

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 318
(Junio 16 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”.

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el Decreto - Ley 1421 de 1993, artículo 38, numeral 3; el Acuerdo Distrital 15 de 1999 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 58 de la Constitución Política contempla. *“... Por motivos de utilidad pública o interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Este se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa-administrativa, incluso respecto del precio.”.*

Que el artículo 82 ídem determina que: *“... Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común”.*

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 numeral 3o del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, señala como atribución del Alcalde Mayor, dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito.

Que el artículo 2o de la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, esta-*

blece que “La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.”

Que el artículo 3o ibídem señala que “...en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. (...)”

Que el artículo 3o de la Ley 388 de 1997 consagra: “(...) El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto 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 artículo 58º ídem, dispone que para efectos de decretar la expropiación, se declara de utilidad pública o interés social la adquisición de inmuebles para destinarlos, entre otros, a los siguientes fines: “c) Ejecución de programas y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos” y “e) Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo”.

Que el parágrafo 1 del artículo 61 ibídem, reglamentado por el Decreto Nacional 2729 de 2012, compilado por el Decreto Nacional 1077 de 2015 establece: “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 artículo 63 de la misma Ley 388 de 1997, considera que existen motivos de utilidad pública o de interés social para expropiar por vía administrativa el derecho de propiedad y los demás derechos reales sobre terrenos e inmuebles, cuando conforme a las reglas señaladas por la citada Ley, la autoridad administrativa competente considere que existen especiales condiciones de urgencia, siempre y cuando la finalidad corresponda a las contenidas, entre otras, en los literales c) y e) del artículo 58 ídem.

Que en cumplimiento del artículo 64º ídem, el Concejo de Bogotá, D.C., mediante el Acuerdo Distrital 15 de 1999, asignó al Alcalde Mayor la competencia para declarar las condiciones de urgencia que autoricen la procedencia de la expropiación por vía administrativa del derecho de propiedad y demás derechos reales que recaen sobre inmuebles en el Distrito Capital, según lo dispuesto en los artículos 63º, 64º y 65º de la Ley 388 de 1997.

Que el artículo 65º ídem, señala los criterios para determinar cuáles son las condiciones que constituyen urgencia, tales como las consecuencias lesivas que se producirían por la excesiva dilación en las actividades de ejecución del plan, programa, proyecto u obra; y la prioridad otorgada a las actividades que requieren la utilización del sistema expropiatorio en los planes y programas de la respectiva entidad territorial o metropolitana, según sea el caso.

Que el artículo 61 ídem, establece el procedimiento de enajenación voluntaria; y por su parte el Capítulo VIII ibídem, establece el procedimiento para llevar a cabo la expropiación administrativa, por la existencia de “motivos de utilidad pública o de interés social para expropiar por vía administrativa el derecho de propiedad y los demás derechos reales sobre terrenos e inmuebles, cuando, conforme a las reglas señaladas por la presente ley, la respectiva autoridad administrativa competente considere que existen especiales condiciones de urgencia, siempre y cuando la finalidad corresponda a las señaladas en las letras a), b), c), d), e), h), j), k), l) y m) del artículo 58 de la presente ley.”

Que el artículo 188 del Decreto Distrital 190 de 2004 determinó los componentes del Sistema de Transporte Masivo Metro: Primera Línea de Metro, estableciendo la ruta y la localización de las estaciones.

Que el artículo 7 del Decreto Distrital 319 de 2006 fija la política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance, y dentro de este, el de: “4. Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema”, señalando el artículo 61 ídem, 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 el artículo 12 ibídem, determina: “El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.”

Que conforme al artículo 13 del citado Decreto Distrital 319 de 2006, el Sistema Integrado de Transporte Público “(...) *tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.*”

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.”

