



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 1 de 56

**GOBERNAR
ES HACER**

Bucaramanga, 17 de Febrero de 2020

Honorables Concejales

**ANTONIO VICENTE SANABRIA CANCINO
SILVIA VIVIANA MORENO RUEDA,
MARINA DE JESÚS ARÉVALO DURÁN
LUISA FERNANDA BALLESTEROS CANIZALES
CARLOS FELIPE PARRA ROJAS
WILSON DANOVIS LOZANO JAIMES
CARLOS ANDRÉS BARAJAS HERREÑO
ROBIN ANDERSON HERNÁNDEZ REYES,
JAVIER AYALA MORENO
FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ GAMBOA
EDINSON FABIÁN OVIEDO PINZÓN
CRISTIAN ANDRÉS REYES AGUILAR
LUIS FERNANDO CASTAÑEDA PRADILLA
LUIS HERNANDO ÁVILA
NELSON MANTILLA BLANCO
TITO ALBERTO RANGEL ARIAS
LEONARDO MANCILLA ÁVILA
JORGE HUMBERTO RANGEL BUITRAGO
JAIME ANDRÉS BELTRÁN MARTÍNEZ**

Municipio de Bucaramanga

Carrera 11 No. 34-52 Fase II Alcaldía de Bucaramanga (Sótano)

Teléfono 6338469

Ciudad



**CONCEJO DE
BUCARAMANGA**
VENTANILLA UNICA

EXTERNA RECIBIDA 12499

FECHA: 03/03/2020

HORA- 16:00:00

FOL- 27

RECIBE: 

ASUNTO: Respuesta a preguntas Presentación Informe de Gestión IV Trimestre año 2019 Dirección de Tránsito de Bucaramanga-DTB

Cordial Saludo,

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga-DTB como un establecimiento Público, autónomo del orden municipal, el cual tiene como función primordial la de organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito terrestre dentro del territorio del municipio de Bucaramanga, velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia y ejercer las funciones de conformidad con el Código Nacional De Tránsito.

Por lo anterior y en concordancia al cumplimiento de la metas del Plan de Desarrollo Municipal "Gobierno de las Ciudadanas y los Ciudadanos" 2016-2019, ante la presentación del informe de Gestión de los avances logrados por la DTB al IV Trimestre del año 2019 frente a las metas correspondientes a la DTB, el cual fue presentado ante el Honorable Concejo de la ciudad según citación del día 14 de Febrero de 2020.

A lo anterior se procede a dar respuesta a cada una de las preguntas realizadas por los honorables concejales posteriores a la presentación del informe de gestión.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966

Código Postal: 68005

www.transitobucaramanga.gov.co

Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 2 de 56



Preguntas y Respuestas

1. ¿Cómo se puede obtener el permiso para un reductor de velocidad? Para el caso en concreto en el Barrio la Victoria en la zona de estudiantes? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// El procedimiento se puede resumir de la siguiente manera:

- Se presenta una solicitud o petición escrita a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB. Esta se radica, se incluye en la base de datos de reductores de velocidad que reposa en el Grupo de Planeamiento Vial y se programa la visita técnica al sector. Si las medidas recomendadas NO incluyen reductores de velocidad, se viabilizan y se remiten a las diferentes dependencias internas o externas encargadas de ejecutarlas. Una vez terminado el trámite se archiva el proceso. Si las medidas recomendadas SÍ incluyen la construcción de reductores de velocidad, estas quedan condicionadas a la aprobación legal, administrativa, técnica y presupuestal de la Secretaría de Infraestructura Municipal, pues la DTB no ejecuta ni construye obras civiles de infraestructura vial.
- Simultáneamente se presenta una solicitud o petición escrita ante la Secretaría de Infraestructura Municipal para que se incluya la construcción del (los) reductor (es) de velocidad en las obras de infraestructura vial que programa y ejecuta ese despacho, a través de presupuesto participativo o de los demás rubros presupuestales que maneja dicha Secretaría.
- Una vez la Secretaría de Infraestructura Municipal le confirma al solicitante o peticionario la disponibilidad presupuestal para la ejecución de dichas obras, la DTB procede a efectuar el estudio de ingeniería de tránsito establecido en la norma (Resolución 0001885 de Junio 17 de 2015 Manual de Señalización Vial – Ministerio del Transporte), a través del cual se viabiliza o no la construcción de los reductores solicitados. Una vez surtido este paso, la DTB le informa a la Secretaría de Infraestructura Municipal sobre su aprobación, anexando el concepto o estudio técnico como soporte y evidencia de la necesidad de la construcción de dichos dispositivos, determinando su ubicación exacta, la cantidad, la clase de reductor recomendado y demás variables técnicas que se consideren pertinentes. Adicionalmente se envía copia de la resolución mediante la cual queda legalmente soportada la construcción de los reductores de velocidad aprobados. Estos deben ser construidos en concreto reforzado tipo Parabólico Circular o pompeyano. Se debe aclarar que no se están viabilizando reductores de velocidad tipo portátil (sintéticos, de caucho o material similar), por los daños que se presentan a la carpeta asfáltica en el sitio de instalación y adicionalmente porque son muy restrictivos al tránsito vehicular y generan contaminación por ruido.
- Finalmente la Secretaría de Infraestructura incluye la solicitud dentro de la ejecución de obras, de acuerdo con la programación que por discrecionalidad y competencia maneja dicho despacho.

2. ¿Cuál es la razón del cumplimiento del catorce por ciento (14%) de la siguiente meta: “Demarcar 37 zonas de estacionamiento”, por cuanto solo se cumplió el 14%? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// La meta “Demarcar 37 zonas de estacionamiento transitorio” es una meta del cuatrienio 2016 - 2019, cuyo avance del 14% del cuatrienio está relacionado con las 5 zonas de estacionamiento transitorio realizadas en el año 2016; el cumplimiento en las vigencias 2017 a 2019





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 3 de 56



quedó sujeto a la modificación al Acuerdo N° 065 de 2006 toda vez por el cual se estableció el Plan Especial de Parquaderos, toda vez que las modificaciones al Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002 – (tales como la Ley 1310 de 2010 y Decreto 019 de 2012 entre otras normas.), el Manual de señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, el Plan de Ordenamiento territorial Acuerdo 011 de 2014, se convierten en claros referentes legales para formular una nueva reglamentación.

Así las cosas, se puede concluir que los fundamentos de Hecho y Derecho que dieron origen al Acuerdo 065 de 2006, han desaparecido, es decir que se encuentran derogados por disposiciones legales posteriores y, por lo tanto, se enmarca en la causal 2ª del Artículo 91. **Perdida de Ejecutoriedad del Acto Administrativo** del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo contenido en la Ley 1437 de 2011.

De igual forma se pudo concluir, que al no habersele dado cumplimiento a lo establecido en el Parágrafo del Artículo 36 del Acuerdo en comento, el cual se refería a que “El Sistema de Estacionamientos y Parquaderos tendrá un plazo de seis (6) años para cumplir con todas las exigencias establecidas en el presente Acuerdo.”, es decir que todas las exigencias debieron haberse cumplido antes del 28 de diciembre de 2012, se incurrió en la causal 5ª que se refiere “Cuando pierdan vigencia”

Basados en lo anterior y con el interés de lograr el cumplimiento de la meta establecida en el Plan de Desarrollo, enmarcada en el programa de Movilidad y Seguridad Vial y relacionada con “Demarcar 37 Zonas de Estacionamientos Transitorio Implementadas y Demarcadas”, **la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, vio la imperiosa necesidad de formular la actualización de las normas que fundamentaron el Acuerdo 065 de 2006**, y en ese sentido redactó un nuevo proyecto de Acuerdo que reglamente el Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas, lo que conformaría un conjunto de lineamientos y procedimientos del orden legal, técnico, administrativo y tributario que permitan implementar y desarrollar zonas de estacionamiento regulado transitorio de vehículos en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.

Con ese propósito, se presentó en cinco (5) oportunidades ante el Concejo de Bucaramanga el nuevo proyecto de Acuerdo para su aprobación, sin obtener respuesta alguna a la fecha. Los cuales relacionamos a continuación:

Proyecto de Acuerdo número 044 del 28 de junio de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO TRANSITORIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”

Proyecto de Acuerdo número 077 del 23 de agosto de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo número 098 del 27 de octubre de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo número 059 del 30 de agosto de 2018 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 4 de 56



EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo número 021 del 11 de abril de 2019 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

No obstante, lo anterior, y con el fin de cumplir con la implementación de las Zonas De Estacionamiento Transitorio, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través de la Subdirección Técnica, y con fundamento en los lineamientos técnicos contenidos en el nuevo proyecto de acuerdo presentado al Concejo Municipal, adelanto la formulación de dos (2) estudios de Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos, los cuales se realizaron uno para la Zona Centro y el otro para la Zona Cabecera. Pero los cuales no se pueden implementar hasta tanto se apruebe EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

De esta manera se expresan las razones jurídicas y fácticas que mediaron para no dar cumplimiento a las metas del plan de Desarrollo relacionadas con el indicador “Número De Zonas De Estacionamiento Transitorio Implementadas y Demarcadas” dentro del programa Movilidad y Seguridad Vial.

3. ¿Usted cree que las medidas que está tomando la Dirección de Tránsito implementadas en el año 2019 fueron las necesarias para disminuir los índices de accidentalidad respecto al año 2018? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// Es de señalar que las acciones que adelanta la Dirección de Tránsito de Bucaramanga están enmarcadas en la Política pública Nacional de Seguridad Vial la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 - 2021 (RESOLUCIÓN 2273 DE 2014).

En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

A partir (PNSV) 2011 - 2021 el Municipio de Bucaramanga con acompañamiento y liderazgo de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga formuló el Plan Local de Seguridad vial para la ciudad “Bucaramanga, en acción hacia una Movilidad segura sostenible 2013-2016” y en el año 2016 se ajustó este Plan llamado “Bucaramanga por una movilidad segura, saludable y sostenible 2017-2020” en el cual se fijaron la meta: *Disminuir las muertes como consecuencia de los siniestros de tránsito a 50 en el 2020, esto es un 26% partiendo como base el año 2016.*

De acuerdo a lo anterior, partiendo de la premisa que ninguna muerte por accidente de tránsito es aceptable, en términos de accidentalidad vial, durante el cuatrienio 2012 al 2015 se registraron un total 271 fallecidos por accidentes de tránsito, en comparación con el cuatrienio 2016 al 2019 fueron 245 personas que perdieron la vida por estos mismos hechos, logrando salvar 26 vidas, a través de acciones que adelanta la DTB en torno a las acciones plasmadas en el PLSV 2017-2020, que tienen que ver con el mantenimiento de señalización Vial, Control a las diferentes infracciones al Código Nacional de





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 5 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Tránsito, despejes viales, campañas en educación y seguridad vial, mantenimiento a la semaforización mediante el cambio de iluminaria de luz halógena a luz led.

CUATRIENIO	Años 2012 vs 2015	Años 2016 Vs 2019	SALVAMOS VIDAS
Víctimas Fatales	271	245	26

Cuatrenio años 2012 al 2015 Vs 2016 al 2019
Víctimas Fatales

■ Víctimas Fatales ---- Lineal (Víctimas Fatales)

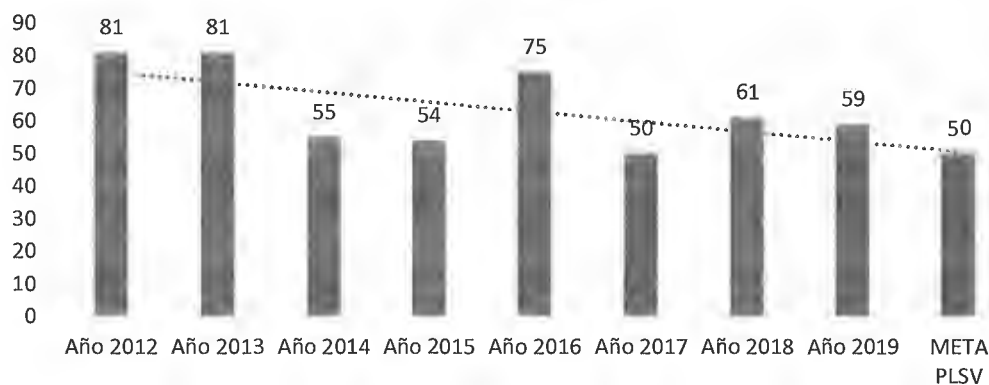


Años 2012 vs 2015



Años 2016 Vs 2019

Víctimas Fatales años 2012 al 2019



■ Víctimas Fatales Lineal (Víctimas Fatales)

Fuente: Control Vial DTB

De acuerdo a las Estadísticas mostradas en la línea del tiempo años 2012 a 2019 es claro observar cómo el año 2019 es uno de los años con menos mortalidad al igual que el año 2017, siendo este un pilar fundamental de la Institución, seguir trabajando para reducir la accidentalidad.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 6 de 56



En los informes de gestión y actividades de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga se evidencia el logro de resultados significativos de gestión en seguridad vial en todos los pilares del Plan Local de Seguridad Vial – PLSV, los cuales se han enfocado con el propósito de salvar vidas en las vías; dentro de los avances se destacan: la ejecución de acciones que contribuye a la Política Pública de seguridad vial a nivel Nacional, proyección en menores índices de siniestralidad; mitigación del transporte informal e invasión del espacio público, mediante la implementación de estrategias de control vial; promoción de los modos de transporte no motorizados, a través de la gestión de la Oficina de la Bicicleta; mantenimiento de la semaforización de la ciudad; promoción de la Cultura Vial, con campañas pedagógicas en la vía, colegios, universidades, empresas y cursos a infractores; las labores de Planeamiento Vial, logradas a través de estudios de tránsito que dieron y darán soporte a las implementaciones de señalización, semaforización y cambios viales que buscan en primera instancia dar relevancia al peatón, disminuir la accidentalidad y mejorar la movilidad; y la puesta en marcha del Centro de Investigaciones en Tránsito y Seguridad Vial CITSEV, a través del cual se coordinó la gestión asociada de acciones entorno a la seguridad vial (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Universidades y entidades públicas y privadas), y la revisión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV, entre otros.

4. ¿Se ha logrado identificar las razones primordiales del porque los menores edad han tenido una participación del veintiuno (21%) en calidad de lesionados? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// Dar respuesta acertada a esta pregunta implica decir que son casos fortuitos y que requieren acciones de impericia en el manejo así como el respeto por las normas de tránsito y señalización.

En Bucaramanga son entre otras las acciones que hacen que los menores de edad estén involucrados en accidentes de tránsito tales como irresponsabilidad del conductor al llevar menores de edad en la motocicleta, exceder los límites de velocidad, realizar maniobras peligrosas, estado de la malla vial entre otras.

Decir y ver como los jóvenes y menores de 18 años están involucrados en la accidentalidad serian entre otras razones como que son inexpertos para conducir y no tienen la suficiente experiencia como tomar una decisión en un caso de una emergencia.

Son personas que por la presión laboral y estudio quieren llegar rápido a casa, lugar de trabajo o estudio y en ocasiones elevan la velocidad lo que puede generar accidentes fatales.

A continuación se relaciona la hipótesis de los accidentes de tránsito del año 2019 respecto al año 2018.

Código	HIPÓTESIS	AÑO 2018	AÑO 2019	DIF 18-19	% DIF 18-19	% ACCIDENTES EN TOTAL 2019
112	DESOBEDECER SEÑALES	1628	1309	-319	-20%	35%
121	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD	553	557	4	1%	15%
107	CAMBIO DE CARRIL SIN INDICACIÓN	175	166	-9	-5%	4%
104	ADELANTAR INVADIENDO VÍA	106	73	-33	-31%	2%
101	ADELANTAR EN CURVA	31	25	-6	-19%	1%



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 7 de 56

GOBERNAR
ES HACER

134	IMPERICIA EN EL MANEJO	648	516	-132	-20%	14%
133	REVERSO IMPRUDENTE	22	36	14	64%	1%
98	TRANSITAR ENTRE VEHÍCULOS	174	151	-23	-13%	4%
402	SALIR POR DELANTE DE UN VEHÍCULO	82	99	17	21%	3%
116	EXCESO DE VELOCIDAD	34	52	18	53%	1%
119	FRENAR BRÚSCAMENTE	24	23	-1	-4%	1%
0	SIN ESTABLECER	452	728	276	61%	19%
TOTAL		3929	3735	-194	-5%	100%

Fuente: Control Vial

5. ¿Qué medidas preventivas se han tomado para disminuir el número de accidentalidad en las siguientes Zonas: Av. Quebrada seca, Autopista Norte, Autopista Floridablanca? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// Para dar una respuesta acertada podemos decir que las vías de mayor accidentalidad como son Autopista norte, Autopista Floridablanca, Autopista Girón, Anillo Vial, son en vías concesionadas en las cuales la DTB no puede realizar intervenciones como medidas de pacificación del tráfico, señalización vial entre otras, así mismo se envió solicitud a envías y a las entidades que las tienen concesionadas para realizar actividades en conjunto para reducir la accidentalidad. Sin embargo se viene realizando campañas de Cultura Vial y Control sobre estas vías con el propósito de disminuir el número de siniestros viales en estas.

Sobre la Avenida Quebrada seca se dio la información a la oficina de Cultura Vial para realizar campañas de seguridad vial y se han realizado operativos de control a normas de tránsito las cuales se presentan a continuación.

