

"Por medio de la cual se anuncia el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta -SETP SANTA MARTA para los tramos correspondientes, a la "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)."

Página 1 de 5

LA GERENTE DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA-SETP SANTA MARTA S.A.S.-,

En ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales, en especial las previstas en el artículo 58 de la Constitución Política de Colombia, el capítulo VII de la Ley 388 de 1997, y el Decreto Nacional 2729 del 2012, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 58 de la Constitución Nacional prescribe: "Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social (...). Por motivos de utilidad pública o interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Este se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa (...);"

Que el artículo 10 de la Ley 9ª de 1989, modificado por el artículo 58 de la ley 388 de 1997 declaró de Utilidad Pública o interés social la adquisición de inmuebles para destinarlos, entre otros fines, a la ejecución de Programas y Proyectos de Infraestructura vial y de Sistemas de Transporte Masivo;

Que el parágrafo 1º del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, establece: "Al valor comercial al que se refiere el presente artículo, se le debe descontar el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública, para la adquisición, salvo que el propietario hubiere pagado la participación en plusvalía o la contribución de valorización, según sea del caso";

Que el anterior parágrafo fue reglamentado por el Decreto 2729 de 2012, que establece la obligación de realizar el anuncio de los proyectos, programas u obras de utilidad pública o interés general, mediante acto administrativo de carácter general;

Que el Congreso de la República de Colombia, profirió la Ley 1682 del 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias" modificada por la ley 1742 del 2014, en cuyo contenido se avaló el procedimiento de gestión y adquisición predial contemplado en la Ley 388 de 1997;

Que en virtud del documento CONPES No. 3548 de 2008, el Honorable Concejo de Santa Marta, mediante Acuerdo No. 001 del 2009 le concedió facultades al Alcalde Distrital para crear una empresa industrial y comercial del orden distrital, con autonomía administrativa, financiera, de gestión y personería jurídica, con el fin de implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP para la ciudad de Santa Marta;

Que según documento privado de constitución de fecha 28 de enero de 2010 inscrito en el registro mercantil el 25 de febrero de 2010 bajo el número 25641 del libro IX, con fundamento en el Decreto 470 de fecha 10 de noviembre de 2009, se constituyó la sociedad comercial **SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA S.A.S** sigla: **SETP SANTA MARTA S.A.S.**, empresa dotada de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio independiente, cuyo objeto social es planear, ejecutar, poner en marcha y desarrollar el Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, de acuerdo con los términos que establezca la Ley y el Reglamento;

Que mediante el Decreto 3422 del 9 de septiembre de 2009 el Gobierno Nacional reglamentó los Sistemas Estratégico de Transporte Públicos (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007;

J. A. S.

ay

"Por medio de la cual se anuncia el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta –SETP SANTA MARTA para los tramos correspondientes, a la "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)."

Página 2 de 5

Que las obras que integran la construcción del SETP de Santa Marta, prioritarias para el desarrollo vial, económico urbanístico de la ciudad, hacen parte de un proyecto de infraestructura de transporte y se encuentran contempladas en el Plan de Desarrollo Distrital adoptado mediante Acuerdo Distrital N° 008 del 15 de agosto de 2012 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO, SOCIAL Y DE OBRAS PÚBLICAS 2012-2015: EQUIDAD PARA TODOS. PRIMERO LOS NIÑOS Y LAS NIÑAS", Programa 4.4.1;

Que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado a través del Acuerdo Distrital N° 005 de 2000 contempla en su artículo 888 como instrumento de gestión territorial la declaratoria de utilidad pública o interés social, consistente en definir legalmente como utilidad colectiva o social inmuebles urbanos y suburbanos;

Que para adelantar el proceso de adquisición de los predios comprendidos en el área del proyecto SETP SANTA MARTA, el parágrafo 1° del artículo 61 de la ley 388 de 1997 y el artículo 3° del Decreto Nacional 2729 de 2012, disponen la obligación de realizar los respectivos avalúos de referencia con el fin de conocer el valor del suelo antes del anuncio del proyecto;

Que los Avalúos de Referencia han sido realizados por la LONJA DE PROPIEDAD RAIZ DE SANTA MARTA Y DEL MAGDALENA, conforme a lo ordenado en el Decreto 2729 de 2012 y la resolución 620 de 2008, expedida por el IGAC, los cuales forman parte del presente acto administrativo;

Que dentro de las obras a ejecutar por el SETP SANTA MARTA están las que se adelantarán en el sector de la "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco).", de la ciudad Santa Marta;

Que en desarrollo de las facultades que le fueron encomendadas al Sistema Estratégico de Transporte Público-SETP Santa Marta S.A.S., se debe proceder a efectuar el anuncio del Proyecto en los términos contemplados en el Decreto 2729 del 2012;

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°: ANUNCIO DEL PROYECTO. El Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta – SETP Santa Marta S.A.S., anuncia la puesta en marcha del proyecto de utilidad pública e interés general denominado Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta en los sectores "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)." de la ciudad Santa Marta, cumpliendo lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997 y el Decreto 2729 de 2012.