Que en el año 2008 se suscribió el contrato de Servicios de Consultoría, entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea del Metro (UT GC PLM), para la elaboración del 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 según el PRODUCTO N° 13 DOCUMENTO TÉCNICO-ECONÓMICO DE TECNOLOGÍAS, de junio de 2009 entregado en el marco del contrato Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea del Metro (UT GC PLM), se expusieron “*tres escenarios que sirven para observar los parámetros que afectan en los costos de inversión y de explotación de una línea de Metro*”.

Que el Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público SITP para Bogotá D.C., y estableció la gradualidad en su implementación por medio de cuatro fases, siendo la cuarta la correspondiente a la integración con los modos férreos.

Que posteriormente se expidió 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 dimensionamiento y estructuración técnica, legal y financiera de la primera línea metro, en el marco del SITP para la ciudad” y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas”.

Que el artículo 3º ídem, ordenó a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital “*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 el Decreto Nacional 2729 de 2012, recogido por el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, en desarrollo del parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, reguló el procedimiento que se debe utilizar para el anuncio de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social, que se pretendan realizar. Así, el artículo 1º del citado Decreto Nacional, establece: “*Las entidades competentes para adquirir por enajenación voluntaria o decretar la expropiación de inmuebles para la ejecución de proyectos u obras de utilidad pública o interés sociales, harán el anuncio del respectivo programa, proyecto u obra, mediante acto administrativo de carácter general que deberá publicarse en los términos del artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.*”

Que en julio 19 de 2010, el Gobierno Nacional emitió el documento CONPES 3677, “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 participación en la financiación de los proyectos...*”, en el cual se recopila 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.

Que el citado documento CONPES 3677 indica que: “*El documento CONPES 2999 “Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para la Ciudad de Santa Fe de Bogotá” de abril de 1998, definió el SITM de Bogotá con una red de Metro y un componente flexible de líneas troncales de buses de alta capacidad2, que posteriormente se convirtió en el eje estructurante del SITM3. En ese documento, se definen las condiciones de participación de la Nación y el Distrito para la financiación de la Primera Línea de Metro (PLM) y el componente flexible del SITM de Bogotá. El documento también solicitó evaluar por primera vez la iniciativa del Tren de Cercanías y su articulación con el SITM. (...)*”

Que el 9 de mayo de 2013 a partir del diseño conceptual en el marco del contrato suscrito con la Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea del Metro (UT GC PLM), se suscribió entre el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el CONSORCIO L1, integrado por EUROESTUDIOS SL, IDOM INGENIERÍA Y CONSULTORIA S.A., y CANO JIMENEZ ESTUDIOS S.A., el Contrato No. IDU 849 de 2013, cuyo objeto fue el “*Diseño para la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– para la ciudad de Bogotá-Colombia*”, para elaborar los Diseños de Ingeniería Básica Avanzada del Proyecto PLMB.

Que el 26 de diciembre de 2014 el IDU y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) suscribieron el Convenio Interadministrativo No.1880 de 2014, el cual tiene por objeto *“Aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto ‘Primera Línea del Metro de Bogotá ‘en dos fases, a saber Fase 1, denominada ‘Diseño de la transacción y Fase 2, denominada ‘Estructuración integral’.* El propósito del convenio es definir la estructura técnica, financiera y legal que permita abrir una licitación para la elaboración de los diseños de detalle y la construcción y puesta en marcha del proyecto.

Que en el desarrollo de la Fase 1 del convenio 1880 de 2014, la FDN contrató un estudio de Ingeniería de Valor para el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá con el fin de optimizar el valor del proyecto (funcionalidad y costos) propuesto desde una perspectiva de ciclo de vida y abordando aspectos de diseño, construcción por fases, cronograma y riesgos, estudio elaborado por la firma SENER Ingeniería y Sistemas Colombia S.A.S.

Que en el proceso de Ingeniería de Valor realizado se presentaron 49 propuestas de optimización que permitirían reducir los costos de construcción (CAPEX) y en otros casos los costos de operación y mantenimiento (OPEX). De las cuales, las que a continuación se enlistan, fueron aceptadas por el Distrito:

- Optimización del trazado para aumentar la velocidad comercial y reducir flota.
- Supresión de la Estación Casablanca.
- Supresión de la Estación Marly.
- Redistribución de cuartos técnicos y ajuste de longitud de estaciones.
- Profundidad de estaciones en tramos TBM.
- Transformación de estaciones tipo 3 en estaciones tipo 2.
- Optimización del tapón de fondo de jet-grouting en estaciones.
- Ajuste diseño de contrabóveda en estaciones TBM
- Sustitución de túnel entre pantallas por TBM entre Gran Colombia y Calle 85.
- Optimización del tapón de fondo del túnel entre pantallas.
- Optimización de los tratamientos de clave de túneles TBM.
- Eliminar sistema ATP de respaldo

- Integración de redes de voz, video y datos en dos redes.
- Reducción distancia tren-puertas de andén.
- Incorporar pantallas mixtas info/publicidad.
- Aumento del nivel SIL.
- Optimización del estudio eléctrico.
- Receptoras por fases.
- Automatización de estaciones con reducción de personal.
- Ingresos atípicos por publicidad en trenes y estaciones.
- Análisis detallado del consumo por coche-km.

Que entre las propuestas que no se consideraron oportunas se encontraba la de *“Sustitución de túnel por viaducto entre Portal de las Américas y Rosario”.*

Que en el resumen ejecutivo de julio de 2015 de número 202006-DF-RESEJEC-MEM-00-01 elaborado por Consorcio CL1, dentro del contrato IDU 849-2013, se presentó el presupuesto estimado del proyecto, que ascendía a la suma de \$14.89 billones con base en las tasas de cambio de referencia de \$2.557.125 COP (Euro) y \$ 1997.91 COP (Dólar), vigentes a septiembre 24 de 2014.

Que en el entregable 4 Informe Final de Ingeniería de Valor del 19 de junio de 2015, elaborado por la firma SENER, se indicó que. *“Sumando los ahorros de las 48 (sic) ideas, se estimó un valor teórico de 3.263.000 MCOP (30,25% del costo directo de ejecución de las obras). Sin embargo, esta cifra no supondría un ahorro real, puesto que hay superposiciones entre muchas de ellas, al no ser actuaciones absolutamente independientes”.*

Que en el producto 36 *“ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES TÉCNICAS SOBRE LAS PROPUESTAS DE INGENIERÍA DE VALOR EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DE LA PLMB 202006-DE-PR36-DOC-01-00”*, elaborado por Consorcio CL1, dentro del contrato IDU 849-2013, se estimó un nuevo presupuesto total, por valor aproximado de 13,41 billones, con base en los análisis efectuados en dicho documento, *“cuya propuesta (...) consiste en la construcción por fases de la PLMB, desde los patios y talleres hasta la estación de la calle 100 con su diseño actual, más un tramo adicional para cola de maniobras y almacenamiento de trenes y acabando en una salida de emergencia. (...)”*, disminuyendo el trazado eliminando el tramo final entre la Calle 100 y la Calle 127.

Que el CONFIS nacional, según boletín del Ministerio de Hacienda del 26 de octubre de 2015, “*aprobó (...) recursos por \$9.65 billones para la construcción e implementación de la primera línea del Metro de Bogotá.*”

Estos recursos corresponden al 70% del costo total del proyecto, que asciende a \$13,79 billones y los dineros restantes, es decir, \$4,14 billones, serán aportados por el Distrito Capital. para buscar el aval fiscal del proyecto.”

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 establece: “*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 igualmente el artículo 19 ídem, establece como motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte, pudiéndose según el artículo 20 ídem, modificado por el artículo 3 de la Ley 1742 de 2014, aplicar para efectos de la adquisición predial adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo 19 de dicha Ley siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y 1564 de 2012, debiendo en todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, aplicarse las reglas especiales previstas en la ley 1682 de 2013.

