

Serie: 100

GOBERNAR ES HACER

OFICIO Nº 141- 2020

Página 1 de 17

Bucaramanga, 03 de Marzo 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



EXTERNA RECIBIDA 12614 FECHA: 12/03/2020 HORA- 10:56:00 FOL- 9

RECIBE: Toward

ASUNTO: Respuesta a preguntas proposición No. 052 de Febrero de 2020

#### 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.

A lo anterior se procede a dar respuesta a cada una de las preguntas realizadas por los honorables concejales dentro de la Proposición No. 52 control político al Cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad 2011-2030.

#### Preguntas y Respuestas

1. ¿Cómo se encuentra el estado del Cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad 2011-2030 de Bucaramanga?





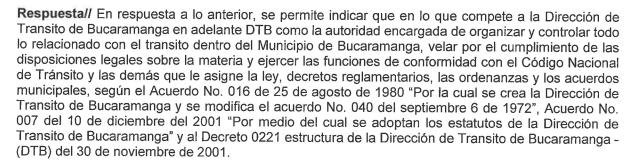




Serie: 100

OFICIO Nº 141- 2020

Página 2 de 17



Se precisa que el aspecto de regulación del transporte de la ciudad de Bucaramanga está a cargo del Área Metropolitana de Bucaramanga-AMB, según la Ley 128 de 1994, el Decreto 170 del 5 de febrero de 2001, el concepto del Ministerio de Transporte MT-7160-20023204 del 25 de agosto del 2000 y los acuerdos Metropolitanos No. 008 del 11 de junio del 2003 y No. 009 del 24 de octubre de 2001, constituyeron la autoridad única de transporte publico metropolitano conformada por los alcaldes de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta la cual tendrá las funciones de organización, planeación, inspección, control y vigilancia de la actividad transportadora en los municipios que conforman el área metropolitana de Bucaramanga.

Por lo anterior y en respuesta al requerimiento a las metas fijadas en el Plan Maestro de Movilidad Bucaramanga 2010-2030, se tienen las siguientes metas y en el cual se presenta el avance de acuerdo a cada una de ellas:

				Tabla 31, indica	dores de Accide	entalidad				
Indicador	Qué representa	Unidad	Bucaramanga	AMB	Fuente	Año 2016	2017	2018	2019	Logro al 2020
Total accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito ocurridos por año	Accidentes	3.019	4.148,00	Base de datos Dirección de Tránsito de Bucaramang a 2009	3740	3808	3928	3735	Incremento del 24% (716) accidentes más en el año 2019 con respecto al año 2009
Accidentalidad por causa probable	Causas más probables de accidentalidad		Desobedecer señales de tránsito	Desobedece r señales de tránsito	Base de datos Dirección de Tránsito de Bucaramang a 2009	Desobedecer señales de tránsito	Desobedece r señales de tránsito	Desobedece r señales de tránsito	Desobedece r señales de tránsito	Desobedecer señales de tránsito
	Número de accidentes de tránsito con lesionados ocurridos por año	Accidentes	1.881,00	2.671,00	Base de datos Dirección de Tránsito de Bucaramang a 2009	2629	2796	3173	3150	Incremento del 67% (1.269) en Lesionados en el año 2019 con respecto al año 2009
Accidentes por tipo de gravedad	Número de accidentes de tránsito con heridos ocurridos por año	Accidentes	1.101,00	1.421,00	Base de datos Dirección de Tránsito de Bucaramang a 2009					
	Número de accidentes de tránsito con muertos ocurridos por año	Accidentes	37	56	Base de datos Dirección de Tránsito de Bucaramang a 2009	75	52	61	59	Incremento del 59% (22) en victimas en el año 2019 con respecto al año 2009

Fuente: Plan Maestro Bucaramanga 2010-2030 Con ajustes DTB

Á 1 1/		Línea base	bla 33. Inc		eta	ae gestioi			umplimio	nto DTB 2	2020	
Area de acción	Indicadores	2010	2015	2020	2025	2030	2016	2017	2018	2019	Total	<b>%</b>
Educación y cultura ciudadana	Número de campañas de seguridad vial y respeto a las normas de tránsito	N.D.	10	20	30	40	19	26	35	40	120	600%







Serie: 100



## OFICIO Nº 141- 2020

Página 3 de 17

Número de campañas de educación para conductores de transporte público	N.D.	2	4	6	8	0	0	0	7	7	175%
Número de campañas de sensibilización para niños y jóvenes	N.D.	5	10	15	20	58	57	64	42	179	1790%
Oficina de educación y cultura ciudadana para la movilidad	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	100%

						adores y	metas de ge	estión		- DTD 000		
Área de		Linea base		Me	eta					nto DTB 202		0/
acción	Indicadores	2010	2015	2020	2025	2030	2016	2017	2018	2019	Total	%
	Número de señales verticales para rehabilitación y mantenimiento	N.D.	2.000	4.000	5.000	6.000	281	251	391	252	1175	29%
Gestión de tráfico	Número de señales verticales para reposición y/o instalación nueva	N.D.	1.000	1.620	1.650	1.700	778	776	986	322	2.862	177%
	Kilómetros de reposición y/o instalación de señalización horizontal	N.D.	200	400	600	600	33.057,17	24591,28	33861,63	24861,99	116.372,07	29093%