ARTÍCULO 2°: DESCRIPCION DEL PROYECTO. El proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta – SETP SANTA MARTA- se constituye en una iniciativa del gobierno nacional declarada de importancia estratégica mediante Documento CONPES 3548 del 2008, contemplado dentro de los Planes Nacionales de Desarrollo 2006-2010 y 2011-2014. Se conforma por tres (3) conjuntos de acciones para mejorar el transporte de la ciudad¹, dos (2) de los cuales –para los fines del presente acto- se detallan a continuación:

¹ Tomado del Documento CONPES 3548 del 24 de noviembre del 2008 "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA" Consejo Nacional de Política Económica y Social - DNP

16 JUL 2015

"Por medio de la cual se anuncia el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta –SETP SANTA MARTA para los tramos correspondientes, a la Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)."

Página 3 de 5

A. Operacional

Desde el punto de vista operacional se establece un reordenamiento de la totalidad de las rutas, proponiendo niveles jerárquicos acordes con los niveles de demanda servidos. El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta fue diseñado bajo principios de eficiencia y sostenibilidad, de modo que el servicio al usuario mejore como consecuencia de una moderna y óptima estructura empresarial de los operadores, una eficaz regulación del servicio y una mayor capacidad institucional del Distrito. La adquisición, operación, mantenimiento y dotación de equipos se realizarán a través del sector privado, mientras que el sector público realizará la inversión en infraestructura y tendrá a su cargo la planificación, regulación y control del sistema.

Se ha jerarquizado el sistema de acuerdo con su funcionalidad. Los componentes del sistema para atender los distintos niveles de demanda son: (i) 4 rutas estratégicas que operarán por los ejes principales de la ciudad sobre carriles prioritarios con buses de mediana capacidad; (ii) 13 rutas de precarga vinculadas a las terminales de integración localizadas en los extremos de los corredores estratégicos; y (iii) 9 rutas auxiliares (inter-barriales) que servirán la demanda no atendida por las rutas estratégicas y de precarga dentro del área de influencia del SETP. De este modo se atenderá la totalidad de los viajes de transporte público de la ciudad con una distribución porcentual como se muestra en el Cuadro 1.

Corredores	Demanda viajes pagos	%
Estratégicos	82.330	54%
Auxiliares	45.838	30%
Precarga	24.666	16%

Al centro de la ciudad sólo entran las rutas estratégicas; las auxiliares transitan entre barrios y las de precarga en periferia. Los puntos de conexión y transferencia se encuentran localizados en Mamatoco, Rodadero y La Lucha; y una terminal de integración en el Polvorín.

En cuanto a la flota, se emplearán tres tipologías de vehículos: Setenta y seis (76) buses con capacidad de ochenta (80) pasajeros, setenta y seis (76) busetas con capacidad para cuarenta (40) pasajeros y para las rutas auxiliares aproximadamente cuarenta y un (41) microbuses para corredores precarga.

Para el recaudo se requiere de la instalación de validadores en todos los buses, en las zonas prepago, en las terminales y en puntos externos de recarga. Todos los dispositivos del sistema de recaudo y de control de flota estarán interconectados al centro de control de operaciones y de semaforización de la ciudad.

La programación y la planeación de servicios estará en cabeza de la unidad de Tránsito y Transporte de la Alcaldía o en la instancia que el gobierno distrital designe, ajustándose siempre a las principales características operativas, presentadas en el diseño conceptual o aquellas que resulten del análisis juicioso posterior a la puesta en marcha de la operación. Para ello, podrá contar con el concurso del ente gestor de control de flota y los equipos que dicho ente disponga para ello.

B. Infraestructura

La infraestructura requerida para desarrollar el sistema es la siguiente: (i) 4 corredores estratégicos con 28,8 Kilómetros de longitud en pavimento de alta resistencia; de los cuales sólo se intervendrán 20,6 Kilómetros en su totalidad (el proyecto no contempla la intervención de los 8,2 Kilómetros de la Troncal del Caribe); 57,9 kilómetros de vía con preferencia para el bus donde transitarán las 9 rutas auxiliares, de los cuales se intervendrán 10 Kilómetros; y 60 Kilómetros de vías donde transitarán las 13 rutas de precarga, de los cuales se intervendrán sólo 30 Kilómetros. Todos estos corredores estarán

infop

084

16 JUL 2015

"Por medio de la cual se anuncia el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta –SETP SANTA MARTA para los tramos correspondientes, a la "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanaras), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)."