Que por su parte, el artículo 21 ídem preceptúa que: “*La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria (...).*”

Que en ese sentido el artículo 25 ídem, modificado por el artículo 4 de la ley 1742 de 2014, señala que: “*La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación o al respectivo poseedor regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes (....) La oferta deberá ser no-*

tificada únicamente al titular de derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de adquisición o al respectivo poseedor regular inscrito, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.”

Que el artículo 1º del Decreto Distrital 577 de 2013, modificó el artículo 1 del Decreto Distrital 398 de 2009, precisando y adoptando 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.

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

Que el Decreto Nacional 737 de 2014 “*Por el cual se reglamenta el saneamiento automático por motivos de utilidad pública e interés social de que trata el artículo 21 de la ley 1682 del 22 de noviembre de 2013*”, fija las condiciones y requisitos para la aplicación del saneamiento automático de bienes inmuebles que, por motivos de utilidad pública e interés social, sean necesarios para proyectos de infraestructura de transporte con o sin antecedente registral.

Que el 10 de abril de 2015 se expidió el Decreto Distrital 136 de 2015 “*Por medio del cual se declara la existencia de condiciones especiales de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social, para la adquisición de los derechos de propiedad y demás derechos reales sobre los terrenos e inmuebles requeridos para la ejecución del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., en el marco del Sistema Integrado de Transporte (SITP) de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones*”.

Que en abril de 2015 fue radicada por el Distrito la “*Evaluación Socioeconómica Ex-Ante del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá*”, para efectos de poder continuar con el trámite previsto en el CONPES 3377 de 2010 que exigía como requisito técnico una “*evaluación económica y análisis costo-beneficio*”.

Que en virtud del contrato IDU-1646-2015, en el documento presupuesto de costos 2014 actualizado al 2016, dentro del proyecto primera línea del metro de Bogotá, el presupuesto de la PLMB pasó a \$17.7 billones, por lo que hubo que buscar alternativas de optimización del proyecto, para ajustarse al techo presupuestal indicado por la Nación (\$13.79 billones) en el CONFIS de aval fiscal.

Que el 28 de enero de 2016 se realizó la modificación No. 02 al Convenio Interadministrativo No. 1880 de 2014-, mediante la cual reformó el alcance del convenio, comprendiendo la ejecución de una primera Subfase en la Fase 2 denominada “Estudio para optimizar el diseño de la PLMB y analizar alternativas de ejecución por tramos”. Para desarrollar esta Subfase se contrató por parte de la Financiera de Desarrollo Nacional a la firma SYSTRA, con el siguiente objeto: “(...) la elaboración de un estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB, identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”, de conformidad con los términos contenidos en el anexo I de los Términos de Referencia”.

Que la firma SYSTRA en el entregable 9 “Estudio comparativo de alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la primera línea de metro para la ciudad de Bogotá (PLMB), con identificación y cuantificación de ahorros que optimicen el beneficio”, PLMB-SYS-DOC-TOD-0900-0B del 22 de noviembre de 2016, el cual preciso cuáles serían tanto las alternativas de trazado como de tipología de infraestructura, para compararlas con la alternativa base o proyecto de PLMB inicial. Específicamente, se adelantó un análisis multicriterio de comparación de trazados y de diferentes configuraciones de infraestructura, metodología que fue consensuada y presentada a la Nación y del cual se obtuvo la alternativa a implementar.

Que de acuerdo con el citado entregable, la alternativa seleccionada identificada como canasta C, “con su nodo de terminación del viaducto en la Calle 72, es la mejor alternativa porque presenta el balance más positivo entre las características diferenciadoras de las posibles soluciones (...)”, teniendo en cuenta los siguientes componentes de evaluación: i) Impacto Ambiental, ii) Proceso constructivo, , iii) Urbano y Paisajístico, iv) Experiencia del usuario, v) Beneficios sociales y financieros, y vi) Riesgos.

