Bucaramanga, cinco (05) de julio de 2018.

Honorable Concejal
NELSON MANTILLA BLANCO
Concejo de Bucaramanga
Carrera 11 No. 34-52 – Edificio Fase 2 – Alcaldía de Bucaramanga (sótano)
Ciudad

Asunto: Respuesta Derecho de petición. Artículo 23 C.P. Radicado DTB 14116

Cordial saludo,

En atención al oficio de la referencia me permito dar respuesta a su derecho de petición en los siguientes términos:

PRIMERO: Se me informe qué estrategias desde su administración (2016-2019) ha ejecutado y/o planteado, adjuntando estadísticas y plan de metas alcanzadas en aras de velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público hacia la prevención y la seguridad en todo el municipio de Bucaramanga, profundizando en lo ejecutado por su entidad en el sector Norte de la Ciudad. Comuna 1 y 2 y corregimiento 1.

La Dirección de Transito de Bucaramanga a través de los grupos de trabajo adscritos a la Subdirección Técnica, atiende las múltiples solicitudes, peticiones, quejas, reclamos, planes de manejo de transito PMT, estudios de tránsito, etc., presentados por la ciudadanía de las diecisiete (17) Comunas de la municipalidad, con el fin de viabilizar la implementación de las medidas que permitan mejorar los desplazamientos peatonales y vehiculares por las diferentes zonas de la ciudad, atender las contingencias viales temporales que se presentan por ejecución de obras de infraestructura y minimizar su impacto en la movilidad vial.

El grupo de Planeamiento Vial radica las solicitudes y peticiones que le son asignadas, programa las visitas técnicas, efectúa el trabajo de campo, hace los planos o croquis del sector analizado, toma los registros fotográficos pertinentes y elabora el Concepto Técnico respectivo, en el cual se plasman las medidas viabilizadas.

Ese documento técnico es remitido a las dependencias internas o externas que por competencia deben intervenir en la ejecución de las medidas recomendadas, e informa de lo actuado con el fin de cerrar cada procedimiento o trámite en particular.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial durante los períodos señalados:

ITEM	DESCRIPCION (SOLICITUDES, PETICIONES, QUEJAS, RECLAMOS, PLANES DE MANEJO DE TRANSITO PMT, ESTUDIOS DE TRANSITO, ETC)	VIGENCIA 2016	VIGENCIA 2017	VIGENCIA 2018
1		661	930	499
TOTAL		2.090		

A nivel interno las principales medidas que se viabilizan para atender las solicitudes o peticiones recibidas son en su orden: señalización; control vial; reductores de velocidad; modificación de sentidos viales; campañas de cultura de tránsito y educación vial; y semaforización.

A nivel externo y mediante comunicación escrita, se informa a las demás dependencias del orden municipal, sobre las medidas viabilizadas para solucionar los problemas de movilidad que afectan a los diferentes sectores de la ciudad, con el fin de que se integren ejecutando las medidas recomendadas que les corresponden por competencia, tales como obras civiles (carpeta asfáltica, andenes, separadores, etc.); reductores de velocidad; reubicación de postes, cabinas telefónicas, mogadores publicitarios, sumideros, cajas de paso e inspección; poda de árboles; entre otras (Se adjunta memorando No. 467-18 suscrito por el Profesional Especializado de Planeamiento Vial JORGE ALBERTO PÉREZ. (Folios 1 al 12)

SEGUNDO: Adjuntar un informe estructurado en el cual se evidencia el total de la instalación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales que desde su administración se hayan instalado y que sean necesarias para el adecuado control del tránsito en nuestra ciudad.

A continuación se relaciona la señalización horizontal y vertical ejecutada por mes, desde el 2 octubre de 2017 (fecha en la que tome posesión del cargo de Director General) hasta la fecha, de acuerdo a las metas del Plan de Desarrollo Municipal, establecido para la oficina de señalización de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga:

Tabla 1. Indicadores por mes de Octubre 2017 a Enero 2018

NOMBRE INDICADOR	OCTUBRE 2017	NOVIEMBRE 2017	DICIEMBRE 2017	ENERO 2018
Número de M2 de señalización **horizontal mantenida.**	2269,05	2247,2	3462,53	896,44
Número de M2 de señalización horizontal **nueva demarcada.**	395,61	273,6	335,16	221,33
Número de **cruces peatonales** demarcadas.	33	16	24	7
Número de acciones de **mantenimiento** realizadas a la **señalización vertical** y/o elevada.	12	22	42	2
Número de señales de tránsito **verticales repuestas**.	8	48	270	0
Número de señales de tránsito **verticales instaladas.**	22	140	148	7

Tabla 2. Indicadores por mes de Febrero 2018 a Mayo 2018

NOMBRE INDICADOR	FEBRERO 2018	MARZO 2018	ABRIL 2018	MAYO 2018
Número de M2 de señalización **horizontal mantenida.**	3971,28	2314,01	1241,13	1422,25
Número de M2 de señalización horizontal **nueva demarcada.**	547,72	2094,51	1896,13	1828,86
Número de **cruces peatonales** demarcadas.	50	20	23	14
Número de acciones de **mantenimiento** realizadas a la **señalización vertical** y/o elevada.	9	12	5	4
Número de señales de tránsito **verticales repuestas**.	4	15	35	18
Número de señales de tránsito **verticales instaladas.**	45	39	101	42

En conclusión, se presenta la Tabla 3. Con el total de señalización horizontal y vertical ejecutada.

Tabla 3. Total de señalización ejecutada de Octubre 2017 a Mayo 2018

NOMBRE INDICADOR	TOTAL
Número de M2 de señalización **horizontal mantenida.**	17 823,89
Número de M2 de señalización horizontal **nueva demarcada.**	7 592,92
Número de **cruces peatonales** demarcadas.	190
Número de acciones de **mantenimiento** realizadas a la **señalización vertical** y/o elevada.	108
Número de señales de tránsito **verticales repuestas**.	398
Número de señales de tránsito **verticales instaladas.**	544

En conformidad y con lo solicitado a continuación se presenta un registro fotográfico de algunas de las actividades ejecutadas por el grupo de Señalización de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga con el fin de mejorar y resaltar la señalización de los diferentes sectores de la ciudad para una mejor movilidad y seguridad de los usuarios de las vías.

Registro Fotográfico:

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 11 carrera 36 y 37	Fecha: 03/10/2017	Ubicación: Calle 11 carrera 36 y 37	Fecha: 03/10/2017
Descripción: Demarcación de prohibido parquear de 2 metros de diámetro		Descripción: Demarcación de prohibido parquear de 2 metros de diámetro	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
ANTES		**DESPUÉS**	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 11 carrera 36 y 37	Fecha: 03/10/2017	Ubicación: Calle 11 carrera 36 y 37	Fecha: 03/10/2017
Descripción:		Descripción:	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 11 carrera 34 a 37	Fecha: 03/10/2017	Ubicación: Calle 11 carrera 34 a 37	Fecha: 03/10/2017
Descripción: Demarcación de línea segmentada de carril		Descripción: Demarcación de línea segmentada de carril	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
ANTES		**DESPUÉS**	
Ubicación: Calle 18 carrera 57	Fecha: 31/08/2017	Ubicación: Calle 18 carrera 57	Fecha: 31/08/2017
Descripción: Mantenimiento pare vertical y horizontal		Descripción: Mantenimiento pare vertical y horizontal	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
ANTES		**DESPUÉS**	
Ubicación: calle 17 carrera 56	Fecha: 31/08/2017	Ubicación: calle 17 carrera 56	Fecha: 31/08/2017

ANTES	DESPUÉS
Descripción: Mantenimiento despacio zona escolar	Descripción: Mantenimiento despacio zona escolar
Fuente: Propia	Fuente: Propia
ANTES	**DESPUÉS**
Ubicación: calle 17 carrera 56 — Fecha: 31/08/2017	Ubicación: calle 17 carrera 56 — Fecha: 31/08/2017
Descripción: Mantenimiento pare	Descripción: Mantenimiento pare
Fuente: Propia	Fuente: Propia

ANTES	DESPUÉS

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 17N carrera 12	Fecha: 20/11/2017	Ubicación: Calle 17N carrera 12	Fecha: 20/11/2017
Descripción: Mantenimiento despacio zona escolar		Descripción: Mantenimiento despacio zona escolar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES	DESPUÉS
Ubicación: Calle 17N carrera 12 — Fecha: 20/11/2017	Ubicación: Calle 17N carrera 12 — Fecha: 20/11/2017
Descripción: Mantenimiento de despacio zona escolar y línea segmentada de carril	Descripción: Mantenimiento de despacio zona escolar y línea segmentada de carril
Fuente: Propia	Fuente: Propia

ANTES	DESPUÉS

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Vía entre Avenida el jardín (quebrada Pan de Azúcar hasta la Glorieta (carrera 49).	Fecha: 05/12/2017	Ubicación: Vía entre Avenida el jardín (quebrada Pan de Azúcar hasta la Glorieta (carrera 49).	Fecha: 05/12/2017
Descripción: Demarcación de despacio Vel/max 30km/h		Descripción: Demarcación de despacio Vel/max 30km/h	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Vía entre Avenida el jardín (quebrada Pan de Azúcar hasta la Glorieta (carrera 49).	Fecha: 05/12/2017	Ubicación: Vía entre Avenida el jardín (quebrada Pan de Azúcar hasta la Glorieta (carrera 49).	Fecha: 05/12/2017
Descripción: Demarcación de despacio Vel/max 30km/h		Descripción: Demarcación de despacio Vel/max 30km/h	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: CALLE 60 ENTRE CARRERA 28 Y 27	Fecha: 12/12/2017	Ubicación: CALLE 60 ENTRE CARRERA 28 Y 27	Fecha: 12/12/2017
Descripción: Reposición SR-48		Descripción: Reposición SR-48	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: CALLE 60 # 37W-18	Fecha: 12/12/2017	Ubicación: CALLE 60 # 37W-18	Fecha: 12/12/2017
Descripción: Reposición SP-25		Descripción: Reposición SP-25	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018	Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS		Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018	Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS		Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
ANTES		**DESPUÉS**	

Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia	

Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia	

ANTES	DESPUES

Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia	

Ubicación: carrera 32 entre calles 101 y 105	Fecha: 27/02/2018
Descripción: Demarcación de líneas de berma y carril blanco y amarillo, de acuerdo a lo establecido por el manual de señalización del INVIAS	
Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: carreras 39 entre la calle 48 y la calle 51. Sentido sur norte	Fecha: 23/02/2018	Ubicación: carreras 39 entre la calle 48 y la calle 51. Sentido sur norte	Fecha: 23/02/2018
Descripción: Demarcación prohibidos		Descripción: Demarcación prohibidos	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Metros lineales de la carrera 8b hasta la carrera 8 y de la calle 35 AN bis hasta la calle 34AN	Fecha: 16/03/2018	Ubicación: Metros lineales de la carrera 8b hasta la carrera 8 y de la calle 35 AN bis hasta la calle 34AN	Fecha: 16/03/2018
Descripción: DISCAPACITADOS		Descripción: DISCAPACITADOS	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Metros lineales de la carrera 8b hasta la carrera 8 y de la calle 35 AN bis hasta la calle 34AN	Fecha: 16/03/2018	Ubicación: Metros lineales de la carrera 8b hasta la carrera 8 y de la calle 35 AN bis hasta la calle 34AN	Fecha: 16/03/2018
Descripción: DISCAPACITADOS		Descripción: DISCAPACITADOS	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Carrera 50 # 24-17	Fecha: 13/03/2018	Ubicación: Carrera 50 # 24-17	Fecha: 13/03/2018
Descripción: Implementación de señalización horizontal		Descripción: Implementación de señalización horizontal	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Carrera 50 Calle 28	Fecha: 13/03/2018	Ubicación: Carrera 50 Calle 28	Fecha: 13/03/2018
Descripción: mantenimiento de PARE y actualización de señalización horizontal PARADA DE BUS.		Descripción: mantenimiento de PARE y actualización de señalización horizontal PARADA DE BUS.	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: calle 106 con carrera 24 barrio Provenza	Fecha: 12/02/2018	Ubicación: calle 106 con carrera 24 barrio Provenza	Fecha: 12/02/2018
Descripción: Demarcación ceda el paso y cebra peatonal		Descripción: Demarcación ceda el paso y cebra peatonal	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

INSTALACIÓN	INSTALACIÓN

Ubicación: calle 106 con carrera 24 barrio Provenza oriente occidente — Fecha: 12/02/2018	Ubicación: calle 106 con carrera 24 barrio Provenza occidente oriente — Fecha: 12/02/2018
Descripción: instalación SP 46B	Descripción: instalación SP 46B
Fuente: Propia	Fuente: Propia

ANTES	DESPUÉS
Ubicación: Carrera 50 #30-38 — Fecha: 13/03/2018	Ubicación: Carrera 50 #30-38 — Fecha: 13/03/2018
Descripción: Reposición señal vertical SR-30 (30) (Velocidad máxima permitida)	Descripción: Reposición señal vertical SR-30 (30) (Velocidad máxima permitida)
Fuente: Propia	Fuente: Propia

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Vía antigua Floridablanca 40mts después del cruce a conucos flora	Fecha: 17/03/2018	Ubicación: Vía antigua Floridablanca 40mts después del cruce a conucos flora	Fecha: 17/03/2018
Descripción: Instalación de SP- 04		Descripción: Instalación SP- 04	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES	DESPUES

ANTES		DESPUES	
Ubicación: Carrera 2w con 62 y 61	Fecha: 23/03/2018	Ubicación: Carrera 2w con 62 y 61	Fecha: 23/03/2018
Descripción: Instalación y reposición SP47B y SP47a		Descripción: Instalación y reposición SP47B y SP47a	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

TERCERO: Solicito se me expongan las razones de fondo por las cuales usted vulnero mi derecho constitucional de PETICIÓN al no dar respuesta de fondo a los diferentes derechos de petición que en varias oportunidades he impetrado ante su entidad, solicitando la instalación de semáforos y/o presencia permanente de Agentes de Tránsito en las intercepciones de ingreso múltiple al Barrio Colseguros Norte, al Hospital del Norte donde funciona también el Instituto de Salud de Bucaramanga ISABU y el ICBF y el otro sector conocido como la Y en una de las entradas del Barrio Kennedy; lo anterior con fundamento a que se está presentando altos índices de inseguridad vial, congestión vehicular, accidentes de tránsito con víctima fatal etc.; sin que usted de una solución de fondo al respecto.

De acuerdo al memorando No. 467-18 suscrito por el Profesional Especializado de Planeamiento Vial JORGE ALBERO PÉREZ, en el grupo de Planeamiento Vial se ha dado trámite y respuesta oportuna a las solicitudes y/o peticiones presentadas por el Señor Concejal NELSON MANTILLA BLANCO, que hayan sido remitidas y radicadas en esta dependencia.

Efectuada la consulta respectiva en los archivos, se encontraton las siguientes:

1. SOLICITUD del 08.11.2017 Rad. 827; Reductores de velocidad en el Barrio Albania, Comuna 14, Municipio de Bucaramanga; se respondió mediante Oficio N° 912 del 04.12.2017; Concepto Técnico N° 827-17 del 07.12.2017; se viabilizaron medidas de señalización, control vial, campañas de cultura de tránsito y educación vial, y reparación de la carpeta asfáltica por parte de la Secretaría de Infraestructura; se informó nuevamente al solicitante sobre las medidas aprobadas para mejorar la movilidad vial por ese sector de la ciudad, mediante Oficio N° 1013 del 28.12.2017.

2. DERECHO DE PETICIÓN del 16.11.2017 Rad. 820, Señalización vial y control a la invasión del espacio público por parqueo de toda clase de vehículos, especialmente de camiones y buses, además de excesos de velocidad de los motociclistas; se respondió mediante Oficio N° 823 del 20.11.2017 dirigido al Coordinador de Veeduría ciudadana de la Comuna 14, Señor JULIO CESAR BARAJAS; Concepto Técnico N° 820-17 del 18.12.2017; se viabilizaron medidas de señalización, control vial, campañas de cultura de tránsito y educación vial, y

reparación de la carpeta asfáltica por parte de la Secretaría de Infraestructura; se informó nuevamente al solicitante sobre las medidas aprobadas para mejorar la movilidad vial por ese sector de la ciudad, mediante Oficio N° 1018 del 28.12.2017 (folios 1 al 12).

CUARTO: Se me dé una respuesta definitiva, clara y de fondo concerniente a mis peticiones relacionadas con la instalación de semáforos y/o presencia permanente de Agentes de Tránsito en las intercepciones de ingreso múltiple al Barrio Colseguros Norte, al Hospital del Norte donde funciona también el Instituto de Salud de Bucaramanga ISABU y el ICBF y el otro sector conocido como la Y en una de las entradas del Barrio Kennedy.

El Profesional Especializado JORGE ALBERTO PÉREZ de Planeamiento Vial indica en el memorando No. 467 adjunto, que con cierta frecuencia se reciben en el grupo de Planeamiento Vial de la DTB, solicitudes para semaforizar intersecciones viales, pues desde la óptica de los peticionarios, esa podría ser la mejor medida para solucionar los problemas de movilidad que afectan a las comunidades en determinadas zonas de la ciudad.

Sin embargo, no siempre la instalación de semáforos es la mejor respuesta a esas situaciones, pues hay medidas alternativas tales como señalización, control vial, campañas de cultura de tránsito, rediseño geométrico de las intersecciones, modificación de sentidos viales, reductores de velocidad, etc., que permiten mejorar notoriamente los niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, y disminuir los índices de congestión, contaminación y riesgo de accidente.

En la actualidad la DTB está implementando en diferentes corredores viales de la ciudad, la reposición de semáforos de iluminación incandescente o halógena por semáforos de iluminación tipo LEDS, los cuales ofrecen mayor luminosidad, son amigables con el medio ambiente, consumen mucho menos energía eléctrica que los anteriores, mejoran el ornato y no requieren el cambio de sus bombillas con tanta frecuencia, disminuyendo así los costos de mantenimiento.

Adicionalmente se tiene proyectado semaforizar en la presente vigencia tres (3) intersecciones viales en diferentes sectores, cuyas inversiones presupuestales forman parte del proyecto general de modernización, optimización y ampliación de la cobertura del sistema semafórico de la ciudad, que es un macro proyecto cuya ejecución se tiene programada desarrollar por fases o etapa, debido a sus altos costos presupuestales.