Fuente: Plan Maestro Bucaramanga 2010-2030 Con ajustes DTB

Tabla 33. Indicadores y metas de gestión

		Linea base		Me	eta	118-11		-		Cumplimiento DTB 2020		
Área de acción	Indicadores	2010	201 5	202	202 5	2030	201 6	2017	2018	2019	Total	%
	Número de intersecciones viales semaforizadas	178	180	190	200	225	170	171	171	174	174	92%
	Número de intersecciones viales para actualización y optimización del inmobiliario semafórico	18	50	100	140	178			DEVS	Forma parte del estudio para la Consultoria de los sistemas Inteligentes de gestión del Trafico -SIGT		
	Central modernizada de control y monitoreo de tráfico	0	1	1	1	1				Forma parte del estudio para la Consultoría de los sistemas Inteligentes de gestión del Tráfico -SIGT		
Gestión de tráfico	Centro de control de monitoreo	1	1	1	1	1				Forma parte del estudio para la Consultoría de los sistemas Inteligentes de gestión del Tráfico -SIGT		
	Número de equipos para detección de velocidades	0	50	70	80	100	2	0	0	0	2	3%
	Equipos para detección y cuantificación de flujos vehiculares	0	50	70	80	100		liy.Bi		Forma parte del estudio para la Consultoría de los sistemas Inteligentes de gestión del Tráfico -SIGT		

Fuente: Plan Maestro Bucaramanga 2010-2030 Con ajustes DTB

		Línea base	ea base Meta			Cumplimiento DTB 2020						
Área de acción	Indicadores	2010	2015	2020	2025	2030	2016	2017	2018	2019	Total	9
Manejo de demanda de transporte	Número de plan zonal de parqueaderos	2	7	7	7	7		Proyecto de Acuerdo No. 044 del 28 de junio, 077 del 23 de agosto y 098 del 27 de octubre de 2017	Proyecto de Acuerdo No. 059 del 30 de agosto de 2018	Proyecto de Acuerdo No. 021 del 11 de abril de 2019	Se está trabaja ndo en la actualiz ación del proyect o para la present	







Serie: 100



#### OFICIO N° 141- 2020

Página 4 de 17

									ación ante el Concej o
Número de implementaciones de medidas del plan zonal de parqueaderos	0	2	4	6	7	Proyecto de Acuerdo No. 044 del 28 de junio, 077 del 23 de agosto y 098 del 27 de octubre de 2017	Proyecto de Acuerdo No. 059 del 30 de agosto de 2018	Proyecto de Acuerdo No. 021 del 11 de abril de 2019	Se está trabaja ndo en la actualiz ación del proyect o para la present ación ante el Concej

Fuente: Plan Maestro Bucaramanga 2010-2030 Con ajustes DTB

2. ¿Cómo se está dando la planificación y Coordinación con las autoridades de los otros municipios del Área Metropolitana?

**Respuesta**// Por competencia le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga- AMB la planificación y Coordinación con las autoridades de los otros municipios del Área Metropolitana.

3. ¿Cuál es el nivel de articulación del Modelo de Municipio y Modelo de Transporte en el Área Metropolitana de Bucaramanga?

**Respuestal/** Por competencia le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga- AMB quien articula con el modelo de transporte público con el Sistema integrado de transporte Masivo para este caso el Municipio de Bucaramanga y con las autoridades que tenga injerencia.

4. ¿Cómo se está dando la sinergia entre la planificación del territorio y la planificación del sistema de transporte público en el Área Metropolitana de Bucaramanga?

**Respuesta**// Por competencia le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga- AMB quien debe generar sinergia con los municipios a partir del Directrices de ordenamiento Territorial Metropolitano-DOTM con la planificación integral de los servicios de transporte público que garanticen la cobertura del territorio metropolitano en sus diferentes modalidades.

5. ¿Cómo se está dando el nivel de Ocupación territorial de tránsito en las comunas de la ciudad de Bucaramanga?

Respuesta// Actualmente la Dirección de Transito no cuenta con esta información

6. ¿cómo se está dando la Coordinación para atender la oferta del transporte público?

Respuestall Por competencia le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga- AMB y Metrolinea

7. ¿Cómo se está desarrollando la infraestructura del Sistema de transporte Masivo de Bucaramanga?









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141- 2020

Página 5 de 17

**Respuestall** Por competencia le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga- AMB, Metrolinea, Planeación Municipal y Secretaria de Infraestructura municipal.

