



# Seguimiento al Plan de Ejecución



Plan de Ordenamiento Territorial

SECRETARIA DE PLANEACION



ALCALDÍA DE  
BUCARAMANGA

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
BUCARAMANGA

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>ACCIONES PARA EL CONOCIMIENTO DEL RIESGO</b>	2
1. ACCIONES PARA EL CONOCIMIENTO DE RIESGO	3
<b>1.1. Estudios de Vulnerabilidad y Riesgo por Movimientos en Masa.</b>	3
1.1.1. Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de Vulnerabilidad y Riesgo por Movimientos en Masa	4
1.1.2. Delimitación de las áreas objeto de estudios detallados ejecutados	5
1.1.3 Resultados de Avance Estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa	12
1.1.4. Otros estudios elaborados en la vigencia del POT	15
1.1.5. Cumplimiento de Acciones Populares	18
<b>1.2. Estudios de Amenaza por Inundación</b>	20
1.2.1 Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de amenaza por inundación	20
1.2.2 Resultados de Avance Estudios por Inundación	20
<b>1.3. Estudios de Estabilidad de Laderas</b>	22
1.3.1. Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de Estabilidad de laderas	22
1.3.2. Resultados de Avance de Estudios de Estabilidad de Laderas	23
<b>1.4. Avance Total de la Ejecución de las Acciones para la Gestión del Riesgo</b>	25
<b>ACCIONES EN EL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE</b>	26
2. ACCIONES EN EL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	27
<b>2.1. Proyectos De Infraestructura Vial Vehicular</b>	27
2.1.1. Avance Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular (Art. 121)	32
2.1.2. Resultados de Avance en proyectos de infraestructura vial	39
2.1.3. Infraestructura Vial Ejecutada Diferente a la Establecida en el POT	40
<b>2.2. Priorización de las intervenciones en las unidades de la red vial peatonal</b>	44
2.2.1. Avance de la intervención en las unidades red vial peatonal	47
2.2.2. Resultados de Avance en la intervención en las unidades red vial peatonal	48
<b>2.3. Corredores Viales con Ciclorrutas</b>	49
2.3.1. Avance de Proyectos de Corredores Viales con Ciclo-infraestructura	51
2.3.2. Estrategia de la Bicicleta	53
2.3.3. Resultados de Avance en proyectos de Corredores Viales con Ciclorrutas	57
<b>2.4. Corredores priorizados para transporte por cable</b>	58
2.4.1. Avance de Proyectos de Corredores para transporte por cable	58
<b>2.5. Corredores viales para el transporte de carga interurbano</b>	58
2.5.1. Avance de Proyectos de Corredores viales para el transporte de carga interurbano	58
2.5.2. Resultados de Avance Proyectos de Corredores viales para el transporte de carga interurbano	59

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>2.6. PASO A DESNIVEL PARA EL TRÁFICO PEATONAL</b>	60
<b>2.6.1. AVANCE DE PROYECTOS DE PASO A DESNIVEL PARA EL TRÁFICO PEATONAL</b>	60
<b>2.7. AVANCE TOTAL EN LA EJECUCIÓN DE LAS ACCIONES EN EL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA</b>	60
<b>INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO</b>	61
3. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico	62
<b>3.1. Planes de estructuración zonal</b>	62
3.1.1. Avance en la ejecución de Planes de estructuración zonal	62
3.1.2. Resultados en la ejecución de Planes de estructuración zonal	65
<b>3.2. Identificación de las Operaciones Urbanas Estratégicas</b>	65
3.2.1. Avances en la Formulación de las Operaciones urbanas estratégicas	71
3.2.2. Resultados en la Formulación de Operaciones Urbanas estratégicas	73
<b>3.3. Localización y priorización de la formulación de las Unidades de Planeamiento Rural (UPR). (Artículo 457)</b>	73
3.3.1. Avance en la formulación de las Unidades de Planeación Rural (UPR)	74
<b>3.4. Planes maestros</b>	74
3.4.1. Avance en la implementación de planes maestros	74
3.4.2. Resultados	74
<b>3.5. Planes Parciales en sectores de renovación</b>	75
3.5.1. Avance en la implementación de Planes parciales	76
3.5.2. Resultados	76
<b>3.6. Planes Especiales de Manejo y Protección</b>	76
3.6.1. Avance en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección	76
3.6.2. Resultados de la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección	77
3.6.3. Otros planes adoptados en la vigencia del POT	78
<b>3.7. Legalización de asentamientos</b>	80
3.7.1. Avance en la legalización de asentamientos humanos	80
3.7.2. Resultados	81
<b>3.8. Avance total en los instrumentos de Planeamiento urbanístico</b>	82

## **LISTADO DE FIGURAS**

Figura 0. Porcentaje de ejecución de estudios de riesgos	3
Figura 1. Delimitación del área de Estudio Contrato 135 de 2022.	5
Figura 2. Zonificación de Riesgo Contrato 135 de 2022.	6
Figura 3. Delimitación del área de Estudio Contrato 356 de 2022.	6
Figura 4. Zonificación de Riesgo Contrato 356 de 2022.	7
Figura 5. Delimitación del área de Estudio Contrato 245 de 2021.	7
Figura 6. Zonificación de Riesgo Contrato 245 de 2021.	8
Figura 7. Delimitación del área de Estudio Contrato 246 de 2021.	8
Figura 8. Zonificación de Riesgo Contrato 246 de 2021.	9
Figura 9. Delimitación del área de Estudio Contrato 379 de 2022.	9
Figura 10. Zonificación de Riesgo Contrato 379 de 2022.	10
Figura 11. Delimitación del área de Estudio Contrato 284 de 2022.	10
Figura 12. Zonificación de Riesgo Contrato 284 de 2022.	11
Figura 13. Estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimiento en masa.	13
Figura 14. Porcentaje de avance de AVR.	13
Figura 15. Localización de áreas de estudios AVR ejecutados y por ejecutar	14
Figura 16. Delimitación del área de Estudio Contrato 434 de 2021.	15
Figura 17. Zonificación de Riesgo Contrato 434 de 2021.	15
Figura 18. Delimitación del área de Estudio Contrato 155 de 2021.	16
Figura 19. Zonificación de Riesgo Contrato 155 de 2021.	16
Figura 20. Localización de áreas de otros estudios.	17
Figura 21. Delimitación del área de Estudio Contrato 155 de 2021.	18
Figura 22. Zonificación de Riesgo Contrato 155 de 2021.	18
Figura 23. Georreferenciación y delimitación predios colindantes Sector nororiental de la Universidad Industrial de Santander -UIS.	19
Figura 24. Estudios de amenaza por Inundación.	20
Figura 25. Porcentaje de avance de estudios de amenaza por inundación.	20
Figura 26. Localización de áreas de estudios de amenaza por inundación ejecutados y por ejecutar	21
Figura 27. Estudios de Estabilidad e Laderas.	23
Figura 28. Porcentaje de ejecución Estudios de estabilidad de laderas.	23
Figura 29. Localización de áreas de estudios ejecutados y por ejecutar	24
Figura 30. Avance de la ejecución.	25
Figura 31. Porcentaje de avance de la ejecución de acciones para la gestión del riesgo	25
Figura 32. Avance en la ejecución de proyectos viales Grupo 1.	40
Figura 33. Porcentaje de Avance Proyectos de Intersección G1.	40
Figura 34. Porcentaje de Avance Proyectos de Corredor G1.	40
Figura 35. Avance en la ejecución de proyectos viales Grupo 2.	41
Figura 36. Porcentaje de avance Proyectos de Intersección G2.	41
Figura 37. Porcentaje de avance Proyectos de Corredor G2.	42
Figura 38. Porcentaje de avance total en la Ejecución de proyectos de infraestructura vial	42

