

DECRETO DE 2011

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 294 (Julio 7 de 2011)

“Por el cual se adoptan las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP–, durante la fase de transición en Bogotá Distrito Capital”.

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTA, D.C. DESIGNADA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1º y 3º del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; artículos 1º y 3º de la Ley 105 de 1993; artículos 3º, 5º y 8º de la Ley 336 de 1996, numerales 1º, 3º y 4º del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993; artículo 469 del Decreto Distrital 190 de 2004 y el Decreto Distrital 319 de 2006, y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos 1º, 2º, 322 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que en concordancia el artículo 3º de la Ley 388 de 1997 *“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, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios”.

Que el numeral 2º del artículo 3º 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”* señala que por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quién ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que conforme a lo establecido por el literal c) del numeral 1º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que según lo establecido por el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.*

Que conforme con el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público desarrollan servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Que según con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 336 de 1996 *“En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso, para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”*

Que el artículo 3º del Decreto Nacional 3109 de 1997 “Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación” define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Que el Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor”, adoptado mediante del Acuerdo Distrital 308 de 2008, señaló el proyecto Sistema Integrado de Transporte Público dentro del objetivo estratégico Derecho a la Ciudad, que busca mejorar la movilidad a partir de la articulación operacional y tarifaria de los diferentes modos de transporte público y el desarrollo de estrategias para la inclusión de otras modalidades de transporte público y su infraestructura, con visión de integración regional y optimización de los recursos.

Que el artículo 10 del Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto Distrital 190 de 2004, establece la política de movilidad, la cual entre otros aspectos, se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y de la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, en la perspectiva de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, para la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006 adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, señalando en los artículos 2, 8, 12 y 13, lo siguiente:

“Artículo 2 Documentos del Plan: El Plan Maestro de Movilidad está integrado por este decreto y las demás normas que lo desarrollen”.

“Artículo 8 Objetivos: Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. *Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.*
2. *Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.*
3. *Contribuir al crecimiento inteligente consideran-*

do la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.

(...)

5. *Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.*

(...)

7. *Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.*

(...)

9. *Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.*

(...)

14. *Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad (...)*

“Artículo 12 Estructuración del sistema de movilidad: 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”

“Artículo 13 Definición del sistema integrado de transporte público: 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 el artículo 469 del Plan de Ordenamiento Territorial señala que las normas necesarias para la debida y oportuna aplicación de los instrumentos y procedimientos de gestión previstos en ese Plan, deberán ser reglamentadas por el Alcalde Mayor en ejercicio de la facultad consagrada en el numeral 4º del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993.

Que el anexo 2º del Plan de Ordenamiento Territorial señala que los servicios públicos y de transporte, particularmente las Terminales de Carga y Pasajeros, las Estaciones de Pasajeros de escala urbana y metropolitana están supeditadas a las disposiciones y prevalencia del Plan Maestro.

Que el artículo 21 del Decreto Distrital 319 de 2006 sobre los proyectos en transporte público adopta de manera general los siguientes:

“(...) Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITP. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.

**Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa.*

**Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias (...)*

Que corresponde a las autoridades distritales garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a cargo del Distrito Capital.

Que el artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en sus numerales 3º, 4º y 6º prevé como atribuciones 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; ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos y distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas.

Que el Alcalde Mayor es la máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en virtud de lo establecido por la normativa de transporte nacional, por el artículo 3º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010.

Que sobre las facultades del Alcalde Mayor, en materia de transporte público, se ha pronunciado la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante sentencia

25000 2324 000 2003 00834 02, con ponencia del Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, el 26 de abril de 2007, en la que se reafirma que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que así mismo, el Decreto Distrital 309 de 2009 *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C. - SITP, y se dictan otras disposiciones”, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, sobre aspectos generales en el artículo 2º establece que “el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.”*

Que el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP es un soporte urbano fundamental para la consolidación de los mandatos del POT, el Plan de Desarrollo de la ciudad y, en general, para la dinámica urbana, pues tiene una incidencia estructurante en la ciudad.

Que para efectos de cumplir con los principios de la movilidad establecidos en el POT es prioritaria la implementación del SITP y, por ello, se hace necesario adoptar las disposiciones que viabilicen la creación de los soportes para el correcto funcionamiento de ese sistema.

Que mediante Resolución No. 064 de 2009 de Transmilenio S.A, ordenó la apertura del proceso de Licitación Pública No. TMSA-LP 004 de 2009, cuyo objeto es seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto es la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme.

Que en el ítem 1.81 de los anexos 4A y 4B, correspondiente a los Contratos de concesión del proceso de Licitación Pública No. TMSA-LP 004 de 2009, se definieron los Terminales Zonales o Patios Zonales como *“Las áreas de parqueo de los vehículos que conforman la Flota que se encuentra al servicio de la Operación Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP de responsabilidad del*

CONCESIONARIO, las cuales deben cumplir con las disposiciones vigentes en materia de espacio público, normativa urbana y disposiciones ambientales nacionales y distritales”.

Que para la operación de las rutas no troncales del SITP, debe implementarse la infraestructura de soporte, consistente en los terminales y patios que serán parte del sistema de intercambiadores modales de la ciudad, para lo cual, se requiere de un periodo para el desarrollo de los respectivos estudios, diseños y construcción que se adelantarán por parte de Transmilenio S.A, durante la etapa de transición.

Que en ese intervalo de tiempo, mientras se implementan los terminales y patios definitivos que son la infraestructura de soporte de las rutas no troncales del SITP, es indispensable que se autorice el funcionamiento de terminales y patios zonales de carácter temporal.

Que tales terminales y patios zonales de carácter temporal, además de que atiendan los requisitos exigidos por Transmilenio S.A., contemplados en los contratos de concesión, deberán cumplir con los requisitos relacionados con la normativa urbana que defina la Secretaría Distrital de Planeación para su incorporación urbanística, exclusivamente en esta etapa.

Que la Ley 105 de 1993, en su artículo 17, al definir la integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte, establece que *“Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos”.*

Que por su parte, el Decreto Distrital 319 de 2006, por medio del cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad, confirma esta noción cuando determina que el Sistema Integrado de Transporte Público comprende entre otros *“la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema”.*

Que la infraestructura de circulación de que habla esta norma comprende los portales, los patios y el sistema vial, dado que los vehículos o equipos de transporte circulan sobre estos elementos para el óptimo funcionamiento del sistema.

Que la Ley 769 de 2002, por medio del cual se adopta el Código Nacional de Tránsito, en su artículo 2 define la noción de vía como *“Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales”.*

Que en este orden de ideas, los patios y los terminales de transporte, conforme las normas nacionales y distritales descritas, tienen implícito un componente de infraestructura vial.

Que por su parte, el Decreto Nacional 1469 de 2010, *“Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones”*, en el literal b numeral 1 del artículo 11, exceptúa de la tramitación y obtención de licencias urbanísticas en la ejecución de proyectos de infraestructura vial, no obstante, se hace necesario la expedición de licencias de construcción cuando se trató de edificaciones convencionales en concordancia con el numeral 3 del artículo 11 del mencionado Decreto.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Ámbito de aplicación. Las normas expedidas en el presente decreto tendrán validez durante una etapa de transición de cinco (5) años, para efectos de que se realicen los estudios, diseños y la construcción por parte de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., de los terminales zonales y patios zonales definitivos de las rutas no troncales del Sistema Integrado de Transporte Público.

Durante este lapso se autoriza la implementación de terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios de esas rutas, conforme a la reglamentación que se adopta en este decreto.

ARTÍCULO 2.- Seguimiento a la etapa de transición. Créase el comité de seguimiento a la etapa de transición conformado por Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Ambiente, Transmilenio S.A., y Gerencia del SITP, el cual realizará la evaluación de los avances del proceso de implementación de terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios del SITP, así como la verificación del avance del proceso de estructuración de los estudios y diseños, y la construcción de los terminales zonales y patios zonales definitivos, previstos en el artículo primero de esta norma. Dicho Comité reportará, semestralmente a la Secretaría Distrital de Planeación, sobre los avances y recomendará los ajustes normativos que la implementación definitiva requiera.

PARÁGRAFO. Este comité sesionará como mínimo cuatro (4) veces al año y sus miembros deberán ocupar cargos directivos dentro las correspondientes entidades.

ARTÍCULO 3.- Objeto. Adoptar las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de los terminales zonales transitorios y/o patios zonales transitorios de las rutas no troncales del SITP en la etapa de transición contemplada en este decreto.

1. Localización.

Donde el sistema lo determine, con la aprobación de Transmilenio S.A.

Se prohíbe la localización de terminales zonales transitorios y/o patios zonales transitorios del SITP, en los componentes de la Estructura Ecológica Principal, en bienes que hagan parte del patrimonio cultural del Distrito Capital, y las demás que establezca el Decreto Distrital 190 de 2004.

2. Edificabilidad.

2.1. Índice de ocupación: Máximo 0,15.

2.2. Índice de construcción: Máximo 0,30.

2.3. Altura: Máxima de dos (2) pisos.

3. Capacidad de Estacionamientos.

Los terminales zonales en la etapa de transición, no podrán tener una capacidad inferior a 30 cupos de estacionamientos en superficie para vehículos prestadores de servicio del Sistema Integrado de Transporte Público.

4. Aislamientos.

Lo que determine la ficha normativa, o la normativa urbana específica correspondiente.

5. Cerramientos.

Los cerramientos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

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

6. Zonas de uso público.

6.1. Antejardines.

Lo que indique la ficha normativa o la normativa urbanística específica, en todo caso no inferior a 3.50 mts.

6.2. Andenes.

La propuesta para el diseño de andenes debe enmarcarse dentro de las normas para espacio público establecidas en el Decreto Distrital 190 de

2004 artículos 263, 264, y con los lineamientos de diseño definidos en los Decretos Distritales 603 de 2007 (Cartilla de Mobiliario Urbano) y 602 de 2007 (Cartilla de Andenes).

7. Accesibilidad Peatonal.

La construcción y adecuación de accesos y la intervención correspondiente sobre todos los elementos del espacio público, deberán respetar las normas sobre andenes y espacio público definidas en el Sistema de Espacio Público del Plan de Ordenamiento Territorial y con los lineamientos de diseño definidos en los Decretos Distritales 603 de 2007 (Cartilla de Mobiliario Urbano) y 602 de 2007 (Cartilla de Andenes) o los que modifiquen o sustituyan.

Se deberá solucionar mediante pasos peatonales, andenes y demás elementos urbanos necesarios, la comunicación peatonal con el entorno inmediato, de conformidad con los procedimientos establecidos para tal efecto en las normas legales vigentes, en cuanto a la accesibilidad, movilidad y transporte para personas con discapacidad.

8. Accesibilidad Vehicular.

El acceso a los Terminales zonales del SITP en la fase de transición no se podrá realizar desde vías de la malla vial local (Vías tipo V-7, V-8 y V-9), excepto en el caso que estén definidos como corredores de movilidad local (CML). En el caso que el terminal zonal tenga frente sobre una vía de la malla vial arterial se debe cumplir con lo establecido en el artículo 182 del Decreto Distrital 190 de 2004.

PARÁGRAFO 1. Los accesos y salidas deben tener como mínimo un ancho de 7.0 metros y la maniobra para el estacionamiento de los vehículos se realizará dentro del predio, sin generar impacto sobre la vía pública.

PARÁGRAFO 2. Por razones de prestación del servicio público de transporte, para la operación del SITP, las autoridades distritales, previo estudios técnicos y únicamente para la etapa de transición del sistema, podrán viabilizar predios, para la operación de terminal zonal transitorio del SITP, con accesos sobre vías locales que no estén definidas como corredores de movilidad local (CML), siempre y cuando se hayan realizado las adecuaciones de accesibilidad por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) o la entidad distrital a cargo, En todo caso, estos predios sólo se podrán viabilizar, para operación de terminales zonales, para vehículos de menos de 50 pasajeros.

9. Permanencia.

Los Terminales Zonales Transitorios y/o Patios Zonales Transitorios, que se autoricen en el marco de esta normativa, no adquieren el carácter de permanencia que se le otorga a los dotacionales, dado que conforme el artículo 8 de la Ley 388 de 1997 y al artículo 17 de la Ley 105 de 1993 se tratan de infraestructuras transporte.

ARTÍCULO 4º.- Licencias de construcción. La prolongación del ancho de la vía de la infraestructura vial que se destine exclusivamente a terminales zonales transitorios y/o patios zonales del SITP en la fase de transición, no requieren de licencias urbanísticas, al tenor de lo previsto en el literal b) del numeral 1º del artículo 11 del Decreto Nacional 1469 de 2010.

Para efectos de la puesta en marcha de la respectiva terminal y/o patios de buses, el operador deberá tramitar las licencias urbanísticas para las edificaciones convencionales, en concordancia con el numeral 3º, del artículo 11 del Decreto Nacional 1469 de 2010.

Dada la vocación de transitoriedad de las edificaciones convencionales de que trata el presente artículo, las curadurías urbanas expedirán las respectivas licencias, sin necesidad de la aprobación de un plan de implantación y/o regularización y manejo.

Para expedir la licencia de construcción de las edificaciones convencionales los curadores deberán solicitar al operador zonal, la aprobación de la localización del terminal y/o patio por parte de Transmilenio S.A.

PARÁGRAFO. Transmilenio S.A. podrá objetar, en cualquier tiempo, la operación de los terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, cuando no se ajusten a la normativa correspondiente.

ARTÍCULO 5.- Operación en estacionamientos vinculados a otros usos. Cuando se verifique que las condiciones de demanda de los estacionamientos vinculados a usos comerciales y dotacionales han disminuido, por razones propias de la dinámica urbana, respecto a las exigencias iniciales de la norma, se permitirá la operación de terminales zonales en estas áreas, siempre y cuando, se puedan desarrollar las actividades que demanda el SITP, sin detrimento de la función que corresponda al estacionamiento vinculado al uso respectivo.

PARÁGRAFO. Las dimensiones de cupos de estacionamiento, en los estacionamientos vinculados al uso, deberán adecuarse a las dimensiones requeridas por los vehículos del SITP. En todo caso, sólo se podrá utilizar como máximo el 30% del área efectiva del estacionamiento vinculado al uso, como terminal zonal transitorio del SITP.

ARTÍCULO 6.- Remisión a otras normas. Los aspectos que no se hayan reglamentado expresamente en el presente acto administrativo, se regularán por las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002, los Decretos Distritales 333 de 2010 y 190 de 2004, Decreto Nacional 926 de 2010 modificado por el Decreto Nacional 2525 de 2010 –NSR-10 y demás normas concordantes en la materia.

ARTÍCULO 7.- Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital. Adicionalmente de conformidad con el artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004, se publicará en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de julio de dos mil nueve (2011).

CLARA EUGENIA LÓPEZ OBREGÓN
Alcaldesa Mayor Designada

CRISTINA ARANGO OLAYA
Secretaria Distrital de Planeación

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES
Secretario Distrital de Movilidad