# 8. ¿Qué labores se están adelantando para lograr la accesibilidad para grupos vulnerables en la Ciudad de Bucaramanga?

**Respuestal/** El Grupo de Planeamiento Vial adscrito a la Subdirección Técnica de la Dirección de Transito de Bucaramanga adelanta de manera permanente visitas y seguimiento técnico a diferentes zonas de la ciudad, con el fin de atender solicitudes y peticiones de la comunidad a través de las cuales describen las problemáticas que afectan a cada uno de sus sectores en temas como señalización, semaforización, control vial, reductores de velocidad, cultura de tránsito y educación vial, etc;

En esos escenarios con frecuencia se plantean las dificultades que aquejan a las personas en condiciones de discapacidad o vulnerabilidad para realizar sus travesías y desplazamientos con seguridad y comodidad.

Concretamente en algunos barrios de la zona Norte de la ciudad se efectuaron recorridos por sectores en los cuales se viabilizaron medidas, especialmente de señalización de zonas y senderos peatonales, con el fin de identificar los sitios más seguros para el tránsito peatonal; sin embargo, la ejecución de muchas de esas medidas debe ir acompañada de pequeñas obras civiles de reparación, adecuación y/o construcción de andenes y sardineles, para que su implementación sea efectiva y cumpla con los objetivos trazados.

En relación con las personas en condición de discapacidad visual, además de las inversiones ejecutadas en semaforización, que benefician de manera directa los desplazamientos peatonales y vehiculares, también se han realizado otras actividades relacionadas con la semaforización, tales como: Demarcación de LÍNEAS ANTIBLOQUEO "X"; ZONAS PEATONALES (CEBRAS); SENDEROS PEATONALES; Instalación de SEÑALES VERTICALES; y mantenimiento periódico a la señalización vial horizontal y vertical existente en las intersecciones semaforizadas, cuyo objetivo es el ordenamiento y la canalización del tráfico vehicular, lo que se traduce en espacios más seguros y cómodos para el tránsito de las personas en condición de discapacidad visual.

A mediano plazo se deberá disponer de semáforos inteligentes, de última generación, que incluyan dispositivos auditivos para facilitar los desplazamientos y satisfacer las necesidades de accesibilidad a esta importante franja de la población.

De hecho, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha venido trabajando en un macro proyecto de inversión general, integral, eficiente, incluyente, sostenible, moderno, dinámico y autónomo, el cual está condicionado a la consecución de los recursos presupuestales necesarios para su ejecución por fases o etapas, a corto, mediano y/o largo plazo, que permita diseñar, construir y poner en funcionamiento un Sistema Inteligente de Gestión del Tráfico (SIGT), con equipos, semáforos, elementos y dispositivos de última generación tecnológica, de tal manera que se pueda modernizar y ampliar la cobertura del sistema semafórico de la municipalidad, con el fin de optimizar los tiempos de viaje, mejorar la movilidad y transformar la ciudad en una urbe más segura en materia vial.

Así mismo, resulta importante señalar que el citado proyecto está concebido en cinco (5) fases, a saber: (i) Determinación de la Necesidad y Elaboración de los Estudios Previos para la Consultoría e Interventoría del Diseño; (ii) Licitación Pública; (iii) Ejecución de la Consultoría; (iv) Diseño Final; y, por último, (v) Implementación y Ejecución. Una vez surtidos estos trámites, la ejecución del mismo se hará en el marco del régimen contractual aplicable y, por supuesto, por etapas tal y como lo determine la Consultoría, en cuyas actividades se deberá incluir la instalación de dispositivos acústicos o sonoros









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141- 2020

Página 6 de 17

complementarios a la red de semaforización del municipio de Bucaramanga, con el fin de garantizar gradualmente el acceso y facilitar el tránsito y los desplazamientos seguros a las personas en condición de discapacidad visual.

Finalmente, es importante aclarar que de las cinco (5) fases programadas, ya se efectuó la primera, esto es: (i) Determinación de la Necesidad y Elaboración de los Estudios Previos para la Consultoría e Interventoría del Diseño; lo que fundamenta la correcta iniciación del planteamiento del proyecto, es importante señalar que para continuar con la ejecución de las fases por parte de la entidad se hará la gestión para que sea incluido dentro de la formulación del Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023.

# 9. ¿Qué medidas se están estableciendo para lograr el mejoramiento de la accesibilidad a zonas periféricas de la ciudad?

**Respuesta**// En la respuesta dada a la Pregunta 8 se incluyeron algunas acciones que la DTB adelanta con el fin de mejorar la accesibilidad en la ciudad, planteando concretamente lo realizado en la zona norte, como parte del programa "Ciudad Norte, Ciudad Jardín", para mejorar los desplazamientos peatonales y vehiculares y garantizar la interacción de esos dos actores viales con buenos niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad.

Dentro del macro proyecto de inversión general que contempla el diseño, construcción y puesta en funcionamiento de un Sistema Inteligente de Gestión del Tránsito (SIGT), con equipos, semáforos, elementos y dispositivos de última generación tecnológica, además de su modernización y optimización, se tiene previsto la ampliación de la cobertura de tal manera que se pueda llegar a sectores de la ciudad en los cuales aún no hay intersecciones semaforizadas, y eso incluye en buena medida las zonas periféricas de ingreso y salida de la ciudad.