## **LISTADO DE FIGURAS**

---

Figura 39. Avance en la ejecución de proyectos viales Grupo 03	42
Figura 40. Porcentaje de Avance de Proyectos de infraestructura vial de corredores G3.	43
Figura 41. Infraestructura vial ejecutada del 2016 - 2019 diferente al POT	44
Figura 42. Plano indicativo de corredores viales priorizados para el mejoramiento de andenes.	46
Figura 43. Avance en la intervención de unidades de la red vial peatonal.	49
Figura 44. Porcentajes de Avances	49
Figura 45. Corredores viales con ciclorutas ejecutados de acuerdo al POT.	52
Figura 46. Corredores de ciclo-infraestructura existente.	54
Figura 47. Ejecución de proyectos de ciclorutas	57
Figura 48. Porcentaje de avance	57
Figura 49. Ejecución de proyectos de corredores viales para el transporte de carga	59
Figura 50. Porcentaje de Avance.	59
Figura 51. Porcentaje de ejecución por proyectos	60
Figura 52. Porcentaje de ejecución total	60
Figura 53. Delimitación del Área de Estructuración Zonal – sector Norte – Surata. Suelos de Expansión.	63
Figura 54. Delimitación del Área de Estructuración Zonal – Chimita. Suelo Urbano	63
Figura 55. Planes de Estructuración Zonal	64
Figura 56. Avance Planes de estructuración zonal	65
Figura 57.	71
Figura 58. Formulación de Operaciones Urbanas Estratégicas.	72
Figura 59. Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas.	73
Figura 60. Porcentaje de Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas.	73
Figura 61. unidades de planeamiento rural	73
Figura 62. Planes Maestros.	75
Figura 63. Porcentaje de cumplimiento Planes Maestros.	75
Figura 64. Sector La concordia.	75
Figura 65. Planes Parciales en sectores de renovación.	76
Figura 66. Porcentaje de cumplimiento en la implementación de Planes Parciales en sectores de renovación.	76
Figura 67. Planos del Plan Especial de Manejo y Protección para el Campus Central de la Universidad Industrial de Santander y su zona de Influencia	77

## **LISTADO DE FIGURAS**

---

Figura 68. Planes especiales de protección y manejo.....	78
Figura 69. Porcentaje de cumplimiento en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección.....	78
Figura 70. Porcentaje de avance.....	81
Figura 71. Avance en la Ejecución de los instrumentos de Planeamiento urbanístico.....	81
Figura 72. Porcentaje de avance en la Ejecución de los instrumentos de Planeamiento urbanístico.....	82
Figura 73. Porcentaje de avance de ejecución por proyectos.....	82
Figura 74. Porcentaje de avance total por cada aspecto.....	83
Figura 75. Porcentaje de avance total de proyectos ejecutados y pendientes por ejecutar.....	83

## **LISTADO DE TABLAS**

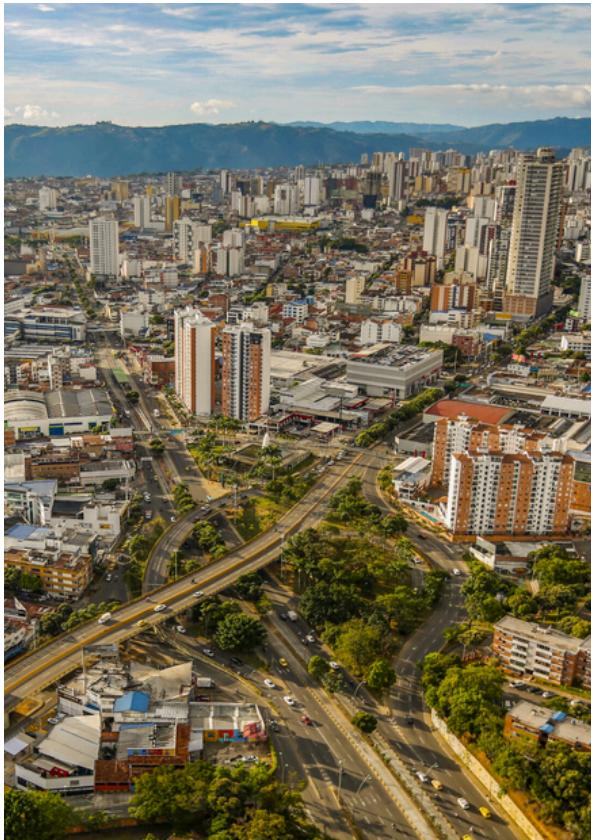
Tabla 1. Estudios Detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, ejecutados en el periodo 2015 - 2024	4
Tabla 2. Sectores ejecutados y pendientes de estudios AVR.	11
Tabla 3. Ejecución Estudios AVR.	12
Tabla 4. Ejecución Estudios de amenaza por Inundación.	20
Tabla 5. Estudio de estabilidad de laderas ejecutados.	22
Tabla 6. Sectores pendientes de estudios de Laderas.	22
Tabla 7. Ejecución Estudios de Estabilidad de Laderas.	23
Tabla 8. Avance de la ejecución para la gestión del riesgo.	25
Tabla 9. Proyectos de infraestructura vial vehicular.	27
Tabla 10. Proyectos de infraestructura vial vehicular Construidos.	32
Tabla 11. Proyectos de infraestructura vial vehicular en Proceso.	33
Tabla 12. Proyectos de infraestructura vial vehicular pendientes de ejecutar	34
Tabla 13. Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular G1.	38
Tabla 14. Estado de Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular G1.	39
Tabla 15. Clasificación de Proyectos Viales G1 según su Tipología.	39
Tabla 16. Clasificación de Proyectos Viales G2 según su Tipología.	41
Tabla 17. Clasificación de Proyectos Viales G3 según su Tipología.	43
Tabla 18. Infraestructura Vial Ejecutada Diferente al POT durante los años 2016 al 2019	44
Tabla 19. Mejoramiento de los andenes.	45
Tabla 20. Sectores de andenes intervenidos.	47
Tabla 21. Sectores intervenidos priorizados en el POT.	48
Tabla 22. Avance en la intervención de unidades de la red vial peatonal	48
Tabla 23. Corredores viales con ciclorruta.	49
Tabla 24. Consolidación Corredores Viales con Ciclorruta dentro del POT.	52
Tabla 25. Corredores Viales con Ciclorutas Adoptados por la Estrategia de la Bicicleta	53
Tabla 26. Corredores con Ciclo-infraestructura 2019.	55
Tabla 27. Avance en proyectos de corredores viales con ciclo rutas.	57
Tabla 28. Proyectos de Corredores viales para el transporte de carga interurbano ejecutados y pendientes.	59
Tabla 29. Avance en proyectos de corredores viales para el transporte de carga.	59
Tabla 30. Avance de la ejecución para la gestión del riesgo.	60
Tabla 31. Avance Planes de estructuración Zonal.	65
Tabla 32. Operaciones Urbanas Estratégicas.	65

## **LISTADO DE TABLAS**

---

Tabla 33. Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas.....	66
Tabla 34. Avance en la implementación de Planes Maestros.....	73
Tabla 35. Avance en la adopción de Planes Maestros.....	74
Tabla 36. Avance en la implementación de Planes Parciales en sectores de renovación.....	74
Tabla 37. Instrumentos de planeación y gestión del patrimonio adoptados.....	76
Tabla 38. Avance en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección.....	77
Tabla 39. Instrumentos de planeación y gestión del patrimonio adoptados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial 2014.....	78
Tabla 40. Planos del Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación Café Madrid	79
Tabla 41. Legalización de asentamientos.....	80
Tabla 42. Avance en la Legalización de asentamientos.....	81
Tabla 43. Ejecución de los instrumentos de Planeamiento urbanístico.....	81

# INTRODUCCIÓN



La implementación efectiva del Plan de Ordenamiento Territorial - POT es fundamental para garantizar un desarrollo equilibrado y armónico, que responda a las necesidades de la población y a los desafíos ambientales y sociales del territorio.

El presente documento tiene como objetivo realizar el seguimiento al programa de ejecución del POT establecido en el artículo 468 del Acuerdo 011 de 2014, el cual define con carácter obligatorio las actuaciones sobre el territorio previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial que serán ejecutadas durante el periodo de la correspondiente administración municipal, de forma tal que se articulen los escenarios de ejecución del POT, con las fuentes de financiación contempladas en el Plan de Desarrollo.