COMPARENDOS REALIZADOS EN LA AVENIDA QUEBRADA SECA AÑO 2019			
INFRACCIONES REALIZADAS A CONDUCTORES	INMOVILIZADO EN PATIOS	SIN INMOVILIZAR	TOTAL
NO ACATAR SEÑAL O REQUERIMIENTO DEL AGENTE	1	1477	1478
ESTACIONAR EN SITIO PROHIBIDO	49	1046	1095
NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECANICA	316	184	500
TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS Y HORAS RESTRINGIDAS	208	217	425
CONducir VEHICULO SIN LLEVAR CONSIGO LA LICENCIA	48	221	269
CONducir MOTO SIN OBSERVAR LAS NORMAS	2	231	233
CONducir SIN PORTAR SEGUROS	103	50	153
CONducir VEHICULO PARA USO DIFERENTE AL AUTORIZADO (PIRATAS)	49	71	120
NO USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	0	102	102
GUIAR UN VEHICULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN	18	67	85
CONducir VEHICULO CON LICENCIA CONDUCCION VENCIDA	1	48	49
CONducir VEHICULO PUBLICO CON TAXIMETRO DAÑADO O ROTO	1	34	35



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia

**PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 8 de 56

**GOBERNAR
ES HACER**

CONDUCTOR QUE NO PORTA LICENCIA DE TRANSITO	14	21	35
EXCEDER LA CAPACIDAD AUTORIZADA (SOBRECUPLO)	0	21	21
CONducIR REALIZANDO MANIOBRA PELIGROSAS	5	8	13
USAR SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACIONES SIN MANOS LIBRES	0	13	13
NO DETENERSE ANTE LUZ ROJA AMARILLA	2	8	10
CONducIR VEHÍCULO SOBRE ZONAS PEATONALES SEPARADORES	2	7	9
CONDUCTOR PASAJERO PEATÓN QUE NO CUMPLE CON NORMAS	0	9	9
CONducIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	5	1	6
TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO	1	4	5
TOTAL INFRACCIONES MÁS RELEVANTES	825	3840	4665
OTRAS INFRACCIONES	8	20	28
TOTAL SANCIONADOS	833	3860	4693

Fuente: Control Vial DTB

6. Desglosar por barrios de acuerdo a las comunas Cabecera del llano, San Francisco, comuna oriental, comuna oriental y comuna 6 el número de accidentes y que se ha hecho para disminuir el número de accidentalidad. Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// Durante el año 2019 en las diferentes comunas en conjunto con la oficina de Cultura vial y el Grupo Control Vial se han realizado acciones de prevención vial tanto a conductores de vehículos como a peatones. A continuación se relaciona el número de accidentes por barrios de las comunas solicitadas:

ACCIDENTALIDAD COMUNA 12 POR BARRIOS AÑO 2019				
BARRIOS/TIPO ACCIDENTE	CON HERIDOS	CON MUERTOS	SOLO DAÑOS	TOTAL
CABECERA DEL LLANO	80	0	139	219
SOTOMAYOR	63	0	83	146
CONUCOS	38	0	40	78
PORTÓN DEL TEJAR	25	0	39	64
PUERTA DEL SOL	25	0	24	49
NUEVO SOTOMAYOR	21	0	25	46
BOLARQUÍ	16	0	27	43
TERRAZAS	10	0	10	20
ANTIGUO CAMPESTRE	2	0	8	10
LA FLORESTA	3	0	3	6
LAS MERCEDES	2	0	2	4
LA MERCED	0	0	2	2
PAN DE AZÚCAR	0	0	2	2
TOTAL	285	0	404	689

Fuente: Control Vial DTB

ACCIDENTALIDAD COMUNA 13 POR BARRIOS AÑO 2019

KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia

**PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 9 de 56

**GOBERNAR
ES HACER**

BARRIOS/TIPO ACCIDENTE	CON HERIDOS	CON MUERTOS	SOLO DAÑOS	TOTAL
SAN ALONSO	57	0	53	110
ANTONIA SANTOS	46	0	43	89
LA AURORA	29	1	38	68
EL PRADO	28	0	31	59
MEJORAS PUBLICAS	35	2	20	57
BOLIVAR	26	0	21	47
ÁLVAREZ	13	0	15	28
GALÁN	4	0	3	7
LOS PINOS	4	0	2	6
LAS AMERICAS	1	0	0	1
TOTAL	243	3	226	472

Fuente: Control Vial DTB

ACCIDENTALIDAD COMUNA 6 POR BARRIOS AÑO 2019				
BARRIOS/TIPO ACCIDENTE	CON HERIDOS	CON MUERTOS	SOLO DAÑOS	TOTAL
LA CONCORDIA	63	1	58	122
RICAURTE	35	1	38	74
LA SALLE	17	0	16	33
LA CEIBA	17	0	11	28
LA VICTORIA	14	0	7	21
SAN MIGUEL	10	1	7	18
GOMEZ NINO	13	0	3	16
CANDILES	1	0	0	1
TOTAL	170	3	140	313

Fuente: Control Vial DTB

ACCIDENTALIDAD COMUNA 3 POR BARRIOS AÑO 2019				
BARRIOS/TIPO ACCIDENTE	CON HERIDOS	CON MUERTOS	SOLO DAÑOS	TOTAL
SAN FRANCISCO	115	1	73	189
COMUNEROS	59	0	27	86
ALARCÓN	47	1	32	80
NORTE BAJO	29	0	13	42
UNIVERSIDAD	21	1	19	41
SAN RAFAEL	19	2	10	31
CHAPINERO	14	1	13	28
MODELO	15	0	5	20
MUTUALIDAD	6	0	1	7
TOTAL	325	6	193	524

Fuente: Control Vial DTB

7. Sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial pág. 69 donde se informa que falta por realizar el 98% de las visitas técnicas y el 40% de las revisiones documentales de la vigencia 2019, a que se debe ese porcentaje tan alto para la realización de estas visitas?. Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 10 de 56



Respuesta// En cumplimiento a la normatividad relacionada con la responsabilidad empresarial en la formulación, implementación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV- está desarrollada en el marco de la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013, la Resolución 1565 de 2014 y demás normatividad, durante los últimos años el Gobierno nacional ha considerado como tema de preocupación las políticas de seguridad vial adoptadas por los diferentes municipios de Colombia toda vez que los impactos socioeconómicos y para la salud son lamentables para lo cual el Ministerio de Transporte determinó directrices que están establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021; para el caso de nuestro municipio las mismas están dadas en:

1. El Plan Local de Seguridad Vial – PLSV de Bucaramanga 2017-2020 denominado: “Bucaramanga por una MOVILIDAD SOSTENIBLE, LEGAL Y SEGURA”, está integrado por cinco líneas de acción como son Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención a Víctimas, Infraestructura Segura, y vehículo Seguro y el objetivo es involucrar a las empresas para que, en desarrollo de su responsabilidad social empresarial, fomente el conocimiento y cumplimiento de las normas de comportamiento y aumentar la percepción de los riesgos del tránsito por parte de sus empleados.
2. La Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha venido dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 en el que refiere que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.
3. El Ministerio de Transporte expidió la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial mediante Resolución No. 1565 de junio 06 de 2014 y a su vez determinó entre otros que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, como organismo o autoridad de tránsito de la ciudad, debe ejercer la vigilancia y control sobre los contenidos de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que se le presenten, revisándolos, avalándolos si están correctamente formulados y proponiendo ajustes a los mismos.
4. La autoridad ante quien se efectúe el registro, revisará técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirá las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalará dicho plan emitiendo un concepto de aprobación, verificando la ejecución del mencionado plan a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia.
5. Cabe resaltar que las acciones desarrolladas entorno a la revisión y visitas de los PESV, entre otras:
 - a. Otro aspecto por resaltar es la exigencia que viene adelantando la Dirección de Tránsito de Bucaramanga a los empresarios en la aplicación del PESV, es así como se adoptó mediante acto administrativo que toda empresa que requiera el permiso para transitar en los días de pico y placa debe acreditar que ya radico el PESV y el estado del mismo, ello ha logrado incidir en que los empresarios sean conscientes de la aplicación de la norma y por ende el aumento de PESV radicados en nuestra entidad.
 - b. El último plazo dado por el Ministerio de Transporte para que las empresas presentaran los PESV venció el último día hábil del mes de diciembre del año 2.016.
 - c. Actualmente las labores de PESV están a cargo de la Subdirección Técnica y cuenta con un solo profesional que además de los PESV atiende todo lo relacionado con PLSV





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 11 de 56

GOBERNAR
ES HACER

- y demás actividad de apoyo a la subdirección técnica como entre otra las acciones de articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y demás.
- d. En el año 2016 a finales de septiembre se contrató una sola persona para la tarea de sensibilización y respuesta de los PESV radicados desde el año 2015.
 - e. En el año 2017 y 2018 se contrató un solo profesional y una persona de apoyo para las labores administrativas a fin de dar respuesta y empezar por agotar la primera fase que era revisar los PESV radicados en la DTB.
 - f. En el año 2019 se contrataron una persona de apoyo administrativo y dos profesionales para la revisión de PESV, de lo cual muestra el avance que se logró solo en la primera fase que es la revisión documental dado el atraso que se tenía al respecto, destacando que uno de los profesionales tenía doble obligación que eran los PESV y apoyar algunas acciones del PLSV.
 - g. En conclusión, a la fecha no se cuenta con los recursos humanos, tecnológicos y demás para el seguimiento y cumplimiento de los PESV radicados en la DTB.
6. Con corte al 31 de diciembre del año 2.019 en la Entidad se han radicado 802 Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV presentados por las empresas públicas y privadas de la ciudad.
7. El ejercicio de revisión de los PESV ha resultado ser una tarea compleja toda vez que el ciclo se puede repetir 4 o 5 veces por cada empresa, dependiendo de las observaciones que encontramos, dentro de las labores diarias que realiza el equipo se encuentran:
- Recibir y radicar TODOS los PESV.
 - Dar respuesta a TODAS las empresas sobre el PESV recibido en nuestra entidad.
 - Atender las solicitudes, peticiones o capacitaciones solicitadas por las empresas respecto a los PESV.
 - Organizar la programación de revisiones técnicas de los PESV.
 - Realizar la revisión documental de los PESV de conformidad con los lineamientos de ley.
 - Dar respuesta a la empresa del resultado de la revisión documental.
 - Realizar las visitas técnicas de campo.
 - Dar respuesta del resultado de la visita a la empresa.
 - Elaborar los informes de la visita
 - Remitir los informes correspondientes
 - Organizar el archivo de los PESV.
8. La ciudad de Bucaramanga comprometida con la seguridad vial que propende por menores índices de accidentalidad y siniestralidad, ha venido implementando el cumplimiento de la normatividad de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV estrategias que destacan importantes avances en: la promoción de la Cultura Vial, con campañas pedagógicas en las vías, colegios, universidades, empresas; y la puesta en marcha del Centro de Investigaciones en Tránsito y Seguridad Vial CITSEV, a través del cual se coordina la gestión asociada de acciones entorno a la seguridad vial con entidades tales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, Universidades y entidades públicas y privadas, entorno a la revisión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV, entre otros, comedidamente nos permitimos manifestar:



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 12 de 56



9. Partiendo de la premisa que ninguna muerte por accidente de tránsito es aceptable, y con base en la meta establecida para el Plan Local de Seguridad Vial - PLSV de 50 víctimas fatales; siendo una vez analizados los datos estadísticos de la DTB en Bucaramanga de acuerdo con la información preliminar procesada, en el cuatrienio de la administración anterior 2012 al 2015 se registraron un total 271 fallecidos por accidentes de tránsito, en comparación con el cuatrienio actual 2016 al 2019 donde 245 personas perdieron la vida por estos mismos hechos, evidenciando que hemos impactado en familias logrando salvar 26 vidas.
10. Dentro de las actividades desarrolladas entorno al seguimiento y evaluación de los PESV radicados en la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, destacando que se han radicado 802 PESV, generando 802 respuestas, y para solo para el año 2019 se generaron 734 comunicaciones, 28 memorandos, 194 informes, 20 mesas de trabajo, 1 Feria Nacional de Seguridad Vial, 1 Foro Internacional de seguridad Vial, 3 Comités Empresariales de Seguridad Vial – CESV, 178 actividades de sensibilización con empresas relacionadas con los PESV, los cuales tienen correlación con el procesamiento de información de un promedio de aproximadamente 23.580 folios, Procedimientos y formatos para la revisión, visitas técnicas, otorgación de aval de los PESV, estructuración de Tablas de Retención Documental, organización y archivo del PESV, transferencia al archivo central, informe de actividades que corresponde desde la aplicación de la norma al (31) de diciembre de 2019.
11. De acuerdo a lo mencionado se ha solicitado al gobierno nacional y local que la gestión de presupuestos de inversión suficientes que consoliden una política de control y seguimiento a los empresarios en el cumplimiento de la normatividad relacionada con los PESV, toda vez que los órganos de control que actualmente realizan la supervisión como la Superintendencia de Puertos y Transporte y los Organismos de Tránsito no cuentan con los recursos humanos y financieros suficientes para atender la demanda de labores diarias a realizar en referencia al cumplimiento de los términos y demás establecidos en los requerimientos legales para el mismo.
12. Se presentó una propuesta ante el Consejo Directivo de la DTB para estudio de tarifas con el fin de consolidar una propuesta que buscará establecer el cobro a los empresarios por los servicios relacionados con la radicación y seguimiento de los PESV, toda vez que como autoridad delegada debemos ejercer la vigilancia y control sobre su contenido revisándolos, evaluándolos mediante visitas técnicas, entregando el aval si están correctamente formulados y proponiendo ajustes a los mismos.
13. Es de resaltar que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga en varias mesas de trabajo se ha solicitado mayor atención del orden nacional por entidades como el Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial y Superintendencia de Puertos y Transporte entre otros para la unión de esfuerzos y la consolidación de recursos, con el fin de desarrollar una propuesta tecnológica que permita llevar la trazabilidad y control a un mayor número de empresas que están obligadas a presentar el PESV, para lo cual cuentan con el apoyo y experiencia de nuestra entidad quien continuamente ha estado comprometida con la seguridad vial de Bucaramanga y nuestro país.
14. Adicionalmente se ha solicitado a las entidades del orden nacional orientar una propuesta metodológica mediante la creación de una herramienta tecnológica que permita realizar la radicación, seguimiento y evaluación de los PESV radicados a nivel nacional que haga enlace





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 13 de 56

GOBERNAR
ES HACER

con la plataforma RUNT, esta estrategia especializada permitirá llevar a cabo el cumplimiento de la normatividad, además que nos ayudará con las gestiones de cada una de las actividades de manera más eficiente, logrando que la misma sea un instrumento de consulta por entidades como la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, organismos de tránsito, la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Trabajo, ARLS, la Fiscalía, secretarías de salud, entidades municipales, entre otros. Es decir, nos enfoca a un mejor seguimiento de los índices de siniestralidad, y nos acerca a la generación de un trabajo participativo, interinstitucional y multidisciplinario.

8. ¿Hay caracterización del número aproximado de ciclistas en la ciudad? ¿Cuántas personas aproximadamente se han capacitado? Pregunta realizada por H.C. Robín Hernández

Respuesta// El municipio cuenta con datos de encuestas de percepción ciudadana como Bucaramanga como Vamos y encuestas realizadas por el Observatorio Metropolitano de AMB.

Desde la Dirección de Tránsito de Bucaramanga través del Centro de Investigaciones de Tránsito y Seguridad Vial-CITSEV se ha realizado aforos sobre el corredor que conecta la UIS con el Parque de los Niños.

Es importante mencionar que la implementación del Sistema de Bicicleta Pública Metrobici ha evidenciado el aumento del ciclismo urbano en la ciudad de acuerdo a las cifras arrojadas por Metrobici donde en tan solo 4 meses de operación se han realizado 17.773 viajes (corte 18 de febrero de 2020) y cuenta con 4.325 personas inscritas.

Desde la Oficina de la Bicicleta DTB se han capacitado cerca de 2357 personas entre niños, jóvenes y adultos, realizado talleres participativos en colegios, universidades y parque didáctico Martín Sanabria, donde se les ha formado sobre comportamientos seguros en la vía a través de los talleres de Biciescuela, bicultura en movimiento y talleres de Mecánica básica para bicicletas

9. ¿Cuántos funcionarios de planta tiene la DTB? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// De acuerdo al dato de la oficina de Talento Humano la entidad cuenta con una planta de personal de 277 funcionarios.

10. ¿Cuántos Funcionarios operativos? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// De los 277 funcionarios 163 funcionarios desempeñan labores operativas en el grupo de Control vial así:

Distribución de personal por actividades de Lunes a Viernes				
Actividades Rutinarias	Horario Rotativos			Total
	06:00 a 14:00	14:00 a 22:00	22:00 06:00	
SPOA	3	4	3	10
Radios	1	1	0	2
Guardia	1	1	1	3
Inventarios	1	1	0	2
UBI	6	6	0	12



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 14 de 56



Operativos al transporte escolar, Ciclorutas, Resolución No. 111, Control Beodez, Resolución No. 608 del 2013 (Acuerdo Metropolitano 023 de 2013)	3	3	0	6
Vigilancia Control al Carril Metrolínea y verificación cumplimiento de Consignas (Derechos de Petición)	3	3	0	6
Control al Transporte informal e infracciones asociadas Con acompañamiento PONAL y Superintendencia	4	4	0	8
Operativos de Pico y Placa, Infracciones varias, Gobernación	6	6	0	12
Operativo Control Normas al código Nacional, operativos conjuntos AMB y acompañamiento a marchas, Sepelios, manifestaciones, Ciclopaseos, desfiles, Planes de Manejo de Tráfico -PMT	6	6	0	12
Conductores Grúas	8	8	1	17
Preoperacionales	1	1	0	2
Cultura Vial	1	1	0	2
Cursos Infractores	2	2	0	4
Digitalización Comparendos, Accidentes, plataforma RUNT	2	2	0	4
Criminalística	3	2	0	5
Archivo (Grupo Control Vial)	1	1	0	2
CDA	0	1	0	1
Servicio Gobernador	1	1	0	2
Parque de los niños (Instructores Biciescuela)	1	1	0	2
Estadísticas	0	1	0	1
Respuestas a Derechos de Petición, Acciones Populares y de Cumplimiento, Tutelas	0	1	0	1
Semáforos	0	1	0	1
Vacaciones	7	7	0	14
Incapacitados	4	4	0	8
Unidades en sectores Filios Centro, Cabecera y CC Cacique	10	14	0	24
Total	75	83	5	163

Fuente. Grupo Control Vial

Distribución del Personal por Turnos de Trabajo

Compañía A	Compañía B
1 Comandante (Para las dos compañías)	1 Subcomandante
4 Oficiales	3 Oficiales
76 Agentes de Tránsito	78 Agentes de tránsito
81 Total	82 Total

Fuente. Grupo Control Vial

11. ¿Si Actualmente la DTB tiene Contratos de Prestación de Servicio-CPS y a cuánto asciende este personal? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// Con corte a 17 Febrero de 2020 se han suscrito 86 CPS, por un valor de \$768.312.500

12. En el año 2018 se firmó un contrato con la Sociedad Colombiana de Ingenieros para realizar los estudios Previos. ¿En qué estado esta? ¿Cuánto costo? ¿Cuál va hacer el alcance de la consultoría que se viene y el costo aproximado? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// En el año 2019 se celebró contrato con la SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS, con objeto: "PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS BRINDANDO LA ASESORÍA Y APOYO NECESARIOS A LA DIRECCIÓN DE TRANSITO DE BUCARAMANGA EN LA



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 15 de 56

GOBERNAR
ES HACER

ELABORACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRECONTRACTUALES, CON EL FIN DE REALIZAR EL PROCESO DE SELECCIÓN DEL CONSULTOR PARA EL DISEÑO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE GESTIÓN DE TRAFICO PARA LA CIUDAD DE BUCARAMANGA EN EL MARCO DEL PROYECTO "MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA GEORREFERENCIADO DE SEMAFORIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA", por un valor de \$173,383,000; cuyo estado es: Liquidado.