Es importante tener en cuenta que esta clase de medidas son integrales y requieren del concurso y la participación directa, además de la Dirección de Transito de Bucaramanga, de varias dependencias del orden municipal tales como la Secretaría de Gobierno; la Secretaría de Planeación; la Secretaría de Infraestructura; el Departamento Administrativo del Espacio Público DADEP; Alumbrado Público; y las dependencias que por competencia deban aportar o complementar la implementación de las soluciones necesarias para mejorar la accesibilidad en todas las zonas de la ciudad como la Movilidad en Bicicleta a través de red de Ciclorutas, transporte por cable aéreo, transporte intermunicipal, Transporte de Carga entre otros.

#### 10. ¿Cómo se está dando la conectividad de la red Vial local con la nación?

Respuesta// No es competencia de la Dirección de Transito de Bucaramanga.

#### 11. ¿Existe labores de implementación de sitios de cargue y descargue?

**Respuestal/** La Dirección de Transito de Bucaramanga con el fin de organizar el tránsito y las maniobras de cargue y descargue de vehículos de carga por las vías de la municipalidad, expidió la Resolución N° 111 del 06 de Marzo 2014 "Por la cual se modifican los Artículos Primero, Quinto, Sexto, Séptimo y Octavo de la Resolución N° 558 del 18.10.2013 Por la cual se deroga la Resolución N° 153 del 17.04.2012 y se expide la nueva reglamentación de tránsito, cargue y descargue de vehículos de carga en las vías del Municipio de Bucaramanga".







Serie: 100



#### OFICIO Nº 141- 2020

Página 7 de 17

En este acto administrativo se fijan horarios de restricción, capacidad máxima de carga y excepciones; igualmente se habilitan corredores viales al tránsito de vehículos de servicio público o particular con capacidad de carga hasta de Quince (15) toneladas o menos de Tres (3) ejes, con el fin de trasladarse en sentidos de circulación vial Norte-Sur, Sur-Norte, Oriente-Occidente y Occidente-Oriente hacia sus bodegas o sitios de acopio o distribución.

Posteriormente se expide la Resolución N° 470 del 05.09.2017 "Por la cual se modifica el ARTÍCULO PRIMERO de la Resolución N° 111 del 06.03.2014 con el fin de mejorar la reglamentación de tránsito, cargue y descargue de vehículos de carga pesada en las vías del Municipio de Bucaramanga".

En este acto administrativo se fijan horarios de restricción, capacidad máxima de carga y excepciones; igualmente se habilitan corredores viales al tránsito de vehículos de carga con origen o destino la ciudad de Cúcuta; adicionalmente y para casos excepcionales, autoriza a la Subdirección Técnica de la DTB, previo análisis y viabilidad, la expedición de permisos de ingreso a camiones tipo "mixer" para transporte de concreto, tracto camiones y vehículos que transporten cargas mayores a Quince (15) toneladas, más de Tres (3) ejes o carga indivisible, extra pesada o extra dimensionada, en zonas cuyo uso del suelo sea mayormente comercial, en horarios nocturnos de cargue y descargue en la franja comprendida entre las 09:00 PM y las 06:00 AM.

En relación con la implementación de sitios de cargue y descargue (Zonas Café), se han adelantado visitas técnicas y trabajo de campo en algunos sectores de la ciudad, con el fin de atender solicitudes y peticiones de los comerciantes asociados en FENALCO, para facilitar las actividades propias de su quehacer comercial.

Sin embargo, como aún no se ha determinado la operación, administración y demás aspectos legales pertinentes al funcionamiento de las Zonas de Estacionamiento Transitorio ZET (Zonas Azules) y lo relacionado con la habilitación de Zonas Blancas, Zonas Café, Zonas Amarillas, etc., esta implementación no avanzó tal y como se tenía proyectado (Plan Especial de Parqueaderos).

Si bien es cierto en la pasada administración municipal se inició con algunas actividades relacionadas con la implementación de las Zonas de Estacionamiento Transitorio Regulado ZETR, no se avanzó en la habilitación de otros espacios como las Zonas Blancas, Zonas Café, Zonas Amarillas, etc., en cuyo caso el principal inconveniente para el desarrollo e implementación de este programa fue que 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.

# 12. ¿Qué labores se están adelantado para establecer sitios de parqueo en lugares de actividad laboral y comercial en la ciudad?

**Respuestal/** 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









Serie: 100





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.

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 Transito – 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. 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, al no habérsele 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 PUBLICAS DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA"









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141-2020

Página 9 de 17

Proyecto de Acuerdo número 077 del 23 de agosto de 2017 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUÉVO 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 NUÉVO 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 NUÉVO 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 NUÉVO 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.

# 13. ¿Qué labores se están adelantando en medidas de control y la vigilancia de accidentalidad e infracciones de tránsito en la Ciudad de Bucaramanga?

