

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORIBLANCA - URON - FREDERETA</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

**"POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA 2022-2037"**

**LA JUNTA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA,**

En uso de las facultades Constitucionales y Legales y en especial las atribuidas por la Ley 1625 de 2013,

**CONSIDERANDO:**

1. Que la Constitución Política en su artículo 2 establece como fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.
2. Que el artículo 24 de la Carta Política consagra el derecho fundamental a la libertad de locomoción, al señalar que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.
3. Que el artículo 319 de la Constitución Política establece que cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano.
4. Que el artículo 365 de la Constitución Política, consagra que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, y en tal virtud es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio.
5. Que el literal c) del artículo 6 de la Ley 1625 de 2013 establece como competencia de las Áreas Metropolitanas el "Ejecutar obras de infraestructura vial".
6. Que el literal d) del artículo 6 de la Ley 1625 de 2013 establece como competencia de las Áreas Metropolitanas el establecer las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, con el fin de promover y facilitar la armonización de los Planes de Ordenamiento Territorial.
7. Que el literal i) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 establece como función de las Áreas Metropolitanas la siguiente: Ejecutar las obras de carácter metropolitano de conformidad con lo establecido en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial y los planes y programas que lo desarrollen o complementen.
8. Que el literal m) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 establece como función de las Áreas Metropolitanas la siguiente: Formular la política de movilidad regional, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos.
9. Que el literal n) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 establece como función de las Áreas Metropolitanas la siguiente: Ejercer la función de autoridad de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y los Sistemas Estratégicos de Transporte, donde existan.
10. Que el numeral 1 del literal e) del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013 establece como atribución básica de la Junta Metropolitana la siguiente: Adoptar las políticas de movilidad metropolitana y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben sujetarse las áreas respectivas.
11. Que el artículo 26 de la Ley 1625 de 2013 establece que en cada Área Metropolitana deberá existir por lo menos el Consejo Metropolitano de Planificación, pudiéndose conformar los de movilidad y

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ORCÍO - PEDRUELO</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

transporte, servicios públicos, medio ambiente y los demás que se consideren necesarios, de acuerdo con los hechos metropolitanos definidos y a las funciones atribuidas por la ley o delegadas conforme a ella.

12. Que el artículo 32 de la Ley 1625 de 2013 establece que los acuerdos y decretos metropolitanos serán de superior jerarquía respecto de los actos administrativos municipales dentro de su jurisdicción en aquellos asuntos que sean atribuidos por la Constitución y la Ley al Área Metropolitana.
13. Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 señala los principios fundamentales del transporte, disponiendo que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; determinando a su vez, que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del Sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano.
14. Que el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte.
15. Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará 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, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.
16. Que en el numeral 4 del Literal d) del artículo 10 de la Ley 388 de 1997 establece como determinante de los planes de ordenamiento territorial los componentes de ordenamiento territorial de los planes integrales de desarrollo metropolitano, en cuanto se refieran a hechos metropolitanos, así como las normas generales que establezcan los objetivos y criterios definidos por las áreas metropolitanas en los asuntos de ordenamiento del territorio.
17. Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 establece que las áreas metropolitanas deberán formular, adoptar y ejecutar los planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman, atendiendo los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano. Dispuso en igual sentido, que los municipios y distritos que la integran y hacen parte del territorio deberán armonizar sus planes de desarrollo con el plan de movilidad metropolitano. Denota la norma, que la formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.
18. Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 establece que "...Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones... La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia...".
19. Que la Ley 1811 de 2016 que incentiva el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional y así poder avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana; así como el marco normativo dedicado a alcanzar la sostenibilidad como desarrollo de los compromisos adquiridos ante instancias internacionales, como el Acuerdo de París aprobado en la Ley 1844 de 2017, los "Objetivos del Desarrollo del Milenio ODM" y los "Objetivos del Desarrollo Sostenible ODS" contemplados en los lineamiento de los Documentos-CONPES SOCIAL 91 de 2005 y 3918 de 2018, respectivamente, que han generado una serie de normas, que tienen incidencia directa sobre el concepto de movilidad urbana sostenible, en los ámbitos de la planeación urbana, emisiones contaminantes por fuentes móviles de contaminación, cambio de

|  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORENCIA - GIRON - PIEDRASALTA</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|  | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

la matriz energética, seguridad vial, crecimiento económico verde, reglas para la competencia económica, tecnologías de la información y la comunicación (TIC), reglamentos técnicos, entre otras.

20. Que el Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte), en sus artículos 2.2.1.1.2, 2.2.1.1.2.1, 2.2.1.1.3, 2.2.1.3.1.1, 2.2.1.5.2.1 y 2.2.1.2.1.1.1, e inciso segundo del artículo 86 de la Ley 336 de 1996 disponen que, en la jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley, la autoridad de transporte competente será la autoridad de transporte metropolitano, para los servicios públicos de transporte masivo de pasajeros, transporte terrestre automotor colectivo, transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y transporte terrestre automotor mixto.
21. Que la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para las áreas metropolitanas, distritos y municipios, determinando como la obligación de actualizar y/o adoptar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial; **previendo que su formulación se enmarcará en la estrategia que conlleve a la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia**, para que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta), reconociendo al transporte público como eje estructurante, cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones.
22. Que la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte contempla que los planes de movilidad deberán considerar cinco etapas para su implementación: el diagnóstico, que comprende el documento que determine los indicadores y patrones de movilidad; la formulación, para definir los escenarios técnicos que sustenten los objetivos de movilidad, así como los costos de ejecución; la adopción, período en el que realizará la socialización del plan; la ejecución, para cumplir con los objetivos de la movilidad sostenible y como última etapa, la de seguimiento y evaluación.
23. Que por medio del Acuerdo Metropolitano 013 de 2011 se definen las directrices para la estructura territorial, los lineamientos de ordenamiento metropolitano para los Planes de ordenamiento territorial de los municipios, los hechos metropolitanos y se establecen las normas obligatoriamente generales para los municipios que conforman el área, tomando en materia de movilidad los lineamientos de diseño territorial, principios y fundamentos, los exhibidos en documentos técnicos denominados Planes de Movilidad.
24. Que el Área Metropolitana de Bucaramanga formuló un documento técnico denominado Plan Maestro Metropolitano de Movilidad 2011-2030, el cual enfatizó el desarrollo del marco estratégico de articulación vial metropolitano, cuyos principales componentes fueron elevados a norma a través del Acuerdo Metropolitano 013 de 2011.
25. Que al considerarse que el instrumento de planeación estratégica en materia de movilidad existente, requiere definir una orientación en cuanto a políticas de movilidad con objetivos y metas de movilidad sostenible, coordinados con los respectivos planes de ordenamiento territorial a partir de una formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos articulados que busquen mejorar la calidad de vida de los ciudadanos metropolitanos y la competitividad metropolitana, por lo que se hace necesaria su actualización.
26. Que sin más consideraciones adicionales y de conformidad con los arriba expuestos, se

#### ACUERDA:

#### Título I - Adopción de la actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad

**Artículo Primero. Adopción de la actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.** Adoptar la actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad para el Área Metropolitana de Bucaramanga, como instrumento de planificación que guiará las acciones a corto, mediano y largo plazo del sistema de movilidad seguro y sostenible para el periodo 2022-2037; el cual se encuentra contenido en el presente Acuerdo Metropolitano, y los documentos técnicos que lo integran y soportan, los que se describen de la siguiente manera:

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORABLANCA - SIMÓN - PEDRONES</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

- Documento de diagnóstico, con sus anexos.
- Documento de formulación y sus anexos.
- Plan Maestro de Movilidad Área Metropolitana de Bucaramanga 2011-2030.

**Parágrafo Primero:** Las soluciones planteadas y las tipologías de los perfiles viales propuestos para los proyectos viales dispuestos en el Acuerdo Metropolitano 013 de 2011, deberán ser revisadas y ajustadas conforme a las directrices que en esta materia establezca el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, dando aplicación al modelo de transporte definido en el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad. En lo demás, lo dispuesto en el Acuerdo Metropolitano 013 de 2011 permanecerá vigente.

**Parágrafo Segundo:** El Área Metropolitana de Bucaramanga reglamentará el procedimiento técnico para la elaboración de los estudios y diseños de las soluciones de proyectos viales y futuros desarrollos urbanos que tengan impacto en la malla vial metropolitana.