La CONSULTORÍA DEL PROYECTO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE GESTIÓN DE TRÁFICO – SIGT PARA LA CIUDAD DE BUCARAMANGA, tiene el siguiente alcance:

Con la consultoría especializada, se busca contar con los documentos de soporte técnico, legal y financiero, que incluyan entre otros, los diseños de la tecnología tanto central como de equipos en vía, un plan de implementación y de modos de operación del tráfico de la ciudad, así mismo una adecuada transferencia tecnológica y del conocimiento para la Dirección de Tránsito de Bucaramanga en lo relacionado con el Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico para la ciudad de Bucaramanga.

Por lo anterior, los productos esperados como resultado de la Consultoría contratada incluyen:

1. *Estructuración Técnica:*
 - a. *Cronograma, Plan de trabajo y Metodología*
 - b. *Diagnóstico del sistema actual*
 - c. *Diseño de sistema central*
 - d. *Diseño de sistema de telecomunicaciones*
 - e. *Diseño de modos de operación del tráfico*
 - f. *Especificaciones Técnicas de equipos de SIGT*
 - g. *Plan de implementación*
 - h. *Plan de Transferencia de Tecnología y del conocimiento*
 - i. *Manuales técnicos, de operación y de mantenimiento del SIGT*
2. *Estructuración Legal y Financiera*
 - a. *Documentos de soporte legal para la contratación del SIGT*
 - b. *Documentos de soporte financiero para la contratación del SIGT*
3. *Elaboración de documentos precontractuales requeridos por la DTB*
4. *Acompañamiento a la DTB en la fase precontractual del contrato de implementación, en caso de ser requerido*
 - a. *Soporte Técnico, Legal y financiero en las respuestas en la fase de prepliegos*
 - b. *Soporte Técnico, Legal y financiero en las respuestas en la fase de pliegos*

El valor estimado del Contrato de Consultoría es de DOS MIL QUINIENTOS DOCE MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$2.512.234.946) IVA INCLUIDO. Este valor incluye todos los impuestos y todos los costos directos e indirectos en que incurra el contratista con objeto de la ejecución del contrato.

13. En cuanto a las baterías sanitarias y el acceso para la población en Discapacidad ¿Que se va hacer al respecto? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 16 de 56



Respuesta// Desde el 2018 la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, analizando las necesidades de acceso a los servicios que se prestan a los usuarios y especialmente visibilizando la población en condiciones de discapacidad, realizó la redistribución de ubicación de la mayoría de oficinas que prestan atención al público en el primer piso de la Entidad, adicionalmente para la presente vigencia se tiene programada la implementación de la ventanilla única con el fin de centralizar la atención de los usuarios de la DTB, facilitando la accesibilidad a todo tipo de trámites en un solo lugar, eliminando los desplazamientos dentro de las instalaciones de la Dirección.

Para el 2020 el rubro presupuestal "Fortalecimiento Instalaciones Físicas", tiene una asignación de Doscientos Millones de Pesos, para el mejoramiento y adecuación locativa en las unidades sanitarias del primer piso.

14. Tema de la Chatarrización. ¿Cuál es la posición del ingeniero Juan Carlos Cárdenas y el procedimiento a seguir en el cuatrienio? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// El artículo 1º de la ley 1730 de julio 29 de 2014 modifica el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002, el cual a su tenor reza: "**Disposición de los vehículos inmovilizados.** Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen / a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá: Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo. Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúas pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo".

Igualmente, atendiendo lo establecido en la Ley, La Dirección de Tránsito de Bucaramanga, mediante las Resoluciones No. 729 del 29 de diciembre de 2014 y No. 659 del 14 de noviembre de 2017 se ordenó la declaratoria de abandono de los vehículos automotores inmovilizados en los patios (parqueadero) de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga que no fueron reclamados por su propietario en los términos de la ley.

Teniendo en cuenta, lo expresado por la Ley y habiendo agotado todo el procedimiento establecido en la misma, y amparados en lo establece el artículo 9 numeral 7 del Acuerdo No. 007 del 10 de diciembre de 2001, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, presentó a consideración del Consejo Directivo, como autoridad administrativa, el proyecto de acuerdo "por medio del cual se condona las deudas generadas por concepto de patios (parqueadero) y derechos de inmovilización (grúa) de los vehículos automotores declarados en abandono."; el cual fue debatido y revisado técnica y jurídicamente por la Secretaría Jurídica y Secretaría de Hacienda del Municipio de Bucaramanga, dando su posición favorable la sugerencia de presentar el proyecto a aprobación por parte de la Junta Directiva, donde el Señor Alcalde es quien la preside, teniendo en cuenta que éste proceso cumple con varios propósitos como es: cumplimiento de las normas de saneamiento contable,





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 17 de 56

GOBERNAR
ES HACER

depuración del inventario de patios, cumplimiento de normas ambientales, cumplimiento de hallazgos hechos en varias oportunidades por los entes de control, relacionados en la depuración de los Estados de Situación Financiera, específicamente cartera por patios y lo más importante, le permite al ciudadano normalizar su situación financiera con la entidad.

Es importante manifestar, que la entidad tiene planeado realizar una Chatarrización por año, a la fecha ya se tienen identificados 1500 vehículos a los cuales se les va a iniciar el procedimiento de acuerdo a las normas antes mencionadas para realizar el proceso de Chatarrización en la vigencia 2020.

15. Tema de movilidad. Cra 21 con calle 56 sentido sur norte respecto a la señal de aviso prohibido giro a la izquierda y los conductores realizan el giro, igualmente se presenta congestión en esta vía. Que se va hacer al respecto? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// Efectivamente dentro de las políticas de movilidad a través de las cuales se implementan diferentes medidas para mejorar los desplazamientos peatonales y vehiculares por la malla vial de la municipalidad, está incluida la prohibición de maniobras de giro a la izquierda, tal y como se hizo en la Calle 56 con Carrera 33 (OR-SUR), en la Calle 56 con Carrera 27 (OR-SUR), y en la Carrera 21 con Calle 56 (SUR-OCC).

Sin embargo y pese a que se realizan controles para evitar la infracción a esa medida, concretamente en la intersección vial Carrera 21 con Calle 56, los conductores hacen caso omiso de la señal vertical instalada (SR-06) y efectúan dicha maniobra generando bloqueo de la intersección y por ende, congestión, contaminación y riesgo de accidente.

Igualmente por el Grupo de Control vial se han realizado unidades para que realicen este control, como respuesta a esa situación y con el fin de garantizar buenos niveles de prevención, seguridad y fluidez en ese sector de la ciudad, se solicitará al Señor Comandante del Grupo de Control Vial de la DTB, ordenar a quien corresponda reforzar los controles y sancionar a los infractores que desacatan las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de Agosto de 2002).

16. Según el informe los \$1.350.000.000 del proyecto de Semáforos y que se logró un avance de ejecución del 90%. La semaforización implementada es inteligente o tradicional? Pregunta realizada por H.C. Antonio Sanabria

Respuesta// La inversión presupuestal en semaforización tiene varias actividades entre las que podemos destacar:

- Mantenimiento especializado a la Central de Semaforización por parte del proveedor de la tecnología SIEMENS S.A.
- Suministro e instalación de tres (3) nuevas intersecciones semaforizadas ubicadas en la Carrera 29 con Calle 41; Carrera 29 con Calle 42; y Carrera 2W con Calle 56 de la ciudad de Bucaramanga.
- Interventoría al proyecto de las tres (3) nuevas intersecciones semaforizadas.
- Elaboración de los Estudios Previos para la Consultoría del Proyecto de Modernización del Sistema de Semaforización para la ciudad de Bucaramanga (SISTEMA INTELIGENTE DE TRAFICO SIT).
- Adquisición de un Software especializado para la georeferenciación del sistema de semaforización y señalización de la ciudad de Bucaramanga.
- Mantenimiento y pintura de postes, semáforos, armarios y bases del sistema de semaforización de la ciudad de Bucaramanga.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 18 de 56



- Compra de materiales y elementos para mantenimiento preventivo y correctivo del sistema de semaforización.

En el contexto de la pregunta podemos deducir cuando dice “La semaforización implementada es inteligente o tradicional?”, que se refiere a la implementación de las tres (3) nuevas intersecciones semaforizadas, en cuyo caso y para brindar claridad podemos afirmar que dichos cruces se instalaron con equipos de control local de semáforos inteligentes, modernos, de última generación, debidamente comunicados con la Central de Semaforización (centralizados), lo que nos permite a futuro adicionarle diferentes dispositivos, variables y programas a través de los cuales se obtengan valores agregados para el funcionamiento y operación del sistema de semaforización y el mejoramiento de la movilidad de la ciudad, tales como:

- Aforos (conteos) vehiculares para planeamiento de tráfico.
- Sistemas para detección de infractores (cámaras).
- Paneles de mensajes informativos, educativos y de socialización, fijos o móviles.
- Información del estado de la red vial en tiempo real a través de aplicaciones y redes sociales.
- Monitoreo del tránsito en las vías de la ciudad, accidentes, eventos viales, etc.

Lo anterior indica que en el momento de iniciar con la implementación del macro proyecto de modernización del sistema de semaforización de la ciudad (Sistema Inteligente de Tráfico SIT), estos equipos se podrán integrar sin ninguna dificultad.

17. De acuerdo al fallo en primera instancia del 19 de diciembre de 2019 una acción popular que se radico en el año 2010 y hasta hora se da respuesta. Respecto a las Zonas Azules que se va hacer? Pregunta realizada por H.C. Jorge Rangel

Respuesta// Resulta importante en primera medida, traer a colación el Acuerdo Municipal 065 de 2006, “*Por medio del cual se establece el marco conceptual del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el municipio de Bucaramanga y se dictan otras disposiciones*”, se reglamentó en el TITULO III, el Estacionamiento Temporal en Paralelo sobre las Vías de Carácter Local, el cual en su artículo 13 las definió como: “(...) áreas ubicadas sobre un costado de la calzada, donde se autoriza, se restringe y/o se prohíbe el estacionamiento temporal de vehículos”; y precisó que “*son permitidos en aquellos sectores del Municipio donde los resultados de la formulación del respectivo Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos y/o ficha normativa así lo establezcan, y en los horarios determinados para tal fin. Según su propósito y condiciones, podrán ser zonas azules, amarillas, blancas, cafés, de emergencia o neutrales.*”

El artículo 36 del Acuerdo en comento, señaló que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y la oficina Asesora de Planeación establecerían las condiciones para la puesta en marcha del Sistema de estacionamientos y Parqueaderos, según las actividades establecidas en dicho Acuerdo, en coordinación con los demás organismos competentes en materia de planeación, concertación, actuación, recaudo, defensa del espacio público y control policivo. Así mismo, precisó que “(...) Se deberán elaborar los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos y/o las fichas normativas por cada una de las zonas, siguiendo un orden de prioridades y definiendo los programas de corto y largo plazo en las zonas de alta demanda.





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 19 de 56

GOBERNAR
ES HACER

De igual forma, para el cumplimiento de lo establecido en dicho Acuerdo en el Parágrafo del citado artículo se determinó que "(...) *El Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos tendrá un plazo de seis (6) años para cumplir con todas las exigencias establecidas en el presente Acuerdo.*"

Ahora bien, el Estudio de Plan Especial de Parqueaderos elaborado en el año 2004, es un documento desactualizado en razón al nuevo Plan de Ordenamiento Territorial y a los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal vigentes.

Adicional a lo anteriormente expuesto, sin que se haya hecho referencia expresa en el cuerpo normativo del Acuerdo 065 de 2006, las modificaciones al Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002 – (Ley 1310 de 2010 y Decreto 019 de 2012 entre otras normas.), el Manual de señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, el Plan de Ordenamiento territorial Acuerdo 011 de 2014, se convierten en claros referentes legales para formular una nueva reglamentación.

Así las cosas, los fundamentos de hecho y derecho que dieron origen al Acuerdo 065 de 2006, han desaparecido, es decir, que se encuentran derogados por disposiciones legales posteriores y, por lo tanto, se enmarca en la causal 2ª del Artículo 91. Pérdida de Ejecutoriedad del Acto Administrativo del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo contenido en la Ley 1437 de 2011. De igual forma, al no haberse dado cumplimiento a lo establecido en el Parágrafo del Artículo 36 del Acuerdo en comento, el cual se refería a que "*El Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos tendrá un plazo de seis (6) años para cumplir con todas las exigencias establecidas en el presente Acuerdo.*", es decir, que todas las exigencias debieron haberse cumplido antes del 28 de diciembre de 2012, se incurrió en la causal 5ª que se refiere "*Cuando pierdan vigencia*".

En consecuencia, y con el interés de lograr el cumplimiento de la meta establecida en el Plan de Desarrollo enmarcada en el programa de Movilidad y Seguridad Vial y relacionada con "*Demarcar 37 Zonas de Estacionamientos Transitorio Implementadas y Demarcadas*", la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, vio la imperiosa necesidad de formular la actualización de las normas que fundamentaron el Acuerdo 065 de 2006, y en ese sentido redactó un nuevo proyecto de Acuerdo que reglamente el Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas, lo que conformaría un conjunto de lineamientos y procedimientos del orden legal, técnico, administrativo y tributario que permitan implementar y desarrollar zonas de estacionamiento regulado transitorio de vehículos en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga. Con ese propósito, se presentó en cinco (5) oportunidades ante el Concejo de Bucaramanga el nuevo proyecto de Acuerdo para su aprobación, sin obtener respuesta alguna a la fecha. Los cuales relacionamos a continuación:

Proyecto de Acuerdo número 044 del 28 de junio de 2017 "POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO TRANSITORIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA"

Proyecto de Acuerdo número 077 del 23 de agosto de 2017 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Proyecto de Acuerdo número 098 del 27 de octubre de 2017 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS"



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 20 de 56



EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Proyecto de Acuerdo número 059 del 30 de agosto de 2018 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Proyecto de Acuerdo número 021 del 11 de abril de 2019 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

No obstante lo anterior, y con el fin de cumplir con la implementación de las Zonas De Estacionamiento Transitorio, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través de la Subdirección Técnica, y con fundamento en los lineamientos técnicos contenidos en el nuevo proyecto de acuerdo presentado al Concejo Municipal, adelantó la formulación de dos (2) estudios de Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos, uno para la Zona Centro y el otro para la Zona Cabecera – los cuales deberán ser actualizados –, no obstante, no se pueden implementar hasta tanto se apruebe EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

18. Las razones son las mismas del por qué no se logró realizar la demarcación de las 37 Zonas de estacionamiento transitorio? Pregunta realizada por H.C. Fabián Oviedo

Respuesta// Tal y como se respondió en las CONCLUSIONES de la PREGUNTA 2 de este cuestionario sobre las Zonas Azules, este programa no ha podido avanzar porque ".....no se logró por parte del Honorable Concejo Municipal de Bucaramanga, la aprobación de las modificaciones propuestas por la DTB al Acuerdo N° 065 de 2006 por el cual se estableció el Plan Especial de Parqueaderos, con el fin de hacerlo más viable y beneficioso para la ciudad y los usuarios de las vías, sin afectar de manera determinante la movilidad vial, de tal manera que se facilite la aplicación y puesta en marcha de dicho proyecto".

19. La rebaja del setenta por ciento (70%) de los intereses por mora de los comparendos ¿Que avances se ha realizado al respecto para la recuperación de cartera? Pregunta realizada por H.C. Fabián Oviedo

Respuesta// La Dirección de Transito de Bucaramanga, durante el cuatrienio 2016 – 2019, ha venido aplicando el descuento en la deuda por concepto de patios así;

ACUERDOS DE CONSEJO DIRECTIVO:

1. Mediante Acuerdo del Consejo Directivo No. 004 del 26 de abril de 2016, autoriza, en su Artículo Primero, "Concede la Exoneración en un 80% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que se encuentren inmovilizados en los patios de la entidad y que se ingresaron hasta el 31 de diciembre de 2015". Así mismo el Artículo Segundo, "Concede la exoneración en un 40% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que se encuentren inmovilizados en los patios de la entidad y que ingresaron a partir del 1 de enero de 2016".