A continuación se relaciona lo que establece el Manual de Señalización Vial sobre la implementación de semáforos:

"CAPÍTULO 7. SEMÁFOROS

7.1. GENERALIDADES

Los semáforos son dispositivos de señalización mediante los cuales se regula la circulación de vehículos motorizados, bicicletas y/o peatones en las vías, asignando el derecho de paso o prelación de vehículos y peatones secuencialmente, por las indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad electrónica de control.

7.1.1. Función

El semáforo es un dispositivo útil para el control y la seguridad, tanto de vehículos como de peatones. Debido a la asignación, prefijada o determinada por el tránsito, del derecho de vía para los diferentes movimientos en intersecciones y otros sitios de las vías, el semáforo ejerce una profunda influencia sobre el flujo del tránsito. Por lo tanto, es de vital importancia que la selección y uso de tan importante artefacto de regulación sea precedido de un estudio que evalúe como mínimo las condiciones expuestas en la sección.

7.5.1. Autoridad Legal

Los semáforos se usan para desempeñar, entre otras, las siguientes funciones:

- *Alternar periódicamente el tránsito de un flujo vehicular o peatonal para permitir el paso de otro flujo vehicular, a partir del reparto programado del tiempo entre los flujos concurrentes.*
- *Regular la velocidad de los vehículos para mantener la circulación continua a una velocidad constante en una vía con intersecciones semaforizadas continuas (sincronismo).*
- *Controlar la circulación por carriles.*
- *Minimizar el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, principalmente los que implican colisiones perpendiculares.*
- *Proporcionar un ordenamiento y seguridad del tránsito.*

7.1.2. Autoridad Legal

Los semáforos que controlan el tránsito deben ser instalados y operados en vías públicas y privadas abiertas al uso público únicamente por la autoridad de tránsito competente, o en quien esté delegada esta actividad. La instalación de señales u otros artefactos que obstaculicen o interfieren la visibilidad de cualquier semáforo debe ser prohibida

7.1.3. Ventajas y desventajas de los semáforos

Un semáforo ofrece las siguientes ventajas:

- *Proporciona ordenamiento de los movimientos de tránsito minimizando congestión y contaminación.*
- *Reduce algunos tipos de accidentes en particular de colisiones laterales que, por lo general son bastante severas.*
- *Agrupa el tránsito en pelotones lo cual permite cierta fluidez de acceso y cruce en las intersecciones, facilitando a la vez el movimiento continuo del tránsito a una determinada velocidad segura por una ruta específica.*

A pesar de las ventajas, un semáforo también ofrece desventajas:

- *Tiende a incrementar las demoras.*
- *Puede desplazar flujos vehiculares a otras calles menos adecuadas para altos niveles de tránsito.*
- *Puede aumentar la frecuencia de accidentes: aunque el semáforo puede reducir las colisiones laterales, también pueden incrementar las colisiones por alcance.*
- *Es susceptible de fallas y/o problemas de suministro de energía.*

7.1.4. Clasificación

De acuerdo con el tipo de conflicto que se regula y el mecanismo de operación de sus unidades de control, los semáforos se clasifican en: a. Semáforos para el control del tránsito de vehículos (los criterios utilizados para esta clase de semáforos son igualmente aplicables en ciclorrutas).

- *Semáforos de tiempos fijos o predeterminados*
- *Semáforos parcialmente accionados por el tránsito*
- *Semáforos totalmente accionados por el tránsito b. Semáforos para pasos peatonales, estos pueden ser de tiempos fijos o accionados por los peatones. c. Semáforos sonoros d. Semáforos especiales.*
- *De destello o intermitentes*
- *Para regular el uso de carriles*
- *Para maniobras de vehículos de emergencia*
- *Para el control de buses en corredores de autobuses de tránsito rápido*
- *Para indicar la aproximación de trenes*

7.5.1. Estudios necesarios de ingeniería de tránsito

Previo a la instalación de un semáforo, se debe realizar un estudio de tránsito y de las características físicas de la intersección, para determinar si se justifica la instalación y para proporcionar los datos necesarios para el diseño y la operación o no del mismo. Los principales datos a recopilar son los siguientes:

- *El volumen de vehículos que ingresan a la intersección por cuartos de hora por movimiento o maniobra, por tipo de vehículo (autos, buses, camiones, motos y bicicletas) para cada vía de acceso en un período de 16 horas durante tres (3) días*

representativos. Las 16 horas seleccionadas deben contener el mayor porcentaje del tránsito de las 24 horas.

- *Volumen peatonal en períodos de 15 minutos por movimiento, por cada cruce y/o acceso de la intersección durante las horas de registro de volumen vehicular. Donde las personas jóvenes, mayores o con movilidad reducida requieran consideración especial, los peatones pueden clasificarse mediante una observación general y registrarse por grupos de edades y tipo de discapacidad.*
- *Donde los niños, las personas de la tercera edad o las personas con discapacidad requieran consideración especial, estos y sus tiempos de cruce pueden clasificarse mediante observaciones generales.*
- *El percentil 85 de la velocidad puntual de todos los vehículos en los accesos a la intersección no controlados, y la medición del promedio de detenciones por vehículo antes de cruzar la intersección, lo cual permitirá evaluar los costos de operación vehicular.*
- *Un diagrama con información de accidentes registrados por lo menos durante un año, clasificados por tipo, ubicación, sentido de circulación, consecuencias, hora, fecha y día de la semana.*
- *Un plano que contenga la siguiente información:*
    - *Detalles del diseño físico, incluyendo características, tales como geometría de la intersección, canalización, pendientes y/o restricciones de distancia y visibilidad.*
    - *Tipo de superficie de rodamiento, entradas y salidas de vehículos, paso de ferrocarril cercano, postes, hidrantes y diferentes elementos del mobiliario urbano.*
    - *Señalización vertical, demarcaciones del pavimento, iluminación de la calle, sentidos de circulación, condiciones de estacionamiento, paraderos y rutas de transporte público.*
    - *Instalaciones de equipamiento urbano y uso del suelo adyacente.*
    - *Datos adicionales obtenidos en los mismos períodos de medición de los volúmenes de tránsito para conocer con mayor precisión el funcionamiento de la intersección, como pueden ser:*
        - *Demoras en segundos por vehículo, determinadas para cada acceso.*
        - *Distribución de intervalos entre grupos de vehículos en la calle principal que permitan al tránsito de la calle secundaria cruzar la intersección en condiciones de seguridad.*
        - *Se pueden usar aplicaciones (Software) especializadas para la ingeniería de tránsito mediante las cuales se puedan simular las condiciones de operación del sitio. Esto, como una herramienta adicional en el análisis y toma de decisiones para la implementación de controles de tránsito con semáforos. 7.5.2. Condiciones para justificar la instalación de semáforos.*
- *Los datos obtenidos en los estudios de tránsito tratados en el numeral anterior se deben comparar con las siguientes condiciones o requisitos para justificar la instalación de un semáforo:*
    - *Condición A: Volumen mínimo de vehículos*

- *Condición B: Interrupción del tránsito continuo*
- *Condición C: Volumen mínimo de peatones*
- *Condición D: Movimiento o circulación progresiva*
- *Condición E: Accidentes*
- *Condición F: Combinación de las condiciones anteriores Si el volumen de circulación disminuye al 50% o menos de los volúmenes mínimos especificados durante un lapso de cuatro horas consecutivas o más, es conveniente que las operaciones normales de los semáforos se sustituyan por operaciones de destello o intermitentes, las cuales se deben restringir a no más de tres períodos diferentes durante el día.*

7.5.2.1. Condición A: Volumen mínimo de vehículos

La condición de volumen mínimo de vehículos, se entiende que es para ser aplicada donde el volumen de tránsito intersectante es la razón principal para considerar la instalación de un semáforo.

La condición se cumple cuando en la vía principal y en el acceso de mayor flujo de la calle secundaria, existen los volúmenes mínimos indicados en la Tabla 7-1 en cada una de las ocho horas de máxima demanda en un día representativo.

Tabla 7.1 Condición A, volumen mínimo de vehículos

Número de carriles de circulación por acceso		Vehículos por hora en la vía principal (Total en ambos accesos)	Vehículos por hora en el acceso de mayor volumen de la vía secundaria (Un solo sentido)
Vía principal	Vía secundaria		
1	1	500	150
2 ó más	1	600	150
2 ó más	2 ó más	600	200
1	2 ó más	500	200

Los volúmenes de tránsito de vehículos para las vías principal y secundaria corresponden a las mismas ocho horas. El sentido de circulación del tránsito de mayor volumen en la vía secundaria puede ser por un acceso durante algunas horas y por la aproximación opuesta durante las horas restantes.

Si la velocidad que presenta el 85% del tránsito en la vía principal excede de 60 km/h, o si la intersección queda dentro de la zona urbana de una población aislada de 10 mil habitantes o menos, el requisito de volumen se reduce al 70% del indicado en la tabla."

Como se puede observar, la implementación de semáforos requiere de estudios de ingeniería de transito especializados, con el fin de que su instalación sea la respuesta más adecuada a los problemas de movilidad detectados en las zonas o sectores en los cuales se haya visto afectada la movilidad por diferentes factores, y requiere de una disponibilidad presupuestal bien importante para su ejecución.

QUINTO: Me informen y adjunten los soportes pertinentes de las estrategias o plan de choque que estén utilizando en aras de minimizar los problemas viales, ocasionados por la construcción de las estaciones de metrolinea en los corredores viales pertenecientes a vía Nacional que comunican las comunas uno, dos y corregimiento uno.

De acuerdo al memorando No. 467-18 de Planeamiento Vial se indica que la construcción de la Estación Portal del Norte que prestará servicio al Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM METROLINEA, tiene aprobado por parte de la Dirección de Transito de Bucaramanga el PMT General presentado para atender la contingencia vial temporal que generará la ejecución de esas obras civiles y sus actividades conexas.

Dentro de esa aprobación se establecen las normas, requisitos, consideraciones y observaciones que se deben tener en cuenta para dar cumplimiento a la implementación del PMT aprobado.

A continuación se transcriben los aspectos más importantes del acto administrativo mediante el cual se aprobó el PMT:

"CONSIDERANDOS

1. *Que de conformidad con el Artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, las normas del Código Nacional de Transito rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones y vehículos.*

2. *Que la misma Ley 769 de 2002, en su Artículo 7° establece que las Autoridades de Tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y sus acciones se orientarán hacia la prevención y la seguridad.*

3. *Que el Artículo 115, Parágrafo 1° de dicha Ley establece que cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito.*

4. *Que de conformidad al Artículo 119 de la misma Ley, las Autoridades de Transito dentro de su respectiva 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.*

5. *Que el Ingeniero CARLOS AUGUSTO PATIÑO MURILLO Gerente del Proyecto, en representación de ISMOCOL S.A., presentó para aprobación de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga el Plan de Manejo de Transito PMT establecido en la ley y normas relacionadas, con el fin de atender la contingencia vial temporal que generará la ejecución de las obras civiles de CONSTRUCCION DE LA ESTACION DE CABECERA PORTAL DEL NORTE EN EL*

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA S.A. CONTRATO 132 DEL 07.12.2017, ubicado en la Carrera 10W con Calle 7N, Vía al Mar, Área Urbana, Municipio de Bucaramanga.

6. *Que el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Transito de Bucaramanga practicó visitas técnicas al sector que se va a intervenir y su zona de influencia y revisó el PMT presentado, el cual fue aceptado y para cuya implementación se hicieron algunas recomendaciones para mitigar el impacto sobre la movilidad vehicular y peatonal y brindar prevención, seguridad y comodidad a los usuarios de la malla vial.*

7. *Que por decisión de la Dirección de Transito de Bucaramanga, los PMT que se presenten para atender contingencias viales temporales generadas por ejecución de obras civiles, construcciones, reparaciones, emergencias, sucesos o eventos especiales, siniestros. calamidades, etc., serán aprobados mediante Resolución.*

8. *Que es deber de la Autoridades de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, velar por la prevención, la seguridad, la fluidez y la comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento del tránsito por las vías públicas, recibir y solucionar las peticiones de la comunidad y aprobar los Planes de Manejo de Tráfico PMT presentados para atender contingencias viales temporales.*

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO:	*Aprobar el Plan de Manejo de Transito PMT presentado por ISMOCOL S.A. para atender la contingencia vial temporal que generará la CONSTRUCCION DE LA ESTACION DE CABECERA PORTAL DEL NORTE EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA S.A. CONTRATO 132 DEL 07.12.2017, ubicado en la Carrera 10W con Calle 7N, Vía al Mar, Área Urbana, Municipio de Bucaramanga.*
ARTICULO SEGUNDO:	*Además de las medidas temporales contempladas en el PMT, el responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas, deberá tener en cuenta las siguientes disposiciones y recomendaciones:* • ***Categorización del PMT y Pago de Derechos de Evaluación y Seguimiento:*** *La siguiente es la categorización del PMT según el impacto que generará en la movilidad vial del sector y su zona de influencia y el pago respectivo de los derechos derivados de dicho trámite:* o *Categoría del PMT: Alto Impacto* o *Derechos a Pagar: Treinta (30) SMLDV (Código 183)* o *Acuerdo 010 del 14.07.2016, Artículo Tercero:* ▪ *Parágrafo Primero: Cumplido el tiempo autorizado del Plan de Manejo de Transito PMT que en ningún caso será mayor a Seis (6) meses, se cobrará un adicional de Dos (2) SMLDV por mes o fracción hasta su terminación.* ▪ *Parágrafo Segundo: Una vez cumplido el plazo, en caso de suspensión o interrupción del mismo, deberán actualizar la*

documentación presentada inicialmente a fin de que sea avalada por la Dirección de Transito de Bucaramanga.

- ***Cronograma***
  - *Fecha de Inicio: 05 de Marzo de 2018*
  - *Fecha de Terminación: 05 de Septiembre de 2018*
  - *Duración Estimada de las Obras: Seis (06) meses*
  - *Horario de Trabajo: 08:00 AM a 06:00 PM (Ley 1801 del 29.07.2016, Código Nacional de Policía y Convivencia, Artículo 135, Comportamientos Contrarios a la Integridad Urbanística, modificado por el Decreto Nacional 555 del 30.03.2017, Artículo 10, Literal D, Incumplir cualquiera de las siguientes obligaciones).*

- ***Observación:*** *La vigencia y aprobación del PMT inicia desde la publicación de la presente Resolución, independientemente de la fecha de inicio de la obra.*

- ***Aprobación:*** *El PMT presentado se ajusta a las necesidades de movilidad vial del sector intervenido y su zona de influencia, razón por la cual es APROBADO.*

- ***PAC:*** *Se debe establecer el Punto de Atención a la Comunidad, con el fin de atender las inquietudes, quejas y reclamos de la ciudadanía en general. Según visita realizada, el PAC estará ubicado en la Avenida libertador con calle 7N (Equina) Barrio Miramar.*

- ***Comité de Tráfico:*** *De ser necesario y dada la duración de las obras, se debe crear un Comité de Tráfico en el cual deben tener participación por lo menos Un (01) representante de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga; Un (01) representante del nivel directivo del Contratista, Unión Temporal, Consorcio o Empresa Constructora; Un (01) representante de la Interventoría; quienes deberán reunirse en la fecha acordada, dejando como evidencia un Acta de Comité de Tráfico en la que quede constancia de la correcta implementación del PMT y sus probables modificaciones o ajustes, del seguimiento técnico y monitoreo al desarrollo de las obras, del cumplimiento del cronograma de actividades, del estado de la señalización vial y de obra, de la ubicación de bandereros u orientadores de tráfico, y de los eventos, incidentes o accidentes ocurridos durante el periodo evaluado, con las respectivas medidas que se deban aplicar para minimizar el impacto de las obras en la movilidad vial del sector intervenido y su zona de influencia.*

- ***Socialización:*** *Se debe socializar con las comunidades y usuarios del sector intervenido y su zona de influencia, a través de medios masivos de comunicación tales como radio, prensa escrita, televisión, redes sociales, comunicados, circulares, hojas volantes, etc., sobre el impacto que generarán las obras en la movilidad vial y en el medio ambiente, tiempo estimado de la afectación generada por la ejecución de las obras y alternativas de desplazamiento.*

- ***Modificaciones:*** *Las modificaciones sucesivas que hagan parte de esta contingencia vial no requerirán acto administrativo adicional y formarán parte de la Resolución mediante la cual se apruebe el PMT.*

- ***Manejo Vehicular:*** *Si las circunstancias viales imprevistas y/o las condiciones climáticas no son favorables, se podrán hacer modificaciones viales temporales*

complementarias en el área intervenida y su zona de influencia, previa aprobación de la DTB en el Comité de Tráfico.