El citado artículo precisa la definición de las acciones priorizadas de acuerdo con la temática, así:

- Priorización de acciones para la gestión de riesgo)
- Proyectos de infraestructura vial vehicular (Artículo 121)

- Priorización de las intervenciones en las unidades de la red vial peatonal (Artículo 126)
- Corredores viales con ciclorruta (Artículo 131)
- Corredores priorizados para transporte por cable (Artículo 134)
- Corredores viales para el transporte de carga interurbano (Artículo 152)
- Pasos a desnivel para el tráfico peatonal (Artículo 168)

Adicionalmente, en el último capítulo de este documento se presenta el seguimiento de las normas urbanísticas generales para el suelo urbano y de expansión urbana, conforme al Plan de Ordenamiento Territorial. Estas normas se precisan a través de:

- Planes de estructuración zonal
- Operaciones urbanas estratégicas
- Unidades de planeamiento rural
- Planes maestros
- Planes parciales de desarrollo
- Planes parciales en sectores de renovación
- Planes especiales de manejo y protección
- Legalización de asentamientos

En este sentido, el documento se construirá progresivamente con el aporte de información de las diferentes dependencias de la alcaldía a cargo del direccionamiento y ejecución de estas acciones sobre el territorio, analizando su cumplimiento o identificando avances en la implementación, por lo cual, el programa de ejecución no solo es responsabilidad de la Secretaría de Planeación, sino un compromiso de la administración municipal con el desarrollo sostenible y la calidad de vida de los Bumangueses.



# ACCIONES PARA EL CONOCIMIENTO DEL RIESGO

Dentro del Plan de ordenamiento Territorial vigente se tienen definidas las actuaciones para la priorización de acciones para la gestión del riesgo, las cuales se encuentran en el artículo 51, donde se establece la evaluación de amenazas, vulnerabilidad y riesgo, a través de estudios que permitan identificar e implementar acciones para determinar las zonas de riesgo en los asentamientos humanos y sus respectivas acciones.

## 1.1. Estudios de Vulnerabilidad y Riesgo por Movimientos en Masa

Dentro del artículo 51 se priorizan los siguientes sectores para el desarrollo de estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa:

### Sector 1 Cuellar

Se define la elaboración de estudios de vulnerabilidad y riesgo en los siguientes 11 barrios: Balcones del Sur, Brisas de Provenza, Brisas del Paraíso, Punta Paraíso, Viveros de Provenza, Granjas de Provenza, Granjas Reagan, Luz de Salvación I, Luz de Salvación II, Granjas de Julio Rincón y Villa del Nogal

### Sector 2 Norte

Se define la elaboración de estudios de vulnerabilidad y riesgo en los siguientes 27 barrios: Independencia, Bosque Norte, Transición, Villa Mercedes, Juventud, San Cristóbal, el Plan, Esperanza I, II y III, Regadero Norte, Lizcano I y II, los Ángeles, Villa Helena, Villa Rosa, Olas Altas, San Valentín, Villa María I, II y III, Alto del Progreso, Paisajes del Norte, Olas II, Villa Rosa, Villa Alicia y Puerto Rico.

Adicional se definen parcialmente los siguientes 6 barrios: Nuevo Horizonte de la Mano de Dios, Moneque, Mirador Norte, Delicias Norte, Divino Niño I y Divino Niño II.

Se define la elaboración de estudios de vulnerabilidad y riesgo en los siguientes 18 barrios:

### Sector 3 Occidental

Se define la elaboración de estudios de vulnerabilidad y riesgo en los siguientes 18 barrios:

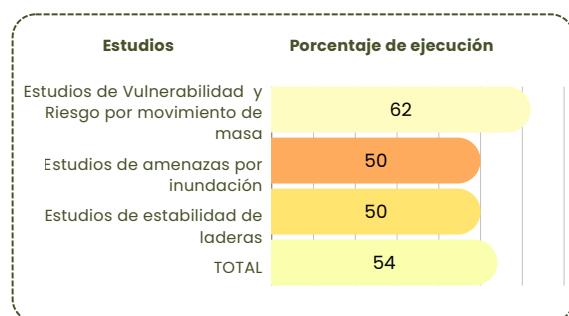
12 de Octubre, el Cinal, Cordoncillo I y II, Antigua Colombia, 20 de Julio, África, Juan XXIII, San Martín, San Pedro Claver, Quebrada la Iglesia, Nápoles, Nariño, Campo Hermoso, Pantanol, II y III y Guayacanes.

Adicional se definen parcialmente los siguientes 12 barrios: Camilo Torres, Villas del Girardot, Milagro de Dios, Zarabanda, Cuyanita, Ciudad Perdida, San Gerardo I, San Gerardo II, Manzana 10, la Guacamaya, Laureles I y el Fonce.

### Sector 4 Oriental

Se define la elaboración de estudios de vulnerabilidad y riesgo para los sectores rurales, Miramanga y la Malaña.

Figura 0. Porcentaje de ejecución de estudios de riesgos



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 1.1.1. Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de Vulnerabilidad y Riesgo por Movimientos en Masa

Durante la vigencia del POT se identifica la elaboración de los estudios asociados al conocimiento del riesgo que permiten optimizar los procesos de reducción del riesgo y manejo de desastres.

A continuación, se identifican para cada sector en concordancia con el artículo 51 descrito anteriormente, los estudios ejecutados:

Tabla 1. Estudios Detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, ejecutados en el periodo 2015 - 2024

Sectores Priorizados	Contratos Ejecutados
Sector 1 Cuellar	<p><b>Contrato 135 del 2022:</b> Consultoría para la actualización del estudio detallado de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por fenómenos de remoción en masa e inundación (EDARFRI 2015) según decreto 1807/2014, incluido amenaza, vulnerabilidad y riesgo por fenómeno de avenidas torrenciales para sectores priorizados (Luz de Salvación 1 y 2, Brisas de Provenza, Balcones del Sur, Brisas del Palmar, Granjas Reagan, Villas del Nogal, Villa Real) del municipio de Bucaramanga (liquidación diciembre 2023)</p>
Sector 2 Norte	<p><b>Contrato 356 de 2022</b> (Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación, y avenidas torrenciales en sectores priorizados en las comunas uno (Caminos de Paz I, Caminos de Paz II, Luz de Esperanza, Cerviunión) y Dos (Punta Bettim, Moneque) del municipio de Bucaramanga.</p> <p><b>Contrato 245 del 2021:</b> consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación y avenidas torrenciales en sectores priorizados en el norte sobre la comuna 1 (Divino Niño I, Divino Niño II, Barrio Nuevo, San Valentín, Campestre Norte, Getsemaní, Las Delicias) del Municipio de Bucaramanga.</p> <p><b>Contrato AMB 045 de 2015:</b> estudio detallado de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por fenómenos de remoción en masa en los barrios La Independencia, Bosque Norte y Nueva Colombia en el Municipio De Bucaramanga</p> <p><b>Contrato AMB 324 de 2018:</b> Estudio de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa del sector norte del municipio de Bucaramanga</p>
Sector 3 Occidental	<p><b>Contrato 246 del 2021:</b> Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación y avenidas torrenciales en sectores priorizados al suroccidente (la Guacamaya, la Islita, el Fonce, San Gerardo I, Laureles I, Cordoncillo I, Cordoncillo II Sector Bajo, Antigua Colombia, Juan XXIII, África, la Floresta-San José) del municipio de Bucaramanga.</p> <p><b>Contrato 379 del 2022:</b> Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación, y avenidas torrenciales en sectores priorizados en las comunas cuatro (Camilo Torres, Cuyanita, Milagro de Dios, Zarabanda, y Ciudad Perdida) y cinco (Pantano I, Pantano II, y Pantano III) del municipio de Bucaramanga.</p> <p><b>Contrato 284 del 2022:</b> Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación, y avenidas torrenciales en sectores priorizados en las comunas uno (Caminos de Paz I, Caminos de Paz II, Luz de Esperanza, Cerviunión) y Dos (Punta Bettim, Moneque) del municipio de Bucaramanga.</p>

Fuente: Equipo Técnico del POT

SECRETARIA DE PALNEACIÓN DE BUCARAMANGA - 2025

04

### 1.1.2. Delimitación de las áreas objeto de estudios detallados ejecutados

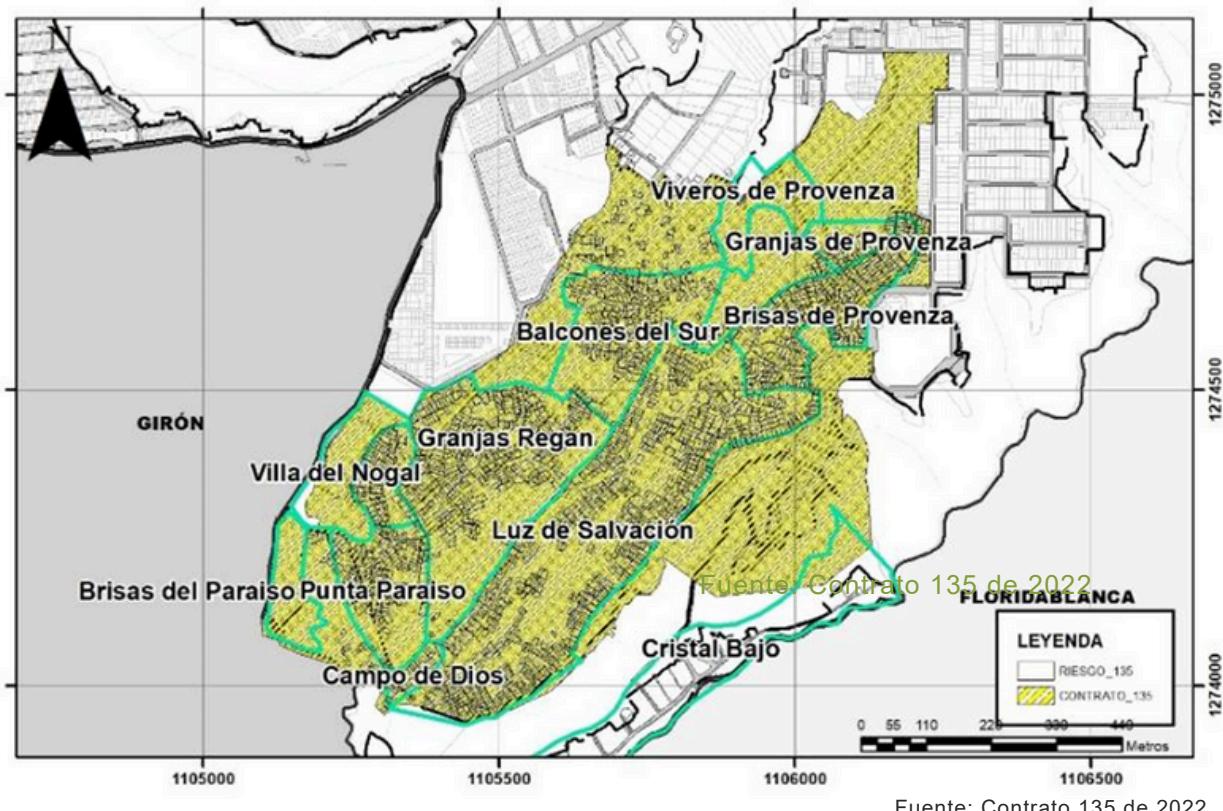
Con base en los estudios ejecutados se identifican las áreas y resultados de las respectivas zonificaciones de riesgo.

#### Sector 1 Cuellar

**Contrato 135 de 2022:** Consultoría para la actualización del estudio detallado de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por fenómenos de remoción en masa e inundación (EDARFRI 2015).

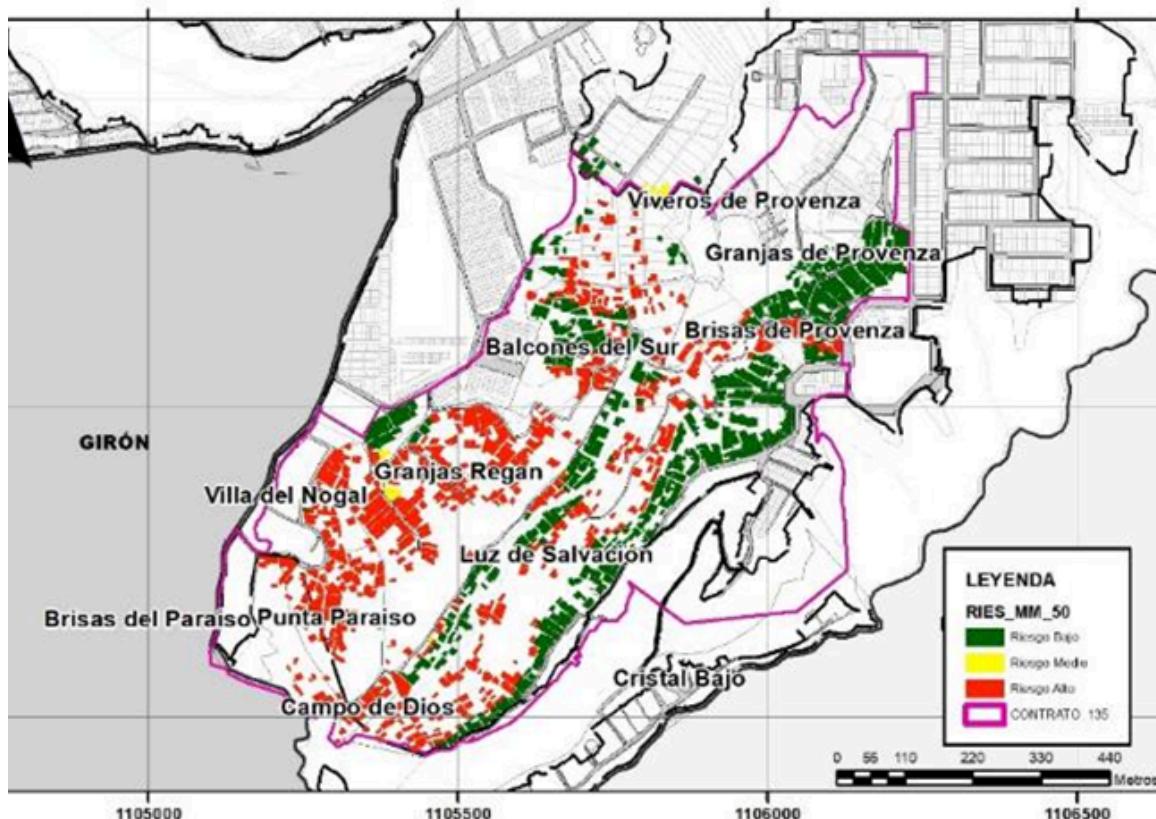
Según decreto 1807/2014, incluido amenaza, vulnerabilidad y riesgo por fenómeno de avenidas torrenciales para sectores priorizados (Luz de Salvación 1 y 2, Brisas de Provenza, Balcones del Sur, Brisas del Palmar, Granjas Reagan, Villas del Nogal, Villa Real) del municipio de Bucaramanga.