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 21 de 56

GOBERNAR
ES HACER

2. Mediante Acuerdo 009 del 14 de Julio de 2016, en su Artículo Primero, modifica el Artículo Segundo del Acuerdo 004 del 26 de Abril de 2016, quedando de la siguiente forma: *"Conceder la exoneración de un 40% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que se encuentren inmovilizados en los patios de la entidad y que ingresaron a partir del 1 de Enero de 2016 hasta el 30 de Junio de 2016, exonerar en un 20% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que sean inmovilizados en los patios de la entidad y que se ingresan a partir del 1 de Julio de 2016 hasta el 31 de Diciembre de 2016."*
3. Mediante Acuerdo del Consejo Directivo No. 006 del 14 de junio de 2018, autoriza, en su Artículo Primero: *"Concede la Exoneración en un 80% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que se encuentren inmovilizados en los patios de la entidad y que se ingresaron hasta el 31 de diciembre de 2017, exceptuando los vehículos inmovilizados por la infracción D-12".* Así mismo el Artículo Segundo, *"Concede la exoneración en un 50% de los derechos de garaje a los vehículos y motocicletas que se encuentren inmovilizados en los patios de la entidad y que ingresaron a partir del 1 de enero de 2018, exceptuando los vehículos inmovilizados por la infracción D-12. Este beneficio se otorgó hasta el 31 de diciembre de 2018".*
4. Mediante Acuerdo del Consejo Directivo No. 004 del 25 de abril de 2019, autoriza, en su Artículo Primero: **"CONCEDER** descuentos del noventa por ciento (90%) de los valores correspondientes a los derechos de patios a los diferentes vehículos automotores que se encuentran inmovilizados en la entidad y que ingresaron antes del treinta y uno (31) de diciembre de 2018.

Así las cosas, se realiza análisis de las cifras de recuperación de cartera por concepto de patios, una vez se aplican los respectivos Acuerdos, donde se aprueba la rebaja en la deuda de la tarifa

En la siguiente tabla se presenta los ingresos acumulados por concepto de recuperación de cartera - patios en las vigencias 2016 a 2019.

TABLA No. 1: RECUPERACIÓN DE CARTERA PATIOS - ACUMULADO

RECUPERACION DE CARTERA PATIOS – ACUMULADO.– 2016- 2019				
VIGENCIA	TOTAL, RECAUDO POR CONCEPTO DE PATIOS	% DE DESCUENTO	PERIODO DE APLICACIÓN DEL DESCUENTO	TIEMPO DE APLICACIÓN DEL DESCUENTO
2016	302,577,154	80% VEHICULOS QUE INGRESARON HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015	1 DE ENERO HASTA DICIEMBRE 31 DE 2016	365 DÍAS
		40% VEHICULOS QUE INGRESARON A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2016 – HASTA JUNIO DE 2016		
		20% VEHICULOS QUE INGRESARON DEL 1 JULIO DE 2016 HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2016		
2017	139,771,042	NO SE APLICO DESCUENTO	NO SE APLICO DESCUENTO	NO SE APLICO DESCUENTO
2018	409,432,072	80% VEHICULOS QUE INGRESARON HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2017	1 DE ENERO HASTA DICIEMBRE 31 DE 2018	365 DÍAS
		50% VEHICULOS QUE INGRESARON A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2018 HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2018		
2019	332,305,427	90% ANTES DEL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	MAYO 6 DE HASTA OCTUBRE 31 DE 2019	4 MESES 25 DÍAS



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 22 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Fuente: Subdirección Financiera

INFORME RECUPERACION CARTERA POR PATIOS														
CON DESCUENTO DEL 90% DE INTERESES														
DE MAYO 06 - OCTUBRE 31 DE 2019														
CONCEPTO	MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		TOTAL	
	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR
VALOR PATIO	19	\$9,825,842	22	\$8,082,413	15	\$4,692,601	11	\$5,589,414	8	\$3,819,358	13	\$26,534,972	100	\$58,925,700

Fuente: Subdirección Financiera

Al realizar el análisis puntual del comportamiento del recaudo de cartera por concepto de patios en la vigencia 2019, se observa que de los \$332.305.427, se recuperó exclusivamente por el descuento del 90% aplicado de mayo 6 a Octubre 31 de 2019, es decir en 4 meses 25 días, la suma de \$58.925.765, lo que quiere decir que en promedio mensual se recuperó en cartera por concepto de patios – descuento \$11.785.153, igualmente se observa, que si hubiéramos aplicado la medida durante todos los 12 meses del año, se hubiera recaudo por concepto de patios- descuento un total de \$141.421.836; mientras que en las cifras reportadas de las vigencias 2016 y 2018 el descuento se aplicó durante toda la vigencia, así las cosas, es mucho más favorable aplicar el descuento del 90% durante todo el tiempo en que se aplique el descuento.

Igualmente, en la tabla No. 2, se muestra la variación en pesos y el comportamiento del ingreso al momento de aplicar el descuento en la deuda de la tarifa de patios así.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 23 de 56

GOBERNAR
ES HACER

TABLA No. 2: VARIACIÓN EN PESOS - INGRESO POR CONCEPTO DE PATIOS 2016- 2019

RECARGO DE CARTERA POR PATIOS													
AÑO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL RECAUDO
2016	11,397,500	8,070,500	14,395,920	14,582,700	118,325,800	29,642,840	12,994,500	22,810,800	18,014,258	10,819,082	22,016,800	19,526,454	302,577,154
2017	4,097,728	2,659,900	2,468,200	43,794,660	15,316,400	10,406,980	27,787,700	5,248,100	4,051,600	4,051,600	4,358,100	12,528,074	139,771,042
2018	9,189,550	4,372,480	6,887,980	11,497,741	11,497,741	13,188,820	32,977,855	99,267,400	50,299,780	55,970,635	34,662,720	29,619,370	409,432,072
2019	4,558,510	6,218,430	1,169,980	6,061,780	22,422,287	31,116,113	55,788,113	33,988,550	52,452,045	63,953,459	28,160,390	26,425,810	332,305,427

Fuente: Subdirección Financiera



Fuente: Subdirección Financiera

Al realizar el análisis se puede concluir que la recuperación de cartera de las vigencias 2016 a 2019, donde se aplica a partir de Abril de 2016 el descuento del 80%, en el 2018 se aplica a partir de junio un descuento del 80% y en el 2019 se aplica descuento del 90% a partir de mayo, que una vez se inicia a aplicar el descuentos, los ingresos por este concepto son superiores, situación que tiene el mismo comportamiento en las vigencias donde se ha otorgado el descuento.

Al comparar el incremento por este rubro, con el mes inmediatamente anterior a la aplicación del descuento, para cada una de las vigencias, se observa que existió un incremento en el recaudo del 713% vigencia 2016, del 529% para la vigencia 2018 y para la vigencia 2019 de 271%, logrando obtener un ingreso total por este rubro de \$302,577,154 en el 2016, en el 2018 de \$409,432,072 y en el 2019 de \$ 332,305,427, aclarando que para la vigencia 2017 no hubo descuento en la deuda de la tarifa de patios.

TABLA No. 3: VARIACIÓN DEL RECAUDO CON RESPECTO AL MES DONDE APLICA DESCUENTO

VARIACIÓN DEL RECAUDO CON RESPECTO AL MES DONDE APLICA DESCUENTO				
VIGENCIA	ABRIL	MAYO	DIF- 2016 MAYO - ABRIL	% VAR.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 24 de 56



2016	14,562,700	118,325,800	103,763,100	713%
VIGENCIA	JUNIO	JULIO	DIF- 2018 JULIO - JUNIO	% VAR.
2018	13,188,820	82,977,855	69,789,035	529%
VIGENCIA	ABRIL	MAYO	DIF- 2019 MAYO - ABRIL	% VAR.
2019	6,051,760	22,422,267	16,370,507	271%

Fuente: Oficina de Presupuesto DTB

Por lo anteriormente expuesto y de acuerdo con el análisis realizado a los reportes de RECUPERACIÓN DE CARTERA - PATIOS, se puede evidenciar que la **estrategia de rebaja en la tarifa de patios**, es favorable para la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, porque si bien es cierto, los ingresos con la aplicación de estos descuentos no es muy representativo, si es cierto, que esta estrategia le genera a la entidad la posibilidad de realizar depuración en el inventario de patios, que indiscutiblemente redundará en ajustes a los Estados de Situación Financiera de la entidad, teniendo en cuenta que estas deudas en su mayoría hacen parte de la cartera de difícil cobro, así mismo, la aplicación de esta estrategia permite dar cumplimiento a los Planes de Mejoramiento de la Contraloría Municipal, donde en varias auditorías ha manifestado no fenecer la cuenta de la entidad, toda vez que la cartera por concepto de patios genera incertidumbre, pues las cifras reflejadas en los estados de Situación Financiera no son acordes a la realidad de los inventarios de patios.

Así las cosas, teniendo en cuenta el análisis anterior, y amparados en lo establecido en el artículo 9 numeral 7 del Acuerdo No. 007 del 10 de diciembre de 2001, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, presentó a consideración del Consejo Directivo, como autoridad administrativa, el proyecto de acuerdo "Por medio del cual se concede un descuento de los derechos de patios de los diferentes vehículos automotores inmovilizados en la Dirección de Tránsito de Bucaramanga." el cual fue debatido y revisado técnica y jurídicamente por la Secretaría Jurídica y Secretaría de Hacienda del Municipio de Bucaramanga, dando su posición favorable y la sugerencia de presentar el proyecto a aprobación por parte de la Junta Directiva, donde el Señor Alcalde es quien la preside, teniendo en cuenta que este proceso cumple con varios propósitos como es: cumplimiento de las normas de saneamiento contable, depuración del inventario de patios, cumplimiento de normas ambientales, cumplimiento de hallazgos hechos en varias oportunidades por los entes de control, relacionados en la depuración de los Estados de Situación Financiera, específicamente cartera por patios y lo más importante, le permite al ciudadano normalizar su situación financiera con la entidad.

20. ¿Cuántos Procesos Disciplinarios lleva la Secretaría Jurídica resueltos a la fecha? Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// Al respecto es del caso manifestar que los procesos disciplinarios en la Dirección de Tránsito de Bucaramanga tienen dos instancias, la primera la oficina de Control Interno Disciplinario en cabeza de la Secretaría General y segunda Instancia la Dirección de la Entidad. Durante la Vigencia 2019, se realizaron 129 actuaciones que resolvieron procesos y quejas, así: 52 Archivos definitivos, 48 Inhibitorios, 6 Remisiones por competencia, 13 Llamados de Atención, 2 Acumulaciones y 8 Fallos.

21. ¿Cuántos funcionarios han sido sancionados y cuántos destituidos? Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 25 de 56



Respuesta// En el año 2019, fueron sancionados cuatro (4) funcionarios, sin embargo, ninguno de ellos fue con sanción de destitución.

22. ¿Porque si el usuario presenta la queja con nombre propio del servidor público la entidad inicia la queja a funcionario por determinar? Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// Porque en algunas ocasiones, los nombres relacionados en la queja no corresponden a funcionarios públicos de la entidad, sino a contratistas o personas ajenas a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga que de una u otra manera laboran en la entidad, en otros casos no están individualizados completamente como lo ordena la norma, lo que genera duda si se trata de algún funcionario en particular, que pueda considerarse como sujeto disciplinable, por tal razón durante la etapa de Indagación Preliminar contemplada en el artículo 150 de la Ley 734 de 2002, se procede a la correcta individualización e identificación del presunto autor de la falta.

23. Presentar un informe más específico de Control Interno Disciplinario. Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// Anexo al presente informe de gestión de la Oficina Control Interno Disciplinario vigencia 2019.

Ahora bien, durante el 2019, la Oficina de Control Interno Disciplinario, fue apoyada por cuatro contratistas, (tres abogados y una contratista de apoyo a la gestión), y fue durante esta vigencia que en cabeza de la Secretaria General de la época se organizó y verificó la base de datos confrontada con los procesos físicos en un 90%, arrojando un total de 551 procesos a corte 31 de diciembre de 2019.

Téngase en cuenta que la existencia de procesos de vigencias anteriores de 2012 en adelante, obedece a la no continuidad del personal que labora en la Oficina Control Interno Disciplinario y a la falta de experiencia en el manejo de esas investigaciones, lo cual se evidenció en la revisión física realizada a las mismas por uno de los abogados contratistas, generando desgaste y pérdida de tiempo, evitando el avance y desarrollo de los procesos que ameritan mayor atención, dado que era inminente evitar caducidades y prescripciones.

24. ¿Por qué han pasado 44 días y la entidad no tiene unidades de apoyo? Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga requiere de apoyos a la gestión y profesional que en su mayoría son contratados de acuerdo a los proyectos de inversión, que son formulados para la entidad y que deben surtir trámite ante el Banco de programas y proyectos de la Secretaria de Planeación Municipal y una vez esta secretaria valide la información y expida la Certificación Banco de Inversión de Programas y Proyectos Nacional – BIPPIN la entidad podrá realizar la contratación respectiva de acuerdo los perfiles consignados en cada proyecto y las pruebas a las que dé lugar según el perfil, en este proceso requiere de tiempo por la actualización de Datos en la Plataforma por el nuevo inicio de periodo de Gobierno que requieren de tiempo y que da lugar a demoras en el inicio de la Contratación de los Contratos de Prestación de servicio- CPS y a la actualización o formulación de dicho proyecto.





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 26 de 56

GOBERNAR
ES HACER

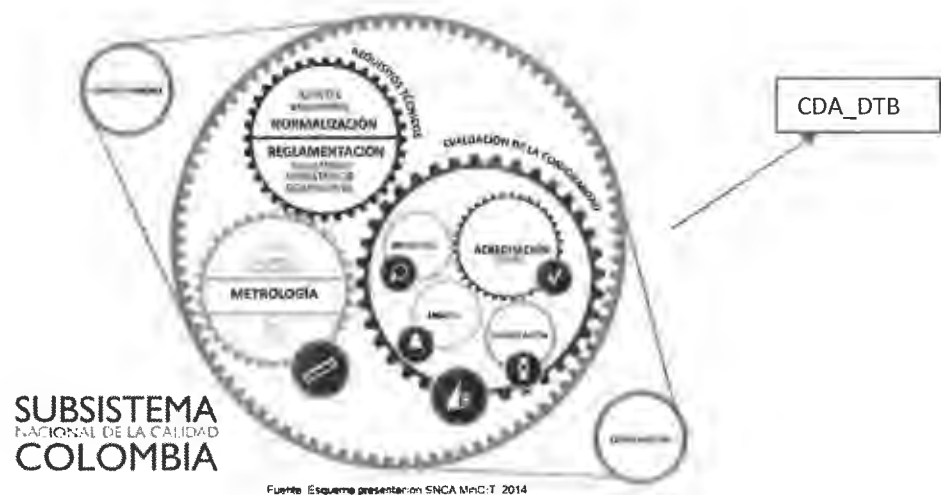
25. Por qué la entidad se comprometió con el sistema de oralidad y no está cumpliendo?
Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// La implementación de la oralidad para procesos de Control interno Disciplinario ya se encuentra implementado, para los procesos contravencionales se tiene prevista para la presente vigencia 2020, teniendo en cuenta que no se puede hacer de manera abrupta, sino que es un proceso que debe ser paulatino con el fin de no generar traumatismo en los funcionarios ni en los usuarios, pues la idea es mejorar el servicio que prestan las inspecciones de tránsito. En el año 2019 se realizó una actualización de software a nivel institucional como primera fase de la evolución al sistema de oralidad, posterior a ello y una vez el personal se adaptó a este nuevo sistema, se realizaron cambios en la prestación del servicio en inspecciones, con miras a dicha implementación. A la fecha la DTB en este sentido se encuentra en plan de descongestión para que, una vez se cuente con el presupuesto requerido para su puesta en marcha, se puede hacer una migración del proceso escritural al oral, sin mayor complicación.

26. ¿Es cierto que van a concesionar el Centro de Diagnóstico Automotor? Pregunta realizada por H.C. Silvia Viviana Moreno

Respuesta// Esta es una decisión del Consejo de Directivo de la DTB, actualmente se ha tomado ninguna decisión al respecto, cabe aclarar que el Centro de Diagnóstico Automotor de la entidad es un organismo de inspección Tipo D con alcance de revisión para vehículos livianos, motocicletas y pesados, creado en el 2008, y con acreditación desde el primero de octubre de 2010 como parte del objetivo de aumentar la competitividad de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

El objetivo inicial de la creación del CDA fue de ingresar a la Dirección de Tránsito en el Subsistema Nacional de Calidad que adoptó Colombia como pilar fundamental para el crecimiento y desarrollo ante la firma de tratados de libre comercio.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 27 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Acreditado bajo la norma NTC 17020:2012 por el Organismo Nacional de Acreditación **ONAC** y cuyo sistema de gestión de calidad es certificado por el Icontec, cumple con las siguientes normas además de las reglamentadas por el Ministerio de Transporte, así:



INGRESOS Y RENDIMIENTOS 2019

En el año 2019 gracias a varias formas de mercadeo se han aumentado sus ingresos y su participación en el mercado regional, siendo reconocido a nivel nacional como uno de los más confiables y que mantiene los más altos estándares en cumplimiento de valores como la imparcialidad e independencia.