Respuestal/ La Dirección de Transito de Bucaramanga desde el Grupo de Control vial se ha adelantado en el último cuatrienio 2016-2019 diferentes acciones encaminadas en la estrategia de Control vial en la ciudad que han permitido el aumento de la operatividad en pro del cumplimiento de las Normas del Código Nacional de Tránsito y la disminución en el número de siniestros viales y víctimas fatales. De esta manera desde el año 2012 al 2019 se impusieron 406.220 comparendos de los cuales el mayor número se realizaron en el año 2019 con un total de 62.522.

TOTAL COMPARENDOS 2012 AL 2019											
VEHÍCULOS	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019			
INMOVILIZADOS	11,352	18.001	11.604	12.093	15.725	17.590	18.820	18.043			
SIN INMOVILIZAR	25.675	40,595	35.497	32.502	32.616	31.443	40.185	44.479			
TOTAL	37.027	58.596	47.101	44.595	48.341	49.033	59.005	62.522			

Fuente: Grupo Control Vial DTB



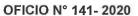




Serie: 100



Página 10 de 17





Fuente: Grupo Control Vial DTB

A continuación se relacionan las principales infracciones al Código Nacional de Tránsito que más cometen los Conductores en la ciudad.

COMPARATIVO CUATRIENIO COMPARENDOS POR INI	FRACCIONES (AÑO	OS 2012-2015) V	'S (AÑOS 2016 20	)19)
INFRACCIÓN	AÑOS 2012 2015	AÑOS 2016 2019	DIF CUATRIENIO	% DIF
ESTACIONAR EN SITIO PROHIBIDO				28%
	50.946	65.253	14.307	
TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS Y HORAS RESTRINGIDAS	40.025	45.128	5.103	13%
CONDUCIR MOTO SIN OBSERVAR LAS NORMAS	17.133	22.850	5.717	33%
NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA	14.304	21.339	7.035	49%
CONDUCIR VEHÍCULO SIN LLEVAR CONSIGO LA LICENCIA	13.640	15.177	1.537	11%
CONDUCIR VEHÍCULO PARA USO DIFERENTE AL AUTORIZADO (PIRATAS)	9.933	10.539	606	6%
CONDUCIR SIN PORTAR SEGUROS	4.445	8.105	3.660	82%
NO ACATAR SEÑAL O REQUERIMIENTO DEL AGENTE	4.627	5.879	1.252	27%
CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	4.063	3.444	(619)	-15%
NO USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	3.052	2.994	(58)	-2%
GUIAR UN VEHÍCULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN	2.033	2.541	508	25%
CONDUCIR VEHÍCULO CON LICENCIA CONDUCCIÓN VENCIDA	2.009	2.027	18	1%
USAR SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACIONES SIN MANOS LIBRES	3.819	1.562	(2.257)	-59%
CONDUCTOR QUE NO PORTA LICENCIA DE TRANSITO	1.602	1.502	(101)	-6%
TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO	1.986	1.384	(602)	-30%
CONDUCTOR PASAJERO PEATÓN QUE NO CUMPLE CON NORMAS	2.002	1.179	(823)	-41%







Serie: 100

Página 11 de 17



TOTAL OTRAS INFRACCIONES	179.947 7.372	213.514 5.025	(2.347)	-32%
TOTAL INFRACCIONES MAS RELEVANTES	470.047	242 514	22 567	19%
NO DETENERSE ANTE LUZ ROJA AMARILLA	1.200	789	(412)	-34%
EXCEDER LA CAPACIDAD AUTORIZADA (SOBRECUPO)	1.454	893	(562)	-39%
CONDUCIR VEHÍCULO A VELOCIDADES SUPERIORES A LAS ESTABLECIDAS	1.674	934	(741)	-44%

Fuente: Grupo Control Vial DTB

Para mayor control en el parqueo en sitio prohibido, recuperar el espacio público y mejorar la movilidad vial y peatonal desde el mes de septiembre del año 2017 se implementaron los CEPOS como medida de Bloqueo a los vehículos que los conductores dejan estacionados en sitios prohibido.

		PROHIBIDO (CEPOS) AÑ DICIEMBRE			
TOPO DE VEHÍCULO	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	Total	% EN TOTAL
Motocicleta	1.172	6.791	5.359	13.322	48,0%
Automóvil	1.225	4.532	4.513	10.270	37,0%
Camioneta	291	1.036	1.353	2.680	9,6%
Campero	111	420	520	1.051	3,8%
Buseta	38	113	28	179	0,6%
Camión	11	54	37	102	0,4%
Bus	16	38	17	71	0,3%
Microbús	7	42	19	68	0,2%
Motocarro	1	10	5	16	0,1%
Motociclo		- 12	-	12	0,0%
Cuatrimoto	1	2	-	3	0,0%
Tracto camión			2	2	0,0%
Volqueta		_ 2	-	2	0,0%
Total general	2.873	13.052	11.853	27.778	100%

Fuente: Grupo Control Vial DTB

Desde el mes de septiembre del año 2017 a 31 de diciembre del año 2019 se han instalado un total de 27.778 cepos instalados a vehículos de conductores que estacionaron en sitios prohibidos la Ciudad, de los cuales el 48% fueron instalado a motociclistas, el 37% a vehículos, 9,6% a camionetas y el 3.8% a camperos.