Figura 1. Delimitación del área de Estudio Contrato 135 de 2022



Fuente: Contrato 135 de 2022

Figura 2. Zonificación de Riesgo Contrato 135 de 2022



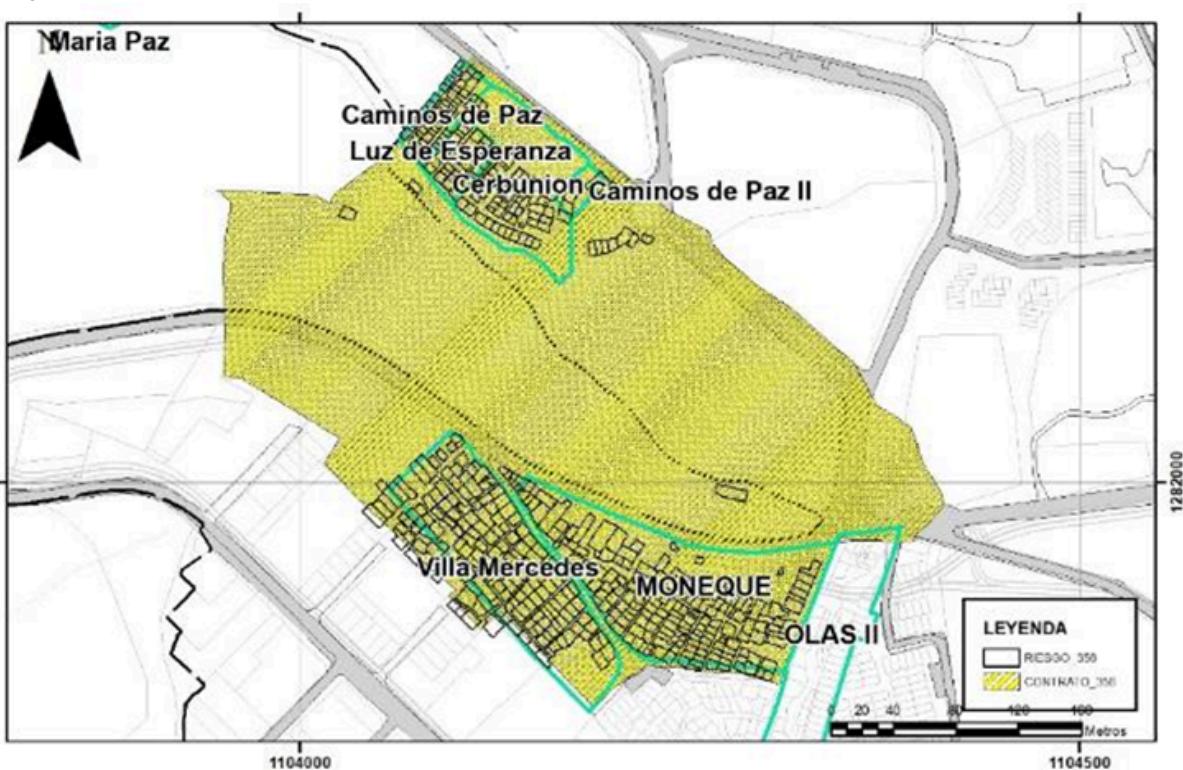
Fuente: Contrato 135 de 2022

## Sector 2 Norte

**Contrato 356 de 2022:** Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación, y avenidas torrenciales en sectores prio-

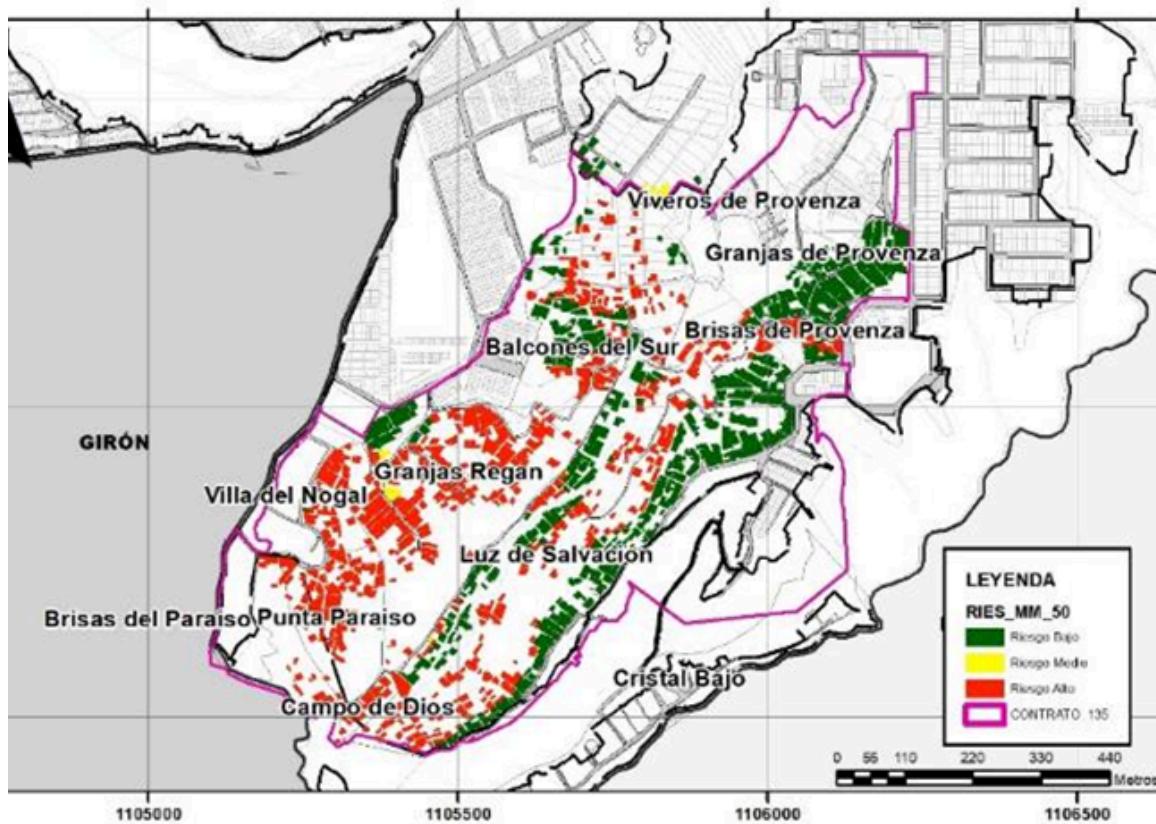
-rizados en las comunas uno (Caminos de Paz I, Caminos de Paz II, Luz de Esperanza, Cerviúnión) y Dos (Punta Bettim, Moneque) del municipio de Bucaramanga

Figura 3. Delimitación del área de Estudio Contrato 356 de 2022



Fuente: Contrato 356 de 2022

Figura 4. Zonificación de Riesgo Contrato 356 de 2022

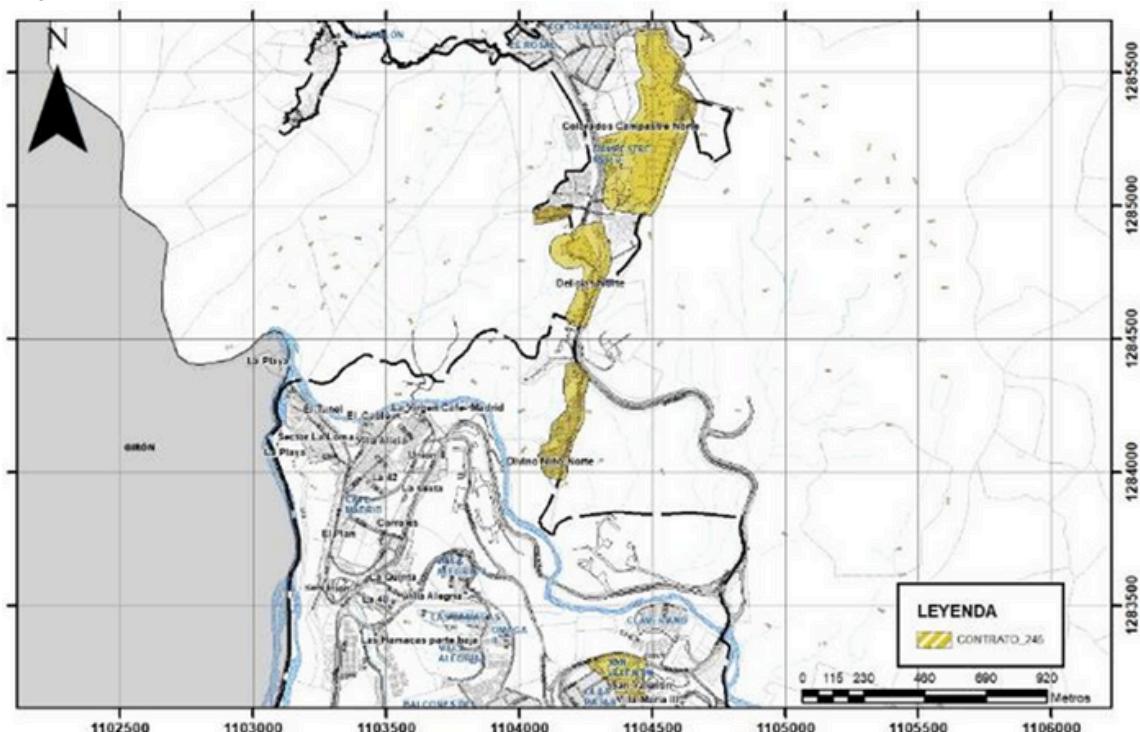


Fuente: Contrato 356 de 2022

**Contrato 245 de 2021:** Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación y avenidas torrenciales en sectores priori-

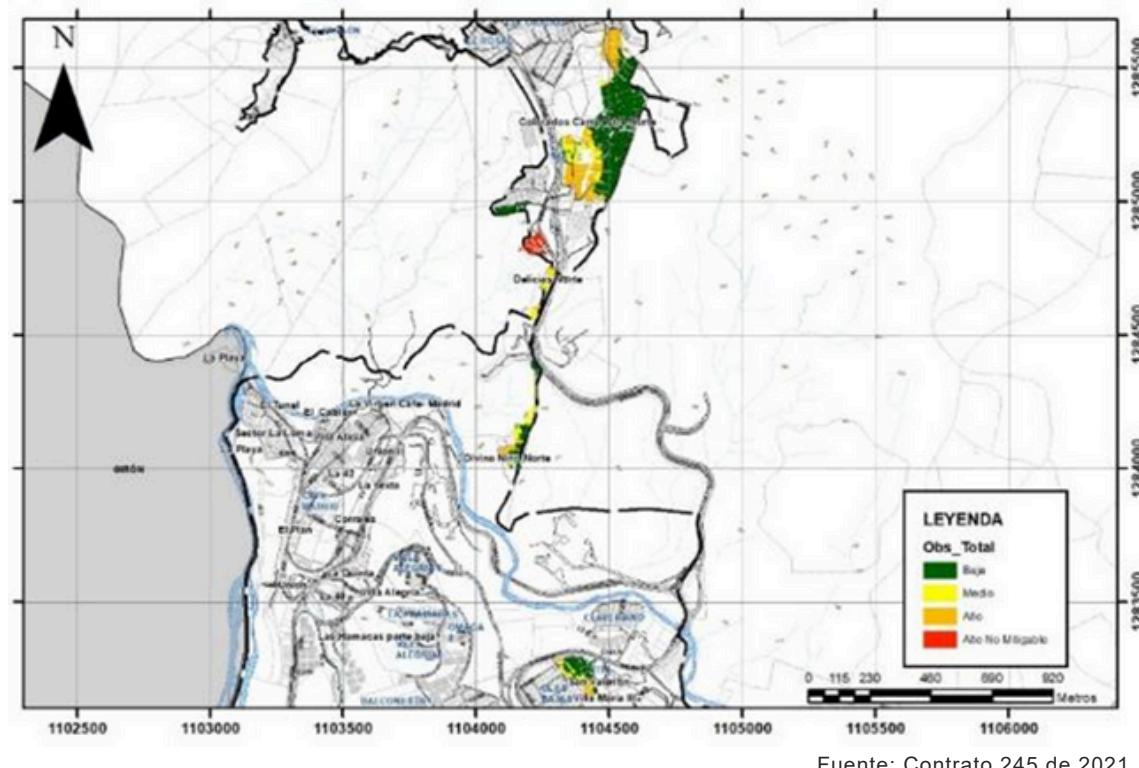
es priorizados en el norte sobre la comuna 1 (Divino Niño I, Divino Niño II, Barrio Nuevo, San Valentín, Campestre Norte, Getsemaní, las Delicias) del municipio de Bucaramanga.

Figura 5. Delimitación del área de Estudio Contrato 245 de 2021



Fuente: Contrato 245 de 2021

Figura 6. Zonificación de Riesgo Contrato 245 de 2021



### Sector 3 Occidental

**Contrato 246 de 2021:** Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación y avenidas torrenciales en sectores priorizados al suroccidente

(la Guacamaya, la Islita, el Fonce, San Gerardo I, Laureles I, Cordoncillo I, Cordoncillo II Sector Bajo, Antigua Colombia, Juan XXIII, África, la Floresta-San José) del municipio de Bucaramanga.

Figura 7. Delimitación del área de Estudio Contrato 246 de 2021

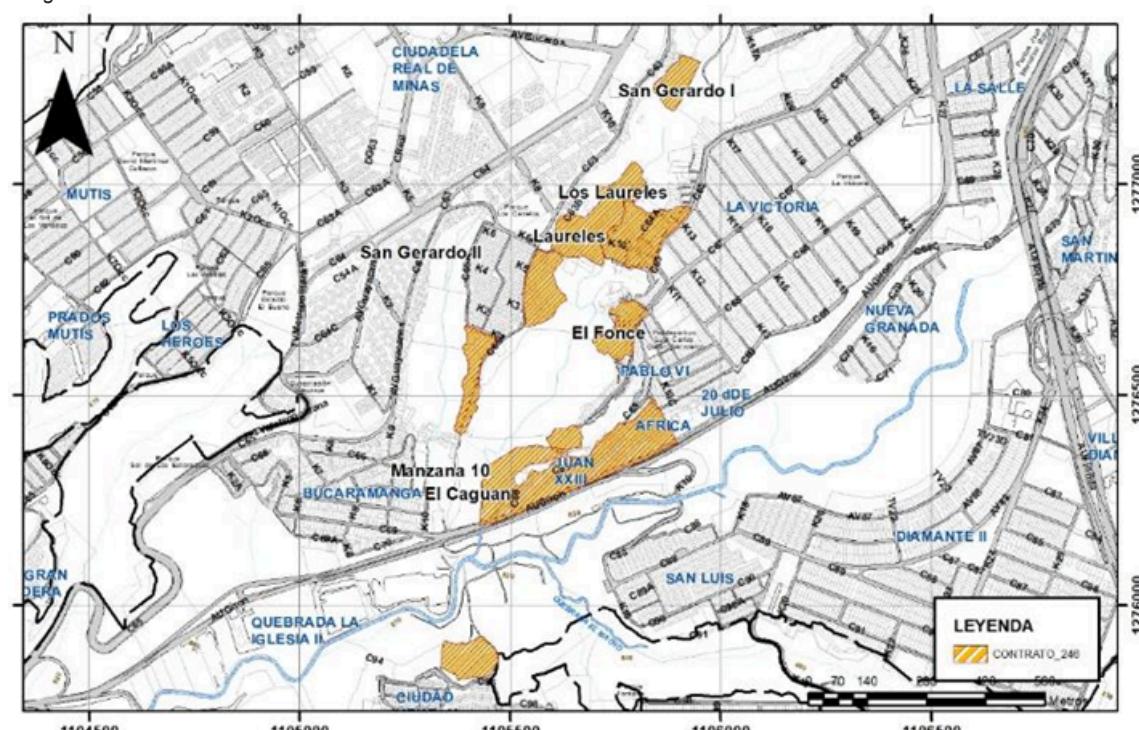
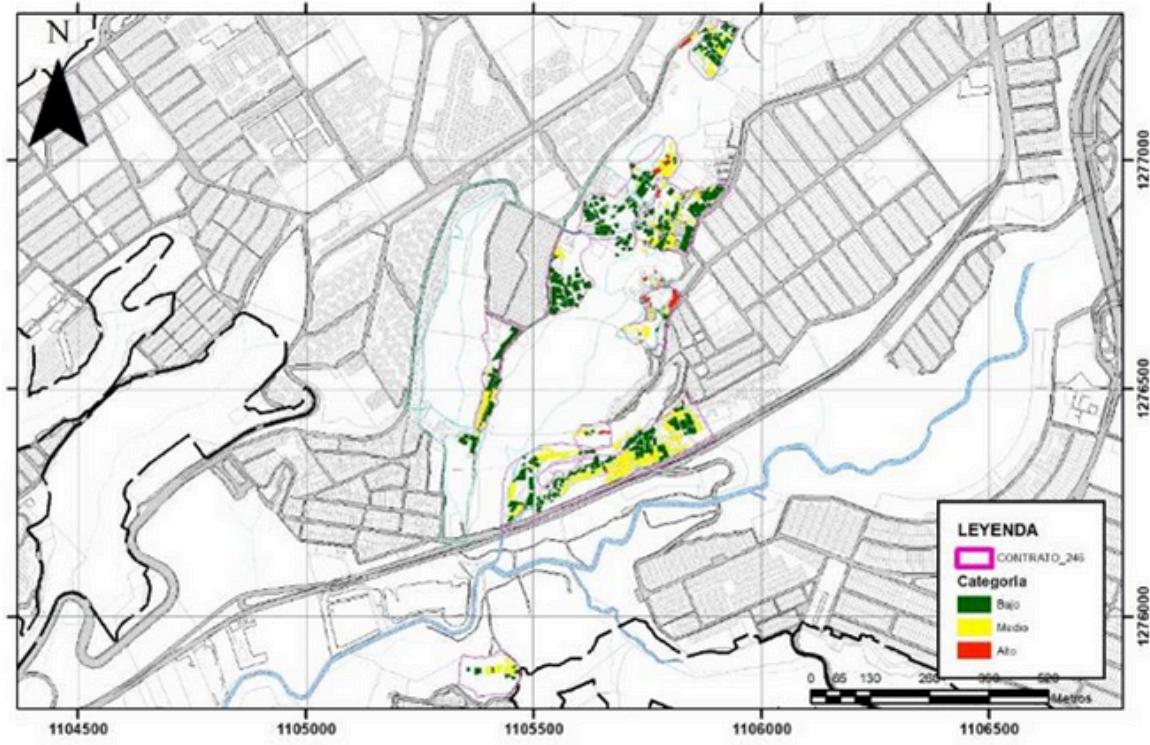