NUMERO DE VEHÍCULOS INSPECCIONADOS Y REPORTE TRIMESTRAL



INSPECCIONES MENSUALES DE ENERO DE 2018 A ENERO DE 2020 TENDENCIA



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



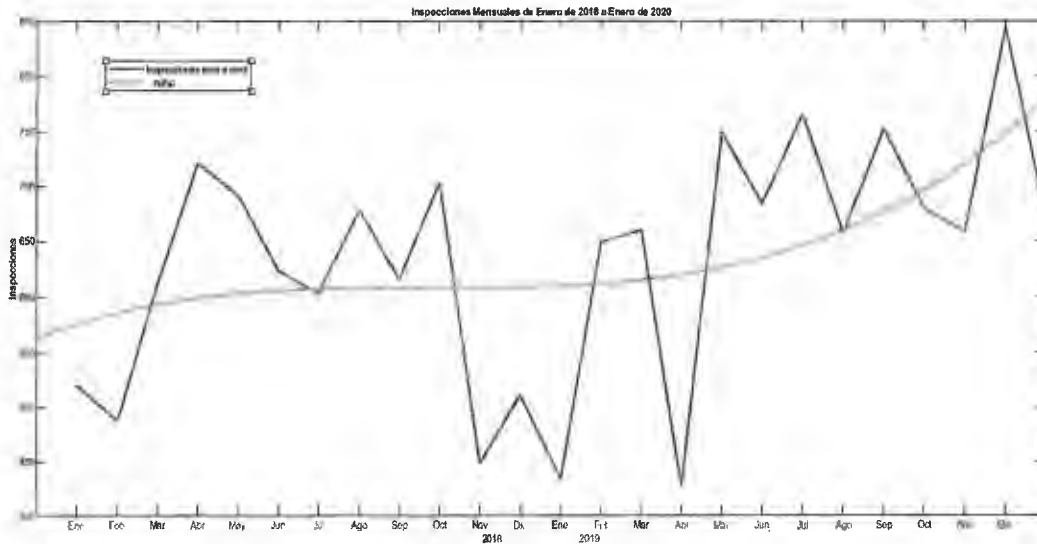
PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 28 de 56

GOBERNAR
ES HACER



ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS DURANTE EL AÑO 2019

CAMPAÑA HAND HELP: Esta campaña se desarrolló en HAND HELP los meses de agosto, septiembre, octubre, cuyo objetivo principal fue incentivar la cultura del cumplimiento de los requisitos de Soat y Revisión Técnico Mecánica, mediante un dispositivo electrónico que consultaba la plataforma RUNT, tuvo un costo cercano a los 60 millones de pesos y fue contribuida por los Cdas agremiados en ASO-CDA.

TARJETA DE RESULTADO FRENTE CONSULTA HAND HELP



ESTRATEGIA DE MERCADO: La Dirección de Tránsito de Bucaramanga en el mes de diciembre de 2019, arrendo a la empresa Avals And Factoring un espacio de 3 m² en la sala de espera del CDA, cuyo objetivo es vender o financiar SOAT y PIN DE REVISION TECNOMECANICA, a los usuarios que visitan las instalaciones de la entidad, desde su inicio a la fecha se realizaron 125 ventas con éxito de las cuales la entidad se benefició de 80.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



AUDITORIA ONAC 2019 (SEGUIMIENTO DE LA ACREDITACIÓN COMO “OEC”)

En los meses de septiembre y noviembre de 2019, se realizaron las visitas de auditoria para el seguimiento de la acreditación del CDA, por parte del Organismo Nacional de Acreditación ONAC, en cumplimiento de los requisitos establecidos en el RAC 01-3, de esta evaluación se evidenciaron dos hallazgos menores, los cuales se subsanaron a la brevedad; garantizando la continuidad del Centro de Diagnóstico Automotor de la DTB como organismo de inspección acreditado. (Anexo informe de Auditoria).

ICONTEC: El Icontec audito en noviembre de 2019 al Centro de Diagnóstico Automotor como parte de la certificación ISO -9001 de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, estipulando de resultados que el sistema de gestión de calidad es una fortaleza para la Institución.

ESTRATEGIAS PARA AUMENTAR INGRESOS AL CDA DE LA DTB

Taxímetros 2020, conforme resolución No. 88918 de 2017.

Convenios con entidades públicas y privadas.

Métodos comerciales para aumentar el número de vehículos pesados inspeccionados, como la flota de vehículos de las empresas de transporte (Copetran, Coontransmagdalena, transportes San Silvestre, Lusitania LTDA y demás.

Mercadeo y publicidad, en redes sociales y radial.

El CDA de la DTB siendo un Organismo de Inspección debidamente Acreditado por la ONAC, a diferencia de los centros de diagnóstico automotor privados, puede dar origen a la aplicación a la Norma NTC 17024 de 2013 (Organismos Evaluadores de personas)(CALE), puede implementar estrategias de control vial para aumentar los ingresos de la Entidad por la naturaleza pública de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga de autoridad, tales como la creación de un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), próximo a ser habilitados por parte del Ministerio de Transporte.

Escenario de Concesión a un privado:

Ante el crecimiento de la necesidad de la revisión técnico mecánica en las ciudades del país, de acuerdo a los requisitos de acreditación de un Centro de Diagnóstico Automotor se debe contar con cámara de





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 31 de 56



27. Que acciones se van a realizar para disminuir el número de accidentes en la Calle 60 No. 8w-92 edificio Fundadores. Y si es viable la instalación de un reductor de Velocidad? Pregunta realizada por H.C. Javier Ayala Moreno

Respuesta// Para atender solicitudes y peticiones de la comunidad, el Grupo de Planeamiento Vial de la DTB ha practicado visitas técnicas a ese sector de la ciudad.

Como resultado de esas actividades se han elaborado Conceptos Técnicos mediante los cuales se han viabilizado algunas medidas para mejorar la movilidad vial por esa zona de la ciudad, tales como señalización y control vial.

Sin embargo, la Administración del Edificio los Fundadores puede pasar una nueva solicitud escrita exponiendo puntualmente la problemática existente en la actualidad, con el fin de tener el soporte para programar las visitas técnicas necesarias a través de las cuales se puedan viabilizar otras medidas para mejorar el entorno vial y generar prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad a los usuarios de las vías, dentro de las cuales se podrían plantear las siguientes alternativas:

- Adecuación del espacio público
- Reductores de velocidad
- Señalización
- Control vial

28. ¿Por qué no se estudia la posibilidad de prohibir los giros a la izquierda y mejorar la movilidad en la ciudad? Pregunta realizada por H.C. Carlos Andrés Barajas

Respuesta// Dentro de las políticas de movilidad a través de las cuales se implementan diferentes medidas para mejorar los desplazamientos peatonales y vehiculares por la malla vial de la municipalidad, está incluida la prohibición de maniobras de giro a la izquierda, tal y como se ha venido haciendo en algunos sectores de la ciudad.

Sin embargo, la implementación de esta medida requiere y debe venir acompañada de una planificación acertada y efectiva mediante la cual se brinden alternativas de desplazamiento a las personas que diariamente se movilizan por los sectores en donde habitualmente ha existido la posibilidad de maniobra de giro a la izquierda para dirigirse de manera más rápida desde o hacia una u otra zona de la ciudad.

Hay algunos cruces viales de Bucaramanga en los que se ha considerado la posibilidad de prohibir los giros a la izquierda, pero requieren de un estudio técnico a través del cual se fundamente dicha medida, la cual se debe complementar, en algunos casos, con semaforización, señalización y control vial, lo que requiere inversión de recursos presupuestales de importancia para su realización y se convierte en un factor limitante que impide estas ejecutorias por sencillas que parezcan.

29. ¿Cómo diseñaron la Cicloruta en la ciudadela? Pregunta realizada por H.C. Carlos Andrés Barajas

Respuesta// El diseño la Cicloruta en la ciudadela correspondió a la Alcaldía de Bucaramanga pues según el convenio de Cooperación Internacional entre ONU-Hábitat y el Área Metropolitana se dio la consultoría para el diseño de la Estrategia de la bicicleta 2019-2030 para el Área Metropolitana de Bucaramanga, junto con los diseños de los 20 km de Cicloinfraestructura construidos en Bucaramanga.





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 32 de 56



30. ¿Cuáles fueron las estrategias de planeamiento vial en la calle 33 con 24? Se hicieron modificación para el uso del suelo? Cuáles fueron las Estrategias de impacto y cuantos accidentes se han reducido con esta estrategia? Pregunta realizada por H.C. Carlos Andrés Barajas

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través del Grupo de Planeamiento y de Cultura Vial de la Subdirección Técnica, en cumplimiento propio de sus funciones, según los análisis estadísticos de índices de accidentalidad, requirió implementar estrategias que aportaran mejoras a la seguridad vial y movilidad de la ciudad, por esto implemento una serie de alternativas necesarias en los puntos críticos identificados y solicitados por la comunidad, que actualmente afectaban la movilidad y en los cuales se presentaba un riesgo latente para los usuarios y peatones.

Los estudios realizados, contribuyeron con el mejoramiento y ordenamiento del tráfico de la ciudad e igualmente disminuyo el riesgo de pérdidas de vidas.

Obteniendo mediante la Agencia Nacional de Seguridad el apoyo necesario para la materialización de las medidas identificadas para brindar un ordenamiento en materia de tránsito a la ciudad, implementando las propuestas descritas a fin de mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de los actores viales.

De tal manera que se pretendía:

- Ofrecer una movilidad segura tanto para el peatón como para el conductor del vehículo automotriz o motocicleta, bicicleta y otros medios de transporte.
- Generar claridad en las condiciones y comportamiento de movilidad sobre las vías del municipio.
- Dotar las vías de elementos de seguridad vial.
- Reducir las velocidades de operación y entrecruzamientos en sectores críticos del municipio.
- Proteger la vida de las personas eliminando y reduciendo la probabilidad de accidentes.
- Contribuir al mejoramiento de las condiciones de uso del espacio público y de los comportamientos de los usuarios de la vía.

ANÁLISIS DE ACCIDENTALIDAD

La metodología usada para la identificación de los tramos críticos de alta accidentalidad en el marco del proyecto de la ANSV, estuvo basada en Sistemas de Información Geográficos (SIG) para así determinar por medio de mapas de calor aquellos tramos de concentración de accidentes en el municipio de Bucaramanga. En la identificación de los puntos críticos se tuvo en cuenta el análisis de ocurrencias en el tiempo de siniestros con alta accidentalidad en diferentes puntos de la ciudad en el periodo comprendido por 2012-2018. Se evaluaron y se eligieron diez (10) tramos o puntos críticos como se observa en la Ilustración 1, con el fin de identificar y analizar la problemática y los riesgos de accidentes que existen en ellos.

Tabla 1. Tramos viales definidos como puntos críticos en la ciudad de Bucaramanga

No	TRA
----	-----



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 33 de 56

GOBERNAR
ES HACER

	MO
01	Calle 45 Entre anillo vial y carrera 27
02	Diagonal 15 entre calle 45 y Puerta del sol
03	Autopista Floridablanca – Bucaramanga desde Puerta del sol hasta Puente Provenza.
04	Carrera 27 entre Calles 58 y 33
05	Calle 105 entre Colegio INEM y Puente Provenza
06	Autopista Girón entre La Salle y Hotel San Juan
07	Avenida Quebrada Seca entre Glorieta La novena y Acueducto
08	Carrera 24 entre Avenida Quebrada Seca y calle 35
09	Autopista Norte entre Colseguros Norte y La Cemento
10	Anillo vial entre Terpel y Café Madrid
11	Carrera 33 entre calle 33 y calle 58 (NUEVO EN 2017)

Fuente: Elaboración propia – Datos estadísticos DTB.

El tramo seleccionado para la propuesta técnica es el siguiente:

Tabla 2. Tramo vial identificado

No.	TRAMO
04	Carrera 24 entre Avenida Quebrada Seca y calle 36

Fuente: Elaboración propia – Datos estadísticos D.T.B.

Tabla 3. Variación de accidentalidad en el Tramo crítico 2016-2019.

Tramo crítico Carrera 24	2016	2017	2018	2019
Accidentes con Heridos	42	37	31	14
Accidentes solo Daños	39	35	33	5
Total	81	72	64	19

INTERSECCIONES A INTERVENIR – CARRERA 24 CON CALLE 33 Y CARRERA 24 CON CALLE 34

El sector que comprende estas intersecciones viales está clasificado en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T) como una Vía Local Nivel 1 que tiene las siguientes características:

- Complementa un sector urbano con la red arterial, son accesos principales a barrios, sistemas de transporte complementario, velocidad controlada. Soportan un tránsito promedio diario mayor a 3000 vehículos. Permiten transporte de carga del interior del municipio, con vehículos limitados a 2 ejes (C2) y peso menor a 3 toneladas. El parqueo se encuentra limitado, según criterios establecidos en el Acuerdo 065 de 2006 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



Ilustración 1. Tramo vial en POT



Fuente: POT

Descripción de la Problemática: Las calles 33 y 34 reciben el flujo vehicular proveniente principalmente del centro de Bucaramanga y el sector de la carrera 27. Especialmente el tramo de la carrera 24 atraviesa estos puntos de conflicto y se identifica por tener perfiles variados, anchos de calzada estrechos y que sumados al alto volumen de tránsito que circula se ha convertido en un tramo crítico en temas de congestión para el sector.

Principalmente las intersecciones de la carrera 24 con calles 33 y 34 del Barrio Antonia Santos Centro, perteneciente a la Comuna 13 denominada oriental. Siendo clasificada y tipificada de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bucaramanga como vía local nivel 1, caracterizadas por su función de penetración a los sectores residenciales o accesos principales a barrios, estas intersecciones están generando congestión vehicular, y a pesar de que la accidentalidad disminuyó considerablemente gracias a las intervenciones realizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las cuales resolvieron el problema del ángulo visual reducido para los conductores en las esquinas cerradas y fortalecieron la demarcación horizontal y vertical en zona. Ha aumentado la congestión vehicular, prolongando las colas de los vehículos hasta 3 cuadras atrás sobre las calles 33 y 34.

Tabla 4. Registro fotográfico y problemática



Calle 33 entre carreras 22 y 24 – Barrio Antonia Santos





Calle 34 entre carreras 26 y 24 – Barrio Antonia Santos

Alternativas de solución:

A. Dada la situación del sector, la cual estaba generando congestión vial entre vehículos y motocicletas, y además limitaba el paso de peatones debido a que no había un lapso de tiempo que garantizara la seguridad de las personas que cruzan a pie por estos puntos, se requiere implementar semáforos para regular el tránsito y garantizar la movilidad en las intersecciones de la carrera 24 con calle 33 y la carrera 24 con calle 34, que son los puntos donde se genera el represamiento vehicular debido a la reducción de carril en la proximidad a los cruces.

B. Se reforzó la señalización vertical y horizontal del sector para advertir a los usuarios de la vía sobre la medida que se iban a implementar en estas intersecciones, con el fin de beneficiar a toda la comunidad.

C. A futuro se requiere la instalación de semáforos sobre las intersecciones viales mencionadas y retirar la segregación que existe sobre las calles 33 y 34 para aumentar la capacidad de estas vías y permitir el libre flujo vehicular que contribuirá a descongestionar las intersecciones y el área de influencia del sector.

Tabla 5. Sitios de ubicación para los semáforos.





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 36 de 56



Ubicación punto: Lat. 7° 7'27.69"N Lon: 73° 7'14.37"O,	Ubicación punto: Lat. 7°7'22.55"N Lon: 73° 7'12.77"O
Nomenclatura. Carrera 24 con calle 33 esquina	

Fuente: Diseños FINDETER

CONSIDERACIONES LEGALES

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO – LEY 1383 DE 2010

Artículo 1°. Ámbito de Aplicación y Principios. Modificado. Las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Artículo 119. Jurisdicción y facultades. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

MINISTERIO DEL TRANSPORTE. Resolución 0001885 de junio 17 de 2015

"Por la cual se adopta el manual de señalización vial -Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, de conformidad con los Artículos 5, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la ley 769 de agosto 6 del 2002".

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Acuerdo 011 de 21 de mayo del 2014.

"Por el cual se compilan en el acuerdo 011 artículo 11, objetivos y estrategias del sistema de movilidad, que conforman el plan de ordenamiento territorial del Municipio de Bucaramanga".

Por lo anterior La Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB dentro de su propósito misional reconoce y fomenta la implementación de estrategias, medidas y acciones para disminuir los índices de accidentalidad en los tramos viales y puntos críticos identificados como tal, porque presentan conflictos de movilidad entre los diferentes actores de las vías.

Con ese propósito se ha venido efectuando seguimiento técnico y análisis de la información estadística disponible, encontrando que los cruces viales de la Carrera 24 con Calles 33, 34 y 35, Barrio Antonia Santos, Comuna 13, del Municipio de Bucaramanga, corresponden a puntos críticos desde la óptica de las cifras de accidentalidad.

Como respuesta a esa situación, se ha viabilizado y/o recomendado la aplicación de las siguientes medidas:

- Jornadas de cultura de tránsito, educación vial y sensibilización ciudadana relacionada con la movilidad, a través del Programa "Promotores de la Seguridad Vial".
- Propuesta técnica de postulación del Proyecto denominado "Pequeñas Grandes Obras" a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, con el fin de gestionar los recursos presupuestales necesarios para dar una solución a la problemática que se ha venido presentando especialmente



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 37 de 56

GOBERNAR
ES HACER

en las intersecciones Carrera 24 con Calles 33 y 34, que forma parte de los cinco (5) corredores viales analizados, a través de medidas que fueron viabilizadas y debidamente aprobadas por la ANSV, la cual realizó los esquemas y diseños para intervenir esas intersecciones.

- La ANSV es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, condición que nos ha permitido trabajar de manera coordinada y articulada, contando con el apoyo técnico y financiero de esa Entidad para la realización de dichas ejecutorias.
- En el siguiente cuadro se relacionan las cifras de accidentalidad del antes y después de la implementación de las medidas sobre la Carrera 24 desde la Avenida Quebrada seca hasta la Calle 36 (Años 2012 al 2020):

ACCIDENTALIDAD CARRERA 24 DESDE AVENIDA QUEBRADA SECA A CALLE 36 AÑOS 2012 A 2020										
ACCIDENTES	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	TOTAL
CON HERIDOS	21	26	20	28	25	24	38	21	1	204
SOLO DAÑOS	27	22	27	24	27	27	23	12	2	191
TOTAL POR AÑOS	48	48	47	52	52	51	61	33	3	395

Como se puede observar en el cuadro de estadísticas de accidentalidad, esta bajó en el Año 2019 con relación al Año 2018 en un 45.90%, razón suficiente para concluir que las medidas implementadas en ese sector de la ciudad han sido muy beneficiosas para los usuarios de las vías de esa zona de la ciudad, habida cuenta que la mayoría de los percances viales se presentaban en la Carrera 24 con Calles 33, 34 y 35.