Página 12 de 17

De los 20.173 Comparendos realizados en el año 2019 por la infracción C02 11.933 fueron por cepos que corresponde al 59% del total por esta infracción.

Desde la oficina de cultura vial de la DTB para el año 2016 al 2019 se implementaron tres programas integrales de Cultura Vial enfocados en el respeto y cumplimiento de las normas de tránsito, temas de educación y prevención vial enfocados al sector educativo, empresarial, conductores, peatones y reeducación a los infractores. Obteniendo los siguientes resultados por programa:

PROGRAMA	2016	2017	2018	2019
SABER MOVERSE	19.481	35.491	39.366	35.152
RESPONSABLES DE UNA MOVILIDAD ÁGIL. SEGURA Y LEGAL	25.899	25.150	27.539	19.611
PROMOTORES DE LA SEGURIDAD VIAL	559.544	425.149	217.243	54.824
TOTAL GENERAL	604.924	485.790	284.148	109.587
TOTAL CAPACITADOS 2016 - 2019		1.48	4.449	

Fuente: Oficina de Cultura Vial DTB

















Fuente: Oficina de Cultura Vial DTB

#### Comparativo de accidentalidad morbimortalidad daños diciembre enero cuatrienios (2012 2015) VS (2016 2019)

ACCIDENTALIDAD COMPARATIVA CUATRIENIOS (2012 A 2015) (2016 A 2019) ENERO A DICIEMBRE							
CLASE DE ACCIDENTE	CUATRIENIOS (2012 A 2015)	CUATRIENIOS (2016 A 2019)	DIF CUATRIENIOS	% DIF CUATRIENIOS			
Accidentes Con Lesionados	6.428	7.706	1.278	20%			
Accidentes Con Víctimas Fatales	271	247	(24)	-9%			
Accidentes Solo Daños	9.243	7.294	(1.949)	-21%			
TOTAL	15.942	15.247	(695)	-10%			

Fuente: Grupo Control Vial DTB

Las labores realizadas durante los cuatrienios (2012 - 2015) y (2016 - 2019) en reducción de accidentalidad presento una disminución del -10% en el último cuatrienio los cuales se discriminan así:









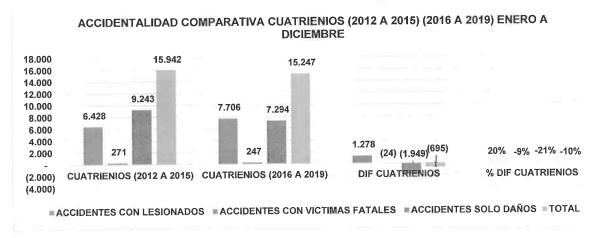
Serie: 100



#### OFICIO Nº 141- 2020

Página 13 de 17

- ➤ Una reducción del -9% en víctimas fatales, representada en 24 personas menos que el cuatrienio (2012 2015).
- Reducción del -21% en accidentes solo daños materiales comparado con el cuatrienio 2012 2015 que representaron 1.949 accidentes menos.
- > Un incremento del 20% en accidentes con lesionados, representados en 1.278 choques.



Fuente: Grupo Control Vial DTB

En el histórico de accidentalidad años 2016 a 2019 se observa cómo se mantiene una constante, sin embargo, hay que tener en cuenta que el parque automotor del Área Metropolitana de Bucaramanga al año 2015 estaba representado en 595.373 vehículos y para el año 2019 747.878 vehículos. Es preciso señalar que la ciudad de Bucaramanga soporta el 29,7% (222.557) de su propio parque automotor y asume el 70,3% (525.321) provenientes del Área Metropolitana de los municipios de Piedecuesta, Floridablanca y Girón, Bucaramanga por ser un centro administrativo e industrial del área metropolitana, conlleva a que en la horas pico de la mañana y tarde exista un mayor flujo vehicular, en razón que las ciudades aledañas son dormitorio, adicionalmente los vehículos que circulan a diario hacia los destinos como Bogotá- Bucaramanga, Bogotá-Cúcuta, Bucaramanga la Costa Atlántica y viceversa, entre otros, conlleva a una sobre carga adicional con la misma red vial de años atrás, asumiendo la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, de esta manera la regulación, control, movilidad y seguridad vial en la ciudad.

Respecto a las labores realizadas por la DTB están enmarcadas a salvaguardar la vida de las personas que se desplazan en diferentes modos de transporte tanto vehicular y peatonal en la Ciudad, de acuerdo a la tabla de condición de víctimas fatales se observa que se pudo salvar 24 vidas comparado con cuatrienio (2012-2015), esfuerzo que se realizó durante el cuatrienio (2016- 2019) con acciones sobre la vía en cultura, señalización, control vial entre otras encaminadas al cumplimiento a las metas establecidas el Plan Local de Seguridad vial que para el año 2020 la meta del municipio de Bucaramanga es disminuir las muertes como consecuencia de los siniestros de tránsito a 50 y los heridos como consecuencia de los siniestros de tránsito a 1747.





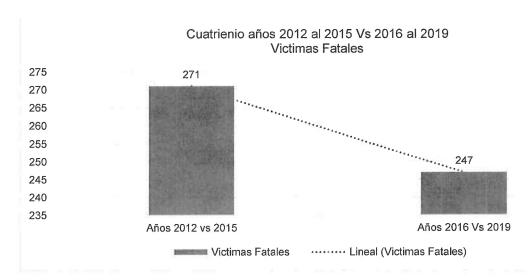


Serie: 100



OFICIO N° 141- 2020

Página 14 de 17



Fuente: Grupo Control Vial DTB

#### 14. ¿Cuál ha sido la labor de implementación modelos de movilidad alternativa amigables con el medio ambiente?

Respuestal/ En el 2016 se creó la Oficina de la Bicicleta de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, que es el programa de la Subdirección Técnica dirigido a fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizado. Desde el programa se realizan diferentes acciones de promoción en la ciudad, para la sensibilización de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible, así como reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.

Con el objeto de responder de manera funcional a los objetivos trazados implícitamente dentro de las funciones generales de la oficina de la Bicicleta, se cuenta con las siguientes áreas de actuación, desde donde se enmarcan los alcances del programa:

Ciclo-infraestructura: Desde esta área se brinda apoyo al diseño de ciclo-infraestructura dirigida a la mejora de condiciones de movilidad para ciclistas. Desde la Oficina de la Bicicleta DTB se brindó apoyo en la fase de diseños del Bicicorredor UIS – Parque de los Niños, que son los primeros 2,6 kilómetros de corredores ciclistas para la movilidad urbana en Bucaramanga. Además, se desarrolló la Colección de Ciclo-infraestructura Secundaria para la Ciclo-inclusión Urbana, que es una adaptación local del Manual de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas. En este mismo sentido, se brindó orientación técnica al Área Metropolitana de Bucaramanga para la implementación de 30 puntos de estacionamientos para bicicletas en Bucaramanga; y un total de 67 en total en el Área Metropolitana de Bucaramanga <a href="http://bit.ly/Ciclo-estacionamientosBGA">http://bit.ly/Ciclo-estacionamientosBGA</a>.

Comunicación y promoción: Es el área encargada de generar espacios de interacción y diálogo ciudadano para promover la reflexión en torno a la movilidad sostenible. Las principales acciones de esta área corresponden a la organización de eventos como los ciclopaseos urbanos de fin de mes que se desarrollan en alianza con INDERBU, la celebración de grandes eventos como la Hora del Planeta y la Semana de la Bicicleta de Bucaramanga. Adicionalmente es el área encargada de sensibilizar a la ciudadanía a través de medios de comunicación masiva; administrar las redes sociales del programa con propósitos informativos y educativos.









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141-2020

Página 15 de 17

Adicionalmente desde el programa Oficina de la Bicicleta se estructuro y diseño el Manual de Ciclista Urbano <a href="http://bit.ly/ManualCiclistaBGA">http://bit.ly/ManualCiclistaBGA</a>; este manual es una producción pedagógica con la cual busca promover comportamientos responsables por parte de los usuarios de la bicicleta; y dar a conocer la normativa ciclista para pacificar las vías de la ciudad, atendiendo a que cada vez hay más ciclistas en las vías urbanas y la movilidad sostenible es un compromiso de la Administración Municipal.

Adicionalmente, la publicación comparte recomendaciones para hacer la transición hacia el uso de la bicicleta como medio de transporte; desmiente mitos del uso de la bicicleta, orienta a la ciudadanía sobre el uso de ciclo-infraestructura y fomenta una ciudadanía activa en torno al desarrollo sostenible de Bucaramanga. Esta publicación se encuentra actualmente codificada con código ISBN digital: 978-958-59809-6-9, otorgado por la Cámara Colombiana del Libro.

Educación y cultura: Es el área encargada de desarrollar estrategias y proyectos educativos para fomentar el uso y apropiación de la bicicleta como medio de transporte. Desde esta área se desarrolla el proyecto Biciescuela DTB, que busca capacitar a los habitantes de Bucaramanga desde los 5 años de edad hasta los 62 años en torno al uso de la bicicleta como medio de transporte con enfoque urbano; así mismo se desarrollan talleres denominados "Bicicultura en Movimiento" que buscan sensibilizar a diferentes grupos focales entorno al uso y apropiación de la bicicleta como medio de transporte de Bucaramanga.

**Proyectos específicos:** Es el área que desarrolla proyectos interinstitucionales dirigidos a la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y mejores condiciones peatonales. Desde esta área se adelantan proyectos de urbanismo táctico, y el primer sistema Plan Piloto de Bicicleta Pública de Bucaramanga denominado Metrobici.

# 15. ¿Qué medidas se han establecido para la promoción de uso de medios alternativos de movilidad?

**Respuestal/** Aparte de las acciones desarrolladas por el programa de la Oficina de la Bicicleta de la DTB, se cuentan con instrumentos y mecanismo para la promoción de medios alternativos de transporte; es así como la Estrategia de la Bicicleta como medio de transporte para Bucaramanga y el área Metropolitana fue declarada hecho metropolitano a través del acuerdo 010 de diciembre de 2018; esta estrategia señala principios, metas e indicadores para la promoción de la bicicleta.

