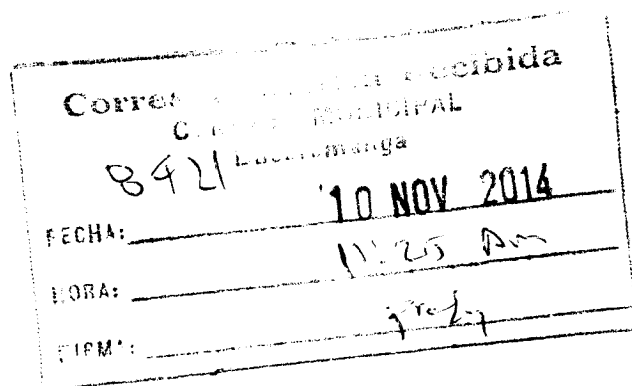
	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02
		Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

Bucaramanga, 04 de Noviembre de 2014

Doctor
FELIX MARINO JAIMES CABALLERO
 Secretario General
 Concejo de Bucaramanga.
 Ciudad.



ASUNTO: Control Político NO. 01 cuestionario

Cordialmente me permito dar respuesta al presente en lo relacionado con nuestras funciones de la siguiente manera:


Con relación a :

- **Como fue hecha la concesión de esta vía, de qué manera jurídica se hizo el endoso o enajenación para que esta vía quedara totalmente y de uso exclusivo de sistema Metrolinea.**

La Corte Constitucional en su sentencia C- 568 -03 refiriéndose específicamente a la destinación exclusiva de determinados carriles para el tránsito de vehículos de transporte masivo, y si ello comporta el desconocimiento del uso común que debe darse a las vías como bienes de uso público, consideró:

“4.1.2 La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan los referidos vehículos.

Como lo señala claramente el artículo 82 superior y se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia, las vías públicas en cuanto componentes del espacio público deben ser objeto de protección por el Estado quien debe asegurar su destinación al uso común (art. 82 C.P.). Así las cosas, la primera cuestión que debe resolverse es si con los textos acusados se respeta dicha destinación.

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02 Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

Al respecto cabe precisar que las definiciones de vía troncal y de vehículo de transporte masivo a que alude el demandante se refieren a una forma de prestación del servicio de transporte, a saber el “servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros”

(...)

En este sentido tratándose del servicio de transporte masivo de pasajeros , en el que, como en todos los demás sistemas de transporte , se encuentran comprometidos tanto derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios, como la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte y, en general, el interés público, la destinación de determinados carriles con carácter exclusivo no solamente resulta para la Corte plenamente compatible con la protección de dichos derechos si no que constituye un claro mecanismo para su realización.

Dichos carriles, como lo recuerda el señor Procurador General de la Nación, aseguran la racionalización del uso de las vías públicas y la eficiente y segura prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros , al tiempo que aseguran el acceso de todos los ciudadanos al uso común de dichos bienes colectivos.


(...)

Cabe señalar además que dicha destinación no supone la exclusión del sistema vial de los demás sistemas de transporte ni se de los demás prestadores de dicho servicio público, si no la utilización racional de las vías en función de las características de cada medio de transporte, para asegurar la mayor movilidad de bienes y personas en condiciones de seguridad y la mayor eficiencia en el aprovechamiento de los bienes colectivos.

4.1.3 La destinación de determinados carriles para el transito exclusivo de vehículos de transporte masivo no implica el desconocimiento del carácter inalienable de las vías publicas

4.13.1. Las vías públicas como bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables. Ello significa que éstas no pueden ser objeto de apropiación por particulares bajo ninguna circunstancia.

En el presente caso es claro para la Corte que la destinación exclusiva de determinados carriles para el tránsito de vehículos de transporte masivo no implica la apropiación de dichas vías por los usuarios de dicho sistema de transporte que

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02
Oficio 787/14		Serie: 130-3.6-49
		Página 1 de 1

por lo demás, son potencialmente todos los habitantes de la ciudad, como tampoco por los prestadores de dicho servicio de transporte, cualquiera ellos sean.


Afirmar lo contrario significaría deducir ad absurdum que por ejemplo la destinación de determinadas vías para el tráfico exclusivo de peatones, implicaría la apropiación por los peatones de las vías peatonales e detrimento de todo aquellos que no lo son”

Finalmente, la Corte Constitucional también es contundente al señalar que las medidas que adopte la autoridad de tránsito aludida no tienen, en efecto, la virtualidad de modificar los usos del suelo, pues tal no es su finalidad ni alcance. Y señaló : *“ se trata simplemente de ordenar cierres temporales, efectuar demarcaciones, colocar o retirar señales de tránsito y de impedir, limitar o restringir, el tránsito o estacionamiento de vehículos para efectos del control del tránsito.*

Es importante señalar que el servicio de transporte público masivo de pasajeros se encuentra regulado por la Ley 336 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997, o las normas que adicionen, complementen, reglamenten o sustituyan.

Dentro de los documentos CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social) No. 3298, 3370 y 3552 que fueron aprobados en los años 2004, 2005 y 2008, respectivamente , que dieron origen al Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga se pudo precisar que para la operación del sistema se determinó :

- ❖ “ El corredor principal del SITM para el Área Metropolitana de Bucaramanga Corresponde al corredor troncal en carril segregado que adecuara sobre la Diagonal 15 y la Autopista Bucaramanga- Floridablanca en el sector Avenida Quebrada Seca- Papi Quiero Piña . De acuerdo con los estudios técnicos, este corredor tiene actualmente una carga en hora pico de cerca de 10.000 pasajeros / hora / sentido, cifra considera superior a la de otros corredores principales del SITM, y que conlleva a considerar este corredor como la primera de las inversiones prioritarias del sistema (Documento CONPES 3370 PAGINA 8)
- ❖ Así mismo, en el anexo No. 1 de dicho documento el componente de carriles de circulación para vehículos del SITM en vías troncales dice:
 - Son los carriles centrales de la vía previstos para la circulación exclusiva de los vehículos de transporte público pertenecientes al SITM con

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02 Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

carriles de adelantamiento en zonas de estación , ingreso y salida a estaciones de Cabecera o donde la demanda así lo amerite ...


La titularidad sobre el sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros del Municipio de Bucaramanga y del Área Metropolitana es ejercida por Metrolinea, siendo la entidad gestora que administra y controla la operación y el recaudo del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Para el desarrollo de su objeto social, Metrolinea realizo concesiones entre ellas la operación del Sistema Metrolinea. El Sistema Metrolinea cuenta con componentes y agentes integrados en un solo sistema en busca de objetivos comunes como son entre otra infraestructura y otra operación.

La Infraestructura del Sistema Metrolinea está compuesto por los corredores (Carriles exclusivos sobre los cuales circulan los autobuses del Sistema Metrolinea) en que operan los sistemas de Transporte , sus paradas, estaciones, patios de operación y talleres los sistemas de control.

- **Que facultades tiene la Dirección de Tránsito para expedir resoluciones y cambiar una vía de publica a privada**

No obstante, se le informa que la Dirección de Transito de Bucaramanga, para el mes de febrero de 2010 solicito concepto a la oficina Jurídica de la Alcaldía Municipal Dra. Miriam Elizabeth Riquelme Passow sobre la Autoridad competente para expedir el Acto Administrativo que permitiera el uso del carril exclusivo a los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolinea sobre el corredor vial de la carrera 15 Diagonal 15 determinó : “ Que de conformidad con el concepto rendido por la Oficina Asesora jurídica de la Alcaldía de Bucaramanga “... Podemos afirmar categóricamente que la función administrativa de controlar el tránsito y el transporte en la jurisdicción de la ciudad de Bucaramanga se encuentra descentralizada en cabeza de la Dirección de Tránsito y Transporte de esta ciudad, y como tal, es a esta entidad a quien le compete cumplirla en su en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad... En consecuencia es a la Dirección de Tránsito, en su calidad de ente jurídico autónomo el encargado de tomar las medidas necesarias y expedir actos administrativos en aplicación de la ley 769 del 2002, relacionadas con los procedimientos del control del Transito, como es entre otras , el cierre de vías, la demarcación de zonas , la colocación o retiro de señales, o impedir , limitar o restringir el transito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, como corresponde hacerlo para destinar el corredor circulación vial de la Carrera 15 , Diagonal 15 y autopista

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02 Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

para el uso exclusivo del Sistema Integrado de Transporte Publico,Masivo Metrolinea”.

- **Que estudios socioeconómicos se realizaron para la enajenación de esta vía?**


El cierre de la carrera 15 para el uso exclusivo del SITM Metrolinea no surge como un simple capricho sino como el resultado de evaluaciones técnicas y operativas a lo largo de la ejecución del proyecto. El diseño operativo en este sector fue concebido correctamente por la UIS y el Ministerio de Transporte teniendo en cuenta que es el corredor de mayor demanda de usuarios del sistema ; en este orden de ideas se presentan sobrepasos entre autobuses articulados y padrones para optimizar el servicio, así como el establecimiento de servicios expresos que no paran en todas las estaciones y necesitan del carril adicional para no hacer fila de estación en estación.

Adicionalmente se busca evitar cualquier percance teniendo en cuenta la alta accidentalidad en el corredor troncal teniendo en cuenta el tamaño de los buses del sistema y su maniobrabilidad.


- **Que acciones a ejecutado la Dirección de Transito para mitigar esta problemática de movilidad.**

Atendiendo lo conceptuado por la Oficina Jurídica de la Alcaldía de Bucaramanga en ejercicio de sus funciones y de conformidad con el artículo 7 de la ley 769 del 2002 el cual establece que las autoridades de Transito velaran por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y sus acciones se orientaran hacia la prevención y la seguridad, adopto los siguientes actos administrativos :

- ❖ Mediante Resolución NO. 060 expedida el 12 de Febrero de 2010, se aprobó el uso del carril exclusivo SOLO BUS a los vehículos del sistema integrado de transporte masivo Metrolinea sobre el corredor vial Carrera 15 Diagonal 15 autopista Bucaramanga – Floridablanca, el tramo vial Carrera 15 entre Avenida Quebrada Seca y Calle 45 en sus dos calzadas y todos sus carriles con sentidos de circulación vial Norte –Sur y Sur- Norte , se destinó para uso exclusivo SOLO BUS de los vehículos del SITM

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02 Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

- ❖ Resolución 061 del 12 de febrero de 2010 se modificó los sentidos de circulación de algunas vías que acceden a la Carrera 15 entre Avenida Quebrada seca y calle 45 , con el fin de garantizar el uso exclusivo de ese tramo a los vehículos del Sistema Integrado de Transporte masivo MEROLINEA
- ❖ Se derogo la Resolución No. 192 del 05 de abril de 2006 y se modificó el sentido vial de circulación vial de la carrera 14 entre 45 y Avenida Quebrada seca, actuaciones que fueron determinadas por Resolución No. 062 del 15/02/10
- ❖ Mediante Acto Administrativo emitido por la Dirección de Transito de Bucaramanga NO. 061del 12/02/10 en su artículo primero se estableció implementar el sentido doble circulación vial Oriente – Occidente y Occidente – Oriente a las 30, 31 y 37 entre carreras 16 y 15 sobre el costado Oriental del tramo vial Carrera 15 entre Avenida Quebrada Seca y calle 45, **con el fin de garantizar el ingreso y salida de vehículos a los parqueaderos ubicados en esas vías .**
- ❖ Resolucion 625 del 23 de Septiembre de 2011 en su Articulo primero Ordinal b) se permitio el transito de los vehiuculos particulares de pasajeros con capacidad hasta de cinco (5) personas y vehículos del servicio publico individual de pasajeros Tipo Taxi, siempre y cuando estén efectivamente prestando el servicio de transporte de pasajeros , quien transiten en sentido vial norte – sur entre las carreras 37 y 45, carril derecho , el cual se habilita temporalmente, mientras el SITM entra en operación al 100 % de acuerdo a lo proyectado . Articulo Segundo se implementó el sentido de circulación vial Occidente- Oriente de la calle 37, entre Carrera 14 y 15 y de esta manera permitir la salida de los vehículos . este Acto Administrativo se requirió habilitar vías alternas en sentido norte su y occidente oriente con el fin de mejorar los niveles de movilidad en el centro de la ciudad , por cuanto estos corredores alternos articulan el trafico provenientes no solo de los centros administrativos y Judiciales públicos de la ciudad como lo son la Acaldia de Bucaramanga, la Gobernacion de Santander , Palacio de justicia , Comando de la Policia Nacional, Centro Comerciales y el proveniente de la Zona norte de la Ciudad.

	MACROPROCESOS GESTION DE LA MOVILIDAD Y REGISTRO DE INFORMACION	GMOL-GRI
		Versión:02 Serie: 130-3.6-49
Oficio 787/14		Página 1 de 1

- ❖ Resolución 479 de 2012 “ por la cual se restablece el uso del carril exclusivo para el Sistema integrado de Transporte Masivo – SITM METROLINEA “ y se derogan las Resoluciones NO: 625, 001 de 2012 y 062 de 2012
- **Como funcionaria el sistema Metrolinea si esta vía fuera mixta, es decir el carril interno para el sistema y el carril externo para el uso de taxis y vehículos particulares como lo reclama la ciudadanía**

Si bien es cierto la Dirección de Transito de Bucaramanga, es la Autoridad de tránsito y dentro de sus facultades está el de permitir o restringir el uso de las vías, también es importante señalar que no podemos extralimitarnos en nuestras funciones ni mucho menos pasar por encima de los documentos CONPES 3298 de 2004 , 3370 de 2005 y 3552 de 2008 ni de las Políticas establecidas por el Gobierno Nacional.

No obstante es importante que se eleve dicha petición con relación a la exclusividad del carril de metrolinea (habilitar carril para uso mixto de vehiculos particulares , taxis y metrolinea) ante la entidad competente como es el Ministerio de Transporte y / o Metrolinea .

Cordial Saludo,

RAFAEL HORACIO NUÑEZ LATORRE
Director General

Reviso: Ing. Milciades Florez Carvajal 
Subdirector Tecnico

P/E: María Rosalba Arévalo Rueda
Auxiliar Administrativo