31. ¿Cuáles fueron las razones por las cuales se les entrego una vía al Centro Comercial Cacique? Pregunta realizada por H.C. Carlos Andrés Barajas

Respuesta// Si la pregunta se refiere a la vía adyacente al Centro Comercial Cacique sobre el costado Oriental (Transversal Oriental con Calle 90), lo que se implementó en ese sector fue la segregación de un carril mediante señalización e instalación de tachas e hitos canalizadores para ordenar el ingreso y la salida de vehículos hacia y desde dicho centro comercial y mejorar su interacción con los peatones que transitan por esa zona de la ciudad.

La vía sigue siendo de uso público y como tal no puede ser entregada para el usufructo exclusivo de un particular. Cabe anotar de manera complementaria que el Centro Comercial Cacique siempre ha estado comprometido administrativa, técnica, logística y financieramente con las soluciones que se han aplicado en el sector para mejorar la movilidad por sus vías adyacentes, soportando su implementación en los estudios y conceptos técnicos realizados por el Grupo de Planeamiento Vial adscrito a la Subdirección Técnica de la DTB, a través de los cuales se ha viabilizado la demarcación e instalación de señalización, e incluso montaje de semáforos por el costado Occidental (frente al Conjunto Residencial Torres de Monterrey), para facilitar el paso de los peatones con buenos niveles de prevención, seguridad y comodidad.

32. ¿Cuántas acciones de repetición se han generado respecto a los reintegros de algunos funcionarios que se realizaron recientemente por fallo Judicial y que da lugar de hacerlo? Pregunta realizada por H.C. Carlos Andrés Barajas



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 38 de 56



Respuesta// La acción de repetición se encuentra regulada por el artículo 90 Constitucional el cual señala a la letra: "Artículo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste"(subrayado fuera de texto original), la Ley 1437 de 2011 "Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo" Artículo 142. Repetición. Cuando el Estado haya debido hacer un reconocimiento indemnizatorio con ocasión de una condena, conciliación u otra forma de terminación de conflictos que sean consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa del servidor o ex servidor público o del particular en ejercicio de funciones públicas, la entidad respectiva deberá repetir contra estos por lo pagado" (Subrayado fuera de texto original) y la Ley 678 de 2001 "Por medio de la cual se reglamenta la determinación de responsabilidad patrimonial de los agentes del Estado a través del ejercicio de la acción de repetición o de llamamiento en garantía con fines de repetición." "ARTÍCULO 2º. Acción de repetición. La acción de repetición es una acción civil de carácter patrimonial que deberá ejercerse en contra del servidor o ex servidor público que como consecuencia de su conducta dolosa o gravemente culposa haya dado reconocimiento indemnizatorio por parte del Estado proveniente de una condena conciliación u otra forma de terminación de un conflicto" (subrayado fuera de texto original", de los cuales se puede concluir que dicho medio de control judicial es una herramienta para la Administración Pública con el fin de recuperar u obtener un reintegro por parte de los funcionarios o ex-funcionarios correspondiente al monto de una indemnización que ha debido reconocer a los particulares como resultado de una condena de la jurisdicción de lo contencioso administrativo por los daños antijurídicos que les haya causado. En ese entendido, para que la entidad pública pueda repetir contra el funcionario o ex funcionario, es necesario que concurren los siguientes requisitos: (i) que una entidad pública haya sido condenada por la jurisdicción contencioso administrativa a reparar los antijurídicos causados a un particular; (ii) que se haya establecido que el daño antijurídico fue consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa del funcionario o antiguo funcionario público. (iii) que la entidad condenada haya pagado la suma de dinero determinada por el juez en su sentencia. En el presente caso, los reintegros objeto de consulta, obedecieron a una orden judicial proferida dentro de acción constitucional de TUTELA, en la cual se ordenó el reintegro del personal accionante, sin mediar condena indemnizatoria alguna, es decir, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga no tuvo incurrido en erogación alguna por concepto de indemnización con base en el cumplimiento la orden judicial en mención, máxime cuando la providencia misma no lo ordenó. En ese orden de ideas, es evidente que no se configuran los presupuestos fácticos ni jurídicos antes relacionados, como condiciones *sine qua non* que den viabilidad a iniciar acción de repetición alguna para el caso en concreto.

33. ¿Cuál es la Gestión estratégica respecto a la movilidad a la ciudad? Pregunta realizada por H.C. Marina de Jesús Arévalo

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB tiene dentro de su misión el mejoramiento de la movilidad por la malla vial de la ciudad, con el fin de brindar buenos niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares y disminuir los índices de congestión, contaminación y accidentalidad.





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 39 de 56



Con ese propósito efectúa gestiones de orden administrativo, legal, técnico, logístico y presupuestal, para llevar a cabo proyectos de inversión en diferentes rubros que benefician las tareas y labores de los siguientes grupos de trabajo y oficinas adscritas, las cuales se ven reflejadas en el mejoramiento de la movilidad vial:

- Semaforización
- Señalización
- Control Vial
- Sistematización y Tecnología
- Georeferenciación
- Recurso Humano
- Cultura de Transito y Educación Vial
- Capacitación

Dentro de las estrategias que se han venido realizando y se deben incentivar, reforzar, incrementar y continuar de manera secuencial y sostenible, podemos citar las siguientes:

- Modernizar el sistema semafórico de la ciudad a través de la implementación del Sistema Inteligente de Tráfico SIT.
- Fortalecer la Oficina de Señalización.
- Incrementar, fortalecer y capacitar el recurso humano del Grupo de Control Vial.
- Reforzar los programas de cultura de tránsito, educación vial y sensibilización ciudadana.
- Fortalecer y continuar con los programas de la Oficina de la Bicicleta.
- Implementación del sistema de Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT (Plan Especial de Parqueaderos – Zonas Azules).
- Continuar con los programas y proyectos de inversión gestionados ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV.
- Fortalecer el Centro de Investigación de Transito y Seguridad vial CITSEV.
- Continuar con el proyecto de georeferenciación del sistema de semaforización y señalización de la ciudad.

Igualmente la Gestión estratégica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB ha venido siendo lineada por las directrices dadas en el Plan Maestro de Movilidad (2010-2030), el Plan de Desarrollo Municipal, los Planes Nacional y Local de Seguridad Vial, el cual está integrado por cinco líneas de acción desarrolladas para el logro de los objetivos nacionales y municipales, para lo cual se ha venido implementando y ejecutando las acciones del Plan Local de Seguridad Vial – PLSV de Bucaramanga 2017-2020 denominado: *"Bucaramanga por una MOVILIDAD SOSTENIBLE, LEGAL Y SEGURA"*.

Es de resaltar que las actividades misionales desarrolladas por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga están acordes con los lineamientos del Plan Local de Seguridad Vial – PLSV del Municipio, por lo cual en los documentos generales de los informes relacionados se encontrarán las principales acciones, metas, recursos, y demás desarrolladas entorno al PLSV, es decir siguiendo las directrices del Plan de Desarrollo Municipal, los Planes Nacional y Local de Seguridad Vial de conformidad con las normas de Tránsito y Seguridad Vial.

El Plan Local de Seguridad Vial ha logrado la implementación de acciones en todos los pilares del PLSV tales como campañas de educación y seguridad vial, el control y sensibilización comunitaria, además del planeamiento y señalización vial, entre otros. El municipio de Bucaramanga ha venido adoptando





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 40 de 56



campañas de gran éxito y acogida, tales como la campaña Transito en mi comuna que nace de la necesidad de aplicar y acatar lo establecido en el Plan Local de Seguridad Vial – PLSV de Bucaramanga en todos sus pilares pero especialmente Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención a Víctimas e Infraestructura Segura, destacando que los programas de educación vial vienen acompañados de otras medidas tales como el diseño de las vías, la demarcación y señalización de las mismas, cambios viales y los operativos de control para la educación y cumplimiento de las normas de tránsito.

Una de las campañas que logró reconocimiento a nivel nacional fue “*Transito en mi comuna*”, la cual surge de una iniciativa de llegar a todas las comunas y ciudadanos del municipio de Bucaramanga, teniendo como base el análisis de los altos índices de siniestros viales del año 2016, es decir la estrategia como tal fue formulada en el año 2016 durante la administración actual del programa de gobierno 2016-2019 y la ejecución del mismo se viene desarrollando continuamente desde el año 2017 y lo corrido del 2.018 de lunes a sábado de cada semana.

Lo que se busca es cambiar el concepto de que los ciudadanos llegan al gobierno; y con esta estrategia “*Tránsito en mi comuna el gobierno*” llega a toda la comunidad de la ciudad de Bucaramanga.

34. De acuerdo a la Tabla No. 08 cartera por edades según informe de Gestión, los estados financiera de qué manera ha sincerado esta cartera por edades (la de difícil cobro) que es casi del 70%? Pregunta realizada por H.C. Marina de Jesús Arévalo

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga en cumplimiento de las normas de saneamiento contable y lo establecido en la Resolución No. 533 del 8 de octubre de 2015 emitida por la Contaduría General de la Nación, ha venido generando proceso que le permitan realizar depuración a los Estados de Situación Financiera, específicamente en lo relacionado con la cartera

De acuerdo con lo anterior y amparados en lo dispuesto en el artículo 1º de la ley 1730 de julio 29 de 2014 modifica el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002, se adelantó todo el proceso técnico, legal y administrativo para proceder a realizar la Chatarrización y como consecuencia hacer la condonación de los valores correspondiente a los vehículos chatarrizados; proceso que permitió depurar y ajustar los estados de situación Financiera

Los valores condonados fueron:

PROCESO DE CHATARRIZACIÓN 2017	Desde la inmovilización hasta el 31-Dic-2017
PARQUEADERO - PATIOS	\$ 4,098,690,800
GRUA - INMOVILIZACIÓN	\$ 4,708,800
TOTAL	\$ 4,103,399,600

PROCESO DE CHATARRIZACION 2018	Desde la inmovilización hasta el 31-Dic-2018
PARQUEADERO - PATIOS	\$ 31,394,666,530
GRUA - INMOVILIZACIÓN	\$ 49,408,470
TOTAL	\$ 31,444,075,000

Proceso de Chatarrización 2017	\$ 4,103,399,600
--------------------------------	------------------



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 41 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Proceso de Chatarrización 2018	\$ 31,444,075,000
GRAN TOTAL	\$ 35,547,474,600

Fuente: Subdirección Financiera

Igualmente, la entidad tiene programado realizar durante el cuatrienio 2020 -2024, un proceso de chatarrización por año, de tal forma que se logre sanear la cartera de difícil cobro, que a pesar de haber realizado todos los esfuerzos administrativos de cobro persuasivo y coactivo no ha sido posible recuperar el total de esta cartera.

Por otro lado, se ha venido aplicando la estrategia de recuperación de cartera desde la vigencia 2016 realizando un descuento en la tarifa de PATIOS; al realizar el análisis se puede concluir que la recuperación de cartera de las vigencias 2016 a 2019, donde se aplica a partir de Abril de 2016 el descuento del 80%, en el 2018 se aplica a partir de junio un descuento del 80% y en el 2019 se aplica descuento del 90% a partir de mayo, que una vez se inicia a aplicar el descuentos, los ingresos por este concepto son superiores, situación que tiene el mismo comportamiento en las vigencias donde se ha otorgado el descuento.

Al comparar el incremento por este rubro, con el mes inmediatamente anterior a la aplicación del descuento, para cada una de las vigencias, se observa que existió un incremento en el recaudo del 713% vigencia 2016, del 529% para la vigencia 2018 y para la vigencia 2019 de 271%, logrando obtener un ingreso total por este rubro de \$302,577,154 en el 2016, en el 2018 de \$409,432,072 y en el 2019 de \$ 332,305,427, aclarando que para la vigencia 2017 no hubo descuento en la deuda de la tarifa de patios.

RECUPERACIÓN DE CARTERA PATIOS - ACUMULADO

RECUPERACIÓN DE CARTERA PATIOS – ACUMULADO – 2016- 2019				
VIGENCIA	TOTAL, RECAUDO POR CONCEPTO DE PATIOS	% DE DESCUENTO	PERIODO DE APLICACIÓN DEL DESCUENTO	TIEMPO DE APLICACIÓN DEL DESCUENTO
2016	302,577,154	80% VEHICULOS QUE INGRESARON HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 40% VEHICULOS QUE INGRESARON A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2016 – HASTA JUNIO DE 2016 20% VEHICULOS QUE INGRESARON DEL 1 JULIO DE 2016 HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2016	1 DE ENERO HASTA DICIEMBRE 31 DE 2016	365 DÍAS
2017	139,771,042	NO SE APLICO DESCUENTO	NO SE APLICO DESCUENTO	NO SE APLICO DESCUENTO
2018	409,432,072	80% VEHICULOS QUE INGRESARON HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 50% VEHICULOS QUE INGRESARON A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2018 HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	1 DE ENERO HASTA DICIEMBRE 31 DE 2018	365 DÍAS
2019	332,305,427	90% ANTES DEL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	MAYO 6 DE HASTA OCTUBRE 31 DE 2019	4 MESES 25 DÍAS

Fuente: Dirección de Tránsito de Bucaramanga



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 42 de 56



VARIACIÓN DEL RECAUDO CON RESPECTO AL MES DONDE APLICA DESCUENTO

VARIACIÓN DEL RECAUDO CON RESPECTO AL MES DONDE APLICA DESCUENTO				
VIGENCIA	ABRIL	MAYO	DIF- 2016 MAYO - ABRIL	% VAR.
2016	14,562,700	118,325,800	103,763,100	713%
VIGENCIA	JUNIO	JULIO	DIF- 2018 JULIO - JUNIO	% VAR.
2018	13,188,820	82,977,855	69,789,035	529%
VIGENCIA	ABRIL	MAYO	DIF- 2019 MAYO - ABRIL	% VAR.
2019	6,051,760	22,422,267	16,370,507	271%

Fuente: Oficina de Presupuesto DTB

Por lo anteriormente expuesto y de acuerdo con el análisis realizado a los reportes de RECUPERACIÓN DE CARTERA - PATIOS, se puede evidenciar que la **estrategia de rebaja en la tarifa de patios**, es favorable para la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, porque si bien es cierto, los ingresos con la aplicación de estos descuentos no es muy representativo, si es cierto, que esta estrategia le genera a la entidad la posibilidad de realizar depuración en el inventario de patios, que indiscutiblemente redundada en ajustes a los Estados de Situación Financiera de la entidad, teniendo en cuenta que estas deudas en su mayoría hacen parte de la cartera de difícil cobro, así mismo, la aplicación de esta estrategia permite dar cumplimiento a los Planes de Mejoramiento de la Contraloría Municipal, donde en varias auditorías ha manifestado no fenecer la cuenta de la entidad, toda vez que la cartera por concepto de patios genera incertidumbre, pues las cifras reflejadas en los estados de Situación Financiera no son acordes a la realidad de los inventarios de patios. Es importante anotar que para la vigencia 2020, el proyecto de Acuerdo de descuento en la tarifa de patios ya se encuentra listo para aprobación de la Junta Directiva programada para el

En el mismo sentido, durante la vigencia 2019, se dio aplicación a lo dispuesto en la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018, en su artículo 107 facultó a las entidades territoriales para conceder beneficios temporales de hasta un setenta (70%) en el pago de intereses moratorios que se hayan generado en el no pago de las multas, sanciones y otros conceptos de naturaleza no tributaria, siempre y cuando se cancele el 100% del capital adeudado y en la vigencia 2020, se adelantó el proceso administrativo para la aplicación de la Ley 2010 del 27 de diciembre de 2019 " con lo cual se busca realizar generar estrategias de recuperación de cartera y depuración de los Estados de situación financiera, este Proyecto está listo para presentarlo ante el Concejo Municipal para su análisis y aprobación.

De igual forma, la entidad, amparada en la Ley El artículo 159 de la Ley 769 de 2002 "Código Nacional de Tránsito Terrestre", establece que el término de la **prescripción** de las sanciones que se imponen por violación a las normas de tránsito es de 3 años, contados a partir de la fecha de ocurrencia de los hechos, realizó prescripción de comparendos hasta la vigencia 2012 y se tiene programado realizar la prescripción de los comparendos de la vigencia 2013 y 2014, con el propósito de realizar depuración de cartera

35. De acuerdo a los Gastos de funcionamiento, ¿Cuál es el detalle de la sentencia a que se refiere y si se han adelantado las acciones de repetición respecto a dicha sentencia? Pregunta realizada por H.C. Marina de Jesús Arévalo



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 43 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Respuesta// El proceso de nulidad y restablecimiento del Derecho interpuesto por SINETRAN, contra la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, con el fin de obtener el reconocimiento de horas extras no pagadas antes del año 1995 a algunos funcionarios de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, tuvo sentencia condenatoria en primera instancia el día 16 de marzo de 2012 con providencia del Juzgado Primero Administrativo de Descongestión del Circuito Judicial Administrativo de Bucaramanga, sentencia que fue impugnada en su momento y posteriormente el TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER, profiere sentencia de segunda instancia el 4 de septiembre de 2014, confirmando la condena ordenada por el A-quo, con adición de un numeral que ordena que de las sumas que deba pagar la DTB por concepto de trabajo suplementario desde 1995 hasta la fecha de la sentencia, deberán descontarse los valores pagados a los demandantes por este dicho concepto y los pagados a título de "bonificación" por parte de la DTB.