Como parte de la gestión de la Administración Municipal y la DTB, durante el año 2019 se firmó un memorando de entendimiento con Cooperación Alemana a través de la empresa GIZ, la cual es una empresa federal de acción global que apoya al Gobierno Alemán para alcanzar objetivos en cooperación internacional en Desarrollo Sostenible y educación, junto con C40 (cities climate leadership) la red mundial de mega ciudades comprometidas por el cambio climático; dicho convenio pretende como principal propósito obtener apoyo técnico para la estructuración del Sistema de Bicicleta Pública para Bucaramanga, es así como en el marco del cumplimiento este convenio, a su vez contamos con el apoyo de la consultoría internacional llamada LOGIT y consultoría nacional llamada Fundación Despacio. Este convenio esta hasta enero del 2021.

#### 16. ¿Cómo ha sido la labor de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad de Bucaramanga?

**Respuesta**// Se ha comprobado que entre más segura sean las vías para los actores más vulnerables en la vía, mayor ese el uso de medios de transporte más amigables con el medio ambiente, lo que quiere decir que si generamos sensibilización en la Vía entendiendo la pirámide idónea de la movilidad,









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141-2020

Página 16 de 17

tendremos mayores ciudadanos incentivados a usar y apropiar la bicicleta como medio de transporte principal.

Así mismo desde la DTB a través del programa de la Oficina de la Bicicleta se adelantan actividad de promoción de ciudad a través del ciclismo deportivo, se ha evidenciado que las personas que usan la bicicleta como medio recreativo logran hacer uso también del ciclismo urbano, por tanto realizamos diferentes actividades como:

- Ciclopaseos urbanos-nocturnos (último jueves de cada mes)- junto con el Inderbu
- Retos urbanos deportivos- realizados en el marco de la semana de bicicleta
- Mo Giro de la Ciudad Bonita- Es un evento de ciclismo a nivel competitivo
- apoyo a actividades ciclistas que organizan diferentes grupos de la ciudad

# 17. ¿Cuál es el estado de determinación de las ciclorutas establecidas en el Área Metropolitana de Bucaramanga?

Respuestal/ Por competencia le corresponde a la Secretaria de Infraestructura Municipal.

18. ¿Cuáles son los indicadores de impacto en la gestión del Plan Maestro de Movilidad 20112030 luego de una década de su implementación?

Respuestal/ En lo que respecta a la Dirección de Transito de Bucaramanga y frente a lo que establece el Plan maestro de Movilidad de Bucaramanga 2010-2030 en lo que concierne a la DTB como la implantación del Sistema de control y gestión de tráfico e Implementación del sistema de fiscalización electrónica para la ciudad de Bucaramanga (Control de velocidad, Paso de semáforo en rojo e invasión de cebras peatonales, Parqueo en horas y/o lugares prohibidos, Invasión de carriles exclusivos) se está trabajando en todo el proceso el cual se debe surtir mediante etapas previas, para el año 2020 se tiene contemplado el proceso para la Consultoría para de los sistemas Inteligentes de gestión del Tráfico-SIT

Dentro de la estrategia de Control vial desde el año 2017 la medida de los CEPOS como medio para el control vial en la ciudad y mejorar un poco la movilidad en la ciudad tanto vehicular como peatonal.

Así mismo se han instaurado Medidas de restricción y control al uso del automóvil como la aplicación de pico y placa.

Se está realizando la actualización del proyecto para radicar en el transcurso del año 2020 ante el concejo Municipal para la implementación y regulación de las Zonas azules.

Desde la oficina de la Bicicleta de la DTB y oficina de Cultura Vial se están adelantando campañas para el incentivo del uso de la Bicicleta como medio de transporte no motorizado y amigable con el medio ambiente y así mismo el uso de los Corredores peatonales habilitados y creados por la Secretaria de infraestructura Municipal.

En lo competente a la DTB con el desarrollo de dichas acciones han permitido lograr el Cumplimiento en el control todo lo relacionado con el transito 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, la disminución del número de siniestros viales frente al crecimiento del Parque automotor.









Serie: 100



#### OFICIO Nº 141- 2020

Página 17 de 17

19. ¿Quién adelanta el seguimiento a la gestión del Plan Maestro de Movilidad 2011-2030 y como se está adelantando la evaluación del cumplimiento del Plan?

Respuesta// Por competencia le Corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga

20. ¿Qué niveles de gestión se están desarrollando en torno al programa de optimización de la infraestructura vial en la ciudad de Bucaramanga?

Respuestal/ Por competencia le corresponde a la Secretaria de Infraestructura Municipal.

Atentamente,

JUAN PABLO RUIZ GONZÁLEZ

Director General

Proyectó: Yomaira Gómez/Profesional Universitaria Revisó: Amelia María Farfán/ Subdirectora Técnica



