



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: **20245020296401**  
\*20245020296401\*  
Fecha: **22-08-2024**

Bogotá, D.C.

Doctor,  
**JUAN CARLOS LEGUIZAMÓN GONZALEZ**  
Secretario de Movilidad y Vida Territorial  
**ALCALDÍA DE TUNJA**  
[movilidadyvida@tunja.gov.co](mailto:movilidadyvida@tunja.gov.co)

**ASUNTO:** Respuesta a su comunicación recibida con radicado ANI No. 20244091004482 - ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS PASO PEATONAL SEGURO EN LA GLORIETA NORTE DE TUNJA – RUTA NACIONAL 5501. Contrato de Concesión 377 de 2002. Proyecto Briceño – Tunja – Sogamoso.

Cordial Saludo,

En atención a la comunicación recibida con radicado ANI No. 20244091004482, por medio de la cual reitera la solicitud para "(...) reorientar las obras de cumplimiento en atención a lo acordado en Mesa de Trabajo No. 2 referida y rechazamos contundentemente estas medidas que van en detrimento de la movilidad de la ciudad de Tunja, por lo cual realizaremos las acciones tendientes a impedir el desarrollo de la construcción de resalto trapezoidal o pompeyano sobre el acceso y salida oriental de la glorieta en la Avenida Oriental hasta tanto no se evalúe en Mesa de Trabajo con todos los intervinientes la pertinencia técnica soportada en un Estudio de Tránsito que fundamente esta intervención y determine las medidas de mitigación que satisfagan las necesidades de movilidad vehicular de la zona de alcance de la glorieta norte.(...)", por no considerar viable técnicamente y operativamente su construcción.

Al respecto, nos permitimos reiterar en un todo nuestras comunicaciones de salida con radicado ANI No. 20245020208431 del 19 de junio de 2024, 20245020232901 del 8 de julio de 2024 y 20245020287381 del 15 de agosto de 2024.

En concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 del 2015, que reglamenta la Ley 1228 de 2008, referente a las "fajas de retiro" en las vías nacionales, y adopto otras medidas en relación con la competencia de la nación sobre las mismas, especialmente en los denominados "pasos urbanos".

Dicho Decreto consagró en su artículo cuarto lo siguiente:

*"ARTÍCULO 2.4.7.2.3. Pasos urbanos existentes. En pasos urbanos existentes el 6 de agosto de 2010, donde no se pretenda realizar ampliación de las vías a cargo de la Nación, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión serán definidas por la autoridad municipal, las cuales deberán cumplir*

**Agencia Nacional de Infraestructura**

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia  
Conmutador: (+57) 601 484 88 60  
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 1



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245020296401**

\*20245020296401\*

Fecha: **22-08-2024**

*con las normas aplicables para el tipo de proyecto, así como ajustarse al Plan de Ordenamiento Territorial de cada Municipio, garantizando la normal operación de la vía. **En estos casos la competencia de la Nación será de paramento a paramento de la vía, siempre y cuando la vía continúe a cargo de la Nación.** Cuando se requiera expedir licencias de construcción, la entidad territorial deberá consultar ante la entidad que administra la vía con el fin de conocer si existe o no proyectos de ampliación, cambio de categoría y/o construcción de vías en esta.” (Subrayado y negrilla nuestro).*

Por lo anterior, es claro que la competencia de la Nación es de paramento a paramento de la vía, es decir, desde la berma cuneta hasta la berma cuneta (incluidos los carriles de circulación de tráfico, y el separador central si existiera) de la vía existente, de acuerdo con lo consagrado en el mencionado Decreto. Lo anterior, sin perjuicio de la categoría que ostente dicho corredor, es decir, que independientemente de la categoría del tramo, si éste o parte de éste se encuentra contenido dentro de un “paso urbano” (Ver definición en art. 2.4.7.2.2. del Decreto 1079 de 2015) reiteremos, la competencia de la Nación es de paramento a paramento de la vía. Es así como las actividades de construcción que se adelantaran para dar una solución, teniendo como base la propuesta presentada al Juzgado, no requieren permisos y/o autorizaciones diferentes a las que esta Agencia concede.

Finalmente, en referencia a su solicitud en el sentido que se debe atender lo establecido en el Decreto 0506 de 2021 expedido por la alcaldía Mayor de Tunja “*POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTAN LAS DISPOSICIONES PARA LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO POR OBRAS O EVENTOS PARA EL MUNICIPIO DE TUNJA*”, nos permitimos hacer la siguiente precisión:

El artículo 19 de la Ley 1682 de 2013, definió como “... *un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción...*”. De la misma manera, el artículo 26 de la Ley 1454 de 2011 “*Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones*”, establece que se entiende por competencia la facultad o poder jurídico que tienen la Nación, las entidades territoriales y las figuras de integración territorial para atender de manera general responsabilidades estatales.

Por otra parte, el artículo 29 de la Ley 1454 de 2011 le otorga a la Nación en materia de ordenamiento territorial, entre otros, la competencia para la localización de grandes proyectos de infraestructura. La Corte Constitucional mediante Sentencia C-579 de 2001, señaló que la naturaleza del estado unitario presupone la centralización política, lo cual, por un lado, exige unidad en todos los ramos de la legislación, exigencia que se traduce en la existencia de parámetros uniformes del orden nacional y de unas competencias subordinadas a la ley en el nivel territorial y, por otro, la existencia de competencias centralizadas para la formulación de decisiones de política que tengan



Documento firmado digitalmente



**Para contestar cite:**

Radicado ANI No.: **20245020296401**

\*20245020296401\*

Fecha: **22-08-2024**

vigencia para todo el territorio nacional. Del principio unitario también se desprende la posibilidad de intervenciones puntuales, que desplacen, incluso, a las Entidades Territoriales en asuntos que de ordinario se desenvuelven en la órbita de sus competencias, pero en relación con los cuales existe un interés nacional de superior entidad.

La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado mediante Concepto N° 1462 del 13 de septiembre de 2002 señaló que las autoridades urbanísticas deben advertir la existencia de normas excepcionales en referencia con los proyectos de interés nacional, o supramunicipal:

*"... Es decir que las autoridades urbanísticas deben advertir la existencia de normas excepcionales que regulan los grandes proyectos de infraestructura o los macroproyectos, las cuales necesariamente por la naturaleza de la obra, son distintas a las de construcción de las edificaciones convencionales, conforme lo determinan los artículos 10.3 y 15.2 de la Ley 388 de 1997..."*

Considerando lo expuesto a lo largo del presente documento, es claro que, la red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas las obras destinadas a la seguridad vial, facilidades y su señalización, entre otras, asociadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de la red vial nacional, **no requieren permisos especiales.**

De otra parte, es importante reiterar que las actividades de las obras de seguridad vial que se adelantan se encuentran en el marco del cumplimiento por parte de esta Agencia del fallo proferido por el Juzgado Tercero Administrativo del Circuito de Tunja en el marco de la Acción Popular 15000 2331 000 2004 02740 00.

Y en este sentido es importante recalcar que es un deber de los Estados en el Siglo XXI el diseñar – y rediseñar – las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie – el peatón – pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS – para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245020296401**

\*20245020296401\*

Fecha: **22-08-2024**

Documento firmado digitalmente



- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es "(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo" OPS. (s.f.).
- El ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es "(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad" OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca "(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad" (ONU, s.f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón).

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana **se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.**

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción



Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: **20245020296401**  
\*20245020296401\*  
Fecha: **22-08-2024**

indispensable, que trae una serie de beneficios para la sociedad, y parte de ello son las medidas que buscan reducir los siniestros viales en donde están involucrados los usuarios más vulnerables como es el caso de las actividades que se adelantan en la Glorieta Norte de Tunja.

La regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluye con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, este tipo de obras reconoce la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

En este orden de ideas el gobierno se ha ocupado de adelantar políticas públicas tendientes a la protección, visibilización y prelación de los usuarios viales mas vulnerables como lo son los peatones, entre otras las siguientes:

- **Ley 769 de 2002**, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". La ley en mención hace referencia a los peatones en el capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.
- **Ley 1083 de 2006**, "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones". Ley que permite a los municipios y distritos, formular. Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que **den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas)**.
- **Ley 1287 de 2009** la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones". En este sentido la ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el título IV de la ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.



Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: **20245020296401**  
\*20245020296401\*  
Fecha: **22-08-2024**

- **Ley 1503 de 2011**, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

- **Ley 1811 de 2016**, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8 el artículo 58 de la ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

De lo expuesto se puede concluir lo siguiente:

La ley reivindica al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta el Post Covid-19 para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.

La ley para la protección del peatón en Colombia permite exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de desarrollo sostenible).

El desarrollo de este tipo de obras de seguridad vial fortalece el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios



Documento firmado digitalmente



**Para contestar cite:**  
Radicado ANI No.: **20245020296401**  
\*20245020296401\*  
Fecha: **22-08-2024**

de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.

Con ocasión de lo anterior, se debe producir una transformación en la forma como es contemplada la Seguridad Vial en Colombia, y da lugar a que todas las acciones que esta Agencia ha puesto en marcha en temas de infraestructura y señalización privilegien primordialmente la seguridad vial y los modos no motorizados, especialmente a los peatones.

Finalmente, reiteramos lo ya mencionado en el sentido que es claro que, la red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas las obras destinadas a la seguridad vial, facilidades y su señalización, entre otras, asociadas a la ejecución de proyectos de infraestructura de la red vial nacional, no requieren permisos especiales.

Atentamente,

**EGNNA DORAYNE FRANCO MÉNDEZ**

Gerente de Proyectos y/o Funcional G2-09  
Vicepresidenta Ejecutiva

Anexos: Sin Anexos

cc: 1) BTS CONCESIONARIO S.A.S. BTSContactenos@autoviabts.com BOGOTA D.C. -2) CONSORCIO INTERVENTOR ANI contactenos@interventorbts.com TODOS TODOS

Proyectó: Ing. Rodolfo Castiblanco Bedoya - Líder Seguimiento Proyectos.

VoBo: EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ GERENTE, RODOLFO CASTIBLANCO BEDOYA

Nro Rad Padre: 20244091004482

Nro Borrador: 20245020051973

GADF-F-012