Con el fin de dar cumplimiento a dicha sentencia, en el año 2018 se realiza acuerdo de pago con el apoderado de los demandantes, difiriendo el pago en 3 cuotas anuales, de las cuales se pagó la primera en 2018, la segunda en 2019 y la tercera y última está prevista para la presente vigencia (2020). En ese orden de ideas el numeral 9° del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo establece que la acción de repetición caducará al vencimiento del plazo de 2 años, contados a partir del día siguiente de la fecha del pago total efectuado por la entidad. Así mismo, el artículo 11 de la Ley 678 de 2011 establece que la acción de repetición caducará al vencimiento del plazo de 2 años contados a partir del día siguiente a la fecha del pago de la condena efectuado por la Entidad demandante y que, cuando el pago se realiza por cuotas, el término de caducidad comenzará a contarse desde la fecha del último pago, incluyendo las costas y agencias en derecho si es que se hubiere condenado a ellas, me permito citar textualmente: **"ARTÍCULO 11. Caducidad. La acción de repetición caducará al vencimiento del plazo de dos (2) años contados a partir del día siguiente al de la fecha del pago total efectuado por la entidad pública. Cuando el pago se haga en cuotas, el término de caducidad comenzará a contarse desde la fecha del último pago, incluyendo las costas y agencias en derecho si es que se hubiere condenado a ellas. Texto subrayado Declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-394 de 2002."**

En ese orden de ideas, al tratarse de un acuerdo de pago el término de caducidad se empieza a contar desde el día siguiente del último pago, el cual se encuentra previsto para la vigencia 2020, razón por la cual, una vez se realice dicho pago se iniciará el estudio para interponer la respectiva acción de repetición.

36. ¿Cuál ha sido el retorno de la inversión vía recaudo de acuerdo a la estrategia de los CEPOS? Pregunta realizada por H.C. Marina de Jesús Arévalo

Respuesta// De acuerdo a la información suministrada por el Sistema Misional - MOVILIZA y conforme a la información reportada a la plataforma SIA OBSERVA y SIA MISIONAL, se presenta la siguiente información:

INVERSIÓN IMPLEMENTACIÓN ESTRATEGIA DE UBI - CEPOS			
VIGENCIA	OBJETO	VALOR	CONTRATISTA
2017	REALIZACIÓN DE PRUEBAS Y ENSAYOS DE LABORATORIO PARA EL PROCESO DE SELECCIÓN DE BLOQUEADORES PARA CARROS Y MOTOS TIPO CEPO- SAMC-003-17.	\$27,861,600	UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 44 de 56



2018	ADQUISICIÓN A TÍTULO DE COMPRA DE BLOQUEADORES VEHICULARES TIPO CEPO PARA CARROS Y MOTOCICLETAS.	\$236,215,000	INDUSTRIAS INMEK S.A.S
	COSTOS PERSONAL OPERATIVO	\$45,600,000	CPS
	COSTOS PERSONAL OPERATIVO	\$25,900,000	CPS
2019	ADQUISICIÓN DE DOS VEHICULOS TIPO PICK UP DOBLE CABINA PARA LAS UNIDADES DE BLOQUEO A INFRACTORES (UBI)	\$191,277,128	DISTRIBUIDORA NISSAN S.A
	COSTOS PERSONAL OPERATIVO	\$218,983,333	CPS
TOTAL INVERSIÓN IMPLEMENTACIÓN ESTRATEGIA DE UBI - CEPOS		\$745,837,061	

Fuente: Subdirección Financiera

INFRACCIÓN C02 - CEPOS				
VIGENCIA	TOTAL COMPARENDOS IMPUESTOS	VALOR COMPARENDOS TOTAL	COMPARENDOS PAGOS	VALOR PAGO
2017	2,886	\$752,127,465	2,198	\$498,352,311
2018	13,060	\$3,645,740,586	9,296	\$2,181,098,710
2019	11,817	\$4,657,076,469	7,258	\$2,773,041,351
TOTAL	27,763	9,054,944,520	18,752	5,452,492,372

Fuente: Subdirección Financiera

Al realizar el análisis, se concluye que la inversión realizada en la implementación de la estrategia de control vial a través de las Unidades de Bloqueo a Infractores - UBI (cepos), fue retornada en el primer año de implementación.

37. ¿Estamos de acuerdo con la informalidad o no? ¿Vamos a hacer permisivos o no? Pregunta realizada por H.C. Jaime Andrés Beltrán

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga – DTB – como un establecimiento público, autónomo del orden municipal, tiene como función primordial la de organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito terrestre dentro del municipio de Bucaramanga, velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia y ejercer las funciones de conformidad con el Código Nacional de Tránsito, así mismo, la función de promover la educación de la seguridad vial con la finalidad de contribuir a una movilidad ágil, segura y legal. De ahí, que ha estado trabajando dentro las actividades plasmadas en el plan de acción establecido en el Decreto Municipal No. 0174 de 2016 “*Por el cual se adiciona el plan de acción permanente para el control de la práctica informal del mototaxismo en el municipio de Bucaramanga*” y el Decreto Municipal No. 0056 del 05 de mayo de 2017.

Mediante resolución No. 228 del 4 de mayo de 2017 “*Por la cual se autoriza la implementación de señalización horizontal y vertical de PROHIBIDO PARQUEAR en determinadas zonas que están siendo utilizadas como TERMINALES DE TRANSPORTE INFORMAL, Área Urbana, Municipio de Bucaramanga*”, se incluyó cincuenta (50) puntos identificados como terminalitos o punto de frecuencia de transporte informal, se realizó la señalización conforme al Manual de señalización del Instituto Nacional de Vías por parte de la Oficina de Señalización vial, se señaló con color Rojo los bordillos, Sardineles e isletas y los Prohibido parquear con color blanco.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 45 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Por su parte, el Grupo de Control Vial de la entidad en conjunto con la Policía Metropolitana de Bucaramanga, han ejecutado diferentes operativos de control al Transporte Informal, a Motociclistas sobre la utilización del Casco y Chaleco conforme a los parámetros del Código Nacional de Tránsito, y despeje de las vías que se han identificado como terminalitos o puntos de frecuencia de transporte informal en la ciudad, para lo cual se efectuaron comparendos de diferentes tipos, a continuación se presentan algunos resultados obtenidos por parte del grupo de control vial (Indicadores – Estadísticas):

Durante el Cuatrienio 2016-2019 se realizaron **4.710 Operativos** de Control al Transporte Informal, con **35.056 Comparendos** Asociados al Transporte Informal de los cuales **10.662 fueron por la infracción D-12.**

Código Inf	INFRACCIONES ASOCIADAS AL TRANSPORTE INFORMAL ENE- DIC	TOTAL AÑO 2016	TOTAL AÑO 2017	TOTAL AÑO 2018	TOTAL AÑO 2019	TOTAL
C02	Estacionar en sitio prohibido	1.274	1.073	2.003	1.244	5.594
B01	Cond veh-sin (licencia-con ella vencida-adulterada-o no patentado	1.482	908	1.593	936	4.919
C24	Conducir moto sin observar la norma-(parqueo-casco-chaleco-luces etc.)	1.410	853	1.516	773	4.552
D12	Conducir vehiculo para uso diferente al autorizado	3.386	2.418	3.173	1.685	10.662
C35	No realizar revisión técnico mecánica o no portarla	813	565	986	701	3.065
D02	Conducir sin SOAT	425	428	670	489	2.012
C15	Conducir excediendo la capacidad (sobre cupo)	150	262	460	242	1.114
Otras infracciones LEY 769		465	386	488	297	1.636
SANCIONES AL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS POR PRESTAR SERVICIO LEY 1383 INFORMAL		377	454	445	226	1.502
Total		9.762	7.347	11.334	6.593	35.056

Fuente: Grupo control vial.

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga –DTB está comprometida en el Control al transporte informal y ha venido dando cumplimiento al Control del Transporte Informal con la ejecución de las medidas adoptadas en el Plan de Acción de Control al Transporte Informal, realizando cada uno de los compromisos consignados en el Acta de Verificación de Cumplimiento de Fallo y en el oficio con radicado del Ministerio de Transporte MT No. 20191340648171 y MT No. 20184000506791 del 12 de Diciembre de 2018, las circulares No 015 del 8 de septiembre del 2017 del Procurador General de la Nación, Circular No. 008 del 2017 de la Superintendencia de Puertos y Transportes y Circular Conjunta No. 20161010404321 del 30 Septiembre del 2016.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 46 de 56



38. Respecto al contrato de consultoría de Semáforos referente al pronunciamiento de la corte que no se permite la responsabilidad solidaria desnaturaliza el contrato. ¿De qué manera se va manejar teniendo en cuenta el pronunciamiento de la Corte? Pregunta realizada por H.C. Jaime Andrés Beltrán

Respuesta// Con el ánimo contratar una consultoría que realice el diseño de un sistema inteligente de gestión de tráfico lo que pretende es llevar a la ciudad a la modernización de su movilidad terrestre, mediante dispositivos que interactúen en tiempo real para la identificación de las condiciones generadoras de dificultades o demoras en los desplazamientos de los vehículos, esto no quiere significar la instalación de cámaras que evidencien la posible comisión de una conducta contraria al Código Nacional de Tránsito, por lo que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga no considera que el pronunciamiento de Corte respecto a la imposición de órdenes de comparendo a los propietarios de los vehículos que son captados por cámaras, vaya a desnaturalizar el objeto del contrato de consultoría, en todo caso desde la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, la Administración Central y los respectivos entes de control se velará constantemente por el apego al ordenamiento jurídico de toda la actividad contractual que se adelante.

39. La Sentencia de la Acción Popular del Parque de las Palmas estableció el plazo de 6 meses para regular las zonas de estacionamiento transitorio. ¿Cuándo se va a radicar el proyecto de acuerdo ante el Concejo Municipal teniendo en cuenta el factor tiempo para no tener un desacato? Pregunta realizada por H.C. Carlos Felipe Parra Rojas

Respuesta// En el marco del cumplimiento de la meta establecida en el Plan de Desarrollo, sobre el programa de Movilidad y Seguridad Vial y relacionada con “*Demarcar 37 Zonas de Estacionamientos Transitorio Implementadas y Demarcadas*”, tal como se expuso en líneas anteriores, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, en aras de formular la actualización de las normas que fundamentaron el Acuerdo 065 de 2006, redactó un nuevo proyecto de Acuerdo para reglamentar el Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas, a fin de conformar un conjunto de lineamientos y procedimientos del orden legal, técnico, administrativo y tributario que permitan implementar y desarrollar zonas de estacionamiento regulado transitorio de vehículos en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga. Con ese propósito, se presentó en cinco (5) oportunidades ante el Concejo de Bucaramanga el nuevo proyecto de Acuerdo para su aprobación, sin que a la fecha se haya tenido respuesta alguna. Los cuales relacionamos a continuación:

Proyecto de Acuerdo número 044 del 28 de junio de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTA EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO TRANSITORIO EN LAS VÍAS PUBLICAS DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”

Proyecto de Acuerdo número 077 del 23 de agosto de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Proyecto de Acuerdo número 098 del 27 de octubre de 2017 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 47 de 56

GOBERNAR
ES HACER

Proyecto de Acuerdo número 059 del 30 de agosto de 2018 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Proyecto de Acuerdo número 021 del 11 de abril de 2019 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Sin embargo, y con el fin de cumplir con la implementación de las Zonas De Estacionamiento Transitorio, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través de la Subdirección Técnica, y con fundamento en los lineamientos técnicos contenidos en el nuevo proyecto de Acuerdo presentado al Concejo Municipal, adelantó la formulación de dos (2) estudios de Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos, uno para la Zona Centro y el otro para la Zona Cabecera – los cuales deberán ser actualizados –, sin embargo, no se pueden implementar hasta tanto se apruebe EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

40. ¿Cuáles son los controles para la revisión Técnico Mecánica a vehículos que generan Contaminación? Pregunta realizada por H.C. Tito Alberto Rangel Arias

Respuesta// Durante el año 2019 el Grupo Control Vial adelantó operativos de control a conductores que transitaban sin hacer la revisión técnica mecánica o vencida en diferentes puntos de la Ciudad dando como resultado un total de 7.279 sanciones durante el año 2019.

INFRACCIONES POR REVISION TÉCNICO MECANICA AÑO 2019	
MES/INFRACCIÓN	NO REALIZAR LA REVISION TECNICO MECANICA
ENERO	284
FEBRERO	299
MARZO	352
ABRIL	316
MAYO	703
JUNIO	928
JULIO	832
AGOSTO	841
SEPTIEMBRE	930
OCTUBRE	656
NOVIEMBRE	623
DICIEMBRE	515
TOTAL	7.279

Fuente: Control Vial



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 48 de 56

GOBERNAR
ES HACER

INFRACCIONES POR REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA AÑO 2019

POR TIPO DE VEHICULO	NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA
MOTOCICLETA	5487
AUTOMÓVIL	1271
CAMIONETA	331
CAMPERO	100
CAMIÓN	35
BUSETA	25
BUS	11
MICRO	11
TRACTO CAMION	6
MOTOCARRO	2
TOTAL	7279

Fuente: Control Vial

Los vehículos que más infringen esta norma son:

Motocicletas con el 75% del total.

Automóviles con el 17% del total.

Camionetas con el 1% del total.

Con el 1.2% Camiones, Busetas, Buses, Micros, Tracto camiones

41. ¿Cuáles son los Planes para desestimular el uso del Vehículo? Pregunta realizada por H.C. Wilson Danovis Lozano Jaimes

Respuesta// Existen apuestas que se deben seguir apoyando y sobre todo implementado, pues contamos con la Estrategia 2019 – 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, la cual fue declarada hecho metropolitano a través del acuerdo 010 de diciembre de 2018; esta estrategia señala principios, metas e indicadores que están enfocadas en incrementar el uso de la bicicleta y mejorar su valoración como modo de transporte

Otra de las apuestas que permiten interconectar la ciudad de una manera más amigable con medio ambiente y sobre todo que incentiva más el uso de la bicicleta es el Sistema de Bicicleta Pública – Metrobici; y en actualmente contamos con cooperación alemana a través de C40 donde el propósito principal es establecer Metrobici que es el sistema piloto de bicicleta pública para Bucaramanga como un programa, es decir que pase de ser fase piloto a un programa.

Así mismo el Gobierno de la actual administración del ing. Juan Carlos Cárdenas el propósito principal es continuar apostándole a los modos de transportes amigables con el medio ambiente, generando un territorio más caminable y más probici.

De esta manera desde el programa de la Oficina de la Bicicleta sigue vigente con el propósito principal de fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizado, donde se realizan diferentes acciones de promoción en la ciudad, en el cual se sensibiliza a la ciudadanía, para promover el uso de la bicicleta, con el propósito de incentivar reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966

Código Postal: 68005

www.transitobucaramanga.gov.co

Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



42. Cuáles van a hacer las estrategias de movilidad a cinco (5) años para evitar que los problemas que hay actualmente luego sean difíciles de solucionar? Pregunta realizada por H.C. Luisa Fernanda Ballesteros cenizales

Respuesta// Las estrategias que se deben implementar tienen que ser integrales, con el fin de empezar a aplicar simultáneamente las medidas que nos permitan solucionar en el mediano plazo, los problemas de movilidad que hoy están afectando de manera determinante los desplazamientos peatonales y vehiculares por la malla vial de la municipalidad, los cuales requieren además de las gestiones, actividades y ejecuciones de la DTB, de la participación de algunas dependencias del orden municipal tales como Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Planeación, Espacio Público, Secretaría del Interior, etc.

Dichas medidas deben estar dirigidas a mejorar la movilidad, disminuyendo los tiempos de viaje entre los diferentes sectores de la municipalidad; minimizando las colas y los tiempos de espera; reduciendo los índices de congestión, contaminación y accidentalidad; mejorando los niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad; eliminando los puntos críticos en materia vial; lo cual se debe ver reflejado en la tendencia anual a la baja de las cifras de accidentes con solo daños, pero especialmente en la morbilidad (heridos en accidentes de tránsito) y en la mortalidad (fallecidos en accidentes de tránsito).

Dentro de las estrategias que está revisando y trabajando la DTB para mejorar el tránsito vehicular y peatonal y evitar que la situación se torne más complicada y difícil de solucionar, son las siguientes:

- Modernizar el sistema semafórico de la ciudad a través de la implementación del Sistema Inteligente de Tráfico SIT; optimización del servicio; ampliación de la cobertura; inclusión a personas en condición de discapacidad; sostenibilidad financiera, tecnológica y logística; etc.
- Fortalecer la Oficina de Señalización con recurso humano idóneo y suficiente, apoyando los aspectos relacionados con operación, logística y recursos presupuestales suficientes para atender las necesidades de mantenimiento e implementación de nueva señalización vial que requiere la ciudad.
- Incrementar, fortalecer y capacitar el recurso humano del Grupo de Control Vial de la DTB (Agentes de Tránsito).
- Reforzar los programas de cultura de tránsito, educación vial y sensibilización ciudadana.
- Fortalecer y continuar con los programas enfocados al tránsito de peatones y el transporte no motorizado (bicicletas y el a pie).
- Implementación del sistema de Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT (Plan Especial de Parqueaderos – Zonas Azules).
- Continuar la articulación de programas y proyectos de inversión para el mejoramiento vial, reducción de puntos críticos y disminución de los índices de accidentalidad, con la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV.
- Fortalecer el Centro de Investigación de Tránsito y Seguridad vial CITSEV.
- Continuar y garantizar la sostenibilidad y actualización permanente del sistema de georreferenciación de la semaforización y la señalización de la ciudad.
- Solicitar la continuidad e incremento de los programas de adecuación, reparación y/o construcción de andenes, separadores, calzadas y zonas verdes en diferentes sectores de la ciudad, con el fin de mejorar la movilidad y evitar la invasión del espacio público por estacionamiento vehicular (Secretaría de Infraestructura).





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 50 de 56

GOBERNAR
ES HACER

- Solicitar la definición del uso de las llamadas “bahías de estacionamiento” con el fin de conocer la legalidad o no de la posible utilización de estas como espacio para parqueo de vehículos automotores (Secretaría de Planeación).
- Solicitar el control a las ventas ambulantes y estacionarias que afectan el beneficio que brindan los tiempos de los semáforos y por ende la movilidad vial de manera determinante en andenes e intersecciones de las principales vías de la ciudad (Secretaría del Interior).