- ***Manejo Peatonal:*** *Garantizar zonas, espacios o senderos peatonales continuos, bien delimitados, señalizados, sin obstáculos y separados físicamente de las zonas de circulación vehicular. Para las travesías que generen algún tipo de riesgo en las vías, se debe prever la ubicación de bandereros (paleteros u orientadores de tráfico) que faciliten los desplazamientos de los transeúntes, de manera ordenada, cómoda y segura.*

- ***Orientación y/o Regulación del Tránsito Vehicular:*** *Por la ubicación del proyecto, se debe garantizar la regulación del tránsito mediante bandereros (paleteros u orientadores de tráfico) durante el tiempo que dure la afectación vial diurna y/o nocturna, con el fin de facilitar los ingresos y las salidas a los usuarios de las vías del sector intervenido y su zona de influencia.*

- ***Tránsito de Vehículos de Carga Pesada:*** *Para el tránsito de vehículos de carga pesada y/o transporte de equipos, elementos, materiales, insumos, escombros, etc., e ingreso o salida de grúas necesarias para la ejecución, desarrollo y logística de las obras, se deben tramitar los permisos necesarios ante la DTB con un mínimo de diez (10) días de anticipación a la fecha programada para las labores, dando cumplimiento a la normatividad ambiental y de tránsito vigentes y cancelar los derechos a que haya lugar en la Sede Administrativa de la Entidad, Km. 4 vía Girón.*

- ***Maniobras de Cargue y/o Descargue, Montaje y/o Retiro de Máquinas, Equipos y Grúas:*** *Para los cierres viales transitorios parciales o totales que se requieran para efectuar maniobras de cargue y descargue de vehículos de carga pesada, montaje o desmonte de grúas, aparatos o equipos gran tamaño, capacidad o envergadura necesarios para la ejecución, desarrollo y logística de las obras, se deben tramitar previamente los permisos necesarios con un mínimo de diez (10) días de anticipación a la fecha programada para las labores, dando cumplimiento a la normatividad ambiental y de tránsito vigentes y cancelar los derechos a que haya lugar en la Sede Administrativa de la Entidad, Km. 4 vía Girón.*

- ***Rutas o Alternativas de Desplazamiento***

    - *Ruta N° 1 Hacia La Escombrera El Parque: Sale del sitio de las obras Calle 7N, Vía Café Madrid OR-OCC, Anillo Vial N-S, Puente El Palenque a tomar la vía Girón-Bucaramanga, desfogue a la derecha metros antes del Puente El Bueno para ingresar por la vía adyacente a la EDS TERPEL hacia el sector Provincia de Soto y la Escombrera El Parque.*

    - *Ruta N° 2 Retorno a la Obra: Sale de la Escombrera El Parque sector Provincia de Soto por la vía adyacente a la EDS TERPEL, Puente El Bueno, a tomar la vía Bucaramanga-Girón OR-OCC, CENFER, Puente El Palenque, Anillo Vial S-N, Café Madrid OCC-OR, Barrio Kennedy, Calle 7N hasta el sitio de las obras.*

    - *Nota: El material de cobertura de las volquetas, debe ser resistente para evitar que se rompa o se rasgue y estará sujeto en todos sus costados a las paredes exteriores del contenedor o tolva, cubriéndolos y*

sobrepasando por lo menos treinta centímetros (30 cm) a partir de los bordes de éstos. En caso de derrame o pérdida de material en espacio público, éste debe ser recogido inmediatamente por el transportador, sin perjuicio a las multas o sanciones a las que haya lugar.

- ***Protección y/o Conservación de Vías:*** *El responsable de las obras, de manera directa o a través de sus contratistas deberá responder por los daños físicos o estructurales que se causen a las vías (calzadas, andenes, separadores) utilizadas como alternativas de movilización durante la ejecución de los trabajos, lo mismo que a las zonas verdes o espacio público en general.*

- ***Protección de Personas y Edificaciones:*** *El responsable de las obras, de manera directa o a través de sus contratistas deberá responder por los daños físicos o estructurales que se causen a los predios o edificaciones, redes de servicios públicos, bienes, integridad y vida de las personas, durante la ejecución de los trabajos.*

- ***Protección y/o Conservación del Sistema Semafórico de la Ciudad:*** *El responsable del proyecto de manera directa o a través de sus Contratistas deberá incluir en él la afectación que se causará a las redes de semaforización ubicadas en el sector que se va a intervenir (si la hubiere) y/o en los diferentes tramos viales que se van a utilizar como alternativas de desvío, y asumirá las obras, costos y demás que se deriven del desmantelamiento y montaje, reubicación de equipos y elementos, postes, semáforos, ductería, cableado de control e interconexión, cajas de paso y/o inspección, tapas, etc., así como los daños, reparaciones y adecuaciones que se generen en la ejecución de los trabajos propios de las obras y sus actividades complementarias, con el fin de garantizar la continuidad y el funcionamiento normal del sistema semafórico en esas zonas de la ciudad.*

- ***Control Vial y Supervisión del PMT:*** *La DTB ejercerá seguimiento, control vial y supervisión a la implementación del PMT y efectuará monitoreo al tránsito vehicular y peatonal con el fin de determinar las medidas que se deban aplicar para minimizar el impacto de la ejecución del proyecto en la movilidad peatonal y vehicular en el sector intervenido.*

- ***Informe Final:*** *Durante el tiempo de ejecución de las obras se presentarán variedad de hechos y eventos que afectarán la movilidad, el comportamiento del tránsito y la seguridad vial, situación para la cual no es fácil establecer una secuencia rígida y única para implementar señales y/o dispositivos de tránsito. Por esa razón es de obligatorio cumplimiento presentar un informe final de implementación del PMT aprobado, que incluya las evidencias que se consideren pertinentes, con el fin de que reposen en los archivos de la DTB.*

Recomendaciones:

- ***Normatividad:*** *Dar cumplimiento a la normatividad establecida en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo Rutas de Colombia (Resolución 0001885 del 17 de Junio de 2015) Ministerio del Transporte; y la Resolución 541 de 1994 Ministerio del Medio Ambiente.*

- ***Prevención y Seguridad Vial:*** *Recordar que la seguridad de los usuarios (conductores y peatones) en áreas de control temporal del tránsito por afectación de obras civiles, debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.*

- ***Señalización:*** *Al finalizar los trabajos, retirar la señalización temporal y reponer la que haya resultado afectada por las obras o en las vías usadas como desvíos o tránsito de vehículos de carga pesada al servicio del proyecto y sus actividades conexas.*

- ***Artículo 367 POT:*** *Operación de equipos y herramientas de construcción, demolición y reparación de vías. Cuando en desarrollo de obras viales, urbanísticas o de edificaciones las emisiones sonoras sobrepasen los niveles permitidos por la autoridad ambiental, dichas actividades podrán realizarse únicamente entre las 7:00 AM y las 7:00 PM de lunes a sábado.*

- ***Artículo 368 POT:*** *Actas de vecindad. Previo al inicio de las obras o actividades de demolición el urbanizador y/o constructor responsable de la obra debe realizar actas de vecindad con los propietarios y/o habitantes de los predios colindantes con los correspondientes registros fotográficos, para certificar el estado en que se encuentran las construcciones vecinas y así facilitar que el constructor tome las medidas preventivas necesarias para garantizar la estabilidad de dichas construcciones y/o la determinación de responsabilidades en el evento de ocurrencia de accidentes o daños a la propiedad. Si en el momento de realizar las actas de vecindad el constructor tiene motivos para creer que alguna de las estructuras de los predios adyacentes se encuentra en condiciones deficientes o inestables, previo al inicio de las obras debe informar a la entidad competente.*

- ***Artículo 372 POT:*** *Señalización temporal de vías. En el caso de actividades de obra que afecten la normal circulación sobre las vías adyacentes, se deben implementar dispositivos para la regulación del tránsito, ubicados con un (1) día de anticipación al inicio de dichas actividades, permanecer durante la ejecución de las obras y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.*

    - *Todas las señales, cintas, y barricadas que se utilicen, deben ser reflectivas e iluminarse en horas nocturnas. Los delineadores tubulares (conos y colombinas) que se ubiquen sobre espacio público y vías deben ser plásticos. La señalización se instalará cumpliendo con lo establecido en las normas que regulan la materia y de forma tal que los conductores y/o peatones tengan suficiente tiempo para captar el mensaje y reaccionar consecuentemente.*

- ***Artículo 374 POT.*** *Acopio de materiales. Está prohibido realizar acopio de materiales de construcción, tierra, escombros, herramientas y maquinaria hacia el exterior del cerramiento sobre la vía pública. Tanto el descargue como el cargue de materiales debe hacerse directamente del vehículo hacia el interior de la obra y viceversa, sin ser depositado en espacio público. En casos excepcionales se permite la descarga momentánea de materiales sobre espacio público para su inmediato traslado al interior de la obra, sin que se obstruya el libre tránsito peatonal; en ningún caso éstos materiales pueden permanecer más de cuatro (4) horas en el espacio público.*
  Parágrafo 1°. *Se debe realizar la limpieza del espacio público tantas veces como sea necesario para garantizar el libre y seguro tránsito de vehículos y peatones frente*

	a las obras. Cuando se compruebe el incumplimiento de esta norma se ordenará su inmediato retiro sin perjuicio de la aplicación de las sanciones y multas correspondientes. ***Parágrafo 2°.*** *El titular de la licencia así como el urbanizador y/o constructor serán responsables de la reposición de los elementos y/o mobiliario ubicado en el espacio público que haya n sido afectados por la realización de las obras* • ***Artículo 115. Ley 769 de 2002. Código Nacional de Transito.*** ***Parágrafo 2°.*** *En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.* ***Disposiciones Adicionales*** • *Los vehículos con capacidad de carga superior a 4.5 Toneladas deberán acogerse a la Resolución N° 111 de 2014 expedida por la DTB.* • *Los trabajos que se deban realizar sobre vías arterias o principales, se ejecutarán en horarios diurnos contrarios a las horas pico de máxima demanda.* • *Para el trabajo nocturno se debe tener la viabilidad y el respectivo permiso de la Secretaria del Interior del Municipio de Bucaramanga, previa socialización con los residentes del sector.*
ARTICULO TERCERO:	*El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá informar a la Oficina de Transportes del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB sobre la ejecución de los trabajos y las afectaciones viales que se van a generar, con el fin de prever y atender de manera oportuna las posibles modificaciones transitorias o desvíos de las rutas de transporte público colectivo metropolitano de pasajeros y/o transporte masivo que se desplazan por esas zonas de la ciudad.*
ARTICULO CUARTO:	*El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá instalar, demarcar, retirar, borrar, reubicar o adecuar la señalización vial y/o de obra necesaria, diurna y nocturna, y ubicar bandereros u orientadores de tráfico en los sitios estratégicos o puntos críticos de movilidad, para el cumplimiento de lo ordenado.*
ARTICULO QUINTO:	*El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá reponer la señalización vial afectada en el desarrollo de las mismas y la que resultare alterada o dañada parcial o totalmente en las vías utilizadas como desvíos o rutas alternativas de desplazamiento vehicular y retirar la señalización de obra utilizada temporalmente en la contingencia vial.*
ARTICULO SEXTO:	*La Dirección de Transito de Bucaramanga hará supervisión a la implementación, funcionamiento y operación del PMT e intervendrá a través de sus Agentes de Tránsito cuando la situación así lo requiera, para garantizar el orden y el respeto a las disposiciones ordenadas, orientar y regular el tránsito vehicular y evitar los riesgos de accidente.*
ARTICULO SEPTIMO:	*La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación."*

El encargado de la implementación del PMT y de cumplir con las condiciones establecidas en el acto administrativo de aprobación es el responsable de las obras de manera directa o a través de sus contratistas.

Ante las posibles quejas y reclamos que se puedan presentar, y para acceder a la información relacionada con la ejecución del proyecto, la ciudadanía en general puede dirigirse al Punto de Atención a la Comunidad PAC, el cual estará ubicado en la Avenida Libertador con Calle 7N (esquina) del Barrio Miramar. (Folios 1 al 12)

SEXTO: Me informen y adjunten los soportes con la estadística de operativos relacionados al control de cargue y descargue en las vías de la comuna 1, 2 y corregimiento 1 de la ciudad de Bucaramanga, al igual que la relación de operativos por transporte informal y la invasión del espacio púbico y controles en horas pico.

Dando respuesta a la pregunta la DTB viene realizando diferentes acciones desde el Plan Zonal Norte Proyecto estratégico de la Administración Municipal y en cumplimiento del propósito misional de la entidad, a continuación se relacionan las acciones realizadas alrededor de las siguientes Temas:

1. Actividades de señalización
2. Campañas de Cultura vial
3. Actividades de control al transporte informal y otras de control vial
4. Promoción del transporte público formal

ACTIVIDADES DE SEÑALIZACIÓN VIAL:

COMUNA 1

1) BARRIO VILLA ROSA: INSTITUCIÓN SANTO ANGEL:

- **Demarcación** de **pictogramas de zona escolar, leyendas zona escolar y sendero peatonal,** complementado con el mantenimiento a la **zona peatonal (cebra)** pasando la cancha, lo que le da seguridad y continuidad al cruce escolar.

- **Instalación** de señalización vertical **SP-47** (zona escolar), **SP-47A** (proximidad a cruce escolar),**SP-47B** (localización de cruce escolar) y **SR-30** (velocidad máxima permitida)

Registro fotográfico

INSTALACIÓN Y DEMARCACIÓN		INSTALACIÓN	
Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018	**Ubicación:** Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018
Descripción: INTALACIÓN SP- 47 y DEMARCACIÓN DE LEYENDA ZONA ESCOLAR		**Descripción:** INTALACIÓN SP- 47	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
INSTALACION		DEMARCACIÓN E INSTALACION	
Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018	Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018
Descripción: SP-47		Descripción: SR-30, SP-47B Y LEYENDA VEL MAX 30KM/H	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
INSTALACIÓN		INSTALACION	

INSTALACIÓN Y DEMARCACIÓN		INSTALACIÓN	
Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018	Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018
Descripción: SP-47B y MANTENIMIENTO A ZONA PEATONAL (CEBRA)		Descripción: SP-47A Y SR-30	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN E INSTALACIÓN	
Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018	Ubicación: Calle 9N N° 18C-04	Fecha: 02/04/2018
Descripción: ZONA ESCOLAR Y PICTOGRAMA		Descripción: ZONA ESCOLAR, PICTOGRAMA, SENDERO SR47B	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

2) BARRIO CAFÉ MADRID:

- Demarcación de leyenda despacio peatones en la vía
- Demarcación de pictograma zona de peatones.
- Demarcación cebra peatonal y línea de seguridad
- Instalación de señalización vertical SP-46B (zona de peatones)
- Instalación de señalización vertical SP-46A (velocidad máxima permitía)
- Instalación de señalización vertical SR-30 (velocidad máxima permitía).

Con el fin de mejorar y resaltar la señalización del sector y la movilidad y seguridad de los usuarios de las vías.

Registro Fotográfico

INSTALACIÓN		DEMARCACIÓN E INSTALACIÓN	
Ubicación: carrera 8ª entre 37BN a 37 DN Café Madrid	Fecha: 09/04/2018	Ubicación: carrera 8ª entre 37BN a 37 DN Café Madrid	Fecha: 09/04/2018
Descripción: Instalación de SP46A		Descripción: Instalación SR30 y demarcación Y PICTOGRAMA	
Fuente: Propia		**Fuente:** Propia	
INSTALACIÓN Y DEMARCACIÓN		INSTALACIÓN	

INSTALACIÓN		DEMARCACIÓN E INSTALACIÓN	
Ubicación: carrera 8ª entre 37BN a 37 DN Café Madrid	Fecha: 09/04/2018	Ubicación: carrera 8ª entre 37BN a 37 DN Café Madrid	Fecha: 09/04/2018
Descripción: Instalación de SP-46B y demarcación de Despacio peatones en la vía y zona peatonal con líneas de seguridad		Descripción: Instalación de SP-46B,	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

BARRIÓ MARÍA PAZ:

- **Demarcación** de leyenda zona escolar.
- **Demarcación** de pictograma zona escolar.
- **Demarcación** cebra peatonal y linea de seguridad.
- **Mantenimiento** a señalización del entorno.

Con el fin de mejorar y resaltar la señalización del sector y la movilidad y seguridad de los usuarios de las vías.

DEMARCACIÓN	DEMARCACIÓN

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Vía barrio María Paz	Fecha: 11/04/2018	Ubicación: Vía barrio María Paz	Fecha: 11/04/2018
Descripción: DEMARCACION ZONA ESCOLAR PICTOGRAMA		Descripción: DEMARCACION ZONA ESCOLAR PICTOGRAMA	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACION		DEMARCACION	
Ubicación: Vía barrio María Paz	Fecha: 11/04/2018	Ubicación: Vía barrio María Paz	Fecha: 11/04/2018
Descripción: Demarcación ZONA ESCOLAR PICTOGRAMA		Descripción: Demarcación CEBRA	

BARRIÓ BETANIA:

- Demarcación de línea de borde y línea de carril.
- Mantenimiento señalización horizontal.

Con el fin de mejorar y resaltar la señalización para una mejor movilidad y seguridad de los usuarios de la vía.

Registro Fotográfico

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Barrio Betania	Fecha: 02/05/2018	Ubicación: Barrio Betania	Fecha: 02/05/2018
Descripción : línea de berma y carril	Fuente: Propia	Descripción : línea de berma y carril	Fuente: Propia

ANTES		DESPUES	
Ubicación: Barrio Betania	Fecha: 02/05/2018	Ubicación: Barrio Betania	Fecha: 02/05/2018
Descripción : línea de berma y carril	Fuente: Propia	Descripción : línea de berma y carril	Fuente: Propia

BARRIÓ KENNEDY:

- Demarcación Pictograma Escolar
- Demarcación Sendero Escolar
- Mantenimiento Zona Escolar
- Parada De Bus
- Demarcación De Bordillos

- Mantenimiento Señalización Del Entorno
- Demarcación Pictograma Peatones
- Demarcación Vel Max 30 Km / H
- Demarcación Despacio Peatones En La Vía
- Instalación Señal Vertical SR 01

Con el fin de mejorar y resaltar la señalización para una mejor movilidad y seguridad de los usuarios de la vía.

Registro Fotográfico

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 17 Carreras 12 Y 10	Fecha: 16/05/2018	Ubicación: Calle 17 Carreras 12 Y 10	Fecha: 16/05/2018
Descripción: Mantenimiento zona escolar		Descripción: Mantenimiento zona escolar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Calle 17 Carreras 12 Y 10	Fecha: 16/05/2018	Ubicación: Calle 17 Carreras 12 Y 10	Fecha: 16/05/2018
Descripción: Demarcación sendero peatonal		Descripción: Demarcación PICTOGRAMA ESCOLAR	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

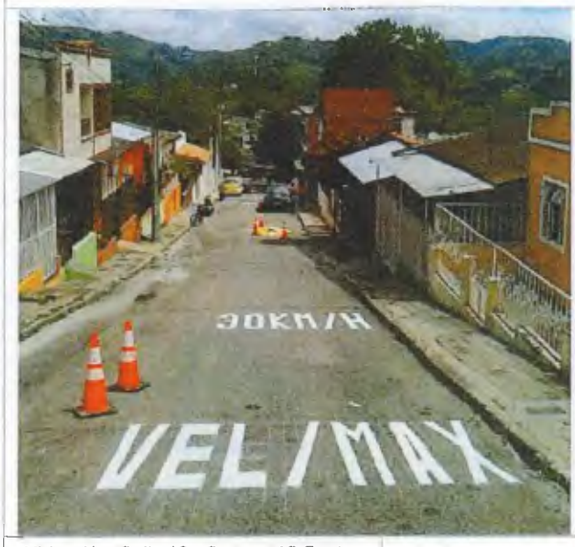
ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Mantenimiento zona escolar		Descripción: Mantenimiento zona escolar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
ANTES		DESPUES	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Mantenimiento pare, bordillos y demarcación sendero peatonal		Descripción: Mantenimiento pare, bordillos y demarcación sendero	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Mantenimiento zona deportiva		Descripción: Demarcación zona deportiva	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
DEMARCACIÓN		**DEMARCACIÓN**	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Demarcación PICTOGRAMA		Descripción: Demarcación PICTOGRAMA	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ANTES		DESPUÉS	
Ubicación: Calle 16N Carreras 14 Y 15 - Entre Calles 16 N Y 17N	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 16N Carreras 14 Y 15 - Entre Calles 16 N Y 17N	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Instalación SR 01		Descripción: Mantenimiento zona escolar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	
DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	

ANTES		DESPUÉS	
			
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018	Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Demarcación VEL MAX 30 KM / H		Descripción: Demarcación PICTOGRAMA PEATONES	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DESPUÉS	
Ubicación: Calle 19n Carrera 15 Centro de Educación Inicial ABC	Fecha: 10/05/2018
Descripción: Demarcación DESPACIO PEATONES EN LA VIA	
Fuente: Propia	

COMUNA 2

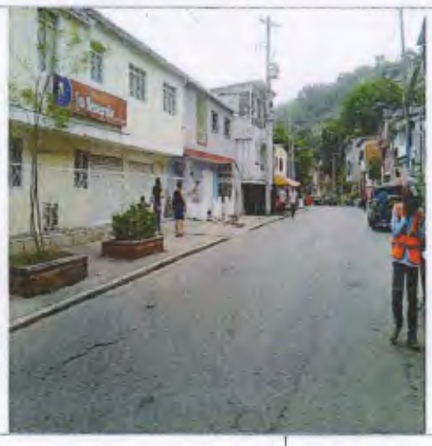
De acuerdo al requerimiento hecho, a continuación se relacionan las actividades ejecutadas en el Barrio JUVENTUD HACIA LA VIRGEN, con esto la Oficina de Señalización de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga se permite informar que se realizó:

- Demarcación De Línea De Borde Y Línea De Carril
- Demarcación Señalización Horizontal

- Demarcación Leyenda 30 km/H Velocidad Máxima Permitida
- Demarcación Pictogramas Peatones En La Vía

Con el fin de mejorar y resaltar la señalización para una mejor movilidad y seguridad de los usuarios de la vía.

Registro Fotográfico

ANTES		DESPUÉS	
			
Ubicación: CALLE 1 # 18D-37	Fecha: 25/04/2018	Ubicación: CALLE 1 # 18D-37	Fecha: 25/04/2018
Descripción: LEYENDA VEL MAX 30 KM/H		Descripción: LEYENDA VEL MAX 30 KM/H	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Barrio la Juventud desde la calle 1 hasta con ICBF hasta la carrera 20	Fecha: 25/04/2018	Ubicación: Barrio la Juventud desde la calle 1 hasta con ICBF hasta la carrera 20	Fecha: 25/04/2018
Descripción: LÍNEAS DE CARRIL		Descripción: LÍNEAS DE BERMA	

DEMARCACIÓN	DEMARCACIÓN
Fuente: Propia	Fuente: Propia

DEMARCACIÓN		DESPUÉS	
Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen noroccidente a sur oriente	Fecha: 25/04/2018	Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen noroccidente a sur oriente	Fecha: 25/04/2018
Descripción: VEL MAX 30 KM/H		Descripción: PICTOGRAMA	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen noroccidente a sur oriente	Fecha: 25/04/2018	Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen noroccidente a sur oriente	Fecha: 25/04/2018
Descripción: PROHIBIDO PARQUEAR		Descripción: DESPACIO PEATONES EN LA VÍA	

DEMARCACIÓN	DEMARCACIÓN
Fuente: Propia	Fuente: Propia

DEMARCACIÓN		DEMARCACIÓN	
Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen sur oriente a noroccidente	Fecha: 25/04/2018	Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen sur oriente a noroccidente	Fecha: 25/04/2018
Descripción: VEL MAX 30 KM/H		Descripción: PICTOGRAMA	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

DEMARCACIÓN	
Ubicación: Ubicación: Vía por la Calle 3 hacia la Virgen sur oriente a noroccidente	Fecha: 25/04/2018
Descripción: DESPACIO PEATONES EN LA VIA	
Fuente: Propia	

ACTIVIDADES DE CULTURA VIAL

Las actividades de capacitación en educación y seguridad vial que se desarrollan dentro de los programas de Cultura Vial son las siguientes:

1. PROGRAMA EN EDUCACIÓN SABER MOVERSE

Todas las personas incluidas en los sistemas de educación preescolar, básica, media, superior educación para el trabajo y desarrollo humano desde la promoción de actividades lógicas, éticas y estéticas de cultura ciudadana para la prevención y seguridad vial en la ciudad de Bucaramanga.

N°	FECHA	COLEGIO	TEMA	CAPACITADOS
1	28/02/2018	HOGAR INFANTIL BAMBY COMUNA 1 NORTE	CULTURA VIAL	125
2	02 Y 03 DE ABRIL	COLEGIO MAIPORÉ	CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL	1.680
3	04 DE ABRIL	COLEGIO CRISTIANO LA REFORMA	CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL	73
4	11 DE ABRIL	COLEGIO SANTO ANGEL	CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL	1.069
5	23 DE ABRIL	COLEGIO MERCEDES ABREGO	CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL	154
6	24 y 25 DE ABRIL	I.E LA JUVENTUD	CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL	310
TOTAL				**3.411**

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL PROGRAMA SABER MOVERSE

HOGAR INFANTIL BAMBY COMUNA 1	HOGAR INFANTIL BAMBY COMUNA 1

HOGAR INFANTIL BAMBY COMUNA 1		HOGAR INFANTIL BAMBY COMUNA 1	
Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 2 Y 3 de Abril	Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 2 Y 3 de Abril
Descripción: Capacitación a estudiantes del Colegio		Descripción: Capacitación a estudiantes del Colegio	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

COLEGIO MAIPORE 2 Y 3 DE ABRIL	COLEGIO MAIPORE 2 Y 3 DE ABRIL

COLEGIO MAIPORE 2 Y 3 DE ABRIL		COLEGIO MAIPORE 2 Y 3 DE ABRIL	
Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 28/02/2018	Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 28/02/2018
Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar		Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

COLEGIO CRISTIANO LA REFORMA	COLEGIO CRISTIANO LA REFORMA

COLEGIO CRISTIANO LA REFORMA		COLEGIO CRISTIANO LA REFORMA	
Ubicación: Comuna 3 Norte	Fecha: 04/04/2018	Ubicación: Comuna 3 Norte	Fecha: 04/04/2018
Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio		Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

COLEGIO SANTO ANGEL		COLEGIO SANTO ANGEL	
Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 11/04/2018	Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 11/04/2018
Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio		Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

COLEGIO SANTO ANGEL		COLEGIO SANTO ANGEL	
Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 11/04/2018	Ubicación: Comuna 1 Norte	Fecha: 11/04/2018
Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio		Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

COLEGIO MERCEDES ABREGO		COLEGIO MERCEDES ABREGO	
Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 23/04/2018	Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 23/04/2018
Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio		Descripción: Capacitación a estudiantes del colegio	

COLEGIO MERCEDES ABREGO	COLEGIO MERCEDES ABREGO
Fuente: Propia	Fuente: Propia

I.E LA JUVENTUD		**I.E LA JUVENTUD**	
Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 24 y 25 Abril	Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 24 y 25 Abril
Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar		Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

I.E LA JUVENTUD		**I.E LA JUVENTUD**	
Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 24 y 25 Abril	Ubicación: Comuna 2 Norte	Fecha: 24 y 25 Abril
Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar		Descripción: Capacitación a estudiantes del hogar	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

2. PROGRAMA EN INFORMACIÓN-PROMOTORES DE LA SEGURIDAD VIAL

Todos los usuarios de las vías. Entendiendo todos aquellos desde los conductores profesionales hasta los actores vulnerables en el uso de vías y espacio público, considerando acciones lógicas, éticas y estéticas para la seguridad vial en Bucaramanga.

N°	FECHA	LUGAR	TEMA	CAPACITADOS
1	04 DE ABRIL	FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS	SEGURIDAD VIAL DEBERES Y DERECHOS DEL PEATÓN	60
2	06 DE ABRIL	CANCHA VILLA ROSA	CAPACITACIÓN, CONTROL Y PUNTO INFORMATIVO	99
3	07 DE ABRIL	"Y" DEL KENNEDY	CAPACITACIÓN, CONTROL, PUNTO INFORMATIVO Y TEST DRIVE	135
4	12 DE JUNIO	FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS	CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL AL PERSONAL ADMINISTRATIVO	27
TOTAL				**321**

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL PROGRAMA DE INFORMACIÓN PROMOTORES DE LA SEGURIDAD VIAL

FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS		FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS	
Ubicación: Comuna 1	Fecha: 04/04/2018	Ubicación: Comuna 1	Fecha: 04/04/2018
Descripción: Capacitación en Seguridad Vial		Descripción: Capacitación en Seguridad Vial	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

TRANSITO EN MI COMUNA VILLA ROSA		TRANSITO EN MI COMUNA VILLA ROSA	
Ubicación: Comuna 2 Villa Rosa, Paisajes Norte, 13 de Junio	Fecha: 06/04/2018	Ubicación: Comuna 2 Villa Rosa, Paisajes Norte, 13 de Junio	Fecha: 06/04/2018
Descripción: Capacitación en Seguridad Vial		Descripción: Capacitación en Seguridad Vial	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

TRANSITO EN MI COMUNA KENNEDY		TRANSITO EN MI COMUNA KENNEDY	
Ubicación: Comuna 1	Fecha: 07/04/2018	Ubicación: Comuna 1	Fecha: 07/04/2018
Descripción: Capacitación en Seguridad Vial		Descripción: Capacitación en Seguridad Vial	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS	FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS

FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS		FUNDACIÓN ÁNGELES CUSTODIOS	
Ubicación: Comuna 1	Fecha: 12/06/2018	Ubicación: Comuna 1	Fecha: 12/06/2018
Descripción: Capacitación en Seguridad Vial		Descripción: Capacitación en Seguridad Vial	
Fuente: Propia		Fuente: Propia	

ACTIVIDADES DE CONTROL VIAL

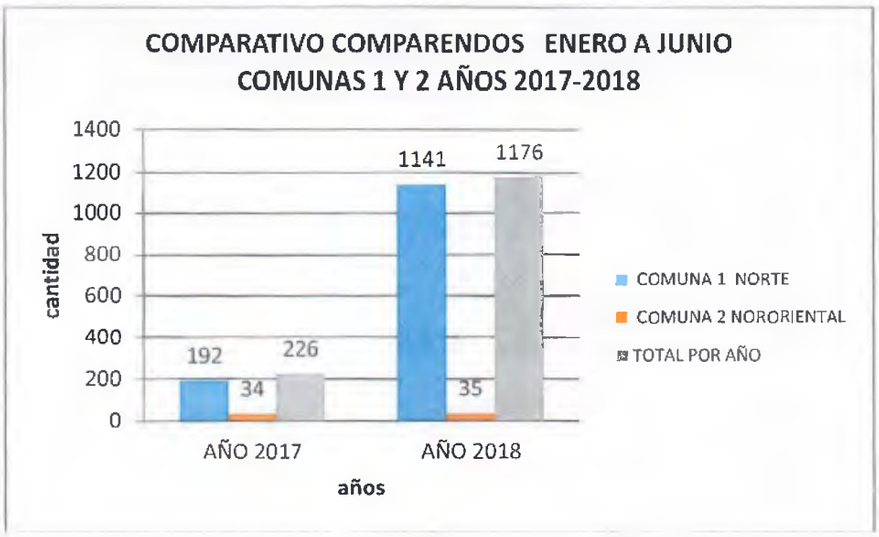
COMPARATIVO COMPARENDOS ELABORADOS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018				
COMPARENDOS	AÑO 2017	AÑO 2018	DIFERENCIA	% DIF
INMOVILIZADO EN PATIOS	75	413	338	451%
SIN INMOVILIZAR	151	763	612	405%
TOTAL	226	1176	950	420%

De enero a junio 17 del año 2018 se han elaborado un total de de 1.176 comparendos una Incremento del 420% con relación al año 2017. De los cuales. 413 vehículos fueron inmovilizados 451% más que el año 2017 y sin inmovilizar 763 Vehículos 405% más con relación al año anterior.

COMPARATIVO INFRACCIONES REALIZADAS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018			
INFRACCIONES REALIZADAS COMUNA 1 Y DOS	AÑO 2017	AÑO 2018	TOTAL
ESTACIONAR EN SITIO PROHIBIDO	9	252	261
TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS Y HORAS RESTRINGIDAS	70	190	260
NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA	37	159	196
CONDUCIR VEHÍCULO PARA USO DIFERENTE AL AUTORIZADO (PIRATAS)	1	186	187
CONDUCIR VEHÍCULO SIN LLEVAR CONSIGO LA LICENCIA	36	75	111
CONDUCIR SIN PORTAR SEGUROS	21	71	92
CONDUCIR MOTO SIN OBSERVAR LAS NORMAS	16	54	70

COMPARATIVO INFRACCIONES REALIZADAS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018			
INFRACCIONES REALIZADAS COMUNA 1 Y DOS	AÑO 2017	AÑO 2018	TOTAL
GUIAR UN VEHÍCULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN	8	41	49
CONDUCIR VEHÍCULO CON LICENCIA CONDUCCIÓN VENCIDA	7	26	33
EXCEDER LA CAPACIDAD AUTORIZADA (SOBRECUPO)	7	21	28
NO ACATAR SEÑAL O REQUERIMIENTO DEL AGENTE	5	20	25
CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	0	21	21
CONDUCTOR QUE NO PORTA LICENCIA DE TRANSITO	1	11	12
ADELANTAR OTRO VEH EN BERMA TÚNEL	3	5	8
TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO	1	7	8
CONDUCIR REALIZANDO MANIOBRA PELIGROSAS	0	6	6
USAR SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACIONES SIN MANOS LIBRES	0	6	6
CONDUCIR VEHÍCULO SIN PLACA Y/O SIN PERMISO	0	4	4
CONDUCIR VEHÍCULO SOBRE ZONAS PEATONALES SEPARADORES	0	3	3
CONDUCTOR PASAJERO PEATÓN QUE NO CUMPLE CON NORMAS	0	3	3
NO USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	1	2	3
AGARRARSE DE OTRO VEHÍCULO	0	2	2
CARGUE O DESCARGUE EN SITIOS PROHIBIDOS	0	2	2
CONDUCIR VEHÍCULO SIN LUZ O SIN DISPOSITIVOS REQUERIDOS	1	1	2
BLOQUEAR CALZADA O INTERSECCIÓN	1	0	1
CONDUCIR VEHÍCULO CARGA O PASAJERO QUE IMPIDA LA VISIBILIDAD	0	1	1
CONDUCIR VEHÍCULO PUBLICO CON TAXÍMETRO DAÑADO O ROTO	0	1	1
CONDUCTOR SIN OBSERVAR LAS NORMAS	0	1	1
CRUZAR LA VÍA ATRAVESANDO EL TRAFICO EN LUGARES CON PASOS PEATONALES	0	1	1
ESTACIONAR SIN PRECAUCIÓN O SIN SEÑALES	0	1	1
NO DETENERSE ANTE LUZ ROJA AMARILLA	0	1	1
NO INFORMAR CAMBIO DE COLOR O MOTOR	1	0	1
REMOLCARSE DE VEHÍCULO EN MOVIMIENTO	0	1	1
VEHÍCULO CON VIDRIOS POLARIZADO ENTINTADOS	0	1	1
TOTAL AÑOS	226	1176	1402

COMPARATIVO COMPARENDOS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018			
COMUNA	AÑO 2017	AÑO 2018	TOTAL
COMUNA 1 NORTE	192	1141	1333
COMUNA 2 NORORIENTAL	34	35	69
TOTAL POR AÑO	226	1176	1402



De los 1.402 comparendos elaborados, 1.333 se elaboraron en la comuna uno y 69 en la comuna dos.

Es de aclarar que generalmente los operativos se realizan en el CAÍ DE LA virgen donde convergen las comunas 1,2 y 3.

COMPARATIVO COMPARENDOS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018			
INFRACCIONES POR COMUNA	COMUNA 1 NORTE	COMUNA 2 NORORIENTAL	TOTAL
ESTACIONAR EN SITIO PROHIBIDO	259	2	261
TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS Y HORAS RESTRINGIDAS	257	3	260
NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA	182	14	196
CONDUCIR VEHÍCULO PARA USO DIFERENTE AL AUTORIZADO (PIRATAS)	181	6	187
CONDUCIR VEHÍCULO SIN LLEVAR CONSIGO LA LICENCIA	97	14	111
CONDUCIR SIN PORTAR SEGUROS	80	12	92
CONDUCIR MOTO SIN OBSERVAR LAS NORMAS	64	6	70
GUIAR UN VEHÍCULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN	46	3	49
CONDUCIR VEHÍCULO CON LICENCIA CONDUCCIÓN VENCIDA	31	2	33
EXCEDER LA CAPACIDAD AUTORIZADA (SOBRECUPO)	27	1	28
NO ACATAR SEÑAL O REQUERIMIENTO DEL AGENTE	23	2	25
CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	21	0	21

COMPARATIVO COMPARENDOS ENERO A JUNIO COMUNAS 1 Y 2 AÑOS 2017-2018			
INFRACCIONES POR COMUNA	COMUNA 1 NORTE	COMUNA 2 NORORIENTAL	TOTAL
CONDUCTOR QUE NO PORTA LICENCIA DE TRANSITO	12	0	12
ADELANTAR OTRO VEH EN BERMA TUNEL	8	0	8
TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO	8	0	8
CONDUCIR REALIZANDO MANIOBRA PELIGROSAS	5	1	6
USAR SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACIONES SIN MANOS LIBRES	5	1	6
CONDUCIR VEHÍCULO SIN PLACA Y/O SIN PERMISO	3	1	4
CONDUCIR VEHÍCULO SOBRE ZONAS PEATONALES SEPARADORES	3	0	3
CONDUCTOR PASAJERO PEATÓN QUE NO CUMPLE CON NORMAS	3	0	3
NO USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	3	0	3
AGARRARSE DE OTRO VEHÍCULO	2	0	2
CARGUE O DESCARGUE EN SITIOS PROHIBIDOS	2	0	2
CONDUCIR VEHÍCULO SIN LUZ O SIN DISPOSITIVOS REQUERIDOS	2	0	2
BLOQUEAR CALZADA O INTERSECCIÓN	0	1	1
CONDUCIR VEHÍCULO CARGA O PASAJERO QUE IMPIDA LA VISIBILIDAD	1	0	1
CONDUCIR VEHÍCULO PUBLICO CON TAXÍMETRO DAÑADO O ROTO	1	0	1
CONDUCTOR SIN OBSERVAR LAS NORMAS	1	0	1
CRUZAR LA VÍA ATRAVESANDO EL TRAFICO EN LUGARES CON PASOS PEATONALES	1	0	1
ESTACIONAR SIN PRECAUCIÓN O SIN SEÑALES	1	0	1
NO DETENERSE ANTE LUZ ROJA AMARILLA	1	0	1
NO INFORMAR CAMBIO DE COLOR O MOTOR	1	0	1
REMOLCARSE DE VEHICULO EN MOVIMIENTO	1	0	1
VEHÍCULO CON VIDRIOS POLARIZADO ENTINTADOS	1	0	1
TOTAL POR COMUNA	1333	69	1402

Comportamiento de la Accidentalidad vial

ACCIDENTALIDAD COMPARATIVA COMUNAS 1 Y 2 MESES ENERO A JUNIO 17 AÑOS 2017-2018			
ACCIDENTALIDAD	COMUNA 1 NORTE	COMUNA 2 NORORIENTAL	TOTAL
CON HERIDOS	95	48	143
CON MUERTOS	7	2	9
SOLO DAÑOS	48	13	61
Total general	150	63	213

De enero a junio año 2018 comparado con el mismo periodo 2017 se han presentado 213 accidentes discriminados así:

Comuna uno 150 accidentes.

- 95 accidentes con lesionados.
- 7 accidentes con víctimas fatales.
- 48 accidentes solo daños materiales.

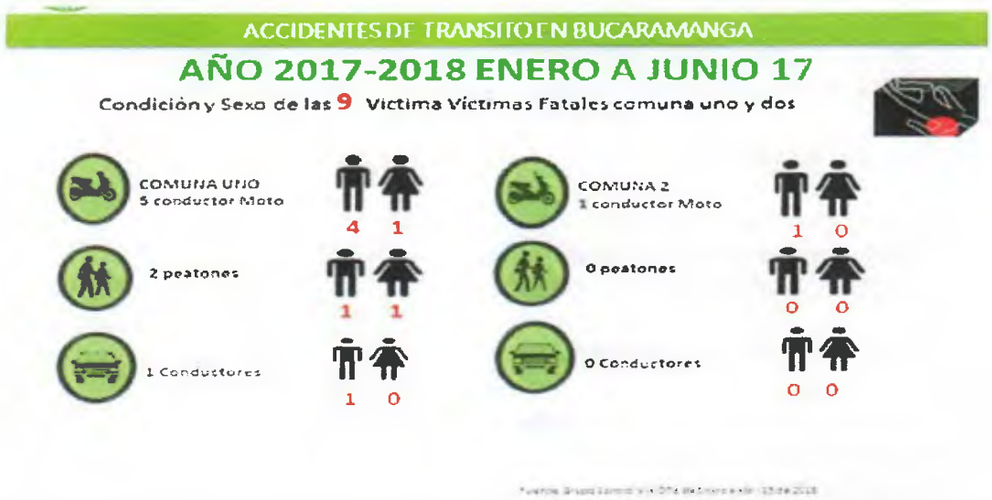
Comuna dos un total de 63 accidentes.

- 48 accidentes con lesionados.
- 2 accidentes con víctimas fatales.
- 13 accidentes solo daños.

VICTIMAS FATALES POR CONDICIÓN ENERO A JUNIO AÑOS 2017 A 2018 COMUNA UNO Y DOS

ACCIDENTES CON VICTIMAS FATALES ENERO A JUNIO 17 AÑOS 2017-2018			
CONDICIÓN DE LA VICTIMA	AÑO 2017	AÑO 2018	TOTAL
CONDUCTOR	1	0	1
MOTOCICLISTA	5	1	6
PEATÓN	1	1	2
TOTAL POR AÑOS	7	2	9

El año 2018, sigue siendo el de menor mortalidad comparada con el año 2017 meses de enero a junio 17, ya que se tienen estrategias de prevención y más presencia de Agentes en estos sectores llegando con programas de cultura vial como tránsito en mi comuna.



PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL NORTE A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE LA DTB.

Se adjuntan evidencias de las publicaciones (Folios 13 al 42)

SÉPTIMO: Adjuntar el informe de metas alcanzadas por parte de su entidad, hasta la fecha.

Adjunto Seguimiento al Plan de Acción de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga de acuerdo al Plan de Desarrollo 2016-2019 "El Gobierno de las ciudadanas y los ciudadanos" (folio 43).

OCTAVO: Adjuntar los estudios y soportes técnicos con su debida socialización, que viabilizaron la instalación de los reductores de velocidad portátiles por los diferentes corredores viales de la ciudad de Bucaramanga, en especial las comunas 7 y 17; y enviar una relación del total de reductores de este tipo instalados y el estado actual de cada uno de ellos en toda la ciudad.

Tal como lo indica el Profesional Especializado de Planeamiento Vial JORGE ALBERTO PÉREZ la implementación de reductores de velocidad se origina generalmente en las solicitudes y peticiones que la comunidad presenta, con el fin de que se le solucionen los problemas viales que los afectan, cuya causa son los excesos de velocidad que le imprimen los conductores a sus vehículos automotores, especialmente a las motocicletas, lo que representa alto riesgo de accidente para los peatones en general.

También obedece a la información que los funcionarios del grupo de Planeamiento Vial recopilan en sus visitas técnicas y el trabajo de campo que realizan de manera permanente a los diferentes sectores y zonas de la ciudad, en los cuales se detectan problemas en la interacción natural que se da en las vías entre vehículos y peatones.

Con relación a los reductores de velocidad tipo resaltos portátiles prefabricados, estos se pueden definir como dispositivos viales hechos en material sintético, que a pesar de ser de alta resistencia, su comportamiento no es muy favorable en relación con el estado de la carpeta asfáltica, toda vez que se convierte en una carga puntual constante aplicada sobre el pavimento, sumado a lo anterior el hecho de que al recibir y soportar el paso de un gran número vehículos, se genera un deterioro visible y significativo en el punto de la vía donde fueron instalados, razón por la cual, actualmente no se está viabilizando la implementación de estos elementos de control a la velocidad.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que la DTB no ejecuta obras civiles, los resaltos portátiles prefabricados que se han viabilizado en el grupo de Planeamiento Vial han sido enviados a la Secretaría de Infraestructura Municipal de Bucaramanga (priorizando su necesidad), ajustando y modificando previamente los cuadros de costos y sus análisis de precios unitarios APU, para que dicha Entidad por competencia los construya en el lugar seleccionado, pero remplazándolos por reductores de velocidad tipo parabólico circular en concreto, de acuerdo con las especificaciones técnicas y condiciones generales establecidas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 0001885 de 2015).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que la ciudad en general, una zona o sector determinado, puede estar técnicamente señalizado, pero los riesgos de accidente, por mínimos que estos sean, dependen también del sentido de responsabilidad que cada usuario de la vía asume en el momento de desplazarse libremente de un lugar a otro en un vehículo automotor, o como transeúnte.

El Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de Agosto de 2002) establece además algunas normas y limitaciones de obligatorio cumplimiento para todos los usuarios de las vías, y su desconocimiento o desacato no lo eximen de la responsabilidad en evento en que ocurran accidentes de tránsito, en los cuales se vean afectados los bienes, la integridad o la vida de las personas.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial para implementación de reductores de velocidad (resaltos) en diferentes sectores de la municipalidad durante los periodos señalados (Folios 1 al 12):

RELACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD EXISTENTES EN DIFERENTES COMUNAS DE LA CIUDAD DE BUCARAMANGA

Junio de 2018

ITEM	DIRECCION	BARRIO	COMUNA	TIPO DE REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO)					APROBADO POR LA DTB	
				VIRTUAL	PORTATIL	PARABOLICO Y CIRCULAR	POMPEYANO	ESTOPEROLES	SI	NO
1	CALLE 10 CON CRA 21	SAN FRANCISCO	3		1				X	
2	CALLE 10 CON CRA 22	SAN FRANCISCO	3		1				X	
3	CALLE 9 CON CRA 21	SAN FRANCISCO	3		1				X	
4	CALLE 9 CON CRA 22	SAN FRANCISCO	3		1				X	
5	CALE 10 CRA 26	SAN FRANCISCO	3	1					X	
6	CRA 27 CALLE 10	UNIVERSIDAD	3				1		X	
7	CRA 26 ENTRE CALLES 9 Y 10	SAN FRANCISCO	3			1			X	
8	CRA 27 CON CALLE 14	SAN FRANCISCO	3	1					X	
9	CRA 27 FRENTE AL SENA	SAN ALONSO	3	1					X	
10	ACCESO VIADUCTO PROVINCIAL S-N	MUTIS	17		1				X	
11	CALLE 20 CON CRA 21	SAN ALONSO	3		1					X
12	CALLE 13 CON CRA 22 Y 21	SAN ALONSO	3		2				X	
13	CRA 12 CON CALLE 36	CENTRO	15					1	X	
14	CRA 40 CON CALLE 46	CABECERA	12		1				X	
15	CRA 38 CON CALLE 48	CABECERA	12					1	X	
16	VIA ANTIGUA CON CALLE 70	LAGOS CACIQUE	16		2				X	
17	P. ECOLOGICO LA FLORA	CABECERA	12			1			X	
18	AV. 42 SECTOR UNAB	CABECERA	12			1			X	
19	AV. EL JARDIN	CABECERA	12			1			X	
20	AV. G. VALENCIA CALLE 58	MERCEDES	12		2				X	
21	CALLE 50 CON CRA 15	SAN MIGUEL	6			1			X	

ITEM	DIRECCION	BARRIO	COMUNA	TIPO DE REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO)					APROBADO POR LA DTB	
				VIRTUAL	PORTATIL	PARABOLICO Y CIRCULAR	POMPEYANO	ESTOPEROLES	SI	NO
22	CRA 16 CON CALLE 55A	SAN MIGUEL	6			1			X	
23	CALLE 55 CON CRA 17	SAN MIGUEL	6			1			X	
24	CALLE 55 CON CRA 16ª	SAN MIGUEL	6			1			X	
25	CALLE 51A CON CRA 15A	SAN MIGUEL	6			1			X	
26	CRA 50 N° 28-36/35	ALBANIA	14	1					X	
27	CALLE 32 N° 49-53	AMÉRICAS	13					1	X	
28	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5		1				X	
29	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5			1			X	
30	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5	1				1	X	
31	CALLE 45 CRAS 2 Y 4 W	CAMPOHERMOSO	5	2					X	
32	CALLE 45 CARRERA 8 W	CAMPOHERMOSO	5		1				X	
33	CALLE 45 CARRERA 4 W	CAMPOHERMOSO	5		2				X	
34	DIAG. 105 TRANSV. 28 Y 29	ASTURIAS	9		1				X	
35	CIRCUNVALAR CALLE 93 Y 94	LAGOS DEL CACIQUE			2				X	
36	CALLE 94 CIRCUNVALAR	LAGOS DEL CACIQUE		2					X	
37	CRA 49 CLL 94 Y TRANSV. 72	LAGOS DEL CACIQUE			3				X	
38	CRA 50 TRANSV. 72 Y CLL 74	ALTOS DEL CAIQUE	16		2				X	
39	CARRERA 15D	LIBERTAD	11		1				X	
40	CARRERA 15	TOLEDO PLATA			1				X	
TOTAL				9	27	10	1	4		

NOVENO: Manifestar las razones por las cuales a la fecha usted no ha realizado el mantenimiento pertinente en conjunto con la Secretaria de Infraestructura en la malla vial que se ha visto afectada con grandes grietas a causa de la instalación de los reductores portátiles autorizados por su entidad.

En el memorando No. 467-18 de Planeamiento Vial (folios 1 al 12) se señala que en las reuniones de trabajo y diferentes comités de obra y de tráfico se le ha informado a la Secretaría de Infraestructura Municipal sobre ese tema, el cual ha sido tenido en cuenta para incluirlo en las actividades que se van a desarrollar en las próximas contrataciones que se realicen para la reparación y adecuación de la malla vial de la ciudad.

Adicionalmente, en los comités de tráfico que se realizan con diferentes contratistas de obras de infraestructura, como son los del PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL MESON DE LOS BUCAROS y el CORREDOR VIAL PRIMARIO TERCER CARRIL, se les ha solicitado la reposición de algunos resaltos tipo portátiles prefabricados que fueron instalados como parte del plan de contingencia, por reductores de velocidad tipo parabólico circular en concreto, así como la reparación de la carpeta asfáltica que ha resultado deteriorada como resultado de la instalación de esos dispositivos.

DÉCIMO: Adjuntar una relación del total de cambios viales que usted ha realizado en las diferentes intersección viales de nuestro municipio, anexando los estudios y conceptos técnicos, con su respectivo cuadro comparativo de los diferentes escenarios que se pudieran presentar en cada uno de estos cambios, y el impacto que los mismo han tenido en la movilidad de la ciudad.

La modificación de sentidos de circulación vial, así como la implementación de otras medidas de señalización, semaforización, control vial, cultura vial, etc., tienen como objetivo principal mejorar la movilidad por las diferentes vías de la municipalidad.

Así mismo, permiten atender y dar trámite oportuno y satisfactorio a las solicitudes, peticiones, quejas y reclamos presentados por la comunidad en general, para solucionar los problemas que afectan la realización de sus desplazamientos peatonales y vehiculares de una manera, libre, cómoda y segura.

Dentro del proceso de Planeamiento Vial así como en los demás procesos establecidos por el sistema integrado de gestión de la calidad de la Entidad, están claramente estipulados los procedimientos que se deben cumplir para llevar a cabo esa tarea, iniciando con la asignación del número de radicado de la solicitud

presentada en la ventanilla única de correspondencia o por correo institucional, la remisión al grupo de trabajo correspondiente por competencia, el recibo y designación en orden cronológico del funcionario que debe atender el trámite, la práctica de las visitas técnicas, el trabajo de campo, la socialización con la comunidad, los registros fotográficos y/o de video, la elaboración de los croquis o planos que contengan el diseño geométrico y las características de las vías estudiadas, la georeferenciación del sector o zona seleccionada, la elaboración del concepto técnico respectivo, y la remisión a las dependencias internas o externas encargadas de la implementación de las medidas viabilizadas para solucionar la problemática manifestada por los solicitantes o peticionarios.

Además de los documentos técnicos relacionados en el párrafo anterior, el soporte jurídico de las medidas a implementar queda contenido en un acto administrativo (Resolución) proyectada, aprobada y publicada por la Entidad para los efectos pertinentes, en la que se detallan las consideraciones técnicas y legales y como producto de las mismas y de los estudios realizados, se ordena en la parte resolutiva cada una de las medidas a implementar.

Los siguientes son los principales argumentos técnicos y legales que soportan la modificación de sentidos de circulación vial:

Que de conformidad con el Artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, las normas del Código Nacional de Transito rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones y vehículos.

Que la misma Ley 769 de 2002, en su Artículo 7° establece que las Autoridades de Tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y sus acciones se orientarán hacia la prevención y la seguridad.

Que el Artículo 115, Parágrafo 1° de dicha Ley establece que cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito.

Que de conformidad al Artículo 119 de la misma Ley, las Autoridades de Transito dentro de su respectiva jurisdicción podrán ordenar el cierre temporal de vias, 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.

Que en las visitas y el seguimiento técnico que realizan de manera permanente a las diferentes zonas de la ciudad los grupos de trabajo adscritos a la Subdirección

Técnica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se han detectado altos niveles de congestión, contaminación y riesgo de accidente, excesos de velocidad y maniobras de giro innecesarias, lo que altera de manera determinante la movilidad vial en algunos sectores de la ciudad de Bucaramanga.

Que adicionalmente y para atender las solicitudes y peticiones de la comunidad, el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha venido analizado varias medidas para mejorar la movilidad vial por esas zonas de la ciudad, dentro de las cuales se consideró necesario implementar nuevos sentidos de circulación; construir reductores de velocidad tipo prefabricado de ingeniería de alta resistencia (portátiles-temporales) o resaltos tipo parabólico circular; demarcar e instalar la señalización vial horizontal y vertical necesaria; y ejercer medidas de control vial con el fin de habilitar los pares viales, disminuir el número de maniobras vehiculares y garantizar las travesías peatonales de manera cómoda y segura.

Que es deber de la Autoridades de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, velar por la prevención, la seguridad, la fluidez y la comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento del tránsito por las vías públicas, recibir y solucionar las peticiones de la comunidad y aprobar los Planes de Manejo de Transito PMT presentados para atender contingencias viales temporales.

Los siguientes son los principales beneficios generados por la implementación y/o modificación de sentidos de circulación vial:

- Mejorar los niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares.
- Disminuir los índices de congestión, contaminación y riesgo de accidente.
- Habilitar los pares viales de un determinado sector o zona de la ciudad.
- Disminuir y/o eliminar el número de maniobras vehiculares, tales como giros a izquierda, giros a derecha y giros en "U".
- Garantizar las travesías peatonales de manera cómoda y segura.
- Facilitar los desplazamientos en vehículos automotores desde o hacia los diferentes sectores de la ciudad.
- Evitar el bloqueo de las intersecciones viales.
- Proteger a las personas en condición de discapacidad.
- Incrementar el ordenamiento de la ciudad.
- Mejorar la movilidad vial.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial para implementar modificación de

sentidos de circulación vial en diferentes sectores de la municipalidad, durante los períodos señalados:

ITEM	DESCRIPCION	CONCEPTO TECNICO Y/O RESOLUCION	AÑO
1	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 55A y 56.	X	2016
2	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 57 y 58.	X	2016
3	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 59 y 60.	X	2016
4	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 3W entre Calles 55 y 56.	X	2016
5	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 3W entre Calles 61 y 62.	X	2016
6	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 5W entre Calles 55 y 56.	X	2016
7	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 2AW entre Calles 61 y 62.	X	2016
8	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 4W entre Calles 55 y 56.	X	2016
9	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 6W entre Calles 55 y 56.	X	2016
10	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 55A entre Carreras 2W y 1W.	X	2016
11	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 57 entre Carreras 2W y 1W.	X	2016
12	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 59 entre Carreras 2W y 1W.	X	2016

ITEM	DESCRIPCION	CONCEPTO TECNICO Y/O RESOLUCION	AÑO
13	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 61 entre Carreras 2AW y 2W.	X	2016
14	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 56 entre Carreras 1W y 3W.	X	2016
15	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 58 entre Carreras 1W y 2W.	X	2016
16	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 60 entre Carreras 1W y 3W.	X	2016
17	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 23 entre Calles 56 y 50.	X	2016
18	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Avenida 89 entre Calles 83 y 89.	X	2016
19	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente- Oriente la Carrera 24 entre Calles 89 y 83.	X	2016
20	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 17A entre Calles 52 y 53.	X	2016
21	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 17B entre Calles 53 y 55.	X	2016
22	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 29 entre Calles 67 y 65.	X	2017
23	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Avenida el Jardín entre Avenida 42 y Carrera 45, e instalación de dos (2) resaltos parabólicos circulares.	X	2017
24	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Avenida 42 entre Carrera 40 y Calle 46, e instalación de dos (2) resaltos parabólicos circulares.	X	2017

ITEM	DESCRIPCION	CONCEPTO TECNICO Y/O RESOLUCION	AÑO
25	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Avenida 38 entre Carrera 38 y Avenida 42.	X	2017
26	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Calle 46 entre Avenida 42 y Carrera 40.	X	2017
27	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente- Oriente la Calle 46 entre Carreras 35A y 36.	X	2017
28	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur; la Carrera 16 entre Avenida Quebrada Seca y Calle 33.	X	2017
29	Modificar a sentido doble de circulación vial Norte-Sur y Sur- Norte la Carrera 16 entre Calles 33 y 34.	X	2017
30	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 29 entre Calles 36 y 30.	X	2017
31	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 28 entre Calles 36 y 30.	X	2017
32	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 59 entre Carrera 3W y 8W.	X	2017
33	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 28 entre Calle 10 y Avenida Quebrada Seca.	X	2017
34	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 29 entre Avenida Quebrada Seca y Avenida Eduardo Santos.	X	2017
35	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 7W entre Calles 55 y 57.	X	2018
36	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 3W entre Calles 55 y 56.	X	2018

ITEM	DESCRIPCION	CONCEPTO TECNICO Y/O RESOLUCION	AÑO
37	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 4W entre Calles 55 y 57.	X	2018
38	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente- Oriente la Calle 56 entre Carreras 2W y 1W.	X	2018
39	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente- Oriente la Calle 56 entre Carreras 7W y 2W.	X	2018

(Folios 1 al 12)

DÉCIMO PRIMERO: Que desde su oficina de Financiera dirigida por el Doctor Elkin Ragua, se me adjunte el informe de la asignación presupuestal de las vigencias (2016 – 2017 y lo que va del 2018) especificando los porcentajes de cumplimiento de las metas propuestas por vigencia, y dejando claridad las inversiones y los gastos de cada uno de los rubros designados.

Me permito adjuntar copia de la Ejecución Presupuestal correspondiente a las vigencias 2016, 2017 y 2018, indicando el valor asignado a cada rubro con el respectivo porcentaje de ejecución (Folios 44 al 49)

DÉCIMO SEGUNDO: Se me informe, que inversiones ha realizado en su administración para ejecutar obras y/o mantenimiento de las instalaciones administrativas de su entidad; y de no haber realizado dicha gestión, explicar sus razones de fondo; lo anterior teniendo en cuenta el mal estado del inmueble donde funciona la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

Desde el año 2016 la Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha realizado inversiones con el propósito de mejorar la infraestructura locativa y brindar un mejor servicio a los ciudadanos que se acercan a realizar trámites a la sede administrativa ubicada en el km 4 vía girón:

-Compra de 16 sillas tipo tándem de 4 puestos en acero cromado y 9 sillas tipo tándem isósceles de 4 puestos tapizados para la Dirección de Transito de Bucaramanga.

-Elaboración e instalación de señalización interna para la Dirección de Transito de Bucaramanga.
-Compra de 10 puntos ecológicos ambientales para la Dirección de Transito de Bucaramanga.
-Compra e instalación de malla sintética en áreas de la edificación de Dirección de Transito de Bucaramanga para el manejo y el control de palomas como medida de exclusión y barrera para impedir su ingreso y anidación en las áreas de la entidad.
-Compra de elementos y equipos para el mantenimiento locativo de la Dirección de Transito de Bucaramanga.
-Compra de extintores polvo químico seco de 150 lbs tipo satélite, extintores polvo químico seco de 20 lbs, así mismo recarga y mantenimiento a los extintores que se encuentran instalados en las diferentes áreas de la Dirección de Transito de Bucaramanga.
-3 contratistas encargados del mantenimiento locativo, mantenimiento de aires acondicionado y servicios de jardinería.
-6 contratistas encargados de apoyar a la gestión en lo relacionado con la limpieza y aseo de planta física de la entidad edificio de la sede principal, así como las subsedes.

Así mismo, se aclara que por medio de la caja menor del área de mantenimiento se dan soluciones prioritarias a otros temas como el mantenimiento de baños públicos debido a constantes actos vandálicos durante el 2017 y 2018.

Cordialmente,

GERMAN TORRES PRIETO
Director General

Copia: OMAR ALFONSO OCHOA MALDONADO – Personero Municipal de Bucaramanga - Cra. 11 #34 – 16 (Cuarto Piso)

Adjunto:

Revisó aspectos técnicos: Edwin Fabián Fontecha – Subdirector Técnico
Carlos Andrés Montaña – Profesional Especializado Planeamiento Vial
Revisó aspectos administrativos: Oscar Yesid Pérez – Asesor de Calidad
Yomaira Gómez Garnica – Asesora de Planeación (e)
Revisó aspectos financieros: Elkin Dario Ragua Rueda – Subdirector Financiero

Proyectó: Sonia Dallos – Aux. Administrativa

DT	PROCESO PLANEAMIENTO VIAL	Serie:133-3.6-50
	MEMORANDO No. 467	Pagina 1 de 1

Bucaramanga, 27 de Junio de 2018

PARA: **Dra. SONIA DALLOS**
Asistente de Dirección

DE: **JORGE ALBERTO PEREZ JIMENEZ**
Profesional Especializado - Planeamiento Vial

ASUNTO. Respuestas Derecho de Petición presentado por el Señor Concejal de Bucaramanga NELSON MANTILLA BLANCO.

De manera atenta y para dar respuesta parcial al tema referenciado en el asunto, me permito enviar a su despacho la siguiente información:

PRIMERO

La Dirección de Transito de Bucaramanga a través de los grupos de trabajo adscritos a la Subdirección Técnica, atiende las múltiples solicitudes, peticiones, quejas, reclamos, planes de manejo de transito PMT, estudios de transito, etc., presentados por la ciudadanía de las diecisiete (17) Comunas de la municipalidad, con el fin de viabilizar la implementación de las medidas que permitan mejorar los desplazamientos peatonales y vehiculares por las diferentes zonas de la ciudad, atender las contingencias viales temporales que se presentan por ejecución de obras de infraestructura y minimizar su impacto en la movilidad vial.

El grupo de Planeamiento Vial radica las solicitudes y peticiones que le son asignadas, programa las visitas técnicas, efectúa el trabajo de campo, hace los planos o croquis del sector analizado, toma los registros fotográficos pertinentes y elabora el Concepto Técnico respectivo, en el cual se plasman las medidas viabilizadas.

Ese documento técnico es remitido a las dependencias internas o externas que por competencia deben intervenir en la ejecución de las medidas recomendadas, e informa de lo actuado con el fin de cerrar cada procedimiento o trámite en particular.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial durante los períodos señalados:

Sonia 27/06/18

ITEM	DESCRIPCION (SOLICITUDES, PETICIONES, QUEJAS, RECLAMOS, PLANES DE MANEJO DE TRANSITO PMT, ESTUDIOS DE TRANSITO, ETC)	VIGENCIA 2016	VIGENCIA 2017	VIGENCIA 2018
1		661	930	499
TOTAL		2.090		

A nivel interno las principales medidas que se viabilizan para atender las solicitudes o peticiones recibidas son en su orden: señalización; control vial; reductores de velocidad; modificación de sentidos viales; campañas de cultura de transito y educación vial; y semaforización.

A nivel externo y mediante comunicación escrita, se informa a las demás dependencias del orden municipal, sobre las medidas viabilizadas para solucionar los problemas de movilidad que afectan a los diferentes sectores de la ciudad, con el fin de que se integren ejecutando las medidas recomendadas que les corresponden por competencia, tales como obras civiles (carpeta asfáltica, andenes, separadores, etc.); reductores de velocidad; reubicación de postes, cabinas telefónicas, mogadores publicitarios, sumideros, cajas de paso e inspección; poda de arboles; etc.

TERCERO

En el grupo de Planeamiento Vial se ha dado trámite y respuesta oportuna a las solicitudes y/o peticiones presentadas por el Señor Concejal NELSON MANTILLA BLANCO, que hayan sido remitidas y radicadas en esta dependencia.

Efectuada la consulta respectiva en los archivos, encontramos las siguientes:

1. SOLICITUD del 08.11.2017 Rad. 827; Reductores de velocidad en el Barrio Albania, Comuna 14, Municipio de Bucaramanga; se respondió mediante Oficio N° 912 del 04.12.2017; Concepto Técnico N° 827-17 del 07.12.2017; se viabilizaron medidas de señalización, control vial, campañas de cultura de transito y educación vial, y reparación de la carpeta asfáltica por parte de la Secretaría de Infraestructura; se informó nuevamente al solicitante sobre las medidas aprobadas para mejorar la movilidad vial por ese sector de la ciudad, mediante Oficio N° 1013 del 28.12.2017.

2. DERECHO DE PETICIÓN del 16.11.2017 Rad. 820, Señalización vial y control a la invasión del espacio público por parqueo de toda clase de vehículos, especialmente de camiones y buses, además de excesos de velocidad de los motociclistas; se

respondió mediante Oficio N° 823 del 20.11.2017 dirigido al Coordinador de Veeduría ciudadana de la Comuna 14, Señor JULIO CESAR BARAJAS; Concepto Técnico N° 820-17 del 18.12.2017; se viabilizaron medidas de señalización, control vial, campañas de cultura de transito y educación vial, y reparación de la carpeta asfáltica por parte de la Secretaría de Infraestructura; se informó nuevamente al solicitante sobre las medidas aprobadas para mejorar la movilidad vial por ese sector de la ciudad, mediante Oficio N° 1018 del 28.12.2017.

CUARTO

Con cierta frecuencia se reciben en el grupo de Planeamiento Vial de la DTB, solicitudes para semaforizar intersecciones viales, pues desde la óptica de los peticionarios, esa podría ser la mejor medida para solucionar los problemas de movilidad que afectan a las comunidades en determinadas zonas de la ciudad.

Sin embargo, no siempre la instalación de semáforos es la mejor respuesta a esas situaciones, pues hay medidas alternativas tales como señalización, control vial, campañas de cultura de transito, rediseño geométrico de las intersecciones, modificación de sentidos viales, reductores de velocidad, etc., que permiten mejorar notoriamente los niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, y disminuir los índices de congestión, contaminación y riesgo de accidente.

En la actualidad la DTB está implementando en diferentes corredores viales de la ciudad, la reposición de semáforos de iluminación incandescente o halógena por semáforos de iluminación tipo LEDS, los cuales ofrecen mayor luminosidad, son amigables con el medio ambiente, consumen mucho menos energía eléctrica que los anteriores, mejoran el ornato y no requieren el cambio de sus bombillas con tanta frecuencia, disminuyendo así los costos de mantenimiento.

Adicionalmente se tiene proyectado semaforizar en la presente vigencia tres (3) intersecciones viales en diferentes sectores, cuyas inversiones presupuestales forman parte del proyecto general de modernización, optimización y ampliación de la cobertura del sistema semafórico de la ciudad, que es un macro proyecto cuya ejecución se tiene programada desarrollar por fases o etapa, debido a sus altos costos presupuestales.

A continuación se relaciona lo que establece el Manual de Señalización Vial sobre la implementación de semáforos:

CAPÍTULO 7. SEMÁFOROS

7.1. GENERALIDADES

Los semáforos son dispositivos de señalización mediante los cuales se regula la circulación de vehículos motorizados, bicicletas y/o peatones en las vías, asignando el derecho de paso o prelación de vehículos y peatones secuencialmente, por las indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad electrónica de control.

7.1.1. Función

El semáforo es un dispositivo útil para el control y la seguridad, tanto de vehículos como de peatones. Debido a la asignación, prefijada o determinada por el tránsito, del derecho de vía para los diferentes movimientos en intersecciones y otros sitios de las vías, el semáforo ejerce una profunda influencia sobre el flujo del tránsito. Por lo tanto, es de vital importancia que la selección y uso de tan importante artefacto de regulación sea precedido de un estudio que evalúe como mínimo las condiciones expuestas en la sección.

7.5.1. Autoridad Legal

Los semáforos se usan para desempeñar, entre otras, las siguientes funciones:

- Alternar periódicamente el tránsito de un flujo vehicular o peatonal para permitir el paso de otro flujo vehicular, a partir del reparto programado del tiempo entre los flujos concurrentes.
- Regular la velocidad de los vehículos para mantener la circulación continua a una velocidad constante en una vía con intersecciones semaforizadas continuas (sincronismo).
- Controlar la circulación por carriles.
- Minimizar el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, principalmente los que implican colisiones perpendiculares.
- Proporcionar un ordenamiento y seguridad del tránsito.

7.1.2. Autoridad Legal

Los semáforos que controlan el tránsito deben ser instalados y operados en vías públicas y privadas abiertas al uso público únicamente por la autoridad de tránsito competente, o en quien esté delegada esta actividad. La instalación de señales u otros artefactos que obstaculicen o interfieren la visibilidad de cualquier semáforo debe ser prohibida

7.1.3. Ventajas y desventajas de los semáforos

Un semáforo ofrece las siguientes ventajas:

- Proporciona ordenamiento de los movimientos de tránsito minimizando congestión y contaminación.

- Reduce algunos tipos de accidentes en particular de colisiones laterales que, por lo general son bastante severas.
- Agrupa el tránsito en pelotones lo cual permite cierta fluidez de acceso y cruce en las intersecciones, facilitando a la vez el movimiento continuo del tránsito a una determinada velocidad segura por una ruta específica.

A pesar de las ventajas, un semáforo también ofrece desventajas:

- Tiende a incrementar las demoras.
- Puede desplazar flujos vehiculares a otras calles menos adecuadas para altos niveles de tránsito.
- Puede aumentar la frecuencia de accidentes: aunque el semáforo puede reducir las colisiones laterales, también pueden incrementar las colisiones por alcance.
- Es susceptible de fallas y/o problemas de suministro de energía.

7.1.4. Clasificación

De acuerdo con el tipo de conflicto que se regula y el mecanismo de operación de sus unidades de control, los semáforos se clasifican en: a. Semáforos para el control del tránsito de vehículos (los criterios utilizados para esta clase de semáforos son igualmente aplicables en ciclorrutas).

- Semáforos de tiempos fijos o predeterminados
- Semáforos parcialmente accionados por el tránsito
- Semáforos totalmente accionados por el tránsito b. Semáforos para pasos peatonales, estos pueden ser de tiempos fijos o accionados por los peatones. c. Semáforos sonoros d. Semáforos especiales.
- De destello o intermitentes
- Para regular el uso de carriles
- Para maniobras de vehículos de emergencia
- Para el control de buses en corredores de autobuses de tránsito rápido
- Para indicar la aproximación de trenes

7.5.1. Estudios necesarios de ingeniería de tránsito

Previo a la instalación de un semáforo, se debe realizar un estudio de tránsito y de las características físicas de la intersección, para determinar si se justifica la instalación y para proporcionar los datos necesarios para el diseño y la operación o no del mismo. Los principales datos a recopilar son los siguientes:

- El volumen de vehículos que ingresan a la intersección por cuartos de hora por movimiento o maniobra, por tipo de vehículo (autos, buses, camiones, motos y bicicletas) para cada vía de acceso en un período de 16 horas durante tres (3) días

representativos. Las 16 horas seleccionadas deben contener el mayor porcentaje del tránsito de las 24 horas.

- Volumen peatonal en períodos de 15 minutos por movimiento, por cada cruce y/o acceso de la intersección durante las horas de registro de volumen vehicular. Donde las personas jóvenes, mayores o con movilidad reducida requieran consideración especial, los peatones pueden clasificarse mediante una observación general y registrarse por grupos de edades y tipo de discapacidad.
- Donde los niños, las personas de la tercera edad o las personas con discapacidad requieran consideración especial, estos y sus tiempos de cruce pueden clasificarse mediante observaciones generales.
- El percentil 85 de la velocidad puntual de todos los vehículos en los accesos a la intersección no controlados, y la medición del promedio de detenciones por vehículo antes de cruzar la intersección, lo cual permitirá evaluar los costos de operación vehicular.
- Un diagrama con información de accidentes registrados por lo menos durante un año, clasificados por tipo, ubicación, sentido de circulación, consecuencias, hora, fecha y día de la semana.
- Un plano que contenga la siguiente información:
    - Detalles del diseño físico, incluyendo características, tales como geometría de la intersección, canalización, pendientes y/o restricciones de distancia y visibilidad.
    - Tipo de superficie de rodamiento, entradas y salidas de vehículos, paso de ferrocarril cercano, postes, hidrantes y diferentes elementos del mobiliario urbano.
    - Señalización vertical, demarcaciones del pavimento, iluminación de la calle, sentidos de circulación, condiciones de estacionamiento, paraderos y rutas de transporte público.
    - Instalaciones de equipamiento urbano y uso del suelo adyacente.
    - Datos adicionales obtenidos en los mismos períodos de medición de los volúmenes de tránsito para conocer con mayor precisión el funcionamiento de la intersección, como pueden ser:
        - Demoras en segundos por vehículo, determinadas para cada acceso.
        - Distribución de intervalos entre grupos de vehículos en la calle principal que permitan al tránsito de la calle secundaria cruzar la intersección en condiciones de seguridad.
        - Se pueden usar aplicaciones (Software) especializadas para la ingeniería de tránsito mediante las cuales se puedan simular las condiciones de operación del sitio. Esto, como una herramienta adicional en el análisis y toma de decisiones para la implementación de controles de tránsito con semáforos. 7.5.2. Condiciones para justificar la instalación de semáforos.

- Los datos obtenidos en los estudios de tránsito tratados en el numeral anterior se deben comparar con las siguientes condiciones o requisitos para justificar la instalación de un semáforo:

  - Condición A: Volumen mínimo de vehículos
  - Condición B: Interrupción del tránsito continuo
  - Condición C: Volumen mínimo de peatones
  - Condición D: Movimiento o circulación progresiva
  - Condición E: Accidentes
  - Condición F: Combinación de las condiciones anteriores Si el volumen de circulación disminuye al 50% o menos de los volúmenes mínimos especificados durante un lapso de cuatro horas consecutivas o más, es conveniente que las operaciones normales de los semáforos se sustituyan por operaciones de destello o intermitentes, las cuales se deben restringir a no más de tres períodos diferentes durante el día.

7.5.2.1. Condición A: Volumen mínimo de vehículos

La condición de volumen mínimo de vehículos, se entiende que es para ser aplicada donde el volumen de tránsito intersectante es la razón principal para considerar la instalación de un semáforo.

La condición se cumple cuando en la vía principal y en el acceso de mayor flujo de la calle secundaria, existen los volúmenes mínimos indicados en la Tabla 7-1 en cada una de las ocho horas de máxima demanda en un día representativo.

Tabla 7.1 Condición A, volumen mínimo de vehículos

Número de carriles de circulación por acceso		Vehículos por hora en la vía principal (Total en ambos accesos)	Vehículos por hora en el acceso de mayor volumen de la vía secundaria (Un solo sentido)
Vía principal	Vía secundaria		
1	1	500	150
2 o más	1	600	150
2 o más	2 o más	600	200
1	2 o más	500	200

Los volúmenes de tránsito de vehículos para las vías principal y secundaria corresponden a las mismas ocho horas. El sentido de circulación del tránsito de mayor volumen en la vía secundaria puede ser por un acceso durante algunas horas y por la aproximación opuesta durante las horas restantes.

Si la velocidad que presenta el 85% del tránsito en la vía principal excede de 60 km/h, o si la intersección queda dentro de la zona urbana de una población aislada de 10 mil habitantes o menos, el requisito de volumen se reduce al 70% del indicado en la tabla.

Nota: Como se puede observar, la implementación de semáforos requiere de estudios de ingeniería de transito especializados, con el fin de que su instalación sea la respuesta más adecuada a los problemas de movilidad detectados en las zonas o sectores en los cuales se haya visto afectada la movilidad por diferentes factores, y requiere de una disponibilidad presupuestal bien importante para su ejecución.

QUINTO

La construcción de la Estación Portal del Norte que prestará servicio al Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM METROLINEA, tiene aprobado por parte de la Dirección de Transito de Bucaramanga el PMT General presentado para atender la contingencia vial temporal que generará la ejecución de esas obras civiles y sus actividades conexas.

Dentro de esa aprobación se establecen las normas, requisitos, consideraciones y observaciones que se deben tener en cuenta para dar cumplimiento a la implementación del PMT aprobado.

A continuación se transcriben los aspectos más importantes del acto administrativo mediante el cual se aprobó el PMT:

CONSIDERANDOS

1. Que de conformidad con el Artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, las normas del Código Nacional de Transito rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones y vehículos.

2. Que la misma Ley 769 de 2002, en su Artículo 7° establece que las Autoridades de Tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y sus acciones se orientarán hacia la prevención y la seguridad.

3. Que el Artículo 115, Parágrafo 1° de dicha Ley establece que cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito.

4. Que de conformidad al Articulo 119 de la misma Ley, las Autoridades de Transito dentro de su respectiva 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.

	PROCESO PLANEAMIENTO VIAL	Serie:133-3.6-50
	MEMORANDO No. 467	Pagina 1 de 1

5. Que el Ingeniero CARLOS AUGUSTO PATIÑO MURILLO Gerente del Proyecto, en representación de ISMOCOL S.A., presentó para aprobación de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga el Plan de Manejo de Transito PMT establecido en la ley y normas relacionadas, con el fin de atender la contingencia vial temporal que generará la ejecución de las obras civiles de CONSTRUCCION DE LA ESTACION DE CABECERA PORTAL DEL NORTE EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA S.A. CONTRATO 132 DEL 07.12.2017, ubicado en la Carrera 10W con Calle 7N, Vía al Mar, Área Urbana, Municipio de Bucaramanga.

6. Que el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Transito de Bucaramanga practicó visitas técnicas al sector que se va a intervenir y su zona de influencia y revisó el PMT presentado, el cual fue aceptado y para cuya implementación se hicieron algunas recomendaciones para mitigar el impacto sobre la movilidad vehicular y peatonal y brindar prevención, seguridad y comodidad a los usuarios de la malla vial.

7. Que por decisión de la Dirección de Transito de Bucaramanga, los PMT que se presenten para atender contingencias viales temporales generadas por ejecución de obras civiles, construcciones, reparaciones, emergencias, sucesos o eventos especiales, siniestros, calamidades, etc., serán aprobados mediante Resolución.

8. Que es deber de la Autoridades de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, velar por la prevención, la seguridad, la fluidez y la comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento del tránsito por las vías públicas, recibir y solucionar las peticiones de la comunidad y aprobar los Planes de Manejo de Tráfico PMT presentados para atender contingencias viales temporales.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO:	Aprobar el Plan de Manejo de Transito PMT presentado por ISMOCOL S.A. para atender la contingencia vial temporal que generará la CONSTRUCCION DE LA ESTACION DE CABECERA PORTAL DEL NORTE EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA S.A. CONTRATO 132 DEL 07.12.2017, ubicado en la Carrera 10W con Calle 7N, Vía al Mar, Área Urbana, Municipio de Bucaramanga.
ARTICULO SEGUNDO:	Además de las medidas temporales contempladas en el PMT, el responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas, deberá tener en cuenta las siguientes disposiciones y recomendaciones: • **Categorización del PMT y Pago de Derechos de Evaluación y Seguimiento**: La siguiente es la categorización del PMT según el impacto que generará en la movilidad vial del sector y su zona de influencia y el pago respectivo de los derechos derivados de dicho trámite:

- Categoría del PMT: Alto Impacto
- Derechos a Pagar: Treinta (30) SMLDV (Código 183)
- Acuerdo 010 del 14.07.2016, Artículo Tercero:
  - Parágrafo Primero: Cumplido el tiempo autorizado del Plan de Manejo de Transito PMT que en ningún caso será mayor a Seis (6) meses, se cobrará un adicional de Dos (2) SMLDV por mes o fracción hasta su terminación.
  - Parágrafo Segundo: Una vez cumplido el plazo, en caso de suspensión o interrupción del mismo, deberán actualizar la documentación presentada inicialmente a fin de que sea avalada por la Dirección de Transito de Bucaramanga.

- **Cronograma**
  - Fecha de Inicio: 05 de Marzo de 2018
  - Fecha de Terminación: 05 de Septiembre de 2018
  - Duración Estimada de las Obras: Seis (06) meses
  - Horario de Trabajo: 08:00 AM a 06:00 PM (Ley 1801 del 29.07.2016, Código Nacional de Policía y Convivencia, Artículo 135, Comportamientos Contrarios a la Integridad Urbanística, modificado por el Decreto Nacional 555 del 30.03.2017, Artículo 10, Literal D, Incumplir cualquiera de las siguientes obligaciones).

- **Observación:** La vigencia y aprobación del PMT inicia desde la publicación de la presente Resolución, independientemente de la fecha de inicio de la obra.

- **Aprobación:** El PMT presentado se ajusta a las necesidades de movilidad vial del sector intervenido y su zona de influencia, razón por la cual es APROBADO.

- **PAC:** Se debe establecer el Punto de Atención a la Comunidad, con el fin de atender las inquietudes, quejas y reclamos de la ciudadanía en general. Según visita realizada, el PAC estará ubicado en la Avenida libertador con calle 7N (Equina) Barrio Miramar.

- **Comité de Tráfico:** De ser necesario y dada la duración de las obras, se debe crear un Comité de Tráfico en el cual deben tener participación por lo menos Un (01) representante de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga; Un (01) representante del nivel directivo del Contratista, Unión Temporal, Consorcio o Empresa Constructora; Un (01) representante de la Interventoría; quienes deberán reunirse en la fecha acordada, dejando como evidencia un Acta de Comité de Tráfico en la que quede constancia de la correcta implementación del PMT y sus probables modificaciones o ajustes, del seguimiento técnico y monitoreo al desarrollo de las obras, del cumplimiento del cronograma de actividades, del estado de la señalización vial y de obra, de la ubicación de bandereros u orientadores de tráfico, y de los eventos, incidentes o accidentes ocurridos durante el periodo evaluado, con las respectivas medidas que se deban aplicar para minimizar el impacto de las obras en la movilidad vial del sector intervenido y su zona de influencia.

- **Socialización:** Se debe socializar con las comunidades y usuarios del sector intervenido y su zona de influencia, a través de medios masivos de comunicación tales como radio, prensa escrita, televisión, redes sociales, comunicados, circulares, hojas volantes, etc., sobre el impacto que generarán las obras en la movilidad vial y en el medio ambiente, tiempo estimado de la afectación generada por la ejecución de las obras y alternativas de desplazamiento.

- **Modificaciones:** Las modificaciones sucesivas que hagan parte de esta contingencia vial no requerirán acto administrativo adicional y formarán parte de la Resolución mediante la cual se apruebe el PMT.

- **Manejo Vehicular:** Si las circunstancias viales imprevistas y/o las condiciones climáticas no son favorables, se podrán hacer modificaciones viales temporales complementarias en el área intervenida y su zona de influencia, previa aprobación de la DTB en el Comité de Tráfico.

- **Manejo Peatonal:** Garantizar zonas, espacios o senderos peatonales continuos, bien delimitados, señalizados, sin obstáculos y separados físicamente de las zonas de circulación vehicular. Para las travesías que generen algún tipo de riesgo en las vías, se debe prever la ubicación de bandereros (paleteros u orientadores de tráfico) que faciliten los desplazamientos de los transeúntes, de manera ordenada, cómoda y segura.

- **Orientación y/o Regulación del Tránsito Vehicular:** Por la ubicación del proyecto, se debe garantizar la regulación del tránsito mediante bandereros (paleteros u orientadores de tráfico) durante el tiempo que dure la afectación vial diurna y/o nocturna, con el fin de facilitar los ingresos y las salidas a los usuarios de las vías del sector intervenido y su zona de influencia.

- **Tránsito de Vehículos de Carga Pesada:** Para el tránsito de vehículos de carga pesada y/o transporte de equipos, elementos, materiales, insumos, escombros, etc., e ingreso o salida de grúas necesarias para la ejecución, desarrollo y logística de las obras, se deben tramitar los permisos necesarios ante la DTB con un mínimo de diez (10) días de anticipación a la fecha programada para las labores, dando cumplimiento a la normatividad ambiental y de tránsito vigentes y cancelar los derechos a que haya lugar en la Sede Administrativa de la Entidad, Km. 4 vía Girón.

- **Maniobras de Cargue y/o Descargue, Montaje y/o Retiro de Máquinas, Equipos y Grúas:** Para los cierres viales transitorios parciales o totales que se requieran para efectuar maniobras de cargue y descargue de vehículos de carga pesada, montaje o desmonte de grúas, aparatos o equipos gran tamaño, capacidad o envergadura necesarios para la ejecución, desarrollo y logística de las obras, se deben tramitar previamente los permisos necesarios con un mínimo de diez (10) días de anticipación a la fecha programada para las labores, dando cumplimiento a la normatividad ambiental y de tránsito vigentes y cancelar los derechos a que haya lugar en la Sede Administrativa de la Entidad, Km. 4 vía Girón.

- **Rutas o Alternativas de Desplazamiento**

- Ruta N° 1 Hacia La Escombrera El Parque: Sale del sitio de las obras Calle 7N, Vía Café Madrid OR-OCC, Anillo Vial N-S, Puente El Palenque a tomar la vía Girón-Bucaramanga, desfogue a la derecha metros antes del Puente El Bueno para ingresar por la vía adyacente a la EDS TERPEL hacia el sector Provincia de Soto y la Escombrera El Parque.

- Ruta N° 2 Retorno a la Obra: Sale de la Escombrera El Parque sector Provincia de Soto por la vía adyacente a la EDS TERPEL, Puente El Bueno, a tomar la vía Bucaramanga-Girón OR-OCC, CENFER, Puente El Palenque, Anillo Vial S-N, Café Madrid OCC-OR, Barrio Kennedy, Calle 7N hasta el sitio de las obras.

- Nota: El material de cobertura de las volquetas, debe ser resistente para evitar que se rompa o se rasgue y estará sujeto en todos sus costados a las paredes exteriores del contenedor o tolva, cubriéndolos y sobrepasando por lo menos treinta centímetros (30 cm) a partir de los bordes de éstos. En caso de derrame o pérdida de material en espacio público, éste debe ser recogido inmediatamente por el transportador, sin perjuicio a las multas o sanciones a las que haya lugar.

- **Protección y/o Conservación de Vías:** El responsable de las obras, de manera directa o a través de sus contratistas deberá responder por los daños físicos o estructurales que se causen a las vías (calzadas, andenes, separadores) utilizadas como alternativas de movilización durante la ejecución de los trabajos, lo mismo que a las zonas verdes o espacio público en general.

- **Protección de Personas y Edificaciones:** El responsable de las obras, de manera directa o a través de sus contratistas deberá responder por los daños físicos o estructurales que se causen a los predios o edificaciones, redes de servicios públicos, bienes, integridad y vida de las personas, durante la ejecución de los trabajos.

- **Protección y/o Conservación del Sistema Semafórico de la Ciudad:** El responsable del proyecto de manera directa o a través de sus Contratistas deberá incluir en él la afectación que se causará a las redes de semaforización ubicadas en el sector que se va a intervenir (si la hubiere) y/o en los diferentes tramos viales que se van a utilizar como alternativas de desvío, y asumirá las obras, costos y demás que se deriven del desmantelamiento y montaje, reubicación de equipos y elementos, postes, semáforos, ductería, cableado de control e interconexión, cajas de paso y/o inspección, tapas, etc., así como los daños, reparaciones y adecuaciones que se generen en la ejecución de los trabajos propios de las obras y sus actividades complementarias, con el fin de garantizar la continuidad y el funcionamiento normal del sistema semafórico en esas zonas de la ciudad.

- **Control Vial y Supervisión del PMT:** La DTB ejercerá seguimiento, control vial y supervisión a la implementación del PMT y efectuará monitoreo al tránsito vehicular y peatonal con el fin de determinar las medidas que se deban aplicar para minimizar el impacto de la ejecución del proyecto en la movilidad peatonal y vehicular en el

sector intervenido.

- **Informe Final:** Durante el tiempo de ejecución de las obras se presentarán variedad de hechos y eventos que afectarán la movilidad, el comportamiento del tránsito y la seguridad vial, situación para la cual no es fácil establecer una secuencia rígida y única para implementar señales y/o dispositivos de tránsito. Por esa razón es de obligatorio cumplimiento presentar un informe final de implementación del PMT aprobado, que incluya las evidencias que se consideren pertinentes, con el fin de que reposen en los archivos de la DTB.

Recomendaciones:

- **Normatividad:** Dar cumplimiento a la normatividad establecida en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo Rutas de Colombia (Resolución 0001885 del 17 de Junio de 2015) Ministerio del Transporte; y la Resolución 541 de 1994 Ministerio del Medio Ambiente.

- **Prevención y Seguridad Vial:** Recordar que la seguridad de los usuarios (conductores y peatones) en áreas de control temporal del tránsito por afectación de obras civiles, debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.

- **Señalización:** Al finalizar los trabajos, retirar la señalización temporal y reponer la que haya resultado afectada por las obras o en las vías usadas como desvíos o tránsito de vehículos de carga pesada al servicio del proyecto y sus actividades conexas.

- **Artículo 367 POT:** Operación de equipos y herramientas de construcción, demolición y reparación de vías. Cuando en desarrollo de obras viales, urbanísticas o de edificaciones las emisiones sonoras sobrepasen los niveles permitidos por la autoridad ambiental, dichas actividades podrán realizarse únicamente entre las 7:00 AM y las 7:00 PM de lunes a sábado.

- **Artículo 368 POT:** Actas de vecindad. Previo al inicio de las obras o actividades de demolición el urbanizador y/o constructor responsable de la obra debe realizar actas de vecindad con los propietarios y/o habitantes de los predios colindantes con los correspondientes registros fotográficos, para certificar el estado en que se encuentran las construcciones vecinas y así facilitar que el constructor tome las medidas preventivas necesarias para garantizar la estabilidad de dichas construcciones y/o la determinación de responsabilidades en el evento de ocurrencia de accidentes o daños a la propiedad. Si en el momento de realizar las actas de vecindad el constructor tiene motivos para creer que alguna de las estructuras de los predios adyacentes se encuentra en condiciones deficientes o inestables, previo al inicio de las obras debe informar a la entidad competente.

- **Artículo 372 POT:** Señalización temporal de vías. En el caso de actividades de obra que afecten la normal circulación sobre las vías adyacentes, se deben implementar dispositivos para la regulación del tránsito, ubicados con un (1) día de anticipación al inicio de dichas actividades, permanecer durante la ejecución de las

obras y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.

- Todas las señales, cintas, y barricadas que se utilicen, deben ser reflectivas e iluminarse en horas nocturnas. *Los delineadores tubulares (conos y colombinas) que se ubiquen sobre espacio público y vías deben ser plásticos. La señalización se instalará cumpliendo con lo establecido en las normas que regulan la materia y de forma tal que los conductores y/o peatones tengan suficiente tiempo para captar el mensaje y reaccionar consecuentemente.*

- **Artículo 374 POT**. Acopio de materiales. Está prohibido realizar acopio de materiales de construcción, tierra, escombros, herramientas y maquinaria hacia el exterior del cerramiento sobre la vía pública. Tanto el descargue como el cargue de materiales debe hacerse directamente del vehículo hacia el interior de la obra y viceversa, sin ser depositado en espacio público. En casos excepcionales se permite la descarga momentánea de materiales sobre espacio público para su inmediato traslado al interior de la obra, sin que se obstruya el libre tránsito peatonal; en ningún caso éstos materiales pueden permanecer más de cuatro (4) horas en el espacio público.

  Parágrafo 1°. Se debe realizar la limpieza del espacio público tantas veces como sea necesario para garantizar el libre y seguro tránsito de vehículos y peatones frente a las obras. Cuando se compruebe el incumplimiento de esta norma se ordenará su inmediato retiro sin perjuicio de la aplicación de las sanciones y multas correspondientes.

  Parágrafo 2°. El titular de la licencia así como el urbanizador y/o constructor serán responsables de la reposición de los elementos y/o mobiliario ubicado en el espacio público que haya n sido afectados por la realización de las obras

- **Artículo 115. Ley 769 de 2002. Código Nacional de Transito.**
  Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

Disposiciones Adicionales

- Los vehículos con capacidad de carga superior a 4.5 Toneladas deberán acogerse a la Resolución N° 111 de 2014 expedida por la DTB.

- Los trabajos que se deban realizar sobre vías arterias o principales, se ejecutarán en horarios diurnos contrarios a las horas pico de máxima demanda.

- Para el trabajo nocturno se debe tener la viabilidad y el respectivo permiso de la Secretaria del Interior del Municipio de Bucaramanga, previa socialización con los residentes del sector.

	PROCESO PLANEAMIENTO VIAL	Serie:133-3.6-50
	MEMORANDO No. 467	Pagina 1 de 1

ARTICULO TERCERO:	El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá informar a la Oficina de Transportes del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB sobre la ejecución de los trabajos y las afectaciones viales que se van a generar, con el fin de prever y atender de manera oportuna las posibles modificaciones transitorias o desvíos de las rutas de transporte público colectivo metropolitano de pasajeros y/o transporte masivo que se desplazan por esas zonas de la ciudad.
ARTICULO CUARTO:	El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá instalar, demarcar, retirar, borrar, reubicar o adecuar la señalización vial y/o de obra necesaria, diurna y nocturna, y ubicar bandereros u orientadores de tráfico en los sitios estratégicos o puntos críticos de movilidad, para el cumplimiento de lo ordenado.
ARTICULO QUINTO:	El responsable de las obras de manera directa o a través de sus Contratistas deberá reponer la señalización vial afectada en el desarrollo de las mismas y la que resultare alterada o dañada parcial o totalmente en las vías utilizadas como desvíos o rutas alternativas de desplazamiento vehicular y retirar la señalización de obra utilizada temporalmente en la contingencia vial.
ARTICULO SEXTO:	La Dirección de Transito de Bucaramanga hará supervisión a la implementación, funcionamiento y operación del PMT e intervendrá a través de sus Agentes de Transito cuando la situación así lo requiera, para garantizar el orden y el respeto a las disposiciones ordenadas, orientar y regular el transito vehicular y evitar los riesgos de accidente.
ARTICULO SEPTIMO:	La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

El encargado de la implementación del PMT y de cumplir con las condiciones establecidas en el acto administrativo de aprobación es el responsable de las obras de manera directa o a través de sus contratistas.

Ante las posibles quejas y reclamos que se puedan presentar, y para acceder a la información relacionada con la ejecución del proyecto, la ciudadanía en general puede dirigirse al Punto de Atención a la Comunidad PAC, el cual estará ubicado en la Avenida Libertador con Calle 7N (esquina) del Barrio Miramar.

OCTAVO

La implementación de reductores de velocidad se origina generalmente en las solicitudes y peticiones que la comunidad presenta, con el fin de que se le solucionen los problemas viales que los afectan, cuya causa son los excesos de velocidad que le imprimen los conductores a sus vehículos automotores, especialmente a las motocicletas, lo que representa alto riesgo de accidente para los peatones en general.

También obedece a la información que los funcionarios del grupo de Planeamiento Vial recopilan en sus visitas técnicas y el trabajo de campo que realizan de manera permanente a los diferentes sectores y zonas de la ciudad, en los cuales se detectan problemas en la interacción natural que se da en las vías entre vehículos y peatones.

Con relación a los reductores de velocidad tipo resaltos portátiles prefabricados, estos se pueden definir como dispositivos viales hechos en material sintético, que a pesar de ser de alta resistencia, su comportamiento no es muy favorable en relación con el estado de la carpeta asfáltica, toda vez que se convierte en una carga puntual constante aplicada sobre el pavimento, sumado a lo anterior el hecho de que al recibir y soportar el paso de un gran número vehículos, se genera un deterioro visible y significativo en el punto de la vía donde fueron instalados, razón por la cual, actualmente no se está viabilizando la implementación de estos elementos de control a la velocidad.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que la DTB no ejecuta obras civiles, los resaltos portátiles prefabricados que se han viabilizado en el grupo de Planeamiento Vial han sido enviados a la Secretaría de Infraestructura Municipal de Bucaramanga (priorizando su necesidad), ajustando y modificando previamente los cuadros de costos y sus análisis de precios unitarios APU, para que dicha Entidad por competencia los construya en el lugar seleccionado, pero remplazándolos por reductores de velocidad tipo parabólico circular en concreto, de acuerdo con las especificaciones técnicas y condiciones generales establecidas en el Manual de Señalización Vial (Resolución 0001885 de 2015).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que la ciudad en general, una zona o sector determinado, puede estar técnicamente señalizado, pero los riesgos de accidente, por mínimos que estos sean, dependen también del sentido de responsabilidad que cada usuario de la vía asume en el momento de desplazarse libremente de un lugar a otro en un vehículo automotor, o como transeúnte.

El Código Nacional de Transito (Ley 769 de Agosto de 2002) establece además algunas normas y limitaciones de obligatorio cumplimiento para todos los usuarios de las vías, y su desconocimiento o desacato no lo eximen de la responsabilidad en evento en que ocurran accidentes de transito, en los cuales se vean afectados los bienes, la integridad o la vida de las personas.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial para implementación de reductores de velocidad (resaltos) en diferentes sectores de la municipalidad durante los períodos señalados:

RELACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD EXISTENTES EN DIFERENTES COMUNAS DE LA CIUDAD DE BUCARAMANGA

Junio de 2018

ITEM	DIRECCION	BARRIO	COMUNA	TIPO DE REDUCTOR DE VELOCIDAD (RESALTO)					APROBADO POR LA DTB	
				VIRTUAL	PORTATIL	PARABOLICO Y CIRCULAR	POMPEYANO	ESTOPEROLES	SI	NO
1	CALLE 10 CON CRA 21	SAN FRANCISCO	3		1				X	
2	CALLE 10 CON CRA 22	SAN FRANCISCO	3		1				X	
3	CALLE 9 CON CRA 21	SAN FRANCISCO	3		1				X	
4	CALLE 9 CON CRA 22	SAN FRANCISCO	3		1				X	
5	CALE 10 CRA 26	SAN FRANCISCO	3	1					X	
6	CRA 27 CALLE 10	UNIVERSIDAD	3				1		X	
7	CRA 26 ENTRE CALLES 9 Y 10	SAN FRANCISCO	3			1			X	
8	CRA 27 CON CALLE 14	SAN FRANCISCO	3	1					X	
9	CRA 27 FRENTE AL SENA	SAN ALONSO	3	1					X	
10	ACCESO VIADUCTO PROVINCIAL S-N	MUTIS	17		1				X	
11	CALLE 20 CON CRA 21	SAN ALONSO	3		1					X
12	CALLE 13 CON CRA 22 Y 21	SAN ALONSO	3		2				X	
13	CRA 12 CON CALLE 36	CENTRO	15					1	X	
14	CRA 40 CON CALLE 46	CABECERA	12		1				X	
15	CRA 38 CON CALLE 48	CABECERA	12					1	X	
16	VIA ANTIGUA CON CALLE 70	LAGOS CACIQUE	16		2				X	
17	P. ECOLOGICO LA FLORA	CABECERA	12			1			X	
18	AV. 42 SECTOR UNAB	CABECERA	12			1			X	
19	AV. EL JARDIN	CABECERA	12			1			X	

Diagonal 15 No. 50 – 18 Teléfono 6337672
Semaforos@transitobucaramanga.gov.co

20	AV. G. VALENCIA CALLE 58	MERCEDES	12		2				X	
21	CALLE 50 CON CRA 15	SAN MIGUEL	6			1			X	
22	CRA 16 CON CALLE 55A	SAN MIGUEL	6			1			X	
23	CALLE 55 CON CRA 17	SAN MIGUEL	6			1			X	
24	CALLE 55 CON CRA 16ª	SAN MIGUEL	6			1			X	
25	CALLE 51A CON CRA 15A	SAN MIGUEL	6			1			X	
26	CRA 50 N° 28-36/35	ALBANIA	14	1					X	
27	CALLE 32 N° 49-53	AMÉRICAS	13					1	X	
28	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5		1				X	
29	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5			1			X	
30	CALLE 45 CARRERA 1	CAMPOHERMOSO	5	1				1	X	
31	CALLE 45 CRAS 2 Y 4 W	CAMPOHERMOSO	5	2					X	
32	CALLE 45 CARRERA 8 W	CAMPOHERMOSO	5		1				X	
33	CALLE 45 CARRERA 4 W	CAMPOHERMOSO	5		2				X	
34	DIAG. 105 TRANSV. 28 Y 29	ASTURIAS	9		1				X	
35	CIRCUNVALAR CALLE 93 Y 94	LAGOS DEL CACIQUE			2				X	
36	CALLE 94 CIRCUNVALAR	LAGOS DEL CACIQUE		2					X	
37	CRA 49 CLL 94 Y TRANSV. 72	LAGOS DEL CACIQUE			3				X	
38	CRA 50 TRANSV. 72 Y CLL 74	ALTOS DEL CAIQUE	16		2				X	
39	CARRERA 15D	LIBERTAD	11		1				X	
40	CARRERA 15	TOLEDO PLATA			1				X	
TOTAL				9	27	10	1	4		

DTB	PROCESO PLANEAMIENTO VIAL	Serie:133-3.6-50
	MEMORANDO No. 467	Pagina 1 de 1

NOVENO

En las reuniones de trabajo y diferentes comités de obra y de tráfico se le ha informado a la Secretaría de Infraestructura Municipal sobre ese tema, el cual ha sido tenido en cuenta para incluirlo en las actividades que se van a desarrollar en las próximas contrataciones que se realicen para la reparación y adecuación de la malla vial de la ciudad.

Adicionalmente, en los comités de tráfico que se realizan con diferentes contratistas de obras de infraestructura, como son los del PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL MESON DE LOS BUCAROS y el CORREDOR VIAL PRIMARIO TERCER CARRIL, se les ha solicitado la reposición de algunos resaltos tipo portátiles prefabricados que fueron instalados como parte del plan de contingencia, por reductores de velocidad tipo parabólico circular en concreto, así como la reparación de la carpeta asfáltica que ha resultado deteriorada como resultado de la instalación de esos dispositivos.

DECIMO

La modificación de sentidos de circulación vial, así como la implementación de otras medidas de señalización, semaforización, control vial, cultura vial, etc., tienen como objetivo principal mejorar la movilidad por las diferentes vías de la municipalidad.

Así mismo, permiten atender y dar trámite oportuno y satisfactorio a las solicitudes, peticiones, quejas y reclamos presentados por la comunidad en general, para solucionar los problemas que afectan la realización de sus desplazamientos peatonales y vehiculares de una manera, libre, cómoda y segura.

Dentro del proceso de Planeamiento Vial así como en los demás procesos establecidos por el sistema integrado de gestión de la calidad de la Entidad, están claramente estipulados los procedimientos que se deben cumplir para llevar a cabo esa tarea, iniciando con la asignación del número de radicado de la solicitud presentada en la ventanilla única de correspondencia o por correo institucional, la remisión al grupo de trabajo correspondiente por competencia, el recibo y designación en orden cronológico del funcionario que debe atender el trámite, la práctica de las visitas técnicas, el trabajo de campo, la socialización con la comunidad, los registros fotográficos y/o de video, la elaboración de los croquis o planos que contengan el diseño geométrico y las características de las vías estudiadas, la georeferenciación del sector o zona seleccionada, la elaboración del concepto técnico respectivo, y la remisión a las dependencias internas o externas encargadas de la implementación de las medidas viabilizadas para solucionar la problemática manifestada por los solicitantes o peticionarios.

Además de los documentos técnicos relacionados en el párrafo anterior, el soporte jurídico de las medidas a implementar queda contenido en un acto administrativo (Resolución) proyectada, aprobada y publicada por la Entidad para los efectos pertinentes, en la que se detallan las consideraciones técnicas y legales y como producto de las mismas y de los estudios realizados, se ordena en la parte resolutiva cada una de las medidas a implementar.

Los siguientes son los principales argumentos técnicos y legales que soportan la modificación de sentidos de circulación vial:

Que de conformidad con el Artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, las normas del Código Nacional de Transito rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones y vehículos.

Que la misma Ley 769 de 2002, en su Artículo 7° establece que las Autoridades de Tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y sus acciones se orientarán hacia la prevención y la seguridad.

Que el Artículo 115, Parágrafo 1° de dicha Ley establece que cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito.

Que de conformidad al Articulo 119 de la misma Ley, las Autoridades de Transito dentro de su respectiva 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.

Que en las visitas y el seguimiento técnico que realizan de manera permanente a las diferentes zonas de la ciudad los grupos de trabajo adscritos a la Subdirección Técnica de la Dirección de Transito de Bucaramanga, se han detectado altos niveles de congestión, contaminación y riesgo de accidente, excesos de velocidad y maniobras de giro innecesarias, lo que altera de manera determinante la movilidad vial en algunos sectores de la ciudad de Bucaramanga.

Que adicionalmente y para atender las solicitudes y peticiones de la comunidad, el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Transito de Bucaramanga ha venido analizado varias medidas para mejorar la movilidad vial por esas zonas de la ciudad, dentro de las cuales se consideró necesario implementar nuevos sentidos de circulación; construir reductores de velocidad tipo prefabricado de ingeniería de alta resistencia (portátiles-temporales) o resaltos tipo parabólico circular; demarcar e instalar la señalización vial horizontal y vertical necesaria; y ejercer medidas de control vial con el fin de habilitar los pares viales, disminuir el número de maniobras vehiculares y garantizar las travesías peatonales de manera cómoda y segura.

DT	PROCESO PLANEAMIENTO VIAL	Serie:133-3.6-50
	MEMORANDO No. 467	Pagina 1 de 1

Que es deber de la Autoridades de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, velar por la prevención, la seguridad, la fluidez y la comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento del transito por las vías públicas, recibir y solucionar las peticiones de la comunidad y aprobar los Planes de Manejo de Transito PMT presentados para atender contingencias viales temporales.

Los siguientes son los principales beneficios generados por la implementación y/o modificación de sentidos de circulación vial:

- Mejorar los niveles de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos peatonales y vehiculares.

- Disminuir los índices de congestión, contaminación y riesgo de accidente.
- Habilitar los pares viales de un determinado sector o zona de la ciudad.
- Disminuir y/o eliminar el número de maniobras vehiculares, tales como giros a izquierda, giros a derecha y giros en "U".
- Garantizar las travesías peatonales de manera cómoda y segura.
- Facilitar los desplazamientos en vehículos automotores desde o hacia los diferentes sectores de la ciudad.
- Evitar el bloqueo de las intersecciones viales.
- Proteger a las personas en condición de discapacidad.
- Incrementar el ordenamiento de la ciudad.
- Mejorar la movilidad vial.

En el siguiente cuadro se relacionan las solicitudes y peticiones radicadas y atendidas en el grupo de Planeamiento Vial para implementar modificación de sentidos de circulación vial en diferentes sectores de la municipalidad, durante los períodos señalados:

ITEM	DESCRIPCION	CONCEPTO TECNICO Y/O RESOLUCION	AÑO
1	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 55A y 56.	X	2016
2	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 57 y 58.	X	2016
3	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 1W entre Calles 59 y 60.	X	2016
4	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 3W entre Calles 55 y 56.	X	2016

5	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 3W entre Calles 61 y 62.	X	2016
6	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 5W entre Calles 55 y 56.	X	2016
7	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 2AW entre Calles 61 y 62.	X	2016
8	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 4W entre Calles 55 y 56.	X	2016
9	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 6W entre Calles 55 y 56.	X	2016
10	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 55A entre Carreras 2W y 1W.	X	2016
11	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 57 entre Carreras 2W y 1W.	X	2016
12	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 59 entre Carreras 2W y 1W.	X	2016
13	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Calle 61 entre Carreras 2AW y 2W.	X	2016
14	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 56 entre Carreras 1W y 3W.	X	2016
15	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 58 entre Carreras 1W y 2W.	X	2016
16	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Calle 60 entre Carreras 1W y 3W.	X	2016
17	Modificar a sentido único de circulación vial Sur-Norte la Carrera 23 entre Calles 56 y 50.	X	2016
18	Modificar a sentido único de circulación vial Oriente-Occidente la Avenida 89 entre Calles 83 y 89.	X	2016
19	Modificar a sentido único de circulación vial Occidente-Oriente la Carrera 24 entre Calles 89 y 83.	X	2016
20	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la Carrera 17A entre Calles 52 y 53.	X	2016
21	Modificar a sentido único de circulación vial Norte-Sur la	X	2016