

PROYECTO DE ACUERDO N°
(30 AGO 2018)

059

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

La recuperación del espacio público debe encaminarse a garantizar a los usuarios de las vías una movilidad en condiciones de accesibilidad, comodidad y seguridad, posibilitando así su uso y disfrute sostenible. Con la expedición del Acuerdo No. 065 de 2006, el Concejo Municipal fijó el Marco conceptual del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga. Para el efecto, sigue las prescripciones del Plan de Ordenamiento Territorial vigente para la época (Acuerdo No. 034 de 2000), referenciado además por otras disposiciones que hoy han perdido vigencia o han desaparecido del ordenamiento jurídico.

Mediante Acuerdo No. 011 de 2014, el Concejo de Bucaramanga expide un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación, en virtud del cual, estructura el sistema de movilidad sobre la base de tres subsistemas: 1. Infraestructura vial general, 2. Transporte y 3. Estacionamientos y parqueaderos (art. 23)

Así las cosas, al referimos al subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga, es necesario partir jurídicamente de la normatividad actual contenida de manera indiscutible en el Plan de Ordenamiento Territorial - Acuerdo 011 de 2014.

I. CONSIDERACIONES GENERALES

1. Necesidad de adoptar un nuevo marco normativo del subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos.

Es importante advertir que las disposiciones legales en las que se fundamentó el Acuerdo Municipal 065 de 2006, actualmente han sido derogadas o han perdido vigencia, pero se citan para estudiar su evolución y contenido:

ACUERDO MUNICIPAL 034 DE 2000. *Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Bucaramanga. Artículo 153 y 221. -Derogado por el Acuerdo Municipal 011 de 2014.*

ACUERDO 010 DE 2004. *Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de obras públicas para Bucaramanga 2004-2007. Artículo 7 – Reto 8, Numeral 3. Perdió su vigencia, por ser un instrumento de Gobierno, solo tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre de 2007.*

DECRETO 089 DE 2004. *Por el cual se compilan los Acuerdos 034 de 2000, 018 de 2002 y 046 de 2003 que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Bucaramanga. Artículos 237, 245, 538 y 539. Derogado por el Acuerdo Municipal 011 de 2014.*

DECRETO NACIONAL 564 DE 2006. *Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones. Derogado por el Artículo 138 del Decreto Nacional 1469 de 2010 a su vez por los Decretos 1077 y 2218 de 2015 y 1203 de 2017.*

Adicional a lo anteriormente expuesto, sin que se haya hecho referencia expresa en el cuerpo normativo del Acuerdo 065 de 2006, las modificaciones al Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002 –, el Manual de Señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente – Acuerdo 011 de 2014 - y la actual Norma Técnica Colombiana, se convierten en claros referentes legales que apoyan el presente Proyecto.

2. Fortalecer los elementos que componen el Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos conforme la dinámica vehicular actual.

CONCEJO DE BUCARAMANGA	
Correspondencia Recibida	
Secretaría General	
Fecha:	30 AGO 2018
Hora:	11:45 AM
Recibido:	KOMAN

En la actualidad existe en el Área Metropolitana un parque automotor equivalente a los 632.114 vehículos de los cuales 263.903 son carros y 368.206 motocicletas.

El estacionamiento de vehículos sobre la vía pública es la segunda variable más influyente en la congestión vial de la ciudad, después de la relación volumen/capacidad.

Esta situación amerita contemplar el estacionamiento de autos y motos, con el fin de producir un ordenamiento urbano, contribuyendo con una mejor circulación vehicular y generando un beneficio adicional a los peatones.

Los parqueaderos existentes en el Municipio de Bucaramanga, no han podido soportar la demanda de los vehículos que transitan por las calles de la ciudad, lo que ha generado que los usuarios de los vehículos deban improvisar su estacionamiento en el espacio público, ocupando zonas verdes, andenes y los costados de las vías que aunado a la escasa cultura ciudadana y a los deficientes hábitos ciudadanos de los sujetos que utilizan las vías, intensifican la problemática de movilidad e introduciendo tensiones entre los actores y los diferentes sectores del municipio.

El Municipio de Bucaramanga tiene la necesidad de adoptar medidas de intervención y planificación a través de la implementación, adecuación y puesta en funcionamiento de zonas de estacionamiento regulado en sus vías públicas, que le permitan ejecutar acciones de control y aprovechamiento económico.

El Acuerdo Municipal 065 de 2006 estableció el marco conceptual del sistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga y dentro de su contenido señaló la creación y reglamentación de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos, los estacionamientos en paralelo sobre vías de carácter local, parqueaderos por gestión asociada, pago compensatorio de parqueaderos y construcciones especializadas para el parqueo de vehículos y parqueos en superficie. Este Acuerdo Municipal contiene en su desarrollo los mismos fines y pretendió generar una solución eficiente y adecuada a la problemática de la movilidad, de invasión de espacio público y del déficit de parqueaderos.

Sin embargo y pese a las condiciones determinadas en términos procedimentales y de contenido tales como lineamientos, objetivos y actividades de los estacionamientos temporales en paralelo sobre las vías de carácter local, se evidencia un vacío normativo respecto al componente económico que se deriva del establecimiento de las zonas de estacionamiento regulado transitorio, la cual tienen un doble propósito: frente al servicio que presta el Estado en desarrollo de su actividad, la tasa como prestación pecuniaria es una herramienta de carácter regulatorio y sostenible encaminada a generar ingresos a favor del municipio de Bucaramanga y por otro lado, generar hábitos de uso sostenible por parte de los conductores de vehículos de las vías y el espacio público en general.

Basado en lo anterior, y con el interés de lograr el cumplimiento de los fines y objetivos acá establecidos, es importante, apoyados hoy en el Plan de Ordenamiento Territorial contenido en el Acuerdo Municipal 011 de 2014, adoptar un nuevo marco conceptual del subsistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga, bajo la siguiente estructura:

- i) Un componente técnico y normativo de los elementos que integran el Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos;
- ii) Reglamentar el Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas, mediante un conjunto de lineamientos y procedimientos de orden legal, técnico, administrativo y tributario.
- iii) Actualizar las disposiciones relacionadas con los parqueaderos por gestión asociada, pago compensatorio, acreditación de cupos de parqueo asociados al uso.

II. CONSIDERACIONES CONSTITUCIONALES

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 82. *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que*

genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común”.

III. CONSIDERACIONES LEGALES

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Artículo 6°. Inciso 2° del párrafo 3°: “...Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código”.

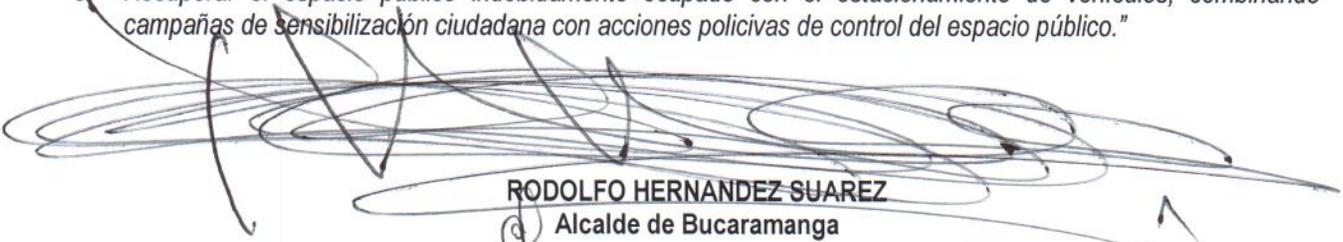
Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. “Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías”.

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

ACUERDO 011 DE 2014 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Artículo 157. “Objetivos del subsistema de estacionamientos y parqueaderos. Los objetivos del subsistema de estacionamientos y parqueaderos son los siguientes:

1. *Propiciar el desarrollo de una red de parqueaderos en edificaciones especializadas para tal fin, localizadas en los puntos de mayor demanda. Se dará prioridad a las zonas de alta concentración de actividades y de influencia de los portales del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).*
2. *Definir condiciones técnicas para articular a la red de parqueaderos las edificaciones que se construyan con uso total o parcial de parqueaderos mediante el sistema de gestión asociada.*
3. *Regular la operación del subsistema de estacionamientos y parqueaderos para que funcionen de manera coordinada bajo la supervisión de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.*
4. *Regular el estacionamiento temporal en paralelo sobre las vías públicas determinadas para tal efecto, generando la posibilidad de aprovechamiento económico del espacio público.*
5. *Recuperar el espacio público indebidamente ocupado con el estacionamiento de vehículos, combinando campañas de sensibilización ciudadana con acciones policivas de control del espacio público.”*



RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ
Alcalde de Bucaramanga

VoBo. Dr. German Torres Prieto. Director. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

VoBo. Ing. Juan Manuel Gómez. Secretario. Secretaría de Planeación.

VoBo. Dra Lina Manrique – Secretaria de Hacienda (E).

VoBo. Dr Julian Cosntantino Carvajal Miranda. DADEP.

Proyectaron: Javier Pulido Africano. Contratista. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

Fabián Fontecha. Subdirector Técnico. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

PROYECTO DE ACUERDO N°
(30 AGO 2018)

059

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA

En uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las contenidas en los Artículos 313-1, 313-5, 338 de la Constitución Política de Colombia, y

CONSIDERANDO:

1. Que el Artículo 82 de la Constitución Política de 1991, establece que: *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común”.*
2. Que el Artículo 287 de la Constitución Política de 1991, dispone que: *“Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos... 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
3. Que de conformidad con el art. 6° de la ley 1551 de 2012 corresponde a los Municipios: *“Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley”*
4. Que el Artículo 313 de la Constitución Política de 1991, en su Numeral Primero, estipula que corresponde a los Concejos: *“Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio”.*
5. Que el Artículo 315 de la Constitución Política de 1991, Numeral Tercero dispone: que corresponde al alcalde *“3. Dirigir la acción administrativa del Municipio; asegurar el cumplimiento de sus funciones y la prestación de los servicios a su cargo.”*
6. Que el Artículo 119° de la Ley 769 de 2002, establece lo referente a la Jurisdicción y facultades de las autoridades de tránsito a saber: *“Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.*
7. Que por Acuerdo Municipal No. 065 de 29 de diciembre de 2006, el Concejo Municipal estableció *“EL MARCO CONCEPTUAL DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.*
8. Que la expedición del Acuerdo Municipal No. 065 de 2006 estuvo fundamentada en el Acuerdo Municipal 034 de 2000 por medio del cual se *“APRUEBA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”.*
9. Que mediante el Acuerdo Municipal No. 011 de 2014 el Concejo Municipal adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación.
10. Que el artículo 23 del Acuerdo 011 de 2014 establece que el sistema de movilidad es aquel que *“Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural”.* Adicionalmente determina que el sistema de movilidad

se compone los subsistemas de 1. infraestructura vial general, 2. Transporte y 3. Estacionamientos y Parqueaderos.

11. Que el artículo 24 del precitado Acuerdo establece que el Subsistema de Infraestructura Vial General “Constituye la red o infraestructura física de comunicación entre las áreas urbanas y rurales del municipio y de éste con las redes viales regionales y nacionales” y clasifica las vías del subsistema de acuerdo con su papel en la dinámica territorial, funcionalidad, localización y características técnicas.
12. Que el artículo 26 del Acuerdo antes citado señala que el Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos “Está conformado por las áreas destinadas a estacionamientos y parqueaderos para el aparcamiento de vehículos en lugares públicos o privados.” Y se desarrolla “en el componente urbano, aplicando las regulaciones contenidas en el Acuerdo 065 de 2006, Decreto 067 de 2007 y Decreto 073 de 1985 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.”
13. Que de manera concordante el artículo 156° determina que el Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos “Está concebido como uno de los elementos integrantes del sistema de movilidad en la medida en que permite detectar las necesidades de aparcamiento de vehículos teniendo en cuenta el modelo de ordenamiento territorial, así como la infraestructura vial y los medios de transporte, con el fin de mejorar la movilidad urbana”.
14. Que atendiendo a las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación (Acuerdo 011 de 2014) se hace necesario adoptar un nuevo marco conceptual del subsistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga.

En mérito de lo expuesto, el Concejo de Bucaramanga,

ACUERDA

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. Adoptar el nuevo marco conceptual del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga, como instrumento complementario del Plan de Ordenamiento Territorial de Segunda Generación aprobado por el Concejo Municipal mediante Acuerdo No. 011 de 2014, dentro del Sistema de Movilidad Municipal.

Artículo 2°. Definición y Ámbito de Aplicación. El Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, es un instrumento de planificación y regulación que permite detectar las necesidades de aparcamiento de vehículos teniendo en cuenta el modelo de ordenamiento territorial, así como la infraestructura vial y los medios de transporte, con el fin de mejorar la movilidad urbana.

Este subsistema incluye tanto los edificios destinados a parqueaderos de propiedad pública o privada, así como la posibilidad de permitir el estacionamiento temporal sobre vía pública.

Artículo 3°. Definiciones. Para los efectos previstos en el presente Acuerdo, se aplicarán las definiciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, las contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente y las siguientes:

- a) **Acera o andén:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.
- b) **Área de influencia:** Un perímetro de cuerdas a la redonda, contiguas a cada Zona de Estacionamiento Regulado Transitorio – ZERT - establecida, de acuerdo con los criterios y recomendaciones técnicas que arroje el estudio para cada una de las ZERT y que en cualquier caso será claramente delimitada en el respectivo documento técnico.

059 30 AGO 2018

- c) **Bahías de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos, y que podrán ser demarcadas y/o señalizadas, para ser utilizadas con o sin cobro, según se defina en el respectivo documento técnico.
- d) **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los sardineles o elementos que delimiten la zona verde, franja de amueblamiento y/o andén adyacente.
- e) **Carril:** Franja longitudinal de una calzada, con ancho suficiente para la circulación de una fila de vehículos.
- f) **Celdas de estacionamiento:** Sitios de la vía pública debidamente demarcados por la Autoridad y señalizados por ella o quien la misma delegue, en los que el estacionamiento de vehículos se encuentra permitido y regulado.
- g) **Cupos de parqueo asociados a los usos:** áreas al interior del paramento de construcción, destinadas a satisfacer las demandas de parqueo para propietario/residentes y visitantes, derivadas de las actividades que se desarrollan en los predios, requeridos por el Plan de Ordenamiento Territorial, licencias urbanísticas, y demás normas aplicables.
- h) **Edificación especializada para el parqueo de vehículos:** Edificio de uno o más niveles, debidamente licenciado, destinado a albergar parqueo de vehículos.
- i) **Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.
- j) **Estacionamiento en vía:** Área autorizada sobre la calzada, en la cual se permite el estacionamiento temporal de un vehículo.
- k) **Estacionamiento fuera de vía:** Inmueble o espacio público habilitado para el estacionamiento de vehículos.
- l) **Estacionamiento Temporal:** Sitio de parqueo de vehículos, debidamente autorizado por la autoridad de tránsito, de carácter temporal y por cortos periodos de tiempo, ubicado sobre vías locales, por lo general en paralelo, sobre un costado de la calzada o anexos a esta como producto de su ampliación.
- m) **Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. Puede desarrollarse en edificaciones especializadas o sobre el nivel del terreno según lo establece el Decreto Municipal 073 de 1985 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
- n) **Parqueadero público en superficie:** Lugar abierto al público, destinado al parqueo de vehículos sobre el terreno, que puede tener zonas cubiertas con construcciones livianas y de carácter temporal y cerramiento debidamente licenciados.
- o) **Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos:** Son instrumentos técnicos que permite planificar, ordenar, reglamentar e implementar cada uno de los diferentes sectores en que se ha dividido la ciudad para efectos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.
- p) **Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio.** Los planes zonales son instrumentos técnicos para planificar, ordenar, reglamentar e implementar el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.
- q) **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
- r) **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
- s) **Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro,

iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

- t) **Subzona de estacionamiento restringido.** Espacios o subdivisión que integran las Zonas Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT) destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas.

Artículo 4°. Objetivos del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos.

Los objetivos específicos que se propone el Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos, son los siguientes:

1. Propiciar el establecimiento de una red de parqueaderos en edificaciones especializadas para tal fin, localizadas en los puntos de mayor demanda por efecto de la estructura urbana, incluyendo los parqueos para los establecimientos que deben cumplir con los cupos por Gestión Asociada.
2. Promover la ubicación de parqueaderos cerca a las zonas de alta concentración de actividades, y en las zonas de influencia de los portales del Sistema Integrado de Transporte Masivo donde la demanda así lo requiera.
3. Ejercer a través de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, la formulación, coordinación, y gestión del funcionamiento y operación del sistema de estacionamiento.
4. Incentivar la construcción de edificaciones especializadas para parqueaderos y desestimular todo tipo de parqueos sobre espacio público
5. Implementar de manera gradual, la recuperación del espacio público en aquellos sectores que están siendo utilizados para el parqueo de vehículos.
6. Promover acciones encaminadas al cumplimiento de las normas relacionadas con las exigencias de cupos de parqueo y las condiciones de éstos.

Artículo 5°. Estrategias. Las estrategias para el cumplimiento de los objetivos del Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos:

1. Generar conciencia y disciplina ciudadana en torno al tema del cumplimiento de las normas sobre Estacionamientos y Parqueaderos.
2. Comprometer a la ciudadanía, a los gremios y a los propietarios de establecimientos dotacionales, industriales, de comercio y servicios, en el manejo adecuado del Espacio Público y el cumplimiento de las normas sobre la provisión de cupos de parqueo.
3. Procurar el vínculo funcional del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, con el Subsistema vial y el de transporte, incluido el Sistema Integrado del Transporte Masivo.
4. Apoyar la generación de ingresos para la ciudad provenientes de la operación del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos.
5. Fortalecer la coordinación interinstitucional entre las entidades encargadas de la planeación, ejecución, manejo y control del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos de la ciudad.
6. Prohibir el estacionamiento de vehículos en lugares, próximos a pasos peatonales, bocacalles, paraderos, cruces de zonas escolares y otros sitios en donde el vehículo estacionado pueda interferir con la visibilidad o genere condiciones inseguras para tráfico de los usuarios de las vías.
7. Regular y adecuar los establecimientos cuyas actividades interfieren con la movilidad del peatón. Se exigirá que los establecimientos comerciales, de servicios industriales y dotacionales, que perjudican la movilidad local, adopten soluciones urbanísticas y operativas adecuadas para evitar que se afecte la movilidad del peatón en el sector.
8. Implementar medidas tendientes a propiciar el uso racional de los vehículos.

Artículo 6°. Directrices del subsistema de estacionamientos y parqueaderos. El subsistema de estacionamientos y parqueaderos contempla las siguientes directrices:

1. Priorizar y estimular el desarrollo de la red de estacionamientos y parqueaderos en las áreas de influencia de los siguientes equipamientos:
 - a. Alcaldía de Bucaramanga y Gobernación de Santander.
 - b. Centro metropolitano de mercadeo.
 - c. Terminal de transporte urbano.
 - d. Universidades públicas y privadas.
 - e. Estadios.
 - f. Plazas de mercado.
 - g. Centros comerciales.
 - h. Colegios y centros religiosos.
 - i. Centros de actividad industrial.
 - j. Áreas de actividad comercial.
 - k. Cementerios.
 - l. Bibliotecas públicas.
 - m. Hospitales y clínicas.
 - n. En sectores complementarios al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).
2. Priorizar y estimular el desarrollo de la red de estacionamientos y parqueaderos en las siguientes áreas de actividad:
 - a. Áreas de actividad comercial.
 - b. Centros de actividad industrial.
 - c. Áreas de actividad múltiple.
 - d. En zonas de alta densidad habitacional y/o concentración de vivienda multifamiliar.
3. Establecer un manejo especial para estacionamientos y parqueaderos cercanos a Bienes de Interés Cultural del grupo urbano y arquitectónico.
4. Establecer las determinaciones para los estacionamientos temporales en paralelo, en el marco de proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización, señalización, y amoblamiento.

Artículo 7°. Instrumentos que forman parte del modelo conceptual del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Los instrumentos que forman parte del modelo conceptual del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos son:

- a. **Instrumento de Gestión y Gobierno.** Busca la articulación y coordinación entre las entidades municipales responsables de la prueba en marcha y funcionamiento de éste instrumento, tales como, la Secretaría de Planeación, Dirección de Tránsito de Bucaramanga, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Secretaria de Infraestructura, Secretaria de Hacienda y Secretaria del Interior, en el ámbito de un Sistema de Gestión Municipal.
- b. **Instrumento Técnico – Jurídico.** Está conformado por el conjunto de determinantes técnicas, especificaciones, normas y disposiciones que son aplicables al Subsistema de estacionamientos y parqueaderos y vincula tanto a los particulares, como al sector público y a la Administración Municipal.
- c. **Instrumento Descentralizado.** Se fundamenta en el trabajo coordinado entre la comunidad y la Administración Municipal, con el propósito de reunir las experiencias e iniciativas de interés general, y los aspectos estratégicos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, para la formulación de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos.

Artículo 8°. Acciones para lograr los objetivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Las acciones para lograr los objetivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos son las siguientes:

1. La Administración Municipal, a través del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP y de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB, adelantarán campañas de Cultura Ciudadana

orientadas a concientizar a la ciudadanía para no utilizar el Espacio Público con estacionamiento de vehículos, estimular el uso de las edificaciones especializadas para el parqueo y propiciar el uso racional de los vehículos.

2. Desarrollar acciones orientadas al cumplimiento de las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, en lo relacionado con las necesidades de estacionamiento y parqueo, así como sus cuotas mínimas de parqueo asociados al uso, tales como:
 - a) Todos los establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, al igual que cualquier proyecto por licenciar, deberán cumplir, con la cuota mínima de parqueo establecida por las normas vigentes para cada uso.
 - b) La subdivisión de vivienda de estratos 3, 4, 5 o 6, y/o su adecuación parcial o total para otros usos, deberá proveer la cuota mínima de parqueos establecida por las normas vigentes para cada uso.
 - c) Los establecimientos con uso comercial, de servicios, industrial y/o dotacional que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, y requieran cumplir o deseen exceder las exigencias de parqueo vinculados al uso, podrán plantear los cupos faltantes al interior del paramento del predio, suplirlos en los predios colindantes o hacerlo mediante el sistema de gestión asociada o pago compensatorio en los términos del presente Acuerdo y el Decreto 067 de 2007.
 - d) Para establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, en los cuales los cupos de parqueo exigidos sean inferiores a tres, y su actividad se desarrolle en predios menores a 200 metros cuadrados, los cupos de parqueos podrán suplirse a través del mecanismo de gestión asociada o pago compensatorio en los términos del presente Acuerdo, los Decretos 067 de 2007 y 198 de 2015 y las normas que los modifiquen, adicione o sustituyan.
 - e) Los predios ubicados en sectores desarrollados clasificados como estratos 1 o 2, en donde se solicite licencia de construcción en predio individual para vivienda unifamiliar de interés prioritario (VIP) que no resulte de un proceso de urbanización por conjunto o agrupación, no requerirá la provisión de cupos de parqueos.

En caso de proponerse parqueaderos los mismos deben ubicarse dentro del paramento de construcción sin ocupar área de antejardín.

Para el caso de solicitudes de licencia de construcción en predio individual para vivienda unifamiliar de interés social (VIS) que no resulte de un proceso de urbanización por conjunto o agrupación en predios ubicados en sectores desarrollados clasificados como estratos 1 o 2, solo se exige la provisión de cupos de parqueo para residentes que deben estar dentro del paramento sin ocupar área de antejardín.
 - f) Cuando se desarrollen proyectos de vivienda de interés prioritario (VIP) en urbanizaciones o agrupaciones, las áreas resultantes de la exigencia de cupos de parqueo permanentes o de residentes, para visitantes, motocicletas y bicicletas deben manejarse como bienes comunes.
 - g) En los procesos de legalización de barrios o proyectos de mejoramiento integral, la Secretaría de Planeación definirá la norma particular sobre exigencia de cupos de parqueo.
 - h) La subdivisión de vivienda de estratos 3, 4, 5 o 6, y/o su adecuación parcial o total para otros usos, deberá proveer la cuota mínima de parqueos establecida por las normas vigentes para cada uso.
3. Para hacer más competitiva y organizada la ciudad, se hace necesario establecer los sitios autorizados para cargue y descargue de mercancías y los horarios y períodos de tiempo para su funcionamiento.
4. Promover acciones para garantizar el mejoramiento del Espacio Público, dentro de las que se deben tener en cuenta:
 - a) **Seguridad y Accesibilidad.** La seguridad de los ciudadanos, fundamentalmente la del peatón, debe ser la premisa básica para el tratamiento del Espacio Público, a partir de una adecuada relación de

exclusión, separación o interacción entre los peatones, el mobiliario urbano y los vehículos.

- b) **Sostenibilidad.** Es fundamental para la recuperación del Espacio Público existente, el evitar su ocupación indebida. Corresponde a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, adelantar las acciones pertinentes para evitar su invasión con automotores y garantizar que las empresas de transporte público parqueen sus vehículos en edificaciones especializadas o en predios destinados para tal uso.
 - c) **Planificación.** Los Planes Zonales de Estacionamiento y parqueaderos deberán definir los sectores autorizados para los parqueaderos en edificaciones especializadas y los Planes zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio deberán definir los sectores autorizados para el estacionamiento temporal sobre las vías de carácter local.
5. Para preservar el patrimonio de conservación y las zonas de preservación ambiental, se implementarán las siguientes acciones:
- a) Prohibir en las zonas con tratamiento de conservación y/o preservación urbana, la demolición de inmuebles para el desarrollo de parqueaderos, con el fin de evitar la proliferación de vacíos urbanos.
 - b) Prohibir el destinar como parqueaderos aquellos inmuebles que hacen parte del tratamiento de conservación.
 - c) Fomentar la oferta de edificaciones especializadas para parqueaderos en las zonas aledañas a los sectores con tratamiento de conservación, en cualquiera de sus modalidades.
6. Promover el desarrollo de edificaciones especializadas para el parqueo de vehículos, localizadas en inmediaciones de los portales del Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM donde se presente alta demanda por cupos de parqueo, los cuales deben ser tenidos en cuenta al momento de la formulación de los planes zonales y/o fichas normativas.
7. De conformidad con lo establecido en los Artículos 151, 152 y 153 del Acuerdo 011 de 2014 (Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación), Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, concertará con el Área Metropolitana de Bucaramanga la construcción y/o adecuación de anillos viales de protección y/o dispersión del tráfico de carga pesada para evitar el tránsito de vehículos de más de tres (3) ejes y/o más de diez toneladas (10 Ton) dentro del área urbana de Bucaramanga. Es preciso tener en cuenta que los centros especializados de atención y prestación de servicios a los conductores, los vehículos y a la carga en general se pueden desarrollar sobre el Anillo Vial Metropolitano en el tramo Palenque-Café Madrid, cumpliendo con lo establecido en los Cuadros Anexos N° 1, 2 y 3 del citado Acuerdo.

TITULO II ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 9°. Elementos Constitutivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Los elementos constitutivos del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos son:

- a. Construcciones o edificaciones especializadas para el parqueo de vehículos.
- b. Parqueaderos públicos o privados en superficie ubicados al interior del paramento de los predios.
- c. Cupos de parqueo asociados a los usos, para satisfacer las demandas de parqueo derivadas de las actividades que se desarrollan en los predios, requeridos por el Plan de Ordenamiento Territorial y demás normas aplicables.
- d. Cuando lo determine la autoridad competente, podrán existir Estacionamientos Regulados Transitorios en las

vías públicas del Municipio de Bucaramanga, los cuales serán determinados por medio de los Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio.

Artículo 10°. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 11. Planes Zonales de Estacionamiento y Parqueaderos. Son instrumentos técnicos que permite planificar, ordenar, reglamentar e implementar cada uno de los diferentes sectores en que se ha dividido la ciudad para efectos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Para efectos de la formulación de los Planes Zonales de **Estacionamiento y Parqueaderos**, en el Municipio de Bucaramanga, se consideran los sectores normativos determinados en el Plan de Ordenamiento Territorial, de la siguiente manera:

ZONAS NORMATIVAS	COMUNAS	BARRIOS
1	2, 13 y 14	Universidad, San Alonso, Los Pinos, Vegas de Morrorrico, El Diviso, Los Sauces, Quinta Brigada, Morrorrico, Limoncito, Miraflores, Buenos Aires, Albania, Venado de Oro, Galán, Quinta Dania, La Aurora, Alvares las Américas, Mejoras Publicas y El Prado
2	2, 3, 6 y 12	San Francisco, San Alonso, La Aurora, Alarcón, Antonia Santos, Mejoras Públicas, Bolívar, Nuevo Sotomayor, Bolarqui y La Concordia.
3	12 y 13	Las Américas, El Prado, Mejoras Publicas, Cabecera del Llano, Jardín, Altos de Jardín, Los Cedros, Pan de Azúcar, Terrazas, La Floresta, Conucos, Mercedes, Bolarqui, Campestre y Sotomayor.
4	16	Lagos del Cacique, Altos del Lago, El Tejar, Altos del Cacique, Hacienda San Juan, San Exposito, Bosques del Cacique, Balcón del



ZONAS NORMATIVAS	COMUNAS	BARRIOS
		Lago y Los Guayacanes.
5	9, 10 y 11	Villa Diamante, Diamante I, Diamante II, Asturias, Provenza, San Luis, Fontana, Granjas de Provenza, Villa Alicia, Ciudad Venecia, Jardines de Coaviconsá, El Roció, Manuela Beltrán, El Porvenir, Toledo Plata, Balcones del Sur, Villa del Nogal y Cristal Bajo.
6	8 y 9	Quebrada la Iglesia I, Quebrada la Iglesia II, Bucaramanga, África, Pablo VI, Nueva Granada, Cordoncillo II, San Martín, San Pedro Claver y Antonia Santos Sur.
7	6, 7, 12 y 17	Estoraques, Manzanares, Brisas del Mutis, Monterredondo, Los Héroes, Mutis, Prado Mutis, Balconcitos, Ciudadela Real de Minas, La Victoria, La Ceiba, Puerta del Sol, La Salle y La Gran Ladera.
8	4, 5, 6, 12, 13 y 15	García Rovira, Centro, Granada, Antonia Santos Centro, Bolívar, La Concordia, San Miguel, Candiles, Gómez Niño, Ricaurte, La Ceiba y Chorreras de Don Juan.
9	4 y 5	Gaitán, Nariño, Girardot, La Feria, Nápoles, Pío XII, 23 de Junio, Santander, Don Bosco, Alfonso López, La Joya, Pantanos I, II y III, Chorreras de Don Juan, Campo Hermoso, 1 de Mayo, Quinta Estrella, Charta y La Estrella.
10	2, 3 y 4	Villa Mercedes, Norte Bajo, Olas II, San Rafael, El Cinal, Bosque Norte, Chapinero, La Independencia, Comuneros, Modelo, Mutualidad, Universidad, Gaitán, San Francisco, Granada y Alarcón.
11	1 y 2	Olas II, Villa Mercedes, Nueva Colombia, Transición, La Juventud, La Independencia, San Cristóbal, El Plan, Esperanza I, II y III, Regadero Norte, Lizcano I y II, 13 de Junio, Pasajes Norte, Villa Rosa, Villa Helena I y II, Los Ángeles, Villa María 1 y 2 Olas Altas, Olas Bajas, San Valentín y Claveriano.
12	1	Miramar, Colseguros Norte, Minutos de Dios, Tejar Norte, Omega I, Betania, María Paz, Villas de San Ignacio, Tejarcito, Kennedy, Balcones del Kennedy, Altos del Kennedy, Omega II, Villa Alegría I y II, Las Hamacas, Café Madrid y El Túnel.
13	1	Campestre Norte, Colorados, Rosalta, El Rosa y El Pablón.
14	4 y 5	(Zona Industrial); Río de Oro I, Río de Oro II y Rincón de la Paz.

Artículo 12º. Contenido de los Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos. Cada Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos que se formule, se fundamentará en el contenido del presente Acuerdo, en las características urbanísticas y socioeconómicas de la zona, en las consultas con los ciudadanos vecinos y usuarios del sector, en la normativa del Plan de Ordenamiento Territorial y, en la información y conocimiento actualizado de cada zona.

El Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos deberá contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. Diagnostico detallado de la zona.
2. Determinación cuantitativa y cualitativa de los requisitos de estacionamientos y parqueaderos por tipo de vehículos.
3. Demarcación de predios objeto de desarrollo prioritario para la construcción de parqueaderos en edificaciones especializadas, de acuerdo con el tipo de actividades en la zona.
4. Delimitación de sitios y horarios de estacionamiento temporal permitido de acuerdo con el tipo de vehículos, el servicio que prestan y las actividades en la zona.
5. Localización y señalización de zonas azules, amarillas, café, blancas, de emergencia y zonas neutrales.
6. Indicadores de desempeño o índice de gestión de la operación de cada zona integral de estacionamientos y parqueaderos, en relación con la movilidad, la accesibilidad, la invasión del espacio público y la atención al público.
7. Identificación de proyectos, acciones y actividades a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo en desarrollo del Plan Zonal de Parqueaderos y Estacionamientos.

8. Especificaciones técnicas de la señalización informativa, preventiva y reglamentaria, de acuerdo con la normatividad vigente y de los sistemas de información y atención al ciudadano.
9. Criterios y metodología para definir y modificar las zonas integrales de estacionamientos y parqueaderos.
10. Contenidos y metodología para formular y actualizar los planes zonales de parqueaderos y estacionamientos.
11. Procedimientos para hacer modificaciones y ajustes a los planes zonales con base en la dinámica urbana.
12. Demás normas que establezcan la Secretaría de Planeación, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, el Plan de Ordenamiento Territorial.

Parágrafo. Con el fin de asegurar la debida socialización, participación calificada y consulta a los ciudadanos vecinos y usuarios del sector, durante las etapas de diagnóstico y formulación de los Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos, se hace pertinente la realización de por lo menos una audiencia pública por Plan Zonal, a la cual se convoque mediante información pública a través de medios masivos de comunicación y comunicación escrita a los representantes de las distintas comunidades, organizaciones sociales, entidades, establecimientos y fuerzas vivas de la zona.

Artículo 13°. Gestión de los Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos. El esquema para la formulación, ejecución y control de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos tendrá en cuenta los siguientes componentes:

- a. **El de Planificación:** La Secretaría de Planeación será la encargada de fijar los parámetros urbanísticos para los planes zonales, así como lo relacionado en materia de parqueos en los planes de implantación, planes parciales entre otros. Igualmente será la encargada del estudio y aprobación de las respectivas licencias de intervención y ocupación del espacio público a que haya lugar. Los aspectos técnicos en materia de estacionamientos los determinará en coordinación con la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.
- b. **El de Ejecución:** La Secretaría de Infraestructura será el ente gestor de las diferentes actuaciones urbanísticas que se planteen en el programa de ejecución zonal. La Dirección de Tránsito de Bucaramanga será el ente gestor en lo relacionado con la implementación de la señalización, dispositivos de control y demás actividades de su competencia.
- c. **El de Control:** Esta Función debe ser ejercida por la Secretaría del Interior, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, según sus competencias.

Artículo 14°. Zonas de alta demanda de estacionamientos y parqueaderos. Las zonas en las cuales se formulan los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos, estarán compuestas por una o varias áreas de actividad. En la delimitación de las zonas de estacionamiento y parqueaderos se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a. Las áreas deben ser físicamente continuas.
- b. Se procurará combinar una proporción de sectores de alta demanda con sectores de baja demanda, que permitan la viabilidad operacional de las zonas integrales.

CAPÍTULO III

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO TRANSITORIO SOBRE VÍAS DE CARÁCTER LOCAL – (ZERT).

Artículo 15°. Definición y Ámbito de Aplicación. Es un conjunto de reglas, procedimientos y elementos de orden técnico, tributario y presupuestal que permiten implementar y desarrollar las Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT), de vehículos en las vías públicas del Municipio Bucaramanga.

Artículo 16°. Objetivos Específicos. Los objetivos específicos son los siguientes:

- a. Formular los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).

- b. Delimitar las zonas de estacionamiento regulado transitorio cerca de las zonas de alta concentración de actividades o donde la demanda así lo requiera por efectos de la estructura urbana conforme a lo establecido en los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- c. Implementar e instalar la señalización e información de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- d. Implementar mecanismos de control de parqueo en las vías públicas.
- e. Mejorar la seguridad vial y peatonal.
- f. Realizar campañas de cultura ciudadana y de seguridad vial que incentiven la correcta utilización y el cumplimiento de la reglamentación de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- g. Implementar medidas tendientes a propiciar el uso racional de los vehículos.
- h. Desestimular el parqueo en las vías públicas o en el espacio público.
- i. Promover el fortalecimiento institucional de las entidades vinculadas a funciones de movilidad.

Artículo 17°. Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT). Son las áreas ubicadas sobre un costado de la calzada, debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas y autorizadas de forma restringida y regulada para el estacionamiento en paralelo de vehículos.

Según su propósito se clasifican en:

- a. **Zona Azul:** Área vial o espacio público autorizado, con cobro regulado y horarios definidos, donde se permite el estacionamiento temporal en paralelo de vehículos particulares.
- b. **Zona Amarilla:** Área vial o espacio público destinado a paradas momentáneas o estacionamiento transitorio y sin retiro del conductor, autorizado para vehículos de transporte público individual y de turismo, sin cobro, con horarios establecidos para tal fin
- c. **Zona Blanca:** Área autorizada como bahía o zona de estacionamiento anexa a la calzada, sin cobro, con horarios y restricciones, la cual permite el estacionamiento temporal de vehículos con capacidad hasta 1.5 toneladas en sectores residenciales.
- d. **Zona Café:** Área vial o espacio público, sin cobro, con horarios y restricciones, destinada al estacionamiento temporal de vehículos de carga solo para maniobras de cargue y descargue de mercancías (u otros bienes) hasta terminar su ejecución e inmediatamente retirarse del lugar.
- e. **Zona de Emergencia:** Área vial o espacio público reservado exclusivamente al estacionamiento temporal para vehículos de atención de emergencias durante el ejercicio de sus funciones. Sitio donde se prohíbe el estacionamiento de cualquier otro tipo de vehículos y debe permanecer siempre libre por razones de seguridad, vulnerabilidad y/o agilidad en la atención de emergencias.
- f. **Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Artículo 18°. Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio. Los planes zonales son instrumentos técnicos para planificar, ordenar, reglamentar e implementar el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Parágrafo. Para efectos del diagnóstico y formulación de los Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio, basados en los anteriores sectores normativos, se crearán SUB-ZONAS de implementación,

considerando siempre sectores homogéneos que encierren zonas de alta concentración de actividades o sectores de mayor demanda de estacionamientos por efectos de la estructura urbana.

Artículo 19°. Contenido de los planes zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio. Los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio, deben contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. Diagnóstico de la zona o sub zona.

- 1.1. Delimitación área de estudio precisando la Subzona ZERT si es del caso.
- 1.2. Caracterización urbanística área de estudio
- 1.3. Inventario y caracterización de la oferta de estacionamientos y su utilización o demanda fuera de la vía pública.
- 1.4. Inventario y caracterización de la oferta de estacionamiento legal y demanda de estacionamiento ilegal existentes sobre la vía pública.
- 1.5. Identificación de sectores de mayor afluencia y/o demanda de estacionamientos por efectos de la estructura urbana consolidada en la zona o Sub zona objeto de estudio.
- 1.6. Rotación de la demanda de estacionamiento ilegal existente sobre la vía pública.
- 1.7. Relación de oferta y demanda de estacionamientos.
- 1.8. Fichas técnicas con las características físicas de cada trayecto donde se vayan a implementar las zonas de estacionamiento regulado transitorio, considerando aspectos como; el comportamiento del flujo peatonal y vehicular, el uso del suelo existente, las restricciones de emplazamiento, condiciones de tránsito y de control, entre otros.
- 1.9. Conclusiones y recomendaciones.

2. Formulación del Plan Zonal de estacionamiento regulado transitorio.

- 2.1. Plano de localización y delimitación de la Zona o Sub zona, donde se implementará el Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT.
- 2.2. Plano de localización y demarcación de las zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT.
- 2.3. Descripción y características técnicas de cada Zona de Estacionamiento Temporal Regulado implementada.
- 2.4. Instructivo de señalización horizontal y vertical de tipo informativo, preventiva y reglamentaria de las zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT.
- 2.5. Determinación y fijación del horario de funcionamiento.
- 2.6. Determinación del tiempo de ocupación de las celdas, el cual nunca podrá ser superior a TRES (3) horas.
- 2.7. Determinación y delimitación del área de influencia para cada una de las zonas de estacionamiento regulado ZERT.
- 2.8. Plano de localización y demarcación de prohibiciones para estacionar en el área de influencia.

Parágrafo. Para la modificación y/o supresión y/o de las zonas de estacionamiento regulado transitorio ZERT, se debe tener en cuenta el instrumento técnico que dio origen a su aprobación, las normas de tránsito vigentes, la reglamentación urbanística y de uso de suelo contenida en el plan de ordenamiento territorial vigente y las demás normas que lo adicionen o modifiquen.

Artículo 20°. Formulación y aprobación de los Planes zonales de estacionamiento regulado transitorio. Los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio, se formularán de manera concertada entre la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, la Secretaría de Planeación Municipal y Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bucaramanga (DADEP).

Corresponderá al Concejo Municipal, mediante Acuerdo la aprobación de los Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.

Artículo 21°. Prohibiciones para la implementación y funcionamiento de la ZERT. Las Zonas de estacionamiento regulado transitorio ZERT, además de las prohibiciones y restricciones establecidas en el Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el Artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, se sujetarán a los siguientes lugares del municipio de Bucaramanga:

1. Vías pertenecientes al sistema vial arterial municipal, de acuerdo con la clasificación establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial.
2. Vías peatonales, vía peatonal – vehiculares, y/o vías de preferencia peatonal o tráfico calmado, según lo determine el correspondiente Plan Zonal de Estacionamientos y Parquaderos y/o ficha normativa adoptada por el Plan de Ordenamiento Territorial.
3. En Vías locales con cruces semaforizadas, de alto tráfico, donde las condiciones de las secciones viales no permitan una adecuada movilidad y/o aquellas que formen parte del anillo vial.
4. En vías que tengan control de tráfico por semaforización.
5. Antejardines.
6. A menos de cinco (5) metros del final del radio de giro de las intersecciones viales, cebras o pasos peatonales, y/o donde interfieran con estas.
7. Frente a rampas de acceso a garajes, vados, pompeyanos y demás componentes del espacio público que determinen las normas vigentes sobre de Espacio Público y Mobiliario urbano.
8. A menos de dos puntos cinco (2.5) metros de la salida de garajes.
9. Bahías de parqueo no licenciadas, o en aquellas donde se haya modificado la sección vial original para parqueo perpendicular o en sierra, ocupando y/o reduciendo la zona verde, andén y/o antejardín.
10. A menos de ochenta (80) metros de Monumentos Nacionales o predios singulares de Conservación Arquitectónica o Histórica, Instituciones de Seguridad o de Gobierno Nacional, Departamental o Municipal. La localización de los estacionamientos debe estar por fuera de los Sectores Históricos y de Conservación y deben contar con la aprobación de Monumentos Nacionales Filial Santander y de la Oficina de Planeación.
11. En vías que hagan parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metropolitano SITM.
12. En zonas neutras definidas en los correspondientes Planes Zonales.}
13. Y las demás condiciones técnicas que contemple el Plan Zonal

Artículo 22°. Condiciones y especificaciones técnicas de las ZERT. Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben cumplir con las siguientes condiciones y especificaciones técnicas.

1. Demarcación, señalización, e información de las ZERT: Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben contar con la correspondiente señalización de la delimitación y ubicación de las zonas, la demarcación de cada una de las celdas de la respectiva zona e información de los horarios de funcionamiento de conformidad con lo establecido en el Manual de Señalización Vial adoptado para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente y la Norma Técnica Colombiana.

2. Dimensiones de las Celdas: Las celdas demarcadas en las zonas de estacionamiento regulado transitorio deben cumplir como mínimo con las siguientes dimensiones:

- a) **Celdas para Carros:** Las dimensiones de las celdas para carros, será de CINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (5.50 x 2.50), conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana (NTC - 4904).
- b) **Celdas para Motos:** Las dimensiones de las celdas para motos, será de UN METRO CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (1.50 x 2.50), conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cada zona de estacionamiento regulado transitorio ZERT, debe establecer como mínimo un DIEZ POR CIENTO (10%) del total de las celdas habilitadas para carros, para el uso de motos.

- c) **Celdas para vehículos de personas en condición de Discapacidad:** Las dimensiones de las celdas para personas en condición de discapacidad o movilidad reducida, será de CINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR TRES METROS CON SETENTA CENTÍMETROS (5.50 x 3.70), conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana (NTC - 4904).

Cada zona de estacionamiento regulado transitorio ZERT, debe establecer como mínimo un DOS POR CIENTO (2%) del total de las celdas habilitadas, para el uso de vehículos de personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida. En ningún caso podrá haber menos de una (1) celda habilitada, debidamente señalizada con el símbolo internacional de accesibilidad.

- d) **Celdas para vehículos de emergencia:** Las dimensiones de las celdas para vehículos de emergencia (Ambulancia, Bomberos, Policía y Rescate), serán de TRES (3.00) METROS DE ANCHO por OCHO (8.00) METROS DE LARGO.
- e) **Celdas para vehículos de cargue y descargue:** Las dimensiones de las celdas para vehículos de cargue y descargue, serán de TRES METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (3.50 m) DE ANCHO por SIETE (7.00) METROS DE LARGO, conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 23°. Condiciones de funcionamiento de las ZERT. Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben cumplir con las siguientes condiciones para su efectivo funcionamiento:

1. **Sistema de Administración, Control, Recaudo y aprovechamiento de la ZERT.** La administración, control, recaudo y aprovechamiento económico, estará a cargo del Municipio de Bucaramanga, lo cual podrá realizarse por medio de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga DTB o a través de un Operador Privado seleccionado de conformidad a la Ley.
2. **Tarifas, frecuencia y método para el cobro de Estacionamientos Temporales.** Corresponde a la Administración Municipal, a través de la Secretaría del Interior fijar las tarifas para el cobro de estacionamiento temporal previo estudio económico, de costos y financiero, el cual debe tener en cuenta el incremento del salario mínimo anual, tarifas que serán adoptadas mediante decreto por el Alcalde Municipal anualmente.
3. **Destinación y administración de los recursos.** Los ingresos o recursos por concepto de estacionamientos temporales en vías de carácter local, corresponden a la Administración Municipal y tendrán destinación específica para: financiar las inversiones y costos asociados a la dotación, adecuación, mantenimiento, señalización vial y expansión y operación del sistema de estacionamientos y parqueaderos, y espacios públicos de la ciudad.
4. **Recaudo del pago de la Tasa por el Derecho de Parqueo.** Estará a cargo de la Secretaría de Hacienda a través de la Tesorería Municipal, que para el efecto abrirá una cuenta en el Presupuesto de Ingresos y Gastos del Municipio.
5. **Difusión:** Realizar campañas comunicativas para difundir a la comunidad de todos los aspectos generales, técnicos, de funcionamiento y tributarios de las Zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).

Parágrafo. Los Estacionamientos Regulados Transitorios no podrán utilizarse para ejercer actividades de comercio y/o servicios, o cualquier otra actividad diferente a la del parqueo temporal de corta estancia.

CAPITULO IV. PARQUEADEROS POR GESTIÓN ASOCIADA

Artículo 24°. Definición de los Parquederos por Gestión Asociada. Los parquederos por gestión asociada son el instrumento mediante el cual se desarrolla la construcción de edificaciones especializadas para parqueo de vehículos, cuyos cupos podrán ser adquiridos por los titulares de licencias de construcción con el fin de suplir los requerimientos de parqueo de aquellos establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que, de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial, cumplen con el uso, pero que al interior del predio no proveen los cupos de parqueos exigidos por las normas vigentes.

El desarrollo de parquederos por gestión asociada estará a cargo de personas naturales o jurídicas de carácter privado, con el propósito de destinarlos, en un todo o en parte, a la adquisición o acreditación de cupos de parqueo asociados al uso para los establecimientos antes mencionados.

CAPITULO V PAGO COMPENSATORIO DE PARQUEADEROS

Artículo 25°. Pago compensatorio de parquederos. Los establecimientos comerciales, de servicios, industriales o dotacionales en los cuales su infraestructura de parqueos es inadecuada, y no pueden cumplir al interior del predio con la cuota mínima de parqueos asociados al uso, o no los provean a través del sistema de gestión asociada, deberán acogerse a la figura de pago compensatorio.

El Pago compensatorio de parquederos es una retribución en dinero que deberá reconocer el propietario del predio o titular de la licencia, a favor del municipio de Bucaramanga, como contraprestación al incumplimiento de las cargas urbanísticas asociadas al proceso de edificación, ampliación y/o cambio de uso, es decir a la imposibilidad de provisión material de los cupos de parqueo asociados al uso de conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial. Este pago compensatorio no aplica para proyectos en suelos de expansión, predios sin construir en cualquier zona de la ciudad y/o zonas con tratamiento de desarrollo.

Artículo 26°. Estimación del valor compensatorio por cupo de parqueo. Como paso previo a la expedición del acto administrativo y/o licencia correspondiente, y con base en la certificación expedida por el curador urbano en la cual informa el número de cupos de parqueo que no pueden proveerse al interior de un predio o establecimiento según las normas vigentes, deberá determinarse mediante acto administrativo emitido por la Secretaría de Planeación, el número de estacionamientos que deben ser compensados y por los cuales deberá efectuarse el respectivo pago. El pago compensatorio por cupo de parqueo será de uno punto veinte (1.20) veces el valor del cupo de parqueo según el avalúo comercial corporativo efectuado por las entidades autorizadas por ley para la elaboración de avalúos, y para su acreditación, deberá cumplirse con los requisitos y procedimientos establecidos en el Artículo denominado "*Requisitos para la acreditación de cupos de paqueo a través de adquisición a programas de parquederos por gestión asociada o mediante pago compensatorio*" del presente Acuerdo. La copia del recibo de pago compensatorio de parquederos deberá anexarse al expediente y será requisito para la expedición del acto administrativo de que se trate.

Parágrafo. El valor correspondiente al avalúo comercial estará a cargo del propietario del predio o titular de la licencia o acto administrativo correspondiente, y deberá ser aportado a la Secretaría de Hacienda Municipal, de acuerdo con el Decreto municipal 067 de 2007 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

CAPITULO VI CONSTRUCCIONES ESPECIALIZADAS PARA EL PARQUEO DE VEHÍCULOS Y PARQUEADEROS EN SUPERFICIE

Artículo 27°. Construcciones Especializadas para el parqueo de vehículos. Las construcciones especializadas para el parqueo de vehículos son la respuesta más adecuada a las necesidades de ciertas zonas de la ciudad que presentan carencia de soluciones de parqueo público y/o privado, en áreas de actividad dotacional, industrial, comercial y de servicios.

Artículo 28°. Aspectos técnicos para la construcción de edificaciones especializadas para parqueo de vehículos, en altura, a nivel de primer piso y/o en sótanos. Las siguientes son las características técnicas generales que deben cumplir las edificaciones especializadas de parquederos en altura, sótanos, o a nivel de primer piso:

1. Las edificaciones especializadas de parqueaderos que se desarrollen en un área de predio o predios igual o mayor a mil quinientos 1500 metros cuadrados, deben presentar estudio de tránsito, elaborado por un ingeniero o especialista en transporte y vías, debidamente matriculado. Los mencionados estudios deben ser aprobados por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y el cumplimiento de este requisito no exonera al propietario de la responsabilidad del trámite de la licencia de construcción correspondiente.
2. Las edificaciones especializadas de parqueaderos que desarrollen actividades comerciales iguales o superiores al cuarenta por ciento (40%) del área construida deben presentar plan de implantación en los términos señalados en el Decreto 069 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
3. El acceso y la salida de estas edificaciones en predios esquineros el acceso vehicular y la rampa correspondiente deben ubicarse por la vía de menor jerarquía. El retiro mínimo entre el acceso vehicular y la intersección de los bordes de las calzadas y/o sardineles más próximas debe ser mayor a quince metros (15 m), en caso que no se pueda cumplir con esta distancia por la dimensión del frente del predio, se accederá al lote por el extremo más alejado de la intersección vial.
4. Las dimensiones mínimas para cupos de parqueo son cinco (5) metros por dos con cincuenta (2.50) metros, el ancho mínimo de las circulaciones es cinco (5) metros, la puerta de acceso a edificaciones especializadas para el parqueo de vehículos, debe tener un ancho mínimo de cinco (5) metros.
5. No se permitirán edificios de parqueaderos en zonas con tratamiento de conservación.
6. Se deben tener en cuenta los aspectos urbanísticos y ambientales, para la proyección de los sitios de parqueo; cumpliendo las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como las normas que sobre la materia establece la autoridad ambiental.
7. El área de acceso debe ser claramente identificable, tanto para el conductor como para los peatones que por allí circulan. Los accesos y salidas vehiculares de todas las nuevas edificaciones o todas aquellas que sean modificadas, ampliadas, reconocidas y/o licenciadas deben instalar y mantener en funcionamiento un sistema visual y auditivo de alertas que advierta a los peatones que circulan por los andenes colindantes la salida o entrada de vehículos. Estos sistemas deben estar asociados a la apertura de las puertas de acceso vehicular e indicar con una luz roja intermitente cuando la puerta este abierta, acompañado de una alarma sonora que no puede sobrepasar los cincuenta decibeles (50 db) como ruido de emisión. Estas alertas sonoras se deben apagar en el horario comprendido entre las siete de la noche (7:00 pm) y las siete de la mañana (7:00 am), dejando en funcionamiento el sistema visual de alerta.
8. Cuando el acceso vehicular a las edificaciones cruce por áreas de circulación peatonal, debe mantenerse el nivel de esta última. Para el efecto hay que implementar una rampa vehicular o pompeyano ubicado en la zona de servidumbre de vía que cuenta con cuarenta centímetros (40 cm) de profundidad en los casos que no exista la franja ambiental o de amoblamiento; cuando exista dicha franja los pompeyanos o rampas vehiculares pueden tener hasta ochenta centímetros (80 cm) de profundidad. El desnivel entre la calzada y el inicio de la rampa vehicular debe ser de dos centímetros y medio (2.5 cm) de altura. En ningún caso las rampas vehiculares o pompeyanos pueden localizarse sobre la franja de circulación peatonal, tampoco puede igualarse el nivel del andén con el de la calzada.
9. Las rampas de acceso a las edificaciones deberán iniciar a partir del paramento de construcción, debiendo mantenerse las zonas verdes, andenes y antejardines libres de rampas, escaleras y cualquier otro tipo de obstáculos que impidan la movilidad peatonal. El acceso desde la calzada se hará a través de pompeyanos, respetando el nivel del andén. En sectores sin antejardín el inicio de la rampa debe retrocederse mínimo un metro (1m) al interior del paramento de construcción.
10. Debe contarse con señalización interna y externa de fácil interpretación, y estratégicamente bien ubicada de conformidad con el Manual de Señalización del Código Nacional de Tránsito.
11. Las edificaciones se deben diseñar y acondicionar de tal forma que no deterioren la imagen de la zona, teniendo en cuenta un adecuado manejo volumétrico, arquitectónico y paisajístico, así como presentar acabados en todas sus fachadas y culatas.
12. Los parqueaderos que se desarrollen en superficies de lotes deben presentar condiciones que cumplan con los siguientes requerimientos:
 - a. Evitar el arrastre de arena al sistema de alcantarillado de la ciudad.
 - b. Construir el drenaje necesario para mantener la superficie libre de empozamientos.

- c. Estar tratado con algún pavimento, empedrado, adoquinado o un material que no se disgregue fácilmente.
13. Deben contar con una buena ventilación y/o sistemas de renovación de aire y extracción de gases, que permitan evitar concentraciones peligrosas de monóxido de carbono.
14. Las edificaciones deben disponer de servicios sanitarios públicos para hombres y mujeres por separado e incluir mínimo un servicio sanitario para personas con movilidad reducida, garantizando su accesibilidad de conformidad a lo establecido en el Decreto 1538 de 2005, reglamentario de la ley 361 de 1997.
15. Los parqueaderos que presten servicio nocturno deben estar dotados de alumbrado. La zona de la caseta de control y de espera de público debe tener un nivel superior de iluminación con relación al resto del parqueadero. Las señales de entrada y de salida deben ser claramente visibles. En el caso que se utilicen postes para la colocación del alumbrado, éstos deberán contar con una barrera que lo proteja contra posibles impactos causados por los vehículos que utilizan el servicio.
16. Y las demás disposiciones contenidas en las normas vigentes.

Parágrafo 1. Se exigen como cupos de parqueo para personas con movilidad reducida, los correspondientes al dos por ciento (2%) del total de cupos por proveer. Como mínimo en cada proyecto se debe habilitar un (1) cupo para personas con movilidad reducida, debidamente señalado con el símbolo gráfico de accesibilidad y con las medidas reglamentarias indicadas en la Norma Técnica Colombiana. Los cupos de parqueo para personas con movilidad reducida, deben estar localizados sobre la zona más próxima a la entrada accesible, y contiguos a senderos o rutas peatonales. Las diferencias de nivel existentes entre los puestos de parqueo accesibles y los senderos o rutas peatonales, serán resueltas mediante la construcción de vados o rampas, a fin de facilitar la circulación autónoma de las personas con movilidad reducida, las cuales deberán estar ubicadas al interior del paramento.

Adicionalmente todas las edificaciones especializadas de parqueadero deben cumplir con la exigencia de parqueaderos para motocicletas y bicicletas, que resulta de proveer como mínimo un (1) cupo de estacionamiento para moto y un (1) estacionamiento para bicicleta, por cada cinco (5) cupos de parqueo de vehículos (automóviles o camionetas).

Parágrafo 2. La clasificación de parqueaderos según su categoría será adoptada por el Alcalde Municipal a través de Decreto, para lo cual se deberá tener en cuenta su localización, el estrato socioeconómico y su adecuación para la prestación del servicio.

Artículo 30°. Tarifas para el cobro de parqueo en construcciones especializadas. Corresponde a la Administración Municipal a través de la Secretaría de Interior, adelantar los estudios necesarios para el cálculo de las tarifas a cobrar en los parqueaderos en construcciones especializadas, las cuales serán adoptadas mediante Decreto Municipal.

CAPÍTULO VII

ACREDITACIÓN DE CUPOS DE PARQUEO ASOCIADOS A LOS USOS

Artículo 29°. Requisitos para la acreditación de cupos de paqueo a través de adquisición a programas de parqueaderos por gestión asociada o mediante pago compensatorio. Los interesados en acreditar cupos de parqueo asociados a los usos dando cumplimiento a las exigencias del Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Para la aprobación de la licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades o acto de reconocimiento, deberá presentar ante el Curador Urbano, el documento que acredite el pago de los cupos exigidos, mediante la presentación de:
 - a. El folio de matrícula inmobiliaria, si se acreditan los cupos de parqueo en edificaciones especializadas a través de la figura de gestión asociada,
 - b. El recibo de pago expedido por la Tesorería Municipal, cuando se acrediten mediante pago compensatorio de parqueaderos,
2. El Curador Urbano exigirá el cupo de parqueaderos necesarios para cada establecimiento, de acuerdo con los cuadros de la cuota mínima de parqueos establecidas en Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos, y/o plan parcial, o instrumentos complementarios establecidos por el POT,

así como lo establecido en el presente Acuerdo.

3. Solo se permite pago compensatorio de máximo el 70% de los cupos de parqueo exigidos por la norma. No obstante, se podrá autorizar el pago compensatorio del 100% de los cupos siempre y cuando se cumpla por lo menos uno de los requisitos establecidos en los ordinales a ó b, ó el c:
 - a. Que no haya posibilidad de integración inmobiliaria en la manzana donde se encuentra ubicado el predio.
 - b. Que el predio cuente con un área inferior a doscientos (200) metros cuadrados.
 - c. Cuando la norma no permita el desarrollo de actuaciones urbanísticas en el sitio o la zona donde se encuentra ubicado el predio.

Parágrafo. Con el fin de garantizar las exigencias de parqueos de los establecimientos, los cupos de parqueo deberán estar ubicados en una zona de máximo doscientos (200) metros medidos a partir del perímetro del predio base.

Artículo 32°. Valor del cupo de parqueo por gestión asociada. El valor a pagar por los cupos de parqueo por gestión asociada estará dado por:

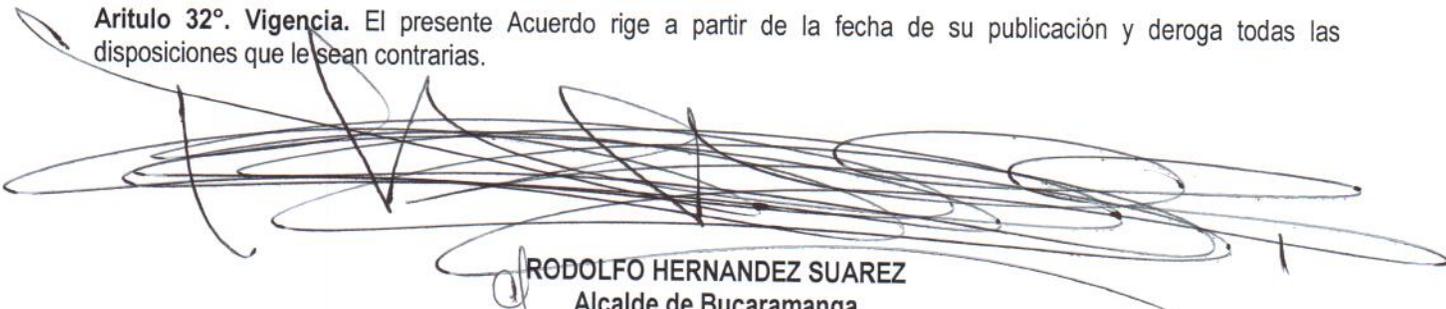
- a. Numero de cupos de parqueo requeridos por el establecimiento.
- b. Estrato en el que se encuentre ubicado el predio que no cumple con las exigencias de parqueo.
- c. Avalúo comercial por metro cuadrado de parqueo construido, en los distintos estratos de la ciudad, el cual deberá ser expedido por las entidades autorizadas por ley para la elaboración de avalúos.

Artículo 30°-Cuenta para recaudo del pago compensatorio. Para efectos del recaudo del pago compensatorio de parqueaderos se seguirá utilizando la cuenta presupuestal creada por el Decreto 067 de 2007, así como la definición de los procedimientos para liquidación y recaudo de los valores que deben efectuarse por concepto del pago compensatorio, y demás disposiciones en él contenidas continúan vigentes.

TITULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 31° Facultades. La Secretaría de Hacienda y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga conjuntamente dispondrán de un término de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente Acuerdo para establecer los procedimientos para liquidación y recaudo de los valores que deben efectuarse y demás disposiciones en esa materia, los cuales deberán adoptarse por el Alcalde Municipal a través de Decreto.

Artículo 32°. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ
Alcalde de Bucaramanga

VoBo. Dr. German Torres Prieto. Director. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

VoBo. Ing. Juan Manuel Gómez. Secretario. Secretaría de Planeación.

VoBo. Dra Lina Manrique – Secretaria de Hacienda (E).

VoBo. Dr Julian Cosntantino Carvajal Miranda. DADEP.

Proyectaron: Javier Pulido Africano. Contratista. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

Fabián Fontecha. Subdirector Técnico. Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

Laura Calderon Chamorro. Sec de Planeacion.

Raul Velasco. Sec. Jurídica.