

RAFAEL RODRÍGUEZ ZAMBRANO

Secretario Distrital de Movilidad

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA

Director Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