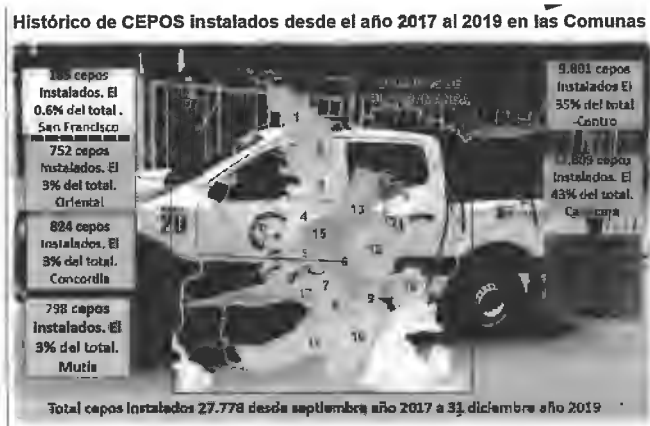
43. ¿Es cierto que a los policías de tránsito los van a quitar, si la respuesta es sí, Que va hacer la DTB para q los agentes de tránsito las personas los respeten? Pregunta realizada por H.C. Luisa Fernanda Ballesteros Cenizales

Respuesta// De acuerdo a órdenes impartidas por El presidente de la República, Iván Duque Márquez, para lograr el incremento del pie de fuerza, la Policía no renovará los convenios con los entes territoriales para prestar el servicio de policía de tránsito y estos uniformados serán asignados a la vigilancia de las calles para que garanticen la seguridad. Los municipios serán los responsables del tránsito local.

Respondiendo a la pregunta de Que va hacer la DTB para q los agentes de tránsito las personas los respeten, ya se está trabajando en el respeto mutuo, se van a realizar campañas de sensibilización en las vías para garantizar el buen trato a los actores viales y a los Agentes de Tránsito, impartir acciones de aplicación de las normas del Código Nacional de Tránsito con respeto y autoridad y capacitar al grupo de control vial en reforzar y ampliar los conocimientos en temas de la señalización vial, cultura ciudadana y prevención vial.

44. Cifras al detalle de los lugares donde se imponen los CEPOS. Pregunta realizada por H.C. Leonardo Mancilla Ávila

Respuesta// De acuerdo a la Resolución No. 519 de 2017 por medio de la cual de conforman las unidades de bloqueo (UBI) para la inmovilización de vehículos mediante bloqueadores vehiculares tipo cepo en el municipio de Bucaramanga y la Resolución No. 520 de 2017 por la cual de adoptan medidas de control operativo mediante la imposición de bloqueadores vehiculares tipo cepo en el municipio de Bucaramanga. Se permite relacionar a las comunas que se ha llegado con esta estrategia de control vial.



Fuente: Control Vial DTB



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 51 de 56



45. ¿El urbanismo táctico sirvió en cuanto a movilidad? Pregunta realizada por H.C. Leonardo Mancilla Ávila

Respuesta// Si, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga realizó un estudio técnico de tránsito a través de una consultoría donde se recopiló y analizó información que sustenta la intervención para los cambios urbanos y normativos para el incentivo de los próximos corredores peatonales a través de acciones de urbanismo táctico. Los estudios de la consultoría fueron entregados a la Secretaria de Infraestructura del Municipio, con el propósito de dar viabilidad a un soporte técnico en temas de tránsito y movilidad para la implementación de 4 corredores peatonales.

Sumado a esto durante el 2018 la Oficina de la Bicicleta implemento a través de la Participación y organización en la implementación del Urbanismo táctico en el parque de los niños, el cual busco darle prioridad al peatón ubicado sobre la Carrera 26 con Calle 32 con el convenio de cooperación entre ONU Hábitat, Despacio, Alcaldía y AMB

Con base en esto, el urbanismo táctico busca lograr los objetivos antemencionados mediante las siguientes intervenciones de redistribución del espacio vial:

- Extensión del espacio peatonal en los alrededores del cruce de la Carrera 26 con la Calle 32, haciendo mejor uso del espacio disponible en la calzada vial existente, que hoy en día es un espacio subutilizado y un obstáculo para el paso de peatones.
- Reducción de la distancia de cruce, de cerca de 20 metros a 7 metros, reduciendo así la exposición del peatón, en el cruce entre el costado oriental y occidental de la Carrera 26, antes de la intersección con la Calle 32.
- Habilitación de un paso peatonal en el mismo punto, que permita el cruce seguro de peatones hacia el Parque de los Niños.
- Cierre del radio de giro de vehículos que transitan de la Carrera 26 a la Calle 32, favoreciendo la reducción de velocidad de los vehículos motorizados en dicha intersección y la visibilidad de los usuarios vulnerables que cruzan en este punto.
- Canalización del tráfico vehicular motorizado mediante la reducción del espacio sobrante, con fin de evitar conflictos entre vehículos en la transición de la Calle 26 a la Carrera 32.
- Habilitación de un espacio compartido entre peatones y bicicletas en el costado norte de la Calle 32, en virtud de facilitar el acceso a la cicloruta en la Carrera 32, inicio del 'Bicicorredor'.

Sondeo de percepción de seguridad

A continuación, se presentan los resultados de los sondeos realizados, comparando las respuestas de antes y después de la intervención de urbanismo táctico.

Percepción de velocidades en la zona de la intervención, antes y después.



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 52 de 56

GOBERNAR
ES HACER

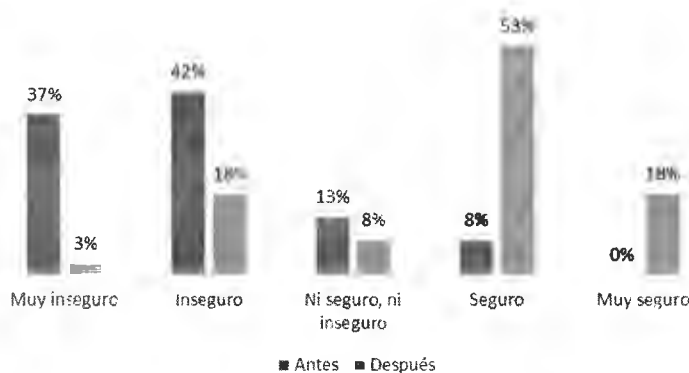
¿Cree que los vehículos que pasan por aquí van muy rápido?



En la imagen anterior se observa la percepción de la velocidad de los vehículos motorizados en el punto de la intervención, antes y después de los cambios implementados. Antes de la intervención, un 87% de los encuestados afirmaron que las velocidades eran altas, solo un 13% dijo que eran adecuadas, y ninguno tuvo la impresión de velocidades bajas, lo cual reforzó la necesidad de bajar las velocidades mediante el diseño de la intervención. La percepción después es claramente distinta, ya que, para la gran mayoría de los encuestados, un 72%, las velocidades les parecieron adecuadas o incluso bajas, y solo un 29% respondió que eran altas.

Percepción de seguridad al cruzar la calle, antes y después

En general, ¿cómo se siente al cruzar esta calle?



Una meta importante de la intervención era mejorar la seguridad vial y comodidad del peatón en la zona. En la imagen 7 se observa la percepción de la seguridad vial al realizar un cruce en la zona de la intervención. Con un 79% de respuestas indicando una percepción de inseguridad, la situación anterior presentaba un riesgo según la percepción de los peatones consultados. Después de la intervención, contando con velocidades vehiculares reducidas y un cruce señalizado y con una



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



distancia de recorrido en el cruce más corta, la percepción recopilada muestra un escenario contrario al inicio, con un 71% de los encuestados indicando haberse sentido seguro o muy seguro. La cantidad de respuestas que indicaron una percepción de 'muy inseguro' bajó del 37% a 3%.

Cambios en percepción de seguridad

¿Se siente más seguro con la presencia de esta intervención?



• Me siento igual de seguro • No, no siento más seguro • Me siento más inseguro • No sé

De manera similar a las mejoras en la percepción de seguridad vial al cruzar (Ilustración 3), en la encuesta realizado después de la intervención, el 89% de los encuestados afirmaron que se sienten más seguros por la presencia del urbanismo táctico. Esto confirma que los peatones perciben la intervención como un factor positivo para su seguridad vial.

Velocidades

La velocidad de los vehículos motorizados es el principal factor de riesgo de los siniestros viales, ya que aumenta la probabilidad de que ocurra un siniestro y, en este caso, de que haya muertos o heridos graves. Además, velocidades altas dificultan el cruce peatonal y generan un ambiente hostil al peatón. Por lo tanto, la reducción de velocidades excesivas es un objetivo central de una intervención que busque mejorar la seguridad vial.

Hay diferentes maneras de interpretar datos de velocidades. La velocidad promedio es una medición intuitiva y fácil, pero no es necesariamente la más importante, e incluso puede ser deseable mantenerla igual antes y después de la intervención, pues muestra que no se ha afectado el flujo vehicular. Por otro lado, el percentil 85 indica la velocidad de los vehículos más rápidos, que representan el mayor riesgo para el peatón, y su reducción no afecta el flujo vehicular. Finalmente, el porcentaje de vehículos que exceden el límite de velocidad (en este caso, de 30 km/h), es un indicio de la adecuación del diseño geométrico de la vía a su normatividad en cuanto a velocidad máxima.

Velocidades registradas en Carrera 26 y Calle 32, antes y después





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 54 de 56



	Carrera 26 entre Calles 30 y 32, N-S				Calle 32 entre Carreras 26 y 27, Occ-Or			
	Antes	Después	Diferencia		Antes	Después	Diferencia	
			abs.*	%			abs.*	%
Promedio general	28.3 km/h	26.8 km/h	-1.7 km/h	6.0%	24.1 km/h	20.2 km/h	-3.9 km/h	16.2%
Percentil 85	36 km/h	32 km/h	-4 km/h	11.1%	30 km/h	25 km/h	-5 km/h	16.7%
% >30km/h	29.9%	20.6%	-9%	31.1%	15.4%	2.9%	-12.5%	81.2%

* diferencia absoluta (después - antes).

Los resultados en indican que la intervención ha resultado en velocidades vehiculares menores, con reducciones en ambos puntos y en cada indicador (promedio, percentil 85 y % menos a 30km/h). En ambos puntos la reducción del percentil 85 y la proporción de vehículos que excedieron el límite de velocidad fue mayor a la reducción del promedio de velocidad. Es decir, el exceso de velocidad ha reducido sin afectar de manera significativa el flujo vehicular. En la Calle 32, los problemas de velocidad no eran significativos, pero la intervención, sin usar elementos físicos sobre la vía, como resaltos o pompeyanos, ha resultado en la pacificación de esta vía, con un percentil 85 de 25 km/h.

Conclusiones: El resultado de los esfuerzos es contundente, ya que con una intervención sencilla se ha logrado embellecer un cruce, y más importante, las mediciones cuantitativas y cualitativas del impacto de la intervención indican que ha sido percibido positivamente y ha mostrado mejoras en la seguridad vial y movilidad peatonal, sin afectar negativamente al flujo vehicular.

46. ¿A qué se debe la disminución del Número de matrículas en el año 2019 comparado con los años anteriores? Pregunta realizada por los H.C. Leonardo Mancilla Ávila y Luis Eduardo Castañeda

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha estado implementación estrategias para incentivar las matrículas en este organismo de tránsito, pero se puede observar que los vehículos en especial aquellos de alta gama están matriculando en Villa del Rosario debido al bajo costo en sus impuestos.

La Secretaría de Tránsito de Girón al ser una entidad de carácter privado ofrece incentivos económicos y no económicos a los asesores comerciales.

Con el paso de los años la entidad ha tenido deterioro tecnológico y de infraestructura, en los cuales se ha estado trabajando, Desde el año 2016 se han estado realizando inversiones para mejorar la prestación del Servicio en las instalaciones de la entidad, igualmente durante el año 2018 se realizó la inversión en el Sistema de información misional Moviliza que cuenta con una sincronización en línea con el RUNT, en este caso permitiendo tener actualizada la información de vehículos y conductores y ofrecer un mejor y rápido servicio al Ciudadano.

Para el año 2020 se continuara mejorando en la imagen institucional y temas tecnológicos que permitan prestar mejor los servicios que ofrece la entidad de manera rápida y oportuna.

47. Qué medidas se han tomado para evitar que se privatice la DTB?. Frente al tema de movilidad, prestación de servicio y disminución del número de matrículas comparado con el tránsito de Girón. Pregunta realizada por H.C. Luis Eduardo Castañeda



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966
Código Postal: 68005
www.transitobucaramanga.gov.co
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia



PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Serie: 100
OFICIO N° 103- 2020	Página 55 de 56



Respuesta// Todas las acciones de mejora que se han venido realizando en los últimos 4 años es con el fin de garantizar la prestación del Servicio de la DTB, se han hecho inversiones considerables como por ejemplo el sistema Misional que permite ofrecer y garantizar la prestación del Servicio en línea con el sistema RUNT que no se tenía entre otras, por otra parte la actualización del sistema de Semaforización con el cambio de iluminación halógena a luz Led en los principales corredores viales, instalación de 3 nuevas intersecciones semaforizadas, así mismo se está buscando en modernizar la semaforización a tecnología inteligente.

Desde el Grupo de Control vial se está trabajando en el Control, regulación y Campañas de Cultura y prevención Vial, con el propósito de disminuir el número de siniestros viales y número de víctimas fatales.

Desde la Oficina de Señalización se han adelantado grandes trabajo de señalización vial y dispositivos de regulación Vial, con el fin de mejorar la movilidad peatonal y vehicular.

Con las acciones de la Oficina de la Bicicleta se ha realizado grandes aportes a la ciudad con campañas para el uso de la Bicicleta como medio de transporte no motorizado con el propósito de generar cambios en la ciudadanía.

Con respecto al incentivo de matrículas en la entidad se implementaran nuevas estrategias garantizando atender al usuario de la mejor forma, realizando la entrega de las tarjetas de propiedad en el menor tiempo posible, aprovechando además la ventaja de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga cuenta con un nombre reconocido a nivel nacional y se está estudiando la implementación de un proyecto de pico y placa que incentive la matrícula y las radiaciones de cuenta de los vehículos.

49. Con cuanto personal cuenta la DTB (operativamente) y cuantos necesitaría para la regulación del Tránsito en la Ciudad?. Pregunta realizada por H.C. Luis Hernando Ávila

Respuesta// La Dirección de Tránsito de Bucaramanga en su Grupo Control Vial cuenta con 163 unidades para las labores de regulación, control y prevención vial dentro de este personal se debe distribuir en dos turnos y en las actividades rutinarias que realiza el Grupo Control Vial desde el propósito Misional, de las cuales alrededor de 40 unidades por turno realizan presencia en las vías, levantamiento de accidentes, apoyo a cultura vial entre otras.

De acuerdo al parque automotor de rodamiento en la ciudad se requeriría un promedio de 500 unidades para dar cubrimiento al total a todo el Municipio de Bucaramanga y las necesidades que requiere la comunidad.

50. Que se necesita para mejorar la movilidad en la Ciudad de Bucaramanga. Para llevarle un planteamiento por parte de los Honorables Concejales al señor Alcalde. Pregunta realizada por H.C. Nelson Mantilla Blanco.

Respuesta// Para mejorar la movilidad vial de la ciudad de Bucaramanga, además del compromiso de la Entidad y de sus funcionarios por cumplir con la misión institucional encomendada, es muy importante contar con el apoyo de la Administración Municipal, especialmente en la asignación de recursos presupuestales para llevar a cabo importantes proyectos de inversión.

Adicionalmente, se deben hacer las gestiones necesarias ante la Gobernación de Santander y los Entes del Orden Nacional que tengan dentro de sus actividades y competencias apoyar tecnológica, operativa





PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Serie: 100

OFICIO N° 103- 2020

Página 56 de 56

GOBERNAR
ES HACER

y presupuestalmente a los organismos territoriales que cumplen con la importante labor de la organización y el ordenamiento de la movilidad en sus respectivas ciudades, a través de la destinación de los recursos presupuestales necesarios para llevar a cabo los proyectos de inversión que van a beneficiar de manera directa a la población que se moviliza por las vías de tales urbes.

En la respuesta a la PREGUNTA 33 se relacionaron algunas actividades que se deberían tenerse en cuenta para su análisis y evaluación, a la hora de apoyar su ejecución:

- Modernizar el sistema semafórico de la ciudad a través de la implementación del Sistema Inteligente de Tráfico SIT.
- Fortalecer la Oficina de Señalización.
- Incrementar, fortalecer y capacitar el recurso humano del Grupo de Control Vial.
- Reforzar los programas de cultura de tránsito, educación vial y sensibilización ciudadana.
- Fortalecer y continuar con los programas de la Oficina de la Bicicleta.
- Implementación del sistema de Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT (Plan Especial de Parqueaderos – Zonas Azules).
- Continuar con los programas y proyectos de inversión gestionados ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV.
- Fortalecer el Centro de Investigación de Tránsito y Seguridad vial CITSEV.
- Continuar con el proyecto de georreferenciación del sistema de semaforización y señalización de la ciudad.

Atentamente,


JUAN PABLO RUIZ GONZÁLEZ

Director General

Proyectó: Yomaira Gómez/Profesional Universitaria

Revisó aspectos financieros: Blanca Cecilia Prada/ Subdirectora Financiera

Revisó aspectos Técnicos: Amelia María Farfán/ Subdirector Técnico

Revisó aspectos Administrativos: Alfonso Serrano/ Asesor oficina de Planeación

Erick Iván Reyes Marín/Secretario General (E)

Rosario Orduz Valencia/Jefe de la Oficina de Talento Humano

Revisó aspectos Jurídicos: Lady Stella Herrera Dallos /Jefe Oficina asesora Jurídica

Jorge Andrés Contreras Sánchez/ Asesor Jurídico

Revisó aspectos Contractuales: Erick Iván Reyes Marín/ Jefe Oficina de Contratación



KM 4 VIA GIRÓN – Teléfono: (57-7) 6809966

Código Postal: 68005

www.transitobucaramanga.gov.co

Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia