 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GRÓN - FREDICUESTA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>


**“POR EL CUAL SE DECLARA COMO HECHO METROPOLITANO: LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL TRANSPORTE PÚBLICO”**

**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 a través del numeral 5 del artículo 8 del Acuerdo Metropolitano 013 de 2011, se declaró como Hecho Metropolitano el mejoramiento de la movilidad urbana como fundamento de la productividad del Área Metropolitana, dando prioridad al transporte público y disminuyendo el uso del automóvil privado.
5. Que a través del Acuerdo Metropolitano 004 de 2018, se declaró como Hecho Metropolitano el impacto que produce la conurbación en la prestación del servicio público de transporte.
6. Que a través del Acuerdo Metropolitano 010 de 2018 se declaró como Hecho Metropolitano la implementación de la estrategia la bicicleta como medio de transporte en el Área Metropolitana de Bucaramanga.
7. Que el literal a) del artículo 6 de la Ley 1625 de 2013 establece como competencia de las Áreas Metropolitanas el “Programar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman”.
8. 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”.
9. 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.
10. Que el literal a) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 establece como función de las Áreas Metropolitanas la siguiente: Identificar y regular los Hechos Metropolitanos, de conformidad con lo establecido en dicha ley.
11. 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.
12. 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.
13. Que el literal n) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, en su tenor literal, establece: “Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella”.
14. Que el Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte), en sus artículos 2.2.1.1.2.1, 2.2.1.3.1.1. y 2.2.1.5.2.1 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 terrestre automotor colectivo, transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y transporte terrestre automotor mixto.

 <b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> <small>BUCARAMANGA - FLORABLANCA - GIRON - PIEDICRESTO</small>	<b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b>	<b>CODIGO:GJC-FO-017</b>
	<b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)	<b>VERSION: 03</b>

15. Que en el párrafo primero del artículo 2.2.6.4.1 del Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte), en su tenor literal, establece: "Los Entes Territoriales o administrativos deberán establecer la Autoridad de Transporte encargada de la planeación y regulación de los sistemas masivos y determinar el ente responsable de adelantar las acciones para la integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, así como llevar a cabo los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el actual sistema de transporte público masivo bajo las condiciones previstas en el Plan Maestro de Movilidad, la Ley 310 de 1996 y sus normas reglamentarias y modificatorias. En las Áreas Metropolitanas, los Alcaldes de los Municipios que la conforman determinarán la Autoridad de Transporte".
16. Que a través de los Acuerdos Metropolitanos 009 de 2001, 008 de 2003 y 003 de 2014 se han establecido las reglas, facultades y competencias para el ejercicio de la Autoridad de Transporte Metropolitano por parte del Área Metropolitana de Bucaramanga.
17. Que el artículo 9 de la Ley 1625 de 2013 establece que, en el marco de las funciones establecidas por la Constitución Política y la ley, las Áreas Metropolitanas se ocuparán de la regulación de los hechos metropolitanos, y de aquellos aspectos que por sus atribuciones o competencias le sean asignadas por la ley.
18. Que el artículo 10 de la Ley 1625 de 2013 establece como hechos metropolitanos aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana.
19. Que en el numeral 1 del literal a) del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013, establece como atribución básica de la Junta Metropolitana la siguiente: Declarar los Hechos Metropolitanos de conformidad con lo expuesto en la presente ley.
20. 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.
21. 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 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.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. Que el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo precisado en el artículo 4 del Decreto Nacional 171 de 2001, determinan 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.
26. Que el inciso tercero del artículo 4 de la Ley 105 de 1993 establece que la autoridad del sector transporte competente, en concordancia con la autoridad ambiental establecerá los niveles máximos de emisión de sustancias, ruidos y gases contaminantes de los motores de los distintos tipos de naves y vehículos, estando el control de dichas disposiciones a cargo de la autoridad competente.
27. Que el inciso segundo del artículo 6 de la Ley 105 de 1993 (Modificado por el art 2 de la Ley 276 de 1996), en su tenor literal, establece: "Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de los vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido al máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de recuperación de capital, de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte."


 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PEDEZUELA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>

28. Que el artículo 17 de la Ley 105 de 1993 establece que las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean de propiedad de los municipios hacen parte de la infraestructura municipal de transporte.
29. Que el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, reglamentado por el Decreto 1326 de 1998, establece la seguridad, especialmente la relacionada con la proyección de los usuarios, constituye prioridad esencial del Sector y del Sistema de Transporte.
30. 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.
31. Que el artículo 6 de la Ley 336 de 1996 define la actividad transportadora como el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, con base en los reglamentos del Gobierno Nacional.
32. Que en el numeral 5 del artículo 10 de la Ley 388 de 1997 establece que los componentes de ordenamiento territorial de los planes integrales de desarrollo metropolitano, en cuanto se refieran a hechos metropolitanos, y las normas generales que establezcan los objetivos y criterios definidos por las áreas metropolitanas en esos asuntos, son determinantes y normas de superior jerarquía para la construcción de los instrumentos municipales de planificación del territorio.
33. Que el párrafo primero del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 establece que, a las entidades públicas por medio de delegación o convenio, se le podrán asignar determinadas funciones de tránsito, obteniendo la categoría de organismo de apoyo a las autoridades de tránsito.
34. Que el literal f) del numeral 2 del artículo 29 de la Ley 1454 de 2011 establece que corresponde a las Áreas Metropolitanas la competencia para establecer las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio en los municipios que la conforman.
35. Que el artículo 3 de la Ley 1503 de 2011 (Reglamentado por el art 1 del Decreto Nacional 2851 de 2013) define la educación vial como el conjunto de acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimiento sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente.
36. Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio del 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..."*.
37. 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.
38. Que en el inciso sexto del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 establece que las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados.
39. Que en el inciso tercero el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 define a los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota, y de información y servicio al usuario como herramientas tecnológicas que controlan la calidad, cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable, y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes, aclarando que la información recolectada es propiedad es de los entes territoriales.
40. Que el inciso segundo del artículo 50 de la Ley 2099 de 2021 establece, como medida transitoria para reducir la dependencia de combustibles líquidos fósiles, se promoverá el uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte de pasajeros y carga.
41. Que el artículo 13 de la Ley 2128 de 2021 establece un plazo para las ciudades que cuentan con Sistema de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo implementen políticas públicas, programas y acciones para garantizar que por lo menos el 30 % de los vehículos utilizados para la operación de las flotas operen con motores dedicados

 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCHARANGA - FLORABLANCA - GIRON - FREDUCUETA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>

a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora, reemplazar vehículos por destrucción o por finalizar su vida útil.

42. Que el artículo 14 de la Ley 2128 de 2021 establece un plazo para aquellos municipios de categoría 1 o especial, y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del 30 % de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, de acuerdo a las necesidades de la Entidad.
43. Que el artículo 3 de la Ley 2169 de 2021, establece los pilares de la transición a carbono neutralidad, resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono, entre las que se encuentra: El reconocimiento de las características diferenciales de los sectores económicos y de los territorios en la optimización de sus aportes al cumplimiento de las metas nacionales en materia de carbono neutralidad, desarrollo bajo en carbono y resiliencia climática.
44. Que en el artículo 5 de la Ley 2169 de 2021, se establecen como metas nacionales de mitigación de gases de efecto invernadero a 2030, las siguientes: 1. Reducir en un cincuenta y uno por ciento (51 %) las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) con respecto al escenario de referencia a 2030 de la NDC, lo que representa un máximo de emisiones país de 169.44 millones de tCO<sub>2</sub>eq en 2030., 2. Alcanzar la carbono neutralidad a 2050., 3. Establecer presupuestos de carbono para el periodo 2020-2030 a más tardar en 2030., 4. Reducir las emisiones de carbono negro en un cuarenta por ciento (40 %) respecto al 2014, lo que representa una emisión máxima de carbono negro de 9.195 toneladas en 2030, excluyendo incendios forestales., 5. Reducir la deforestación neta de bosque natural a 0 hectáreas/año a 2030, a partir de la implementación tanto de herramientas de política, como de medidas cooperativas y de mercado.
45. Que en el artículo 6 de la Ley 2169 de 2021 se establecen como metas nacionales de adaptación al cambio climático a 2030 para el sector de transporte, las siguientes: 1. Implementar a 2025 tres (3) herramientas para mejorar los sistemas de información geográfica de la infraestructura de transporte para la gestión del riesgo., 2. Elaborar a 2025 dos (2) documentos de lineamientos técnicos que tengan como objetivo la realización de estudios de riesgo para la infraestructura de transporte., 3. Formular a 2025 la Política para la gestión de Riesgo de Desastres (GRD) y la Adaptación al Cambio Climático., 4. Diseñar e implementar a 2025 dos (2) metodologías para el cálculo del riesgo de la infraestructura de transporte., 5. Implementar a 2025 un (1) proyecto piloto para la aplicabilidad de los lineamientos de infraestructura verde vial.
46. Que en el artículo 12 de la Ley 2169 de 2021 se establecen las medidas del Sector Transporte que deberán ser incorporadas en los instrumentos sectoriales de planificación existentes y futuros, acciones orientadas a alcanzar las metas país en materia de mitigación, así como garantizar las condiciones habilitantes para la implementación de diversas medidas, entre las que se resaltan las siguientes: "1. Acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, diseñando e implementando políticas con el fin de establecer estándares regulatorios y técnicos para la comercialización y operación de vehículos eléctricos de 2, 3 y 4 o más ruedas, así como la promoción de instrumentos financieros que incentiven el ingreso de vehículos eléctrico... 5. Acciones de seguimiento, monitoreo y verificación del programa de modernización del parque automotor de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular y más de 20 años de antigüedad, para la renovación de al menos 57.000 vehículos, dentro del periodo de gestión establecido en la NDC... 8. Acciones que promuevan la rehabilitación de la infraestructura existente con el fin de mejorar las condiciones técnicas, operacionales, de viabilidad comercial y sostenibilidad ambiental y social, para mejorar y aumentar el transporte de carga en los corredores férreos, que tengan el mayor potencial de movilización de carga, de acuerdo con las estructuraciones técnicas... 10. Estrategias que impulsen la financiación, diseño, implementación y seguimiento de proyectos que hagan uso óptimo del suelo en las ciudades, basado en las Dimensiones del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS)..."
47. Que el artículo 27 de la Ley 2169 de 2021, en su tenor literal, establece que: "El Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial, las entidades territoriales, y los prestadores de servicio público de transporte que decidan adquirir flotas compuestas en su totalidad por vehículos eléctricos y/o de hidrógeno para el Sistema de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, su propia flota de vehículos, transporte terrestre especial y/o transporte de carga, en cualquiera de los siguientes casos: i) cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; ii) cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y/o al finalizar su vida útil; no deberán dar cumplimiento a los artículos 13, 14, 15 y 16 de la Ley 2128 de 2021". Que en los artículos 2.5.4.1 y siguientes del Decreto 2060 de 2015 se define los conceptos de recaudo electrónico vehicular, dispositivo a bordo del vehículo, interoperabilidad del sistema de recaudo electrónico vehicular y la marca de interoperabilidad.
48. Que por medio del artículo primero del Decreto 1567 de 2020 se adiciona la sección 3 al capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en el cual se reglamenta lo relacionado con el sistema de recaudo centralizado para los sistemas de transporte público.
49. Que por medio de la Resolución Número 0003258 de 3 de agosto de 2018 se adoptó la "Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas", la cual representa recomendaciones de diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de esa solución de movilidad.

	<b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b>	<b>CODIGO:GJC-FO-017</b>
	<b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)	<b>VERSION: 03</b>

50. 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 obligación actualizar 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.
51. Que la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte estableció la obligación de enmarcar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura en 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, y cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones.
52. Que en el Documento CONPES 3943 "Políticas para el mejoramiento de la calidad del aire" se incluyó un componente cuyo fin es reducir las emisiones de Gases Efecto Invernadero ocasionadas por fuentes móviles, estableciendo acciones orientadas a modernizar y renovar el parque automotor, mejorar la calidad de los combustibles y biocombustibles, entre otras.
53. Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en su Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, define el marco regulatorio y de política que asegure la promoción de la movilidad eléctrica en el territorio nacional.
54. 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.
55. Que la Resolución 20213040060975 de 16 de diciembre de 2021 del Ministerio de Transporte reglamenta las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados por la Nación.
56. Que desde el 2010, el Área Metropolitana de Bucaramanga viene implementando el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad 2010-2030, pero al considerar que existen proyectos de infraestructura, movilidad, tránsito y transporte planteados para los diferentes cortes temporales que no se han ejecutado o de los que han resultado cambios en los patrones de distribución y demanda de viajes, llevó a que se definiera su actualización, en consideración a que la eficiencia del transporte constituye un requisito para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo de la región metropolitana.
57. Que por medio del Acuerdo Metropolitano 007 de 2022, fue aprobada la actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad en el Área Metropolitana de Bucaramanga, con vigencia 2022-2037.

Que sin más consideraciones adicionales y de conformidad con lo arriba expuesto, se

#### ACUERDA:


#### Título I - Disposiciones Generales

**ARTÍCULO PRIMERO: Declaratoria del Hecho Metropolitano de Movilidad Sostenible y Transporte Público.** Declarar como Hecho Metropolitano "La Movilidad Sostenible y el Transporte Público en el Área Metropolitana de Bucaramanga" al ser un fenómeno con efectos económicos, sociales, culturales, territoriales, políticos y administrativos, que impacta los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón, que requiere un proceso colectivo de gestión prospectiva territorial comprometiendo a sectores gubernamentales, empresariales, sociales, académicos y a la ciudadanía metropolitana en general, para hacer de este hecho un asunto de articulación, gobernanza y fortalecimiento institucional.

**ARTICULO SEGUNDO: Conformación del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte.** Conformar el "Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte", como un cuerpo consultivo para toma de decisiones en materia de planeación, prevención y reacción ante los problemas relacionados con la movilidad y el transporte metropolitano, concebido como un espacio de coordinación interinstitucional, en que participan las autoridades político-administrativas de cada municipio.

Las funciones de este órgano serán las siguientes:

- a. Promover el intercambio de información entre entidades públicas y privadas que tengan relación con la movilidad y el transporte, así como la evaluación del grado de articulación del trabajo interinstitucional en esta materia.
- b. Proponer la elaboración de políticas, programas y proyectos del sector transporte basados en principios de equidad, igualdad y de no violencia.
- c. Generar conocimiento en torno al concepto y modelo urbano de movilidad sostenible, seguro e incluyente.
- d. Facilitar espacios de articulación entre los actores que en materia de movilidad existen en el territorio, que fortalezcan acciones con enfoque de género.

 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCARAMANGA FLORIDABLANCA GIRÓN PIEDECUESTA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>

- e. Proponer programas y estrategias para incentivar y fortalecer el uso de los medios de transporte sustentables y su percepción como espacios seguros e incluyentes.
- f. Asesorar las diferentes instituciones públicas o privadas, organizaciones y ciudadanía en general en la toma de decisiones, que permitan impactar de manera positiva la movilidad sostenible, segura e incluyente.
- g. Proponer el desarrollo de programas de cultura ciudadana en pro del uso de medios de transporte sustentables.
- h. Proponer la gestión y operación de un sistema de transporte inclusivo para los Vehículos Ciclista y Vehículos de Movilidad Personal o Movilidad Urbana en el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- i. Identificar problemáticas en materia de movilidad y transporte que se presenten en el área metropolitana de Bucaramanga, y proponer planes y estrategias para su solución a corto y mediano plazo.
- j. Promover e incentivar el uso del transporte formal y diseñar estrategias relacionadas con este fin.
- k. Realizar seguimiento al Plan Maestro Metropolitano de Movilidad y proponer estrategias para la implementación, adaptación o actualización de los programas allí definidos.

El Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte estará conformado por las siguientes autoridades:

1. Subdirector de Transporte Metropolitano, Presidente.
2. Autoridad de Tránsito de Bucaramanga.
3. Autoridad de Tránsito de Floridablanca.
4. Autoridad de Tránsito de Girón.
5. Autoridad de Tránsito de Piedecuesta.
6. Gerente del Ente Gestor.
7. Comandante de la Policía Metropolitana de Bucaramanga.
8. Un delegado del Consejo Metropolitano de Planificación, elegido del seno de este órgano de gobernanza entre los secretarios de planeación de los municipios que componen el Área Metropolitana de Bucaramanga.
9. Un representante de las Oficinas de la Mujer y Equidad de Género, o la dependencia que haga sus veces, de los municipios que componen el Área Metropolitana de Bucaramanga.

**PARAGRAFO PRIMERO:** A las reuniones del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte, podrá invitarse a cualquier otra entidad del Estado de orden nacional, departamental o municipal, personas jurídicas de derecho privado y organizaciones internacionales o nacionales, o a particulares cuya presencia sea necesaria para el cumplimiento de las funciones propias del Consejo. Los invitados tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Consejo con voz, pero sin voto. Para tal efecto, la Secretaría hará las correspondientes invitaciones.

A las reuniones del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte, serán invitados los integrantes de los Concejos Municipales que hacen parte de la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** El Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable será un órgano adscrito al Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte, conformado por el Subdirector de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga y los Directores o Secretarios de los Organismos de Tránsito y Movilidad de cada uno de los municipios, con el propósito de coordinar y potenciar esfuerzos para la elaboración de políticas, programas y proyectos del sector transporte, así como articular y liderar con un enfoque de género, de seguridad y cultura vial, promoción y participación para la movilidad sostenible e incluyente, aquellos proyectos de interés común a los municipios consignados en los diferentes Instrumentos de Planificación de la Entidad en materia de movilidad.

Para el correcto desarrollo de los fines esenciales del Comité, podrá invitar cualquier otra entidad del Estado o particulares, quienes participarán con voz, pero sin voto en las reuniones.


**PARAGRAFO TERCERO:** Para la elección de los representantes a que hace referencia el numeral 9 de los integrantes del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte Público, esta se efectuará por votación entre los delegados de cada uno de los cuatro municipios de las oficinas de la mujer y equidad de género, o la dependencia que haga sus veces, en reunión convocada por el Presidente del Consejo.

En ningún caso, los representantes de que tratan los numerales 8 y 9 de los integrantes del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte Público podrán ser del mismo municipio.

**PARAGRAFO TRANSITORIO:** En la primera reunión del Consejo Metropolitano de Movilidad y Transporte, se adoptará el reglamento de funcionamiento del mismo. El Subdirector de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga presentará el proyecto de dicho instrumento.

**ARTICULO TERCERO: Modelo de Transporte Metropolitano.** El Modelo de Transporte Metropolitano es la representación de las interacciones ocurridas en el mercado del servicio público de transporte entre la demanda, identificada como el uso de los medios de transporte por parte de las personas, y la oferta, conformada por la red de vías disponibles y los medios de transporte habilitados en el territorio que comprende el Área Metropolitana de Bucaramanga, en un modelo matemático. Los resultados obtenidos del modelamiento son indicadores de desempeño que permiten a la Autoridad de Transporte Metropolitana adoptar decisiones que permitan la reducción de tiempos de viaje y de emisiones, y el aumento de la actividad física.

El Área Metropolitana de Bucaramanga, en ejercicio de la autoridad de transporte metropolitano, dará aplicación al modelo de transporte de cuatro fases, comprendidas de la siguiente manera:

 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ORÓN - PIEDICUEVA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>

- a. Generación y atracción de viajes.
- b. Distribución de viajes.
- c. Partición Modal de viajes.
- d. Asignación de la Demanda a la Red Vial.

**PARÁGRAFO:** La Encuesta de Origen – Destino de Hogares (EODH) y la Matriz Origen – Destino serán insumos indispensables para el modelo de transporte aplicable. La Subdirección de Transporte Metropolitano tendrá a su cargo definir los aspectos técnicos relacionados con la aplicación de estas herramientas.

**ARTICULO CUARTO: Información Estadística en Materia de Movilidad.** El Área Metropolitana de Bucaramanga, a través del Observatorio Metropolitano y la Subdirección de Transporte Metropolitano, adelantará la recolección y análisis estadístico de datos asociados a la movilidad, transporte y tránsito, el análisis geográfico y territorial de la información relacionada con movilidad sostenible y transporte público, la investigación sobre problemas públicos que afecten la movilidad, el tránsito y transporte, el monitoreo y evaluación de las acciones en materia de movilidad sostenible y transporte público desarrolladas, los indicadores de gestión del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad, el conocimiento del Índice de Articulación Institucional en materia de movilidad de las diferentes entidades públicas y privadas que se relacionan con la movilidad en el Área Metropolitana, así como cualquier otro dato que se considere relevante para la toma de decisiones en materia de movilidad y transporte público.

## **Título II – Movilidad Sostenible, Segura e Incluyente**

**ARTÍCULO QUINTO: Definición de Movilidad Sostenible, Segura e Incluyente.** Se entiende por movilidad sostenible, segura e incluyente, el modelo de transporte que permite a los ciudadanos su desplazamiento de manera eficiente, ágil, sustentable, segura e incluyente, buscando la reducción del tiempo destinado para ello y del impacto ambiental a través del uso de tecnologías, cuya base sean energías renovables o energías limpias, con criterios de respeto, empatía y protección de los diversos actores viales, especialmente por los más vulnerables.

**ARTÍCULO SEXTO: Corredores Viales de Impacto Metropolitano.** Se considerarán corredores viales metropolitanos, aquellos que compongan la infraestructura de transporte de cada uno de los municipios que aseguran la articulación funcional de los centros urbanos que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, o que por su vocación, ubicación o diseño presten un servicio de impacto metropolitano.

El Director del Área Metropolitana presentará, dentro del año siguiente a la entrada en vigencia del presente acuerdo metropolitano, las zonas identificadas como corredores viales metropolitanos, que será aprobado por la Junta Metropolitana. Este inventario de corredores viales metropolitanos podrá ser actualizado en cualquier momento.

**ARTÍCULO SÉPTIMO: Obras de Infraestructura vial.** El Área Metropolitana de Bucaramanga podrá articular o desarrollar, de acuerdo a las necesidades del caso y a los convenios interadministrativos que al respecto se celebren, las obras de infraestructura vial requeridas para la construcción, ampliación, renovación, mejoramiento, mantenimiento y desarrollo de los corredores viales de impacto metropolitano.

Cuando el Área Metropolitana de Bucaramanga adelante proyectos de construcción, ampliación, renovación, mejoramiento, mantenimiento y desarrollo del sistema vial metropolitano deberán armonizar la interacción entre los sistemas de transporte motorizados y no motorizados, así como los vehículos ciclistas y de movilidad personal o urbana, y peatonales. Esta misma regla, será aplicable a los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga cuando adelanten obras de infraestructura vial de su competencia.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** El Área Metropolitana de Bucaramanga, no tendrá deberes diferentes a los definidos en el convenio interadministrativo por medio del cual adelantará las obras de infraestructura vial, correspondiendo al municipio en el cual se encuentre el corredor, adelantar las obras de mantenimiento o rehabilitación requeridas de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993.


**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Al Área Metropolitana de Bucaramanga, no le será imputable responsabilidad patrimonial por los daños antijurídicos generados por acción u omisión sean endilgados a los entes territoriales propietarios de la infraestructura vial.

## **Capítulo I – Plan Maestro Metropolitano de Movilidad**

**ARTÍCULO OCTAVO. Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.** El Plan Maestro Metropolitano de Movilidad es un instrumento de planificación que guiará las acciones a corto, mediano y largo plazo del sistema de movilidad seguro, sostenible e incluyente, que tiene como base un estudio técnico que soporte los programas, planes, proyectos y estrategias formuladas, aprobado por la Junta Metropolitana.

La formulación del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad incluye acciones, mecanismo, estrategias y proyectos encaminados a la prevención de riesgos viales, y la mitigación y reducción de la accidentalidad en el Área Metropolitana de Bucaramanga, como componente indispensable.

**PARAGRAFO PRIMERO:** Cuando concluya su período de ejecución, podrá ser actualizado y/o modificado con el fin de culminar aquellas líneas estratégicas que no hubiesen sido cumplidas a cabalidad, previo estudio que soporte las razones de ello.

 <p><b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> BUCARAMANGA FLORESALBAICA GIGOTI PIEDICUESA</p>	<p><b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b></p>	<p><b>CODIGO:GJC-FO-017</b></p>
	<p><b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)</p>	<p><b>VERSION: 03</b></p>

En la medida que se presenten circunstancias del contexto metropolitano, departamental o nacional que afecten de manera estructural la ejecución de los programas, planes, proyectos y estrategias del Instrumento, se deberá efectuar una revisión del mismo.

En caso de adoptarse un nuevo Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad será revisado para ajustarse a los lineamientos que en materia de movilidad se dispongan, bajo criterios de impacto metropolitano, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, sin afectar los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan. Lo mismo ocurrirá con la adopción o modificación de lo dispuesto en el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

## Capítulo II – Vehículos Ciclista y de Movilidad Personal o Movilidad Urbana

**ARTICULO NOVENO. Definición de Ciclista y de Vehículos Movilidad Personal o Movilidad Urbana.** Los ciclistas son actores viales de movilidad alternativo propulsados por el pedaleo del conductor, que puede ser asistido por un motor eléctrico de baja velocidad. Los Vehículos de Movilidad Personal o Movilidad Urbana – VMU, son soluciones de movilidad alternativas de movilización, velocidad baja, cuya capacidad no excede de una persona, y son propulsados motores eléctricos. Los Vehículos ciclistas son aquellos medios de transporte alternativo propulsados por el pedaleo del conductor, que puede ser asistido por un motor eléctrico de baja velocidad.

En los Planes de Ordenamiento Territorial, se deberán incluir espacios adecuados para la circulación de los vehículos ciclista o de movilidad personal o movilidad urbana.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Para el diseño e implementación de ciclorrutas y ciclobandas contempladas en el Acuerdo Metropolitano 010 de 2018 expedido por la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga, o las normas que modifiquen, adiciones o sustituyan, debe realizarse un estudio de tránsito que debe ser aprobado por el Organismo de Tránsito de cada uno de los municipios.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Con el fin de priorizar el diseño y construcción de corredores de cicloinfraestructura, en el Programa de Ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial que hace parte del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo Municipal, se debe tener en cuenta el listado indicativo de corredores viales que pueden contener ciclorrutas, y cuyas franjas deben integrarse a los perfiles viales. La red indicativa de ciclorrutas es la establecida en el Acuerdo Metropolitano 010 de 2018, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

**PARÁGRAFO TERCERO:** Modificar la expresión "Norma Obligatoria General" contenida en el artículo 2 del Acuerdo Metropolitano 010 de 2018, por la de "Plan Indicativo".

**PARÁGRAFO TRANSITORIO:** Los corredores de cicloinfraestructura existentes quedan sujetos a lo dispuesto en el fallo de acción popular identificado con número de radicado 68001333301320190005900.

**ARTICULO DÉCIMO. Promoción del uso de Vehículos Ciclistas y de Movilidad Personal o Urbana.** El Área Metropolitana de Bucaramanga diseñará estrategias, programas y proyectos para incentivar el uso de Vehículos Ciclistas y de Movilidad Personal o Urbana, de manera segura e inclusiva.

Los Municipios que conforman el área metropolitana de Bucaramanga deberán promover el uso de este tipo de soluciones de movilidad.

**ARTICULO UNDÉCIMO. Formación vial y educación para la movilidad sostenible.** El Área Metropolitana de Bucaramanga y los municipios que la conforman, diseñarán programas y proyectos para incentivar la formación vial y la educación para la movilidad, con base en los parámetros descritos en la Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas, adoptada mediante resolución No. 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte, o las normas que la modifiquen, adicionen o revoquen.

## Título III – Transporte Público


### Capítulo I – Autoridad Pública de Transporte Metropolitano

**ARTÍCULO DUODÉCIMO: Autoridad de Transporte Metropolitano.** El Área Metropolitana de Bucaramanga, en ejercicio de la Autoridad de Transporte Metropolitano, ostentará las funciones asignadas en la legislación colombiana, normas reglamentarias, y, en especial, lo dispuesto en los Acuerdos Metropolitanos 009 de 2001, 008 de 2003, 003 de 2014, y demás normas que los modifiquen, adicionen o revoquen.

Además de las previstas en las normas referidas, el Área Metropolitana de Bucaramanga ejercerá como Autoridad de Transporte para el servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de los modos de transporte de metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, y demás modalidades que presten su servicio en el territorio del Área Metropolitana de Bucaramanga.

**ARTÍCULO DECIMO TERCERO: Tarifas por Trámites realizados como Autoridad Metropolitana de Transporte.** El Área Metropolitana de Bucaramanga fijará las tarifas que por concepto de trámites y servicios preste en su calidad de Autoridad Pública de Transporte Metropolitano, o en materia de movilidad.



	<b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b>	<b>CODIGO:GJC-FO-017</b>
	<b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)	<b>VERSION: 03</b>

## Capítulo II – Sistema Integrado de Transporte Público

**ARTÍCULO DECIMO CUARTO: Sistema Integrado de Transporte Público.** El Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, es una red de transporte público articulada, organizada, de fácil acceso, con cobertura en el territorio metropolitano, que permite movilizar a los ciudadanos optimizando los recursos, vías y servicios conexos.

El Área Metropolitana de Bucaramanga diseñará un programa de transición que busque implementar el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, el cual obedecerá a principios de eficiencia, sostenibilidad, accesibilidad e inclusión, que busque la optimización operativa e integración eficiente de los modos de transporte actuales y futuros, el cual estará incluido en el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.

**ARTÍCULO DECIMO QUINTO: Transición Tecnológica.** El Área Metropolitana de Bucaramanga concertará un plan de transición tecnológica a energías limpias o energías renovables del parque automotor, con los actores que de manera directa o indirecta se encuentren involucrados o que tengan interés en la medida a adoptar. La Subdirección de Transporte Metropolitano liderará el proceso de construcción, socialización e implementación del plan de transición tecnológica.

**ARTÍCULO DECIMO SEXTO: Sistema de Recaudo Centralizado y Sistema de Gestión y Control de Flota.** El Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad competente de transporte, implementará y adoptará, como parte del proceso de integración de los servicios públicos de transporte masivo, colectivo, mixto e individual, con base en los resultados de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera, el sistema de recaudo centralizado, entendido como el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador.

El sistema de recaudo centralizado deberá contar con condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad, y las demás que sean aplicables en la reglamentación que al efecto expida el Gobierno Nacional.

La Subdirección de Transporte Metropolitano tiene la función de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio del sistema de recaudo centralizado para el sistema integrado de transporte público y sistemas complementarios, así como ejercer la inspección, vigilancia, control, evaluación y seguimiento.

**PARAGRAFO PRIMERO:** El Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad de transporte metropolitano, será la propietaria de los datos brutos y procesados, y de toda la información derivada o recolectada a través de los componentes tecnológicos usados en el sistema de recaudo. El operador u operadores del sistema de recaudo deberán transferir los datos e información obtenida en tiempo real. En todo caso, como sujetos obligados, se protegerán aquellos datos o información que se considere información pública clasificada, debiendo dársele un tratamiento especial. La Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga reglamentará esta materia.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** El servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, y demás modalidades de transporte, también será incluido en el Sistema de Recaudo Centralizado en la medida de su implementación.

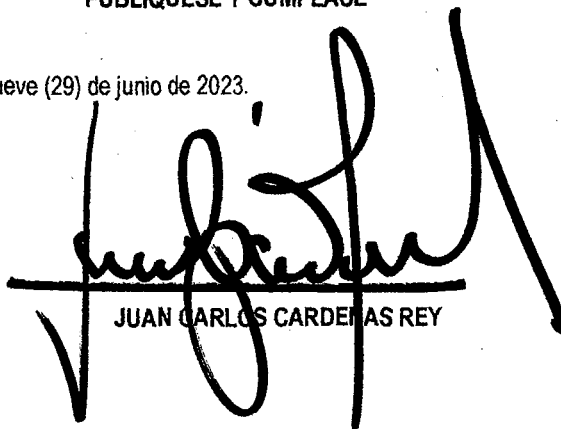
## Título IV – Disposiciones Varias

**ARTICULO DÉCIMO SÉPTIMO:** El presente Acuerdo Metropolitano rige a partir del día siguiente de su publicación, conforme las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.


### PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Bucaramanga a los veintinueve (29) de junio de 2023.

El presidente de la Junta,



JUAN CARLOS CARDENAS REY

	<b>PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL</b>	<b>CODIGO: GJC-FO-017</b>
	<b>ACUERDO METROPOLITANO N° 006</b> (Junio 29 de 2023)	<b>VERSION: 03</b>

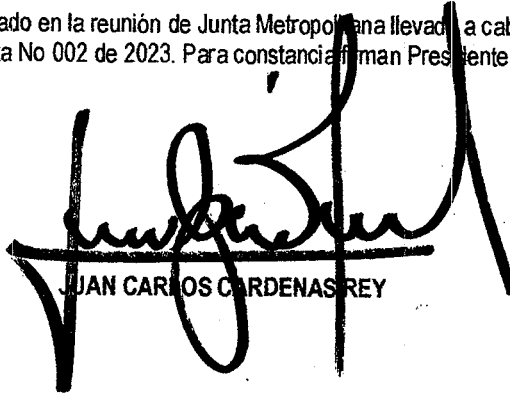
El secretario de la Junta,



**CESAR CAMILO HERNANDEZ HERNANDEZ**

El presente Acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de Junta Metropolitana llevada a cabo el 29 de junio de 2023 y su aprobación consta en el Acta de Junta No 002 de 2023. Para constancia firman Presidente y Secretario en señal de aceptación.

El presidente de la Junta,



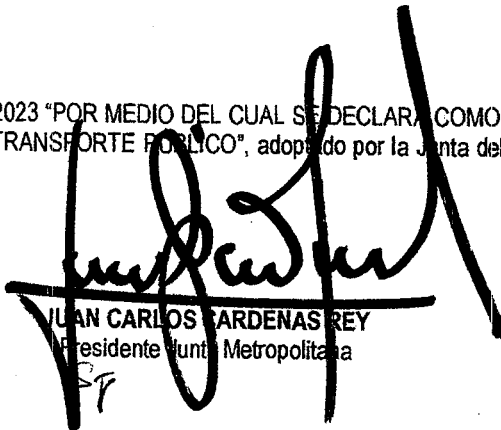
**JUAN CARLOS CARDENAS REY**

El secretario de la Junta,



**CESAR CAMILO HERNANDEZ HERNANDEZ**

El Acuerdo Metropolitano No 006 de 2023 "POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA COMO HECHO METROPOLITANO: LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL TRANSPORTE PUBLICO", adoptado por la Junta del Área Metropolitana el 23 de junio de 2023.



**JUAN CARLOS CARDENAS REY**  
 Presidente Junta Metropolitana

Proyectó:  
 Proyectó:

Nelly Patricia Marin Rodríguez -- Subdirección de Transporte Metropolitano  
 Daniel Josué Rojas Fonseca -- Contratista -- Secretaria General

Revisó Aspectos Jurídicos:  
 Revisó Aspectos Técnicos:

Mario Barragán Pachón -- Secretario General  
 Edwin Fabián Fontecha Angulo -- Subdirector de Transporte Metropolitano