**Artículo Segundo. Armonización de los instrumentos de planificación metropolitanos y municipales:** El Plan Maestro Metropolitano de Movilidad, en su componente técnico de soporte en materia de proyectos viales, estará subordinado a los referentes técnicos adoptados en el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

Los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga deberán armonizar los planes de desarrollo municipal y sus planes de movilidad con los objetivos, estrategias, programas, proyectos y metas del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad que se adopta en el presente Acuerdo Metropolitano, así como los referentes técnicos adoptados en materia de proyectos viales que establezca el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

**Parágrafo Transitorio:** El deber de armonización de los Planes de Desarrollo municipales con el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad adoptado en el presente acuerdo metropolitano, no será aplicable a los que se encuentran vigentes, sino a partir de la posesión de las siguientes administraciones municipales.

**Artículo Tercero. Periodos de ejecución. La actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad tiene como período de ejecución 2022- 2037** y podrá ser revisado cuando concluya su período de ejecución o cuando se presenten circunstancias de entorno que afecte de manera estructural el presente Plan.

**Artículo Cuarto. Ámbito de aplicación.** El Plan Maestro Metropolitano de Movilidad es aplicable dentro de la jurisdicción del Área Metropolitana de Bucaramanga.

**Artículo Quinto. Visión.** El Plan Maestro Metropolitano de Movilidad tiene como visión:

Al 2037, el Área Metropolitana de Bucaramanga se caracterizará por una movilidad que contribuya a desarrollar, compactar, mezclar, consolidar y conectar el territorio metropolitano, diferenciando el potencial y vocación de cada municipio. Su sistema de movilidad será accesible, seguro, eficiente, inclusivo, inteligente y sostenible, contará con instituciones interconectadas e informadas y colectivos ciudadanos participantes sensibilizados en cultura vial.

**Artículo Sexto. Principios:** Los principios que soportan el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad y que permitirá garantizar la movilidad de las personas en amparo a los derechos constitucionales y legales que la rigen, se describen de la siguiente manera:

**Accesible:** Democratización del espacio público - accesibilidad

**Segura:** Sin pérdida de vidas humanas asociadas a la movilidad - seguridad al moverse en el espacio público.

**Inteligente:** Utilizar las nuevas tecnologías para diagnosticar, planear y mejorar las condiciones de movilidad en el territorio.

**Eficiente:** Uso adecuado de la infraestructura mediante la interacción de los diferentes modos de transporte, dando prioridad a la movilidad activa dentro del AMB.

**Inclusiva:** Incorporar el enfoque de género, diferencial, interseccional y territorial para la igualdad de oportunidades laborales, accesibilidad y la autonomía en la cadena de la movilidad del AMB e impulsar la participación ciudadana en las distintas fases del plan y en la implementación de los proyectos.

**Sostenible:** Promoción de modos sostenibles - mitigación de emisiones.

**Artículo Séptimo. Objetivos.** El presente Plan Maestro Metropolitano de Movilidad tiene por objetivo general concretar las estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con el sistema de movilidad de la región metropolitana que permitan alcanzar una movilidad accesible, segura, inteligente, eficiente, inclusiva y sostenible. Para el logro de estos fines, el sistema de movilidad de la región metropolitana debe respaldarse en los siguientes objetivos:

|  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
|  | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|  | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

- **01. Articular** los instrumentos de planificación locales con los metropolitanos
- **02. Garantizar** el desplazamiento autónomo y accesible de los diferentes grupos poblacionales en la red de movilidad del AMB
- **03. Integrar** el sistema de movilidad con la estructura ecológica y el entorno urbano y sus servicios.
- **04. Hacer competitivo el transporte público** frente a otros modos de transporte
- **05. Integrar** modal y multidimensionalmente la movilidad en el AMB
- **06. Adoptar** el enfoque de la Visión Cero para evitar las muertes, discapacidades y heridas graves causadas por siniestros de tránsito en el AMB.
- **07. Articular** la institucionalidad para la gestión de la movilidad segura e incluyente
- **08. Mejorar la competitividad regional del AMB** (Carga y Mixto)
- **09. Implementar** la movilidad inteligente
- **010. Aumentar** el uso de los modos de transporte sostenibles: caminata y movilidad activa
- **011. Desestimular** el uso del vehículo particular

**Artículo Octavo. Estrategias.** Para desarrollar los objetivos planteados desde la visión, se formulan las siguientes estrategias que acompañarán los distintos programas, proyectos:

- Propender por el cumplimiento de los contenidos normativos expedidos por las entidades responsables con la movilidad.
- Alinear las políticas e instrumentos de planeación con principios de equidad y protección de la vida.
- Mejorar la seguridad en torno a la movilidad en el AMB.
- Promover la accesibilidad e inclusión para la movilidad.
- Generar infraestructura segura, accesible e incluyente para la movilidad.
- Reforzar y ampliar la conectividad ecológica y cobertura vegetal a través de la infraestructura de movilidad del AMB.
- Reducir los niveles de emisiones de fuentes móviles.
- Mejorar el nivel de servicio (Calidad) del transporte público de pasajeros.
- Facilitar el intercambio modal.
- La Visión Cero como Política Pública Metropolitana.
- Fortalecer institucionalmente las entidades/dependencias que ejercen las funciones de planeación, regulación, implementación y control de la movilidad en el AMB.
- Garantizar la coordinación y gestión interinstitucional que responda a una movilidad competitiva, segura, incluyente y sostenible financiera y ambientalmente.
- Transversalizar el enfoque de género y la seguridad vial.
- Gestionar logística de carga dentro y fuera del AMB.
- Mejorar el sistema vial entre los municipios del AMB.
- Implementar soluciones innovadoras de movilidad inteligente y sostenible.
- Promover la integración de diferentes fuentes de información y el uso de los datos para la toma de decisiones en materia de movilidad basadas en la evidencia.
- Incrementar la prioridad para modos no motorizados en el AMB.
- Racionalizar la movilidad de los modos privados de transporte.

**Artículo Noveno. Estructura del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad:** El Plan Maestro Metropolitano de Movilidad consta de la siguiente estructura:

- a. Diagnóstico. Contiene las siguientes carpetas en el entregable realizado por la consultoría

| Carpetas             | Contenido   |
|----------------------|---|
| <b>01. Documento</b> | Informe Entregable fase II  |
| <b>02. Anexo</b>     | Anexo 01. Matriz Urbanismo  |
|                      | Anexo 02. Cartografía   |
|                      | Anexo 03. Base de datos Jornadas de Participación y Matriz de actores |
|                      | Anexo 04. Base de datos   |

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>COMPROMISO. ALTERNANCIA. OBRAS. PROGRESOS.</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

- Anexo 05. Recorridos GPX
- Anexo 06. Matriz OD
- Anexo 07. Registro fotográfico Campo
- Anexo 08. Control de actividades
- Anexo 09. Archivos Geográficos

b. Formulación: El Plan Maestro de Movilidad Metropolitana se encuentra fundamentado de acuerdo a los objetivos y estrategias, en programas, de los cuales hacen parte los proyectos, clasificados en:

- **Proyectos Estructurantes:** Los proyectos estructurantes son aquellos que fueron identificados como prioritarios, impactan gran parte del territorio metropolitano, son detonantes y/o predecesores de otros proyectos, implican y articulan acciones de varios componentes y apuntan al cumplimiento de más de un objetivo.
- **Proyectos Transversales:** Son aquellos que coadyudan a la implementación de los demás proyectos y apuntan al comportamiento de los actores de la movilidad, al fortalecimiento y creación de capacidades ciudadanas e institucionales y al desarrollo de una cultura de la movilidad.
- **Proyectos Estratégicos POT:** Son aquellos proyectos cuya articulación con las actualizaciones de los POT es indispensable, por su impacto en el territorio.
- **Proyectos Viales:** Son aquellos contenidos en el Plan Vial.
- **Proyectos Específicos:** Proyectos que sin pertenecer a las categorías anteriores, deben desarrollarse para alcanzar los objetivos propuestos dentro del PMMM

Los anteriores proyectos se encuentran asociados a objetivos, estrategias y programas, de acuerdo a la relación siguiente:

**TABLA 1. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "ARTICULAR LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCALES CON LOS METROPOLITANOS"**

| 1   | Objetivo:   | <i>Articular los instrumentos de planificación locales con los metropolitanos</i>   |
|---|---|---|
| Estrategias   | Programas   | Proyectos   |
| Propender por el cumplimiento de los contenidos normativos expedidos por las entidades responsables con la movilidad. | Implementación de acciones que conlleven a la atención de los preceptos normativos en materia de transporte y tránsito.     | Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito<br><br>Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones<br><br>Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad |
| Alinear las políticas e instrumentos de planeación con principios de equidad y protección de la vida.                 | Generar sinergias para la armonización de las políticas, programas y acciones en torno al enfoque de género en la movilidad | Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura  |

*Fuente: Elaboración propia*

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ORIÓN - MEDIOQUEVEDÓ</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

**TABLA 2. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "GARANTIZAR EL DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO Y ACCESIBLE DE LOS DIFERENTES GRUPOS POBLACIONALES EN LA RED DE MOVILIDAD DEL AMB"**

| 2  | Objetivo:  | <i>Garantizar el desplazamiento autónomo y accesible de los diferentes grupos poblacionales en la red de movilidad del AMB</i>   |
|--|--|--|
| Estrategias  | Programas  | Proyectos  |
| Mejorar la seguridad en torno a la movilidad en el AMB                   | Adecuar mecanismos y espacios públicos para la movilidad que garanticen la prevención de la violencia sexual y el acoso. | Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad  |
|  |  | Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad  |
| Promover la accesibilidad e inclusión para la movilidad                  | Accesibilidad al medio físico  | Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.  |
|  |  | Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semaforicas  |
|  |  | Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical  |
| Generar infraestructura segura, accesible e incluyente para la movilidad | Accesibilidad a la información   | Señalética clara, visible, incluyente e integrada  |
|  | Adecuar o renovar los vehículos o mecanismos de movilidad accesibles para toda la población                              | Vehículos accesibles.  |
|  | Proveer Entornos Seguros   | Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas<br><br>Zonas 30 o de tránsito calmado<br><br>Zonas escolares seguras<br><br>Sistema de gestión del espacio público<br><br>Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel |

*Fuente: Elaboración propia*

**TABLA 3. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "INTEGRAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD CON LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA Y EL ENTORNO URBANO Y SUS SERVICIOS."**

| 3           | Objetivo: | <i>Integrar el sistema de movilidad con la estructura ecológica y el entorno urbano y sus servicios.</i> |
|-------------|-----------|--|
| Estrategias | Programas | Proyectos  |
|             |           |  |

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - IBICÓ - PASTEURERA</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

|  |  |  |
|--|--|--|
| Reforzar y ampliar la conectividad ecológica y cobertura vegetal a través de la infraestructura de movilidad del AMB | Potenciar la red ambiental con la malla vial               | Arborización de calles   |
|  | Vegetalización de la infraestructura de transporte público | Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público |

Fuente: Elaboración propia

**TABLA 4. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "LOGRAR LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE A OTROS MODOS DE TRANSPORTE"**

| 4  | Objetivo:   | Lograr la competitividad del transporte público frente a otros modos de transporte                            |
|--|---|---|
| Estrategias  | Programas   | Proyectos   |
| Reducir los niveles de emisiones de fuentes móviles              | Modernización de la flota                               | Plan de reposición de flota transporte público colectivo y masivo   |
|  |   | Plan de reposición de flota transporte público individual   |
| Mejorar el nivel de servicio del transporte público de pasajeros | Mejorar la infraestructura del transporte público       | Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público                                 |
|  |   | Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros |
|  | Optimizar la operación del transporte público.          | Reingeniería del sistema de transporte público de pasajeros   |
|  |   | Tarifa diferencial gestión de la demanda  |
|  |   | Creación/adaptación de patio/talleres para la nueva flota   |
| Mejorar la percepción del usuario                                | Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos. | Estudio caracterización Transporte ilegal para el AMB   |
|  |   | Medidas de control evasión  |

Fuente: Elaboración propia

**TABLA 5. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "FORMULAR LA INTEGRACIÓN MODAL MULTIDIMENSIONAL EN EL AMB"**

| 5                              | Objetivo:                       | Integrar modal y multidimensionalmente la movilidad en el AMB                         |
|--------------------------------|---------------------------------|---|
| Estrategias                    | Programas                       | Proyectos   |
| Facilitar el intercambio modal | Favorecer la integración física | Conformación de una red de Complejos de Integración Modal - CIM                       |
|                                |                                 | Puntos de intercambio modal   |
|                                |                                 | Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público |
|                                |                                 | Zonas amarillas   |

Integración operacional

Implementación de PortaBicicletas en  
vehículos de Transporte Público

*Fuente: Elaboración propia*

**TABLA 6. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "ADOPTAR EL ENFOQUE DE LA VISIÓN CERO PARA EVITAR LAS MUERTES, DISCAPACIDADES Y HERIDAS GRAVES CAUSADAS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO EN EL AMB"**

|  |  |   |
|--|--|---|
| <b>6</b>   | <b>Objetivo:</b>                         | <i>Adoptar el enfoque de la Visión Cero para evitar las muertes, discapacidades y heridas graves causadas por siniestros de tránsito en el AMB.</i> |
| <b>Estrategias</b>                                 | <b>Programas</b>                         | <b>Proyectos</b>  |
| La Visión Cero como Política Pública Metropolitana | Capacidad Técnica para la Seguridad Vial | Unidad Metropolitana de Seguridad Vial  |
|  | Programa de la gestión la seguridad vial | Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas  |
|  |  | La seguridad vial y la visión cero como un hecho Metropolitano  |
|  | Activación por una movilidad segura      | Planes de Seguridad Vial  |
|  |  | Programa de gestión de la velocidad   |
|  |  | Lineamientos para la Seguridad vial   |
|  |  | Intervención de lugares críticos  |

*Fuente: Elaboración propia*

**TABLA 7. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "PROMOVER LA ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SEGURA E INCLUYENTE"**

|   |  |   |
|---|--|---|
| <b>7</b>  | <b>Objetivo:</b>   | <i>Articular la institucionalidad para la gestión de la movilidad segura e incluyente</i>                               |
| <b>Estrategias</b>  | <b>Programas</b>   | <b>Proyectos</b>  |
| Fortalecer institucionalmente las entidades/dependencias que ejercen las funciones de planeación, regulación, implementación y control, de la movilidad en el AMB | Fortalecimiento del ejercicio de la autoridad del transporte en la gobernabilidad del sistema de movilidad.      | Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte         |
|   | Fortalecimiento de las capacidades institucionales para el ejercicio de la autoridad                             |   |
|   |  |   |
|   |  | Creación y conformación del Consejo Metropolitano de Movilidad  |
|   |  | Fortalecimiento de la Oficina de la bicicleta desde el AMB.   |
| Garantizar la coordinación y gestión interinstitucional que responda a una movilidad competitiva, segura,   | Implementar mecanismos de coordinación y articulación institucional entre entidades responsables de la movilidad | Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano |

|  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - PEREQUIBÉN</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|  | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

incluyente y sostenible  
financiera y ambientalmente.

Implementar mecanismos de  
financiamiento para la sostenibilidad del  
sistema de movilidad

Promover con el sector privado la  
implementación de proyectos de  
movilidad

Transversalizar el enfoque de  
género y la seguridad vial

Programa de género e inclusión social

Formulación del Plan de género para el  
AMB

Programa de comunicación,  
participación y capacitación por una  
movilidad inclusiva y segura.

Cultura vial para la promoción de la  
movilidad inclusiva y segura

Participación y gestión social para la  
movilidad, inclusiva y segura

*Fuente: Elaboración propia*

**TABLA 8. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "MEJORAR LA COMPETITIVIDAD REGIONAL DEL AMB (CARGA Y MIXTO)"**

|  |  |   |
|--|--|---|
| 8  | Objetivo:  | <i>Mejorar la competitividad regional del AMB (Carga y Mixto)</i>   |
| <b>Estrategias</b>                                   | <b>Programas</b>   | <b>Proyectos</b>  |
| Gestionar logística de carga dentro y fuera del AMB  | Garantizar condiciones operativas de corredores de carga     | Red Vial de Carga<br><br>Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada<br><br>Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido |
|  | Mejorar las condiciones funcionales de la actividad de carga | Fomentar articulación de actores de la logística de carga   |
|  | Transporte Mixto   | Estructuración operacional del servicio público mixto de pasajeros.   |
| Mejorar el sistema vial entre los municipios del AMB | Plan vial Metropolitano                                      | Red vial de interacción regional y nacional   |
|  |  | Anillos perimetrales / Circunvalar urbana   |
|  |  | Red de conexión metropolitana   |
|  |  | Red arterial con carácter metropolitano   |

*Fuente: Elaboración propia*

**TABLA 9. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "IMPLEMENTAR LA MOVILIDAD INTELIGENTE"**

|                    |                  |  |
|--------------------|------------------|--|
| 9                  | Objetivo:        | <i>Implementar la movilidad inteligente</i>                      |
| <b>Estrategias</b> | <b>Programas</b> | <b>Proyectos</b>   |
|                    |                  | Estructuración e implementación del sistema inteligente local de |

Implementar soluciones innovadoras de movilidad inteligente y sostenible.

Sistema de Gestión y Control de la movilidad

infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)

Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito

Implementación de información interactiva dirigida a los usuarios de los diferentes modos de transporte

Promover sistema de transporte público inteligente

Servicios de provisión de información en el transporte público

Sistema de gestión y control de flota

Implementar sistema captura de datos en el transporte público de pasajeros

Sistema dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas

Taxi inteligente

Fuente: Elaboración propia

**TABLA 10. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "PROMOVER LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES: CAMINATA, MOVILIDAD ACTIVA"**

|  |   |   |
|--|---|---|
| 10   | <b>Objetivo:</b>  | <b>Aumentar el uso de los modos de transporte sostenibles: caminata y movilidad activa</b>  |
| <b>Estrategias</b>   | <b>Programas</b>  | <b>Proyectos</b>  |
| Incrementar la prioridad para modos no motorizados en el AMB | Captación de demanda para modos sostenibles                           | Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas<br><br>Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos.   |
|  | Revitalizar y potenciar la red vial peatonal                          | Diseño e implementación de la Red caminable principal   |
|  | Configurar y construir una red ciclista segura, conectada y funcional | Diseño e implementación de la red de ciclocorredores metropolitanos<br><br>Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público<br><br>Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados<br><br>Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria |

Fuente: Elaboración propia

**TABLA 11. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: "DESESTIMULAR EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR"**

|                    |                  |  |
|--------------------|------------------|--|
| 11                 | <b>Objetivo:</b> | <b>Desestimular el uso del vehículo particular</b> |
| <b>Estrategias</b> | <b>Programas</b> | <b>Proyectos</b>                                   |

|  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
|  | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FO-017</b> |
|  | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

Racionalizar la movilidad de los modos privados de transporte

Gestión de estacionamientos en el AMB

Plan maestro de estacionamientos

Parqueaderos disuasorios

Medidas de restricción

Vehículo compartido

Fuente: Elaboración propia

**Artículo Décimo: Articulación Institucional.** La implementación de los objetivos, estrategias, programas, proyectos, indicadores y metas del Plan de Maestro Metropolitano de Movilidad, bajo la concepción que todos somos responsables de la movilidad sostenible y segura, requiere de la coordinación, articulación y participación activa de las entidades públicas y privadas vinculadas al sector de la movilidad municipal, metropolitana, regional y nacional que lleven a consolidar el contenido de la visión del Plan.

**Artículo Undécimo: Indicadores de Gestión.** Para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución de los programas y proyectos que conforman el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad, las entidades y dependencias competentes del sector de movilidad del orden municipal y metropolitano medirán su ejecución de acuerdo con los indicadores que serán los referentes para medir la gestión de cada uno de los proyectos a través de las metas esperadas en la implementación, en los escenarios de corto, mediano y largo plazo.

Los datos obtenidos o recaudados, y la información generada por cuenta de la construcción de los indicadores acá referenciados, serán transferidos al Observatorio Metropolitano, en los términos a que hace referencia el Artículo Cuarto del presente acuerdo metropolitano.

**Artículo Duodécimo. Mecanismos de participación ciudadana.** Se garantizará la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales a partir de una adecuada y completa divulgación del presente Plan Maestro Metropolitano de Movilidad que facilite la intervención de la comunidad.

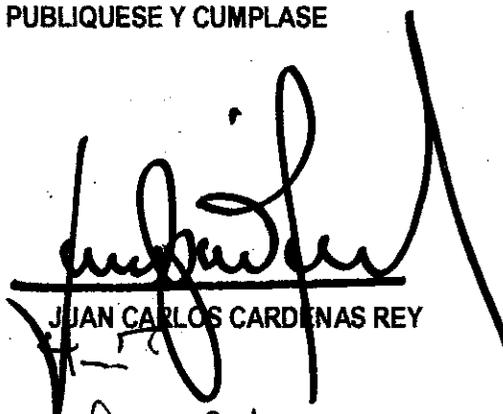
**Artículo Décimo Tercero. Proceso de Socialización.** Antes y durante la implementación de los programas y proyectos que integran el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad, el Área Metropolitana de Bucaramanga y los municipios que la conforman, y demás entidades vinculadas a los programas y proyectos del sistema de movilidad de la región metropolitana adelantarán los procesos pedagógicos necesarios hacia sectores de la población que permitan su socialización.

**Artículo Décimo Cuarto. Convenios.** El Director del Área Metropolitana de Bucaramanga se encuentra facultado para suscribir los convenios que sean necesarios para el desarrollo, gestión y verificación de las metas del presente Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Bucaramanga a los

El presidente de la Junta,



JUAN CARLOS CARDENAS REY

El secretario de la Junta,

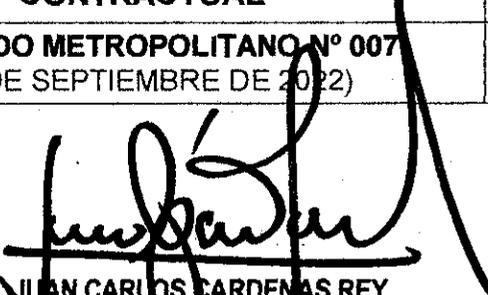


CESAR CAMILO HERNANDEZ HERNANDEZ

El presente Acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de Junta Metropolitana llevada a cabo el 22 de septiembre de 2022 y su aprobación consta en el Acta de Junta No. 03 de 2022. Para constancia firman Presidente y Secretario en señal de aceptación.

|   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <br><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b><br><small>BUCARAMANGA - FLORABLANCA - ORÓN - PIEDRAS</small> | <b>PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL</b>                     | <b>CÓDIGO: GJC-FÓ-017</b> |
|   | <b>ACUERDO METROPOLITANO N° 007</b><br>(22 DE SEPTIEMBRE DE 2022) | <b>VERSIÓN: 03</b>        |

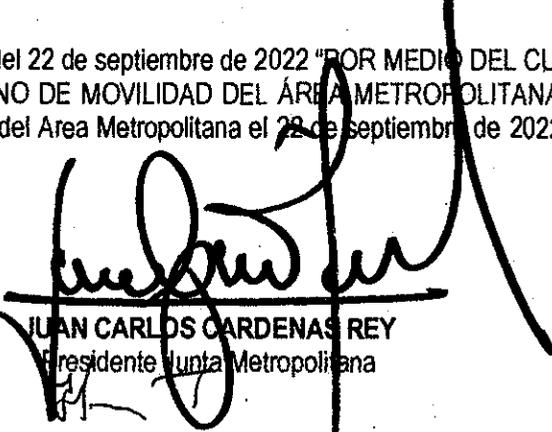
El presidente de la Junta,

  
**JUAN CARLOS CARDENAS REY**

El secretario de la Junta,

  
**CESAR CAMILO HERNANDEZ HERNANDEZ**

El Acuerdo Metropolitano No. 007 del 22 de septiembre de 2022 "POR MEDIO DEL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA 2022-2037", expedido por la Junta del Area Metropolitana el 22 de septiembre de 2022, fue sancionado el 22 de septiembre de 2022.

  
**JUAN CARLOS CARDENAS REY**  
 Presidente Junta Metropolitana

Proyectó: Nelly Patricia Marín Rodríguez – Profesional Universitario - Subdirección de Transporte Metropolitano  
 Proyectó: Daniel Rojas Fonseca – Contratista – Secretaría General

Revisó Aspectos Jurídicos: Mario Barragán Pachón – Secretario General  
 Revisó Aspectos Técnicos: Fabián Fontecha Angulo – Subdirector de Transporte Metropolitano