Que el Comité de Seguimiento a la Consultoría SYSTRA, conformado entre otros, por servidores de la Administración Distrital, según acta de reunión del 28 de noviembre de 2016, analizaron los documentos presentados y recomendaron al Comité Interinstitucional del Convenio, dar aval al contenido y las conclusiones formuladas correspondiente, entre otros, al entregable 9 antes referido.

Que el mismo entregable 9 al referirse al Cronograma de construcción de la PLMB, indicó que: “El proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, desde el patio-

taller hasta la Calle 127, se ejecutará en dos tramos atendiendo de esta manera la limitación presupuestal vigente que implica la construcción del Tramo 1 en el corto plazo: * Tramo 1: Patio-taller hasta la estación Calle 72, más cola de maniobras hasta la Calle 76 * Tramo 2: Calle 76 con Avenida Caracas hasta la Calle 127 con Autopista Norte.”

Que a partir de las definiciones y conclusiones resultantes de la consultoría contratada con la firma SYSTRA durante la Subfase 1, se puede continuar con las siguientes subfases del convenio, las cuales permitirán adelantar la elaboración de optimizaciones y complementos a los diseños de Ingeniería Básica Avanzada y ejecutar la estructuración técnica, legal y financiera para la construcción, operación y mantenimiento y así realizar los procesos de selección y contratación que se requieran para lograr tanto la financiación como la ejecución del Tramo 1 del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

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.

El eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por Transmilenio y Metro. En lo relacionado con el sub-sistema Transmilenio, se ampliará la red de troncales y se optimizará el sistema operacional mejorando la cobertura y la calidad del servicio. 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. El Sector Movilidad promoverá su adecuada integración y coordinación con proyectos regionales. Así mismo, buscará potenciar las redes de transporte masivo como catalizadores de la renovación urbana.”

Que el artículo 62 ibídem definió como proyectos estratégicos para Bogotá, D.C., “aquellos que garantizan a mediano y largo plazo la prestación de servicios a la ciudadanía y que por su magnitud son de impacto positivo en la calidad de vida de sus habitantes. Dichos proyectos incluyen, entre otros, estudios, diseño, remodelación, desarrollo, construcción, ejecución, operación y/o mantenimiento de: proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo el metro y las troncales de Transmilenio; (...)”.

Que el Acuerdo Distrital 642 de 2016 autorizó al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital

para participar conjuntamente con otras entidades descentralizadas del Orden Distrital, en la constitución de la empresa METRO DE BOGOTÁ, y le otorgó a esta última las facultades de: *“realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, (...)”*

Que el 14 de diciembre de 2016, Transmilenio S.A., Secretaría de Hacienda Distrital, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, el Instituto Distrital de Turismo IDT y la Empresa Desarrollo y Renovación Urbana constituyeron la Empresa **METRO DE BOGOTÁ S.A.** y adoptaron sus estatutos.

Que el Gobierno Nacional el 10 de Enero de 2017 emitió el Documento CONPES 3882 *“Apoyo del Gobierno Nacional a la Política de Movilidad de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca y Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo – Soacha Fases II Y III”*, que sometió a consideración del Gobierno Nacional de Política Económica y Social el apoyo del Gobierno Nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca; y *“precisa los mecanismos y requisitos necesarios para materializar el apoyo del Gobierno nacional en los proyectos que contribuyen a mejorar la movilidad de la Región Capital. Así, en primer lugar, se precisa el alcance de cada uno de los diez requisitos establecidos en el Documento CONPES 3677 Movilidad integral para la Región Capital Bogotá-Cundinamarca. En segundo lugar, se presentan los componentes elegibles de cofinanciación y los lineamientos para su evaluación por parte del Ministerio de Transporte. En tercer lugar, se describe la participación de la nación en el seguimiento y desarrollo de los proyectos. Adicionalmente, el documento presenta los tres proyectos susceptibles de cofinanciación de la nación que han sido priorizados por las entidades territoriales, para lo cual describe su estado actual, sus beneficios y costos, así como los siguientes pasos para acceder a la cofinanciación. (...)”*

Que el 9 de Febrero de 2017 la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá S.A. con base en los Estudios y Soportes Técnicos que fueron puestos a su consideración y en particular los resultados del Estudio elaborado por la firma SYSTRA, acogió el Trazado del Tramo 1 ajustado para la PLMB.

Que en cumplimiento de lo previsto en el Decreto Nacional 2729 de 2012, compilado por el Decreto Nacional 1077 de 2015 y como consecuencia de los ajustes efectuados al Proyecto inicial de la PLMB, producto de los diversos estudios técnicos y económicos realizados entre los años 2008 y 2016 arriba indicados,

es necesario modificar el anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, contenido en el artículo 1º del Decreto Distrital 577 de 2013, adicionado por el artículo 1º del Decreto Distrital 425 de 2014; en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, conforme al resultado del *“Estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”*, elaborado por la firma SYSTRA en el marco del Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, suscrito con la Financiera de Desarrollo Nacional.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del Decreto Nacional 2729 de 2012, compilado por el artículo 2.2.5.4.3 del Decreto Nacional 1077 de 2015, al presente Decreto de Anuncio de Proyecto se anexa: 1) La delimitación preliminar mediante coordenadas IGAC en plano a nivel predial de la zona en la cual se adelantará el proyecto y su área de influencia, teniendo en cuenta el trazado del proyecto y la implantación de las estaciones; y 2) Los avalúos de referencia correspondientes al área descrita en el numeral anterior, elaborados por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD. En relación con los avalúos de referencia sobre la zona de influencia correspondiente al trazado ajustado que se adopta mediante el presente Decreto, cuyos predios quedaron por fuera de la zona de influencia del trazado inicial, se ordenará a la UAECD realizar los avalúos para tales predios, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 3 de la norma en cita, y para los efectos previstos en el parágrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997.

Que las razones consignadas en precedencia, se adecuan a las exigencias del artículo 65, numerales 2 y 4 de la Ley 388 de 1997, para determinar las condiciones de urgencia que permitan adelantar la expropiación por vía administrativa de los predios requeridos para los proyectos viales mencionados, pues éstos tienen carácter prioritario dentro de los planes y programas del Distrito Capital y se constituyen en soluciones inaplazables para mantener la dinámica de construcción y desarrollo de la ciudad, en el marco de los mecanismos de gestión urbana zonal con que se cuenta actualmente.

Que para la construcción de la PLMB a que hacen referencia los numerales anteriores, se deben adquirir los predios necesarios a través del procedimiento desarrollado en el Capítulo VIII de la Ley 388 de 1997, en concordancia con lo estipulado en la Ley 1682 de 2013 y el Decreto Nacional 737 de 2014.

Que según lo informado por la Secretaría Distrital de Movilidad y la empresa Metro de Bogotá S.A., los considerandos antes mencionados, en los que se hace referencia a la realización de actividades, estudios, reuniones, celebración y/o suscripción de contratos y/o convenios, resultados de análisis y propuestas, radicación de documentos, conclusiones, revisiones, actualizaciones, aprobaciones, etc., son totalmente fidedignos, reposando en sus entidades los soportes documentales que permiten evidenciar lo afirmado en los mismos, de lo cual se da fe al suscribir y aprobar el presente decreto por los titulares de los despachos mencionados.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Objeto: Modificar el anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, contenido en el artículo 1º del Decreto Distrital 577 de 2013, adicionado por el artículo 1º del Decreto Distrital 425 de 2014; en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, conforme al resultado del *“Estudio que compare alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la Primera Línea de Metro para la ciudad de Bogotá - PLMB identificando y cuantificando ahorros que optimicen el beneficio, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal para la inversión y los costos de operación durante el ciclo de vida del proyecto”*, elaborado por la firma SYSTRA en el marco del Convenio Interadministrativo 1880 de 2014, suscrito con la Financiera de Desarrollo Nacional, y que corresponde al trazado contenido en los mapas anexos (9 planchas) al que se refiere el artículo 2 del presente Decreto.

PARÁGRAFO. Para efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, en el Decreto Nacional 2729 de 2012 recogido por el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 y con el fin de que la ciudadanía tenga acceso a la información sobre los avalúos de referencia de los predios, se ordena publicar el presente anuncio en el Registro Distrital, en el Catálogo de la Actividad Pública Inmobiliaria Distrital -CAPID-, y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

ARTÍCULO 2º.- Trazado de la PLMB. Adoptar el Trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB- contenido en el Mapa Anexo (9 planchas), del presente Decreto.

ARTÍCULO 3º.- Descripción del Proyecto. Modificar el artículo 2º del Decreto Distrital 577 de 2013 adicionado por el artículo 2º del Decreto Distrital 425 de 2014; el cual quedará así:

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

El trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá inicia desde la intersección de la futura prolongación de la Avenida Villavicencio con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). A partir de ese punto toma la Avenida Villavicencio, en sentido oriental hasta la intersección con la Avenida Primero de Mayo. La transición a la Avenida Primero de Mayo se hace por medio de una curva izquierda que atraviesa la manzana del costado nororiental (manzana catastral 004507078) para proseguir por la Avenida Primero de Mayo a través del separador central. Antes de llegar a la intersección con la Avenida Boyacá el trazado sale del separador para realizar una curva a la derecha a través de la manzana 004505094 y de las manzanas 004504095 y 004504001 después de pasar la Avenida Boyacá, regresando al corredor de la Avenida Primero de Mayo, para continuar en dirección oriental pasando por las intersecciones con la Avenida 68 y la Carrera 50 hasta llegar a la Avenida NQS. En este punto realiza un giro a la izquierda para hacer una transición sobre la Avenida NQS y hacer posteriormente un giro a la derecha para continuar por la Calle 8 sur hasta la intersección con la Calle 1. Continúa por el eje del separador central de la Calle 1 hasta la intersección con la Avenida Caracas (Avenida Carrera 14), para tomar dicha Avenida Caracas a la altura de la Calle 127.

ARTÍCULO 4º.- Ámbito de Aplicación. Modificar el artículo 3º del Decreto Distrital 577 de 2013, adicionado por el artículo 3º del Decreto Distrital 425 de 2014, el cual quedará así:

El área de anuncio de proyecto se estableció con base en la delimitación preliminar mediante coordenadas IGAC en planos a nivel predial de la zona en la cual se adelantará el proyecto y su área de influencia, que se anexan al presente Decreto (9 planchas), a escala 1:5.000, que corresponden al trazado del proyecto y a cada una de las estaciones, por lo cual hacen parte integral del presente Decreto y tienen efecto sobre todos los predios a intervenir y su área de influencia.

ARTÍCULO 5º.- Actuaciones para la Ejecución del Proyecto PLMB. Modificar el artículo 4º del Decreto

Distrital 577 de 2013, adicionado por el artículo 4º del Decreto Distrital 425 de 2014, el cual quedará así:

El Proyecto urbano integral descrito en el artículo 3º 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 Plan de Ordenamiento Territorial vigente, 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 6º.- Motivos de Utilidad Pública e Interés Social. Modificar el artículo 6º del Decreto Distrital 577 de 2013, adicionado por el artículo 5º del Decreto Distrital 425, de 2014, el cual quedará así:

El proyecto PLMB, cuyo trazado general se precisa y adopta mediante el presente decreto, se enmarca en los literales c) y e) del artículo 58 de la ley 388 de 1997, que señala: “...c) *Ejecución de programas y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos; ... e) Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo.*”

