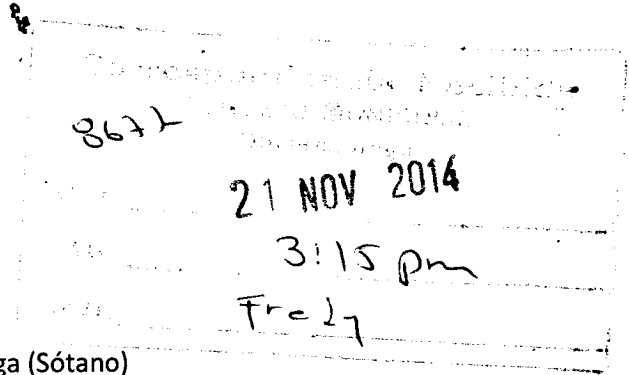
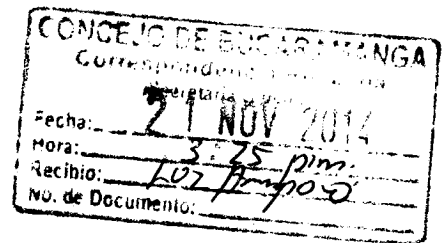


DAMB STM -
Bucaramanga, miércoles, 19, noviembre, 2014
Radicado: 5798

Doctor
FELIX MARINO JAIMES CABALLERO
Secretario general
CONCEJO DE BUCARAMANGA
Carrera 11 No. 34 52 - Fase 2 - Alcaldía de Bucaramanga (Sótano)
Bucaramanga
e mail:
Teléfono:



ASUNTO: Solicitud de información



Cordial saludo Doctor Jaimes Caballero

De manera atenta y de conformidad con el escrito citado en la referencia, me permito dar respuesta en lo que corresponde a la competencia del Área Metropolitana de Bucaramanga, en los siguientes términos:

Sobre el papel que juega el AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA en la proyección, estudio y asignación de esta vía como exclusiva.

El concepto de Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM y su proceso de implementación en el área metropolitana de Bucaramanga, tiene como antecedente una fuerte concentración de la población en los centros urbanos como resultado de procesos migratorios que generan a su vez cambios en la economía y la concentración de las inversiones públicas y de numerosos aspectos políticos, sociales y culturales

El desarrollo de centros urbanos como el área metropolitana de Bucaramanga, el desarrollo y el aumento de los ingresos familiares, hacen de los usuarios del transporte público procure adquirir vehículos privados en mayor proporción aumentando con esto los problemas de congestión en las ciudades sin que se pueda garantizar la provisión de nuevas infraestructuras para albergar a los nuevos vehículos.

El desarrollo de nuevas infraestructuras se ve limitada por la poca disponibilidad de espacios físicos, costos de inversión superiores a la capacidad fiscal del Municipio, índice de construcción de las obras de malla vial por debajo del crecimiento del número de vehículos

De otra parte, las ciudades colombianas han utilizado tradicionalmente la infraestructura existente en forma ineficiente privilegiando su uso a los vehículos de transporte privado, los cuales movilizan en promedio únicamente el 25% de las personas que viajan en las ciudades.

De igual forma, en los principales corredores de transporte de la mayoría de las grandes ciudades del país la velocidad promedio en las horas pico es menor a 10 km/h

Entre los aspectos determinantes de la deficiente prestación del servicio de transporte colectivo tradicional están:

La sobreoferta existente de vehículos de transporte público.

El esquema empresarial tradicional es ineficiente al promover la competencia de los operadores en las vías recogiendo pasajeros (competencia en el mercado o guerra del centavo) y no por las rutas que prestarían el servicio bajo unos parámetros de calidad y servicio preestablecidos (competencia por el mercado).

Como consecuencia de lo anteriormente descrito, la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la congestión reduce sensiblemente la productividad de la economía urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global; y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud y a la propiedad de las personas.

Para el caso específico del área metropolitana de Bucaramanga se evidencia la concentración de las intenciones de viaje hacia la meseta del Municipio de Bucaramanga, situación que ocasionó en su momento la operación de un sistema de rutas de transporte colectivo se concentraba sus trazados hacia corredores como el de la carrera 15, carrera 27 y carrera 33

Los sistemas integrados de transporte masivo (sitm) como solución*

La implementación de sistemas integrados de transporte masivo surge como una alternativa para que las Autoridades de Transporte promuevan sistemas de transporte público de pasajeros que conserven su demanda y, atraigan nuevos usuarios, mediante el diseño y ejecución de medidas que prioricen el transporte público y mejoren su calidad.

El reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en los vehículos y modos de transporte no motorizados.

Características del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM

Según el decreto 3109 de 1997, se entiende por transporte masivo de pasajeros la combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de las necesidades de movilización urbana. En el marco de esta definición, las principales metas que deben alcanzar los SITM son:

Eliminar la "guerra del centavo"

Integrar física, tarifaria y operacionalmente la mayor parte de las rutas de la ciudad

Reordenar y coordinar las rutas de transporte público colectivo existentes con los servicios y rutas del nuevo SITM.

Construir y/o adecuar la infraestructura requerida en los principales corredores del SITM.

Desarrollar la operación basada principalmente en buses vehículos nuevos de alta capacidad, acordes con los niveles de demanda, y con tecnología de baja contaminación.

Aumentar la velocidad promedio en los corredores troncales a niveles cercanos a 25 km/h, disminuyendo los tiempos de viaje de los usuarios.

Impulsar un desarrollo urbano integral, mejorando el espacio público.

Fortalecer y mejorar la coordinación entre las entidades locales (Autoridades de Transporte Masivo, Secretarías de Tránsito y Transporte y Áreas Metropolitanas, entre otras), para asegurar una mejor y más eficiente gestión.

Para el caso particular del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM. Para operar en el área metropolitana de Bucaramanga, se estableció un sistema tronco alimentado cuyo eje principal fue definido sobre el corredor comprendido entre el Municipio de Piedecuesta y el norte del Municipio de Bucaramanga (carrera 15 hasta la avenida Quebradaseca), alimentado por un sistema de rutas pre troncales concentradas principalmente en el casco urbano del Municipio de Floridablanca y un sistema de rutas alimentadoras encargadas de atender las cuentas del Municipio de Piedecuesta, Municipio de Girón y norte del Municipio de Bucaramanga.

Se estableció el mecanismo de transferencia para integrar cada uno de sus servicios formulados y garantizar al usuario la posibilidad de hacer uso de toda su cobertura (66% de la demanda existente) mediante un único pago.

El impacto generado por el proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM debe incidir de manera indirecta en aspectos como la reducción de los tiempos de viaje de sus usuarios y la reducción de los costos de operación para sus operadores, generación de empleo, reducción de la accidentabilidad incremento de la seguridad ciudadana, el impacto social e impacto ambiental.

Adicionalmente el impacto se debe ver reflejado en aspectos como

Recuperación del espacio público generando un desarrollo urbano ordenado tanto en los corredores principales como en la totalidad del área de influencia del SITM.

Ordenamiento de la estructura institucional en torno al transporte y su relación con la administración territorial.

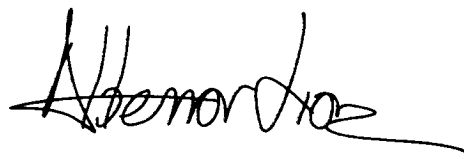
Promoción y consolidación del desarrollo urbano, mediante la implementación de los SITM como ejes estructurantes de las ciudades, y generando oportunidades de inversiones inmobiliarias, plusvalías, y valorizaciones.

Generación de nuevos recursos provenientes de recaudos impositivos promovidos por la creación y formalización de nuevas empresas de transporte.

Mejoramiento en la calidad y periodicidad de obtención de la información relacionada con la movilidad y el transporte público urbano de pasajeros que facilite su seguimiento y toma de decisiones.

En este sentido, la formulación del sistema operativo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM requiere de unas condiciones en materia de infraestructura vial que garanticen la posibilidad de ofrecer reducción en los tiempos de viaje de sus usuarios y facilidades de acceso al sistema para el caso del área metropolitana de Bucaramanga se requirió garantizar la operación privilegiada del corredor troncal.

Atentamente



ALDEMAR DIAZ SARMIENTO
Subdirector de Transporte

Copia: Archivo Dirección
Anexo: / /
Proyectó: /