Página 4 de 5

dotados de 26 estaciones prepago, 42 paraderos cubiertos con bahía, 112 paraderos cubiertos, y 380 paraderos demarcados y con señal, todos ellos construidos sobre el andén derecho; (ii) tres (3) terminales de transferencia y un (1) terminal de integración, en los cuales el distrito propenderá por el desarrollo de un proyecto inmobiliario con el sector privado; (iii) andenes entre 2,8 y 3,0 metros de ancho a lo largo de los corredores, según la sección y 3 puentes peatonales que garantizarán el acceso peatonal al sistema; (iv) señalización horizontal y vertical; (v) patios y talleres, el parqueo y mantenimiento de los equipos, inversiones que estarán a cargo del sector privado.

El valor total del presupuesto del proyecto se ha establecido con base en los siguientes criterios:

- Aunque el sistema cubrirá el 100% de los viajes, el proyecto que se describe en este documento y que será cofinanciado por la Nación comprende las obras mínimas que garantizan su funcionamiento. La malla vial que no está incluida en el proyecto es responsabilidad del Distrito.
- La priorización de los recursos enunciados en el Documento CONPES 3548 de 2008, corresponde esencialmente a aquellos corredores que tienen la mayor carga, cerca de 6.000 pasajeros diarios, y por lo tanto son aquellos a los cuales debe asignarse su presupuesto con mayor prelación.
- En la intervención de las rutas estratégicas se ha supuesto la intervención de la vía en la calzada total. No se han supuesto intervenciones sobre la Troncal del Caribe (8.2 Km.), aunque hace parte de las rutas estratégicas y en ella se colocarán paraderos.
- Corredor exclusivo en la carrera 5ª.
- En ese mismo orden de ideas se han priorizado las intervenciones, en los corredores auxiliares y los corredores de precarga en los barrios de estratos más bajos y de mayor densidad de población.

El resultado de aplicar dichos criterios resulta en un grupo de intervenciones como se muestra a continuación:

Descripción Física de las intervenciones del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta

Componente	Unidad	Intervención
Vías Estratégicas	Km.	20,6
Vías Auxiliares	Km.	10
Vías Precarga	Km.	30
Terminales de Transferencia	Un	3
Terminal de integración	Un	1
Paraderos prepago	Un	26
Paraderos Cubiertos	Un	112
Paraderos Cubiertos con Bahía	Un	42
Paraderos Demarcados	Un	380
Puentes peatonales	Un	3
Vías Peatonales	Km.	0,7

"Por medio de la cual se anuncia el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta –SETP SANTA MARTA para los tramos correspondientes, a la "Carrera 5ª (entre calle 22 y 29), calle 30 (desde la carrera 8ª hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha); Avenida del Ferrocarril (desde la calle 22 hasta la Troncal del Caribe, sector de la lucha), carrera 19 (entre la calle 22 y río manzanares), Avenida del Libertador (desde la Avenida Ferrocarril hasta la Troncal del Caribe en la glorieta de Mamatoco)."

Página 5 de 5

ARTÍCULO 3º: DELIMITACION PRELIMINAR DEL AREA DEL PROYECTO. El área de intervención se delimita en el plano de levantamiento topográfico con coordenadas geo-referenciadas elaborado por el SETP Santa Marta S.A.S., anexo 1 que hace parte de la presente Resolución.

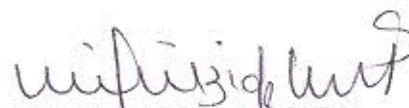
ARTÍCULO 4º: AVALUOS DE REFERENCIA. De conformidad con el parágrafo 1º del artículo 61 de la ley 388 de 1997 y el artículo 3º del Decreto 2729 de 2012, se realizaron los Avalúos de Referencia, destinados a conocer el valor del suelo con anterioridad al anuncio del proyecto, anexo 2 que hace parte de la presente resolución.

ARTÍCULO 5º: PUBLICIDAD. Publíquese el presente acto, con el fin de que la ciudadanía tenga acceso a la información sobre la descripción del proyecto anunciado, su delimitación preliminar y los avalúos de referencia de los predios.

ARTÍCULO 6º: RECURSOS. Contra el presente acto no procede recurso alguno, conforme lo dispone el parágrafo 3 del artículo 3 del decreto 2729 de 2012.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santa Marta D.T.C.H. a los **16 JUL 2015**


VIRNA LIZI JOHNSON SALCEDO
Gerente

Elaboro: Cindy Pérez Andrade
Asesora Jurídica de Reasentamiento - SETP Santa Marta S.A.S

Elaboro: Massiel Martínez
Coordinador programa de Reasentamiento - SETP Santa Marta S.A.S

Reviso: Carolina Aristizabal
Coordinador área de Infraestructura - SETP Santa Marta S.A.S

Reviso: Valentin Restrepo Rueda
Secretario General - SETP Santa Marta S.A.S.