ARTÍCULO 7º.- Práctica de Avalúos de Referencia. En cumplimiento de lo previsto en el párrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, del artículo 1º del Decreto Nacional 2729 de 2012 y lo dispuesto por los Decretos Distritales 398 de 2009, 577 de 2013 y 425 de 2014, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, entregó los avalúos de referencia de las áreas de influencia del proyecto inicial de la PLMB, con base en las Zonas Geo-Económicas Homogéneas y las metodologías que la entidad utiliza. Dichos avalúos conservan su vigencia y validez respecto de los predios a intervenir y su área de influencia para el Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD) completará los avalúos de referencia sobre la zona de influencia correspondiente al trazado ajustado, para aquellos predios que, luego del ajuste al trazado, quedaron por fuera de la zona de influencia y los elementos complementarios, para los efectos previstos en el párrafo primero del artículo 61 de la Ley 388 de 1997.

ARTÍCULO 8º.- Actualización de la Cartografía Oficial / Planos Urbanísticos. La Secretaría Distrital de Planeación, efectuará las modificaciones o anotaciones a que haya lugar en los planos urbanísticos a intervenir y sus zonas de influencia, según lo dispuesto en el presente Decreto.

ARTÍCULO 9º.- Competencia en la Liquidación y Pago de Plusvalía. 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 2 del Acuerdo 352 de 2008, mediante el cual se modificó el artículo 4 del Acuerdo Distrital 118 de 2003, así como por las demás normas que modifiquen, sustituyan, subroguen o complementen las disposiciones sobre plusvalía.

ARTÍCULO 10º.- Incorporación al Plan de Ordenamiento Territorial. La Secretaría Distrital de Planeación incorporará el trazado ajustado del Proyecto PLMB, y los elementos complementarios resultantes de los estudios técnicos adelantados por la Consultaría SYSTRA, al Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad y/o en los instrumentos de planificación, gestión y financiación para proyectos de este tipo, mediante los mecanismos de revisión, modificación e implementación necesarios y pertinentes.

ARTÍCULO 11º.- Condiciones Especiales de Urgencia. Declarar la existencia de condiciones especiales de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición por enajenación voluntaria o expropiación administrativa por parte de la Empresa Metro de Bogotá, S.A., o la entidad que en virtud de acuerdo o convenio ésta designe, del derecho de Propiedad y demás derechos reales sobre los terrenos e inmuebles requeridos para la ejecución del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Esta declaratoria surte los efectos consagrados en los artículos 63, 64 y 65 de la Ley 388 de 1997, para permitir que, la Empresa Metro de Bogotá S.A. o la entidad que en virtud de acuerdo o convenio ésta designe, adelante los trámites de expropiación administrativa, respecto de los derechos de dominio y demás derechos reales que recaigan sobre los inmuebles necesarios para la ejecución del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

La Empresa Metro de Bogotá S.A., o la entidad que en virtud de acuerdo o convenio ésta designe, determinará mediante decisión motivada, la adquisición de los predios que se requieren e iniciará los trámites correspondientes para adelantar la expropiación administrativa, conforme al procedimiento contenido en el Capítulo VIII de la Ley 388 de 1997, en concordancia con lo establecido en la Ley 1682 de 2013 y el Decreto Nacional 737 de 2014.

Efectuado el registro de la decisión, la Empresa Metro de Bogotá S.A. o la entidad que en virtud de acuerdo o convenio ésta designe, podrá exigir la entrega material del correspondiente inmueble, sin necesidad de intervención judicial, para lo cual podrá acudir al auxilio de las autoridades de policía si fuera necesario, conforme a lo señalado en el numeral 3 del artículo 70 de la Ley 388 de 1997 y el parágrafo del artículo 27 de la Ley 1682 de 2013.

ARTÍCULO 12º.- Vigencia y Derogatorias. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Registro Distrital y en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra y deroga el artículo 5º del De-

creto Distrital 577 de 2013, el Decreto Distrital 136 de 2015 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

Dado en Bogotá, D.C., a los dieciséis (16) días del mes de junio de dos mil diecisiete (2017).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad











