

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20216060019205



Fecha: 24-11-2021

“ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

EL VICEPRESIDENTE DE PLANEACIÓN, RIESGOS Y ENTORNO DE LA
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el Decreto 4165 de 2011, el numeral 6 del artículo 1º de la Resolución No. 955 de 2016 y la Resolución No. 940 del 27 de junio de 2019 expedidas por la Agencia Nacional de Infraestructura, y

CONSIDERANDO

Que según el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, en la elaboración y adopción de los planes de ordenamiento territorial, los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes que constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la constitución y las leyes: “(...) 3. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia.”.

Que el artículo 58 de la Ley 388 de 1997, modificatorio del artículo 10 de la Ley 9 de 1989, establece que para efectos de decretar su expropiación, se declara de utilidad pública o interés social la adquisición de inmuebles para destinarlos a los siguientes fines: “(...) e) Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo”.

Que por medio de la Ley 1228 de 2008 se definieron las fajas de retiro o áreas de reserva vial, sus características y las consecuencias jurídicas que se generan como resultado de su establecimiento. Dicha norma busca establecer zonas de exclusión que permitan la apropiada expansión, adecuación o mejoramiento de la infraestructura vial de acuerdo con las necesidades de la comunidad. Las fajas de retiro, constituyen un elemento que redundará en las condiciones de seguridad vial de la infraestructura, permitiendo contar con espacios adecuados para la atención de emergencias y eliminando barreras u obstáculos cercanos a las vías que podrían afectar la seguridad de los conductores, pasajeros, transeúntes y habitantes de sus cercanías.

Que el artículo 3 de la Ley 1228 de 2008, establece que “Para efectos de habilitar las zonas de reserva, se declaran de interés público las franjas establecidas en el artículo 2º de la presente ley”.

Que el artículo 6 de la mencionada Ley 1228 de 2008 prohíbe expresamente la expedición de licencias y permisos sobre las fajas de retiro contempladas en la referida ley en los siguientes términos “Los curadores urbanos y las demás autoridades urbanísticas o de planeación nacional, departamental o municipal, no podrán en adelante conceder licencias o permisos de construcción de alguna naturaleza en las fajas a que se refiere la presente ley. Quienes contravengan la prohibición aquí establecida incurrirán en causal de mala conducta sancionada con la destitución del cargo.”.

Que de conformidad con el Artículo 2 de la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, se aprobó como parte integrante de dicha Ley, el documento: “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 - Prosperidad para Todos”, en cuyo capítulo III, se determinó el esquema de Asociaciones Público Privadas como una estrategia para impulsar la infraestructura como uno de los pilares de crecimiento en Colombia, así mismo, en el Plan Nacional de Desarrollo el mejoramiento de la capacidad de infraestructura de transporte es un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad y prosperidad, por lo cual, el Gobierno impulsará la consolidación de corredores de transporte que soportan la carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos y garantizan la conectividad regional.

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ *Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social.* ”

Que el artículo 19 de la Ley 1682 de 2013, fija los motivos de declaratoria de utilidad pública e interés social para la adquisición de inmuebles, así: *“ARTÍCULO 19. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.”*

Que el artículo 57 de la Ley 1682 de 2013 dispone que una vez aprobado el trazado y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, la autoridad administrativa competente deberá remitir esta información a la Agencia Nacional Minera *“con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de éste modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, no se puedan otorgar nuevos títulos de materiales de construcción, durante la vigencia del proyecto distintos a las autorizaciones temporales requeridas para la ejecución del mismo.”*

Que mediante el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se modificó la denominación y naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones por la de Agencia Nacional de Infraestructura, agencia nacional estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, cuyo objeto según lo previsto en el artículo 3º *ibidem* es *“... planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público- Privada – APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación”.*

Que el Artículo 4 Numeral 9 del Decreto 4165 de 2011, determina las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro de las cuales se encuentra: *“ARTÍCULO 4o. FUNCIONES GENERALES. Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura: (...) 9. Coordinar y gestionar, directa o indirectamente, la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las acciones requeridas en el desarrollo de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.”*

Que de otro lado, se expidió el Documento CONPES 3760 del 20 de agosto de 2013, para Proyectos Viales bajo esquemas de Asociaciones Público Privadas Cuarta Generación de Concesiones Viales, donde se presentan los lineamientos de política del programa de cuarta generación de concesiones viales (4G), dirigido a reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo, con las principales zonas portuarias y con las zonas de frontera del País.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de sus funciones reglamentarias tiene a su cargo la estructuración y la gestión contractual, técnica, legal y financiera de todos los proyectos de concesión de infraestructura que a nivel nacional se constituyan en obras de interés público y mejoren las condiciones de la prestación efectiva de los servicios en cabeza del Estado, según el Decreto 4165 de 2013.

Que el numeral 9 del artículo 1 de la Resolución No. 955 del 23 de junio de 2016, delegó en el vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura la facultad específica de suscribir las resoluciones de utilidad pública e interés social.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura realizó apertura del proceso de Licitación No. VJ-VE-IP-005-2013 / VJ-VE-IP-LP-005-2013 mediante Resolución 1188 del 29 de octubre de 2013, con el fin de seleccionar la oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto consistió en los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Norte del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad".

Que el 10 de diciembre de 2014 se firmó el Contrato de Concesión No. 009 de 2014, entre la Agencia Nacional de Infraestructura y CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. cuyo objeto consiste en: *“el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1”.*

Que dentro de los Proyectos Viales bajo esquemas de Asociaciones Público-Privadas Cuarta Generación de Concesiones Viales se encuentra el Proyecto Autopista Conexión Norte, según el CONPES 3760 de 2013.

Que mediante la Resolución 449 del 10 de marzo de 2014, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, declaró de Utilidad Pública e Interés Social el Proyecto Autopista Conexión Norte, Autopistas para la Prosperidad – Remedios – Zaragoza – Caucasia.

Que, como consecuencia de lo anterior, en la referida Resolución se identificó la franja de terreno que se consideró de utilidad pública e interés social, determinada por las coordenadas geográficas del Proyecto que fueron certificadas por la

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

Vicepresidencia de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura mediante Memorando N° 2014-200-001557-3 del 19 de febrero de 2014.

Que la CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S, mediante oficio con Radicado ANI No. 2021-409-104858-2 de fecha 13 de septiembre de 2021, dio respuesta a las últimas observaciones emitidas por el ente interventor CONSORCIO 4G sobre el polígono de utilidad pública y elevó solicitud en los siguientes términos: “teniendo en cuenta que no se presentan más observaciones por parte del Ente Interventor al Polígono de Utilidad Pública del Proyecto Autopista Conexión Norte, respetuosamente solicitamos amablemente a la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, darle prioridad a este tema y realizar los trámites correspondientes para la actualización del polígono declarado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), como de Utilidad Pública mediante la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2018, registrada en el Catastro Minero Colombiano (CMC), el día el 20 de enero de 2015.”, aportando el polígono de utilidad pública y las coordenadas planas debidamente georreferenciadas en el sistema Datum – MAGNA-SIRGAS – Origen Cartográfico Bogotá-MAGNA del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Que la Concesionaria en la siguiente tabla, resume las consideraciones técnicas que dan lugar la presente modificación, así:

UNIDAD FUNCIONAL 1		
ABSCIS A	CONSIDERACIONES TÉCNICAS	
INICIO	FIN	
K0+000	K1+450	Modificación de diseño geométrico, lo que implicó cambio en la geotecnia de la zona
ACCESO K1+527	Acceso a Remedios	
K1+450	K4+750	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos Acceso K3+438 Acceso K4+150
K4+750	K9+820	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos. Incluye retorno K8+820. Acceso K5+600
K9+820	K10+820	Modificación de diseño geométrico segunda calzada, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K10+820	K11+300	Modificación diseño geométrico Primera Calzada, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K11+300	K12+040	Modificación diseño geométrico Segunda Calzada, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K12+040	K12+160	Modificación diseño geométrico Primera Calzada - Puente 10
K12+160	K12+940	Modificación diseño geométrico Segunda Calzada, debido a: Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K12+940	K13+360	Modificación diseño geométrico Segunda Calzada, debido a: Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K13+360	K14+120	Modificación diseño geométrico Segunda Calzada, debido a: Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K14+120	K15+200	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos.
K15+200	K19+660	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos. Diseño de retornos K17+500. Acceso K15+280 Acceso K17+150
K19+660	K22+660	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos.
K22+660	K26+760	Las interferencias entre los diseños de la vía proyectada y la tubería del oleoducto en los cruces No. 21 (K24+148), No. 22 (K24+170), no cumplían lo establecido en la norma API 1102 respecto al ángulo de entrecruzamiento fue necesario rediseñar el trazado geométrico entre las abscisas K22+400 al K26+760. Diseño de retorno K22+080. Acceso K22+680
K26+760	K28+440	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos. Ajuste diseño geométrico de segunda calzada, debido a cumplimiento de los criterios de carreteras nuevas. Diseño de retornos K27+980.
K28+440	K28+820	Modificación diseño geométrico Primera Calzada - Puente 14 Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K28+820	K29+060	Modificación diseño geométrico Segunda Calzada, debido al cumplimiento de criterio de diseño geométrico. Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K29+060	K29+980	Modificación diseño geométrico Primera Calzada, debido al cumplimiento de criterio de diseño geométrico. Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes. Acceso K29+480
K29+980	K30+900	Modificación diseño geométrico Primera y Segunda Calzada, debido al cumplimiento de criterio de diseño geométrico. Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K30+900	K34+100	En el sector de Fraguas (K32) se evidenció la ubicación del relleno sanitario del Municipio de Segovia por lo cual se requirió modificar el trazado geométrico en el tramo comprendido entre el K32+320 al K33+426. Se incluye área de peaje K32+640, área de servicio K33+120 y peajes K33+460.

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

K34+100	K35+580	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K35+580	K36+060	Modificación diseño geométrico primera y segunda calzada, ajuste de pendiente y corte. Incluye retorno K35+680.
K36+060	K36+580	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos.
K36+580	K38+000	Modificación de diseño geométrico - Puente 18- Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K38+000	K38+420	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geométrico de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes. Acceso K38+260
K38+420	K38+880	Modificación diseño geométrico segunda calzada, debió a cumplimiento de criterio de diseño geométrico.
K38+880	K41+300	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes. Incluye retorno K40+840.
K41+300	K42+400	Modificación diseño geométrico segunda calzada, debido al cumplimiento de criterio de diseño geométrico.
K42+400	K45+550	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos Acceso K42+960 Acceso K43+340 Acceso K43+985
K45+550	K46+900	Modificación diseño geométrico segunda calzada, incluye retorno K46+460. Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K46+900	K48+440	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes. Acceso K48+650
K48+440	K52+000	Modificación de diseño geométrico por cruce con redes eléctricas e hidrocarburos
K52+000	K52+900	Modificación de diseño geométrico con el fin de reducir la afectación de infraestructura existente.
K52+900	K53+660	Modificación diseño geométrica segunda calzada, incluye retorno K53+500. Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K53+660	K54+260	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K54+260	K54+740	Modificación de diseño geométrica con el fin de reducir la afectación de infraestructura existente
K54+740	K56+500	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.
K56+500	57+180	Modificación diseño geométrico Primera Calzada
57+180	58+051	Modificación en optimización de áreas, ajuste de la geometría de corte y/o llenos junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes.

UNIDAD FUNCIONAL 2 - SUBSECTOR 1 (ZARAGOZA - CAUCASIA)		
ABSCISA		CONSIDERACIONES TÉCNICAS
Inicio	Final	
K0+000	K0+300	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K0+300	K1+500	En este tramo la modificación corresponde a un ajuste en diseño geométrico en cumplimiento al Apéndice 1. Alcance del Proyecto, Capítulo 2. Descripción del Proyecto, numeral 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales, literal (b) Unidad Funcional 2 - Zaragoza - Caucasia, Tabla 11. UF2 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 2: Subsector 1: Se incluye intercambiador a distinto nivel en Zaragoza
K1+500	K6+300	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente. En estos tramos las características geomecánicas de los materiales intervenidos, requirió el ajuste a la geometría de las pendientes de corte y/o relleno, junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes en los tramos comprendidos entre las abscisas K1+800 al K2+450, K3+100 al K3+140, K3+300 al K3+400, K3+820 al K4+000, K4+620 al K5+100. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes. Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K2+800, K2+900, K5+000 y K5+100. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K6+300	K9+000	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K9+000	K9+640	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal En estos tramos las características geomecánicas de los materiales intervenidos, requirió el ajuste a la geometría de las pendientes de corte y/o relleno, junto con medidas de protección y/o estabilización de taludes en los tramos comprendidos entre las abscisas K9+540 al K9+640. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K9+640	K12+700	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K12+700	K14+000	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K13+180 y K13+760. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

K14+00 0	K19+100	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K19+10 0	K20+000	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K19+300 y K19+700. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K20+00 0	K20+500	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K20+50 0	K22+100	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K19+960 y K21+780. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes. Construcción edificaciones de la vía (Área de Servicio, Centro de Control de Operaciones, Estaciones de Peaje y Estación de 'Pesaje sentido Caucasia - Zaragoza)
K22+10 0	K28+050	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K28+05 0	K28+800	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K28+300 y K28+600. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K28+80 0	K32+300	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento de la infraestructura existente.
K32+30 0	K32+820	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K32+560 y K32+700. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K32+82 0	K35+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K35+60 0	K36+000	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K35+800 y K35+820. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K36+00 0	K42+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K42+60 0	K43+400	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K42+900 y K43+000. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K43+40 0	K44+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K44+60 0	K45+200	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K44+780 y K44+820. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K45+20 0	K48+200	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K48+20 0	K48+800	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K48+480 y K48+520. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K48+80 0	K53+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K53+60 0	K54+300	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K53+900 y K54+000. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K54+30 0	K59+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a:

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

		-Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K59+600	K59+900	Construcción estación de pesaje sentido Zaragoza - Caucasia
K59+900	K60+800	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K60+300 y K60+500. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K60+800	K64+900	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K64+900	K65+800	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K65+120 y K65+600. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K65+800	K69+700	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K69+700	K70+200	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico por paralelismo con tubería de oleoducto
K70+200	K71+500	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K71+500	K72+100	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K71+800 y K71+840. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K72+100	K74+600	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico por paralelismo con tubería de oleoducto
K74+600	K75+500	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K75+500	K76+000	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K75+660 y K75+700. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K76+000	K79+500	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente
K79+500	K80+200	Teniendo en cuenta que se requieren segmentos de vía que permitan realizar el giro en "U" sobre la vía para tomar la otra calzada, con el sentido opuesto a nivel geométrico se diseñaron retornos en las abscisas K79+800 y K79+900. Por lo tanto, se incurrió en la modificación de la línea de chaflanes.
K80+200	K83+159	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente

UNIDAD FUNCIONAL 2 - SUBSECTOR 2 (VARIANTE CAUCASIA)		
ABSCISA		CONSIDERACIONES TÉCNICAS
Inicio	Final	
K0+000	K5+150	La modificación en este tramo corresponde a un ajuste en el trazado geométrico, debido a: -Cumplimiento de criterios de diseño geométrico para carreteras nuevas -Garantizar la distancia de visibilidad de parada y adelantamiento -Rectificación de alineamientos horizontal, vertical y sección transversal -Aprovechamiento infraestructura existente En este tramo la modificación corresponde a un ajuste en diseño geométrico en cumplimiento al Apéndice 1. Alcance del Proyecto, Capítulo 2. Descripción del Proyecto, numeral 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales, literal (b) Unidad Funcional 2 - Zaragoza - Caucasia, Tabla 11. UF2 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 2: Subsector 2: Se incluye un intercambiador a desnivel en Caucasia Sur y una intersección a nivel Caucasia Oeste.

Que la interventoría del proyecto CONSORCIO 4G, mediante oficio No. C4G-ANI-015-2095-21 del 13 de septiembre de 2021 con Radicado ANI No. 2021-409-105386-2 del 14 de septiembre de 2021, emitió respuesta al oficio ADN-CE-21-2967, con Radicado ANI No. 2021-409-104858-2 de fecha 13 de septiembre de 2021, donde manifestó: “Es necesario aclarar que las revisiones del polígono de utilidad pública se realizaron sobre las versiones no objetadas del diseño, con los ajustes de las

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexión Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social. ”

modificaciones del diseño geométrico y los diseños geométricos de las segundas calzadas objetadas, lo anterior atendiendo a lo establecido en el numeral 6.3 de la Parte General del Contrato de Concesión”.

Que la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI, mediante memorando con radicado ANI No. 20213110148733 del 10 de noviembre de 2021, solicitó adelantar el trámite correspondiente respecto a la solicitud del Concesionario en relación con la modificación de la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública del Proyecto Autopista Conexión Norte.

Que la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura, luego del proceso técnico de verificación cartográfica realizado por el equipo técnico del Grupo Interno de Trabajo Predial, corroboró que las coordenadas ajustadas del polígono de utilidad pública del proyecto vial Autopista Conexión Norte, las cuales fueron remitidas por la CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S, mediante oficio con Radicado ANI No. 2021-409-104858-2 de fecha 13 de septiembre de 2021 y a su vez verificadas por la Interventoría CONSORCIO 4G según lo informado mediante Radicado ANI No. 2021-409-105386-2 del 14 de septiembre de 2021, modifican el polígono de utilidad pública declarado mediante Resolución 449 de 2014, y cuentan con un sistema de georreferenciación amarrado al Sistema Nacional de Coordenadas, certificado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) bajo un solo sistema de referencia geodésico WGS84 – MAGNA - SIRGAS, origen Bogotá - MAGNA.

Que, por lo mencionado, la base de la cartografía fue adoptada en el Datum MAGNA – SIRGAS, para el modelo aplicado al Proyecto, se definieron dos (2) dimensiones para cada punto; este (X) y norte (Y), a continuación, se indica el sistema de referencia y el elipsoide asociado de la escogencia del Datum, con las coordenadas indicadas en la siguiente Tabla:

Sistema de Referencia: MAGNA - SIRGAS

Elipsoide asociado: GRS80 equivalente a WGS84

Tabla - Coordenadas MAGNA-SIRGAS de los orígenes de las zonas de proyección Gauss Krüger para el Proyecto Autopista Conexión Norte.

Origen	Coordenadas Elipsoidales		Coordenadas Gauss- Krüger	
	Latitud (N)	Longitud (W)	Norte (m)	Este (m)
Bogotá-MAGNA	4° 35' 46.3215"	74° 04' 39.0285"	1.000.000	1.000.000

Que, de acuerdo con lo anterior, resulta necesario y conveniente modificar la Resolución No. 449 de 2014, en el sentido de incluir la totalidad de la franja del corredor vial que hará parte del proyecto Autopista Conexión Norte, para cumplir los cometidos del artículo 57 de la ley 1682 de 2013.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: MODIFÍQUESE el artículo segundo de la Resolución No. 449 de 2014, el cual quedará así:

ARTÍCULO SEGUNDO: Se considera de utilidad pública e interés social la franja de terreno del corredor vial del Proyecto Autopista Conexión Norte Remedios – Zaragoza – Cauca, que se determina por las coordenadas georreferenciadas de acuerdo con el Marco Geocéntrico Nacional de Referencia MAGNA – SIRGAS del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), origen Bogotá-MAGNA, actualizadas y contenidas en el Anexo No.1 el cual forman parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: DEFÍNASE la franja del corredor vial del proyecto Autopista Conexión Norte de conformidad con las coordenadas planas debidamente georreferenciadas en el sistema Datum Magna – Sirgas – Origen Cartográfico Bogotá-MAGNA del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), aportadas en la comunicación de la CONCESIONARIA AUTOPISTAS DELNORDESTE S.A.S con radicado ANI No. 2021-409-104858-2 verificadas por la Interventoría del proyecto CONSORCIO 4G, mediante oficio según consta en la comunicación con radicado ANI No. No. 2021-409-104858-2, todo lo cual forma parte integral de la presente resolución, cuyas coordenadas se encuentran en el sistema Datum Magna – Sirgas – Origen Cartográfico Bogotá-MAGNA, contenidas en el Anexo No.1, el cual forma parte integral de la presente resolución.

ARTÍCULO TERCERO: Hace parte integral de la presente Resolución el anexo No. 1, que contiene los archivos digitales en formato Shape File y xlsx correspondientes a las coordenadas ajustadas del corredor vial del proyecto Autopista Conexión Norte, en un adjunto.

ARTÍCULO CUARTO: COMUNÍQUESE la presente resolución a la Agencia Nacional de Minería – ANM, Agencia Nacional de Tierras – ANT, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, Corporación Autónoma Regional de Antioquia – CORANTIOQUIA, a la Secretaría de Planeación de la Gobernación de Antioquia, Gerencia de Catastro de la Gobernación de Antioquia, Secretarías de Planeación de los Municipios de Remedios, Segovia, Zaragoza y Cauca, que comprenden las coordenadas mencionadas, con el fin de que adopten las medidas pertinentes para salvaguardar el interés público, en los términos del artículo 4 de la Ley 1228 de 2008, modificado por el artículo 17 de la Ley 1882 de 2018.

ARTÍCULO QUINTO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

RESOLUCIÓN No. 20216060019205 “ Por medio de la cual se modifica la Resolucion No. 449 del 10 de marzo de 2014 y se ajusta la franja del corredor Vial del proyecto de infraestructura vial Autopista Conexion Norte, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad publica e interes social. ”

Dada en Bogotá D.C., a los

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá D.C., a los 24-11-2021

DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA

Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

Proyectó: Victoria Eugenia Stella del Rocio Sanchez Zapata – Apoyo GIT de Asesoría Jurídica Predial - VPRE
Wilfreyer Chacón Hernández – Apoyo GIT Predial – VPRE

VoBo: GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE), JAIME ARTURO MENDOZA MORENO, MARIA FERNANDA AREVALO PARRA, MARTHA LUCIA MAHECHA RODRIGUEZ Coord GIT, RAFAEL ANTONIO DIAZ GRANADOS AMARIS Coord GIT, VICTORIA EUGENIA SANCHEZ ZAPATA 2, WILFREYER CHACON HERNANDEZ, XIOMARA PATRICIA JURIS JIMENEZ Coord GIT