Figura 8. Zonificación de Riesgo Contrato 246 de 2021

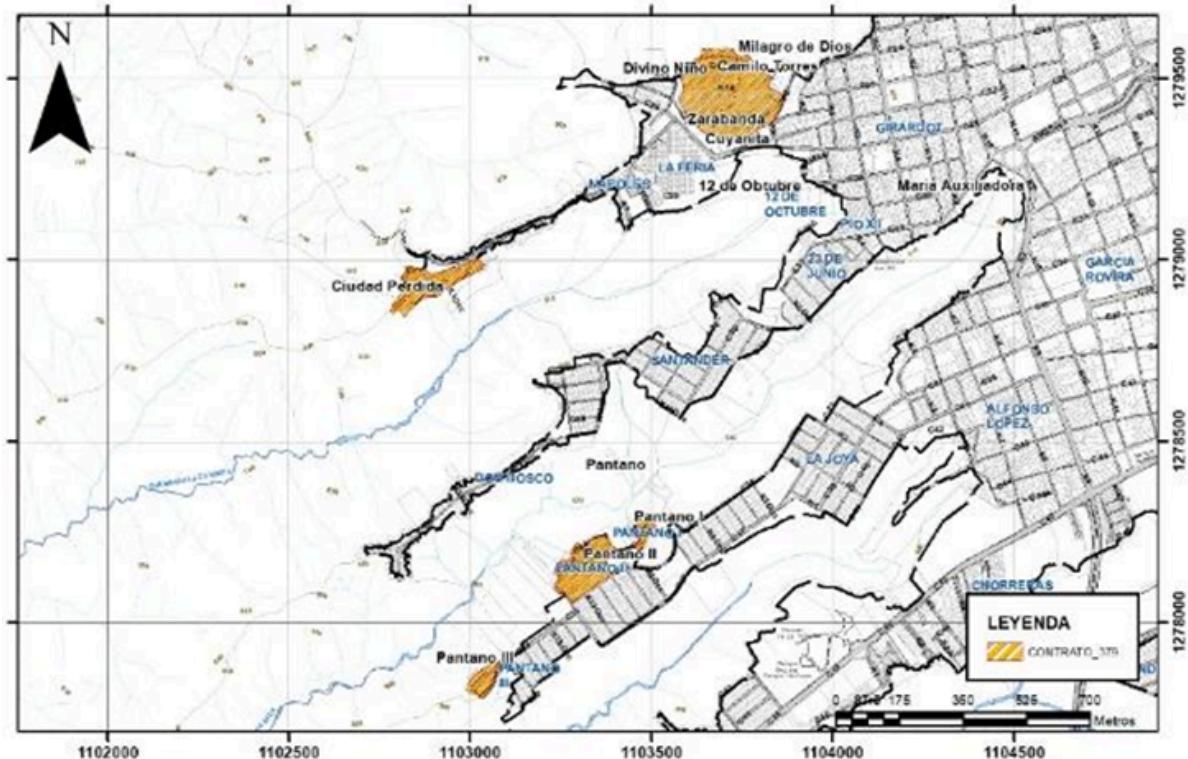


Fuente: Contrato 246 de 2021

**Contrato 379 de 2022:** Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundación, y avenidas torrenciales en sectores

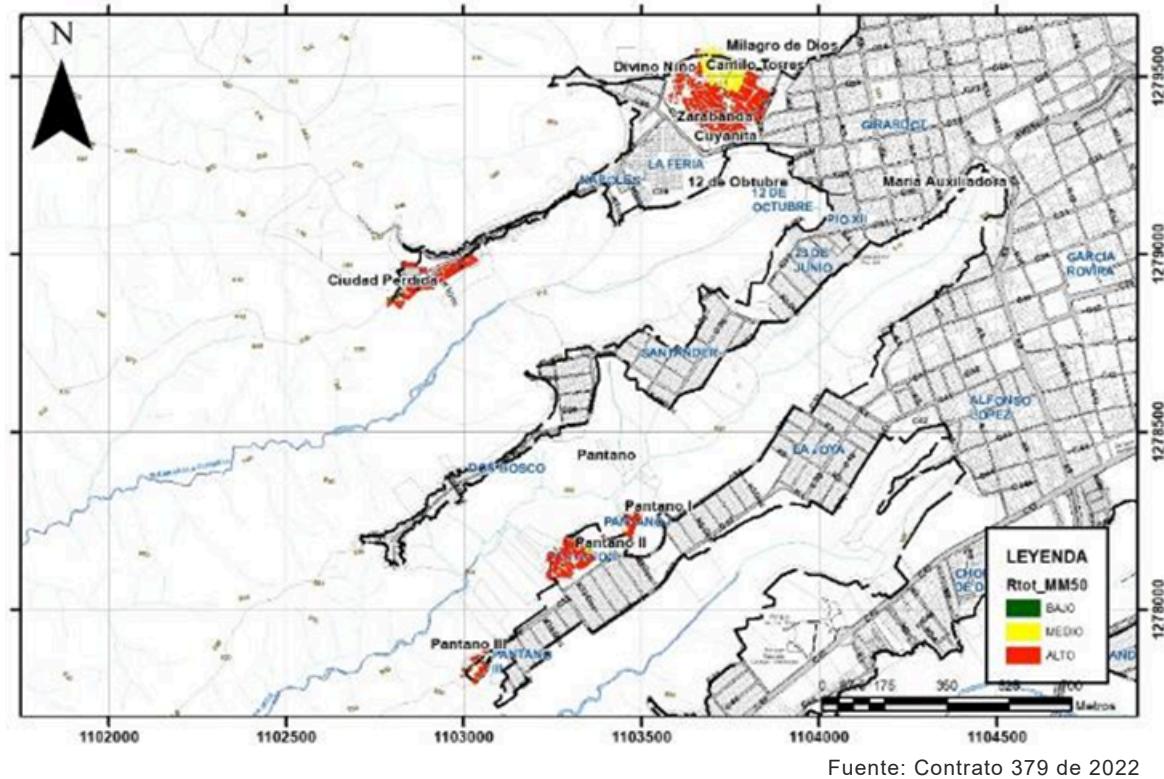
priorizados en las comunas cuatro (Camilo Torres, Cuyanita, Milagro de Dios, Zarabanda, y Ciudad Perdida) y cinco (Pantano I, Pantano II, y Pantano III) del municipio de Bucaramanga

Figura 9. Delimitación del área de Estudio Contrato 379 de 2022



Fuente: Contrato 379 de 2022

Figura 10. Zonificación de Riesgo Contrato 379 de 2022

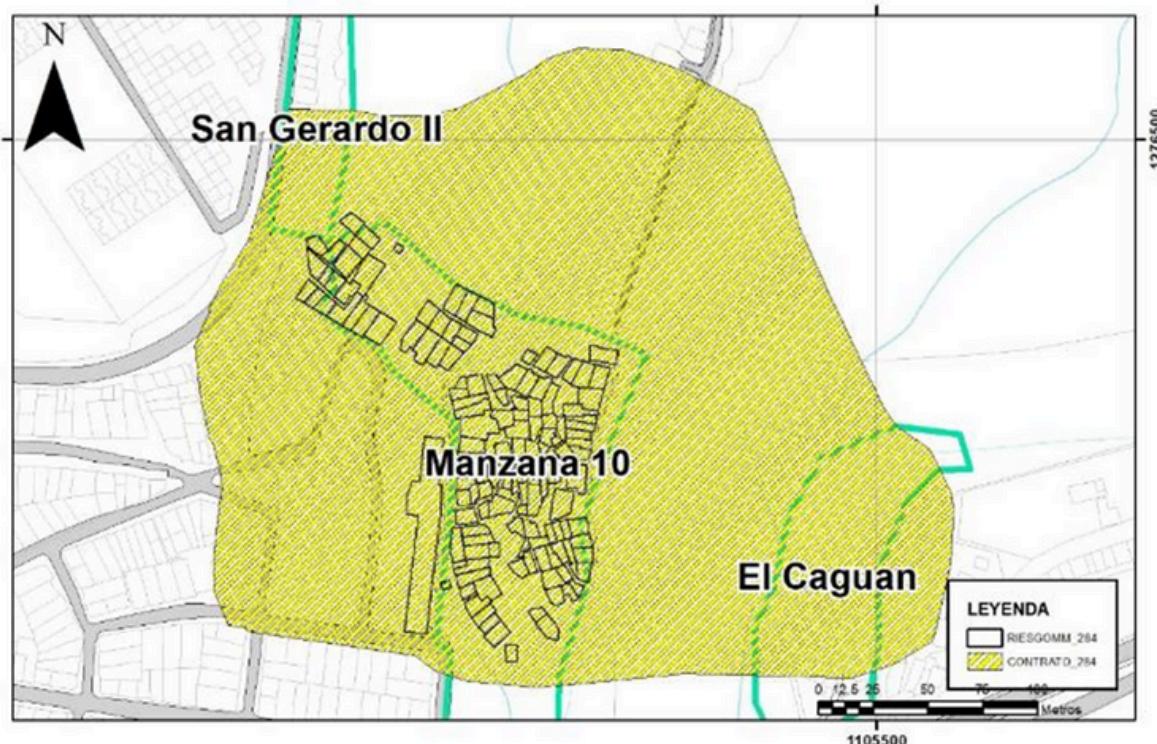


Fuente: Contrato 379 de 2022

· **Contrato 284 de 2022:** Consultoría para la elaboración de estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa,

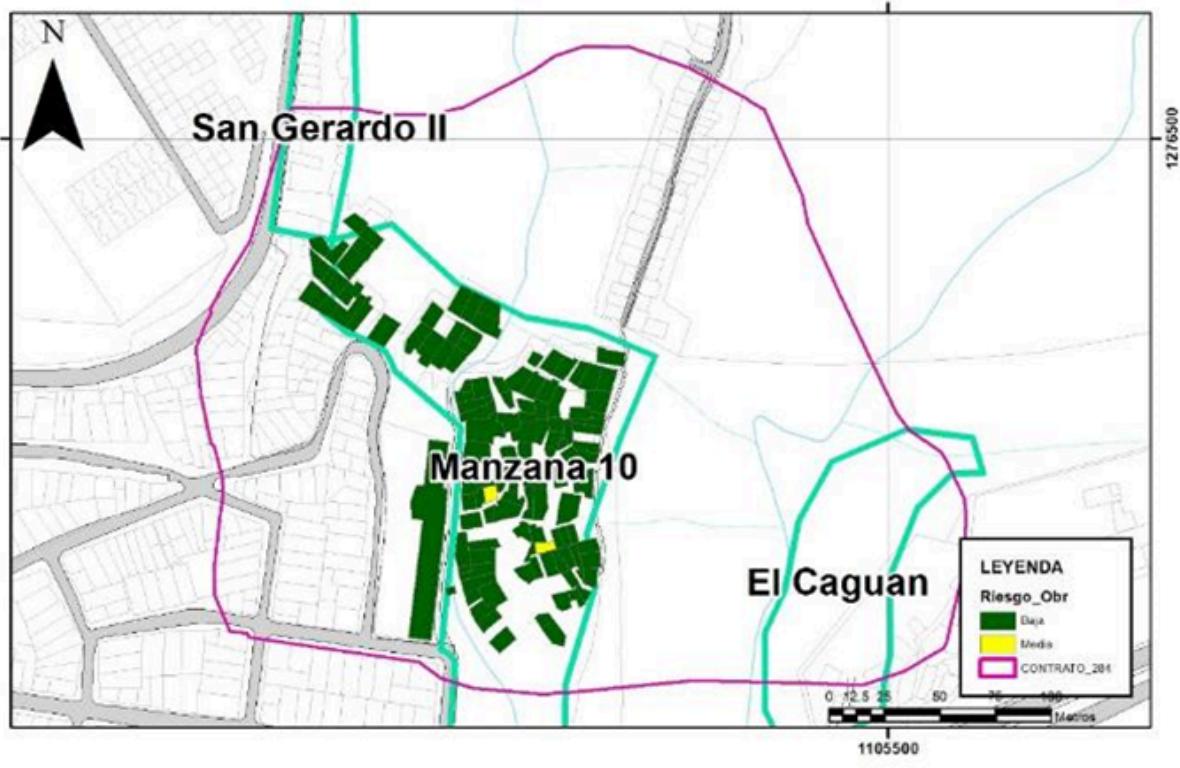
inundación, y avenidas torrenciales en el sector de manzana 10 en la comuna ocho del municipio de Bucaramanga.

Figura 11. Delimitación del área de Estudio Contrato 284 de 2022



Fuente: Contrato 284 de 2022

Figura 12. Zonificación de Riesgo Contrato 284 de 2022



Fuente: Contrato 284 de 2022

Teniendo en cuenta lo anterior se identifican los siguientes sectores y/o Barrios pendientes de realizar para dar cumplimiento a las acciones priorizadas

para dar cumplimiento a las acciones priorizadas para el conocimiento del riesgo por movimientos en masa

Tabla 2. Sectores ejecutados y pendientes de estudios AVR

Sector 1 Cuellar	
Ejecutado	Por Ejecutar
Balcones del Sur, Brisas de Provenza, Brisas del Paraíso, Punta Paraíso, Viveros de Provenza, Granjas de Provenza, Granjas Reagan, Luz de Salvación I, Luz de Salvación II, Granjas de Julio Rincón y Villa del Nogal	
Sector 2 Norte	
Ejecutado	Por Ejecutar
Alto del Progreso, Bosque Norte, Esperanza 1, Esperanza 2, Esperanza 3, Independencia, Juventud, Lizcano 1, Olas 2, Olas Altas, Paisajes del Norte, Regadero Norte, San Valentín, Transición, Villa Helena 1, Villa María 1, Villa María 2, Villa María 3, Villa Mercedes, Villa Rosa, Villa Helena 2, Nuevos Horizontes de la mano de Dios, Moneque, Delicias Norte, Divino Niño 1, Divino Niño 2	El Plan, Lizcano 2, Los Ángeles, Puerto Rico, San Cristóbal, Villa Alicia, Mirador Norte

<b>Sector 3 Occidental</b>	
<b>Ejecutado</b>	<b>Por Ejecutar</b>
Cordoncillo 1, Cordoncillo 2, Antigua Colombia, Africa, Juan XXIII, Pantano 1, Pantano 2, Pantano 3, Guayacanes	12 de octubre, El Cinal, 20 de Julio, San Martin, San Pedro Claver, Quebrada La Iglesia, Nápoles, Nariño, Campo Hermoso
<b>Sector 4 Oriental</b>	
<b>Ejecutado</b>	<b>Por Ejecutar</b>
	Sector rural la Malaña y Miramanga.

Fuente: Equipo Técnico POT

### **1.1.3. Resultados de Avance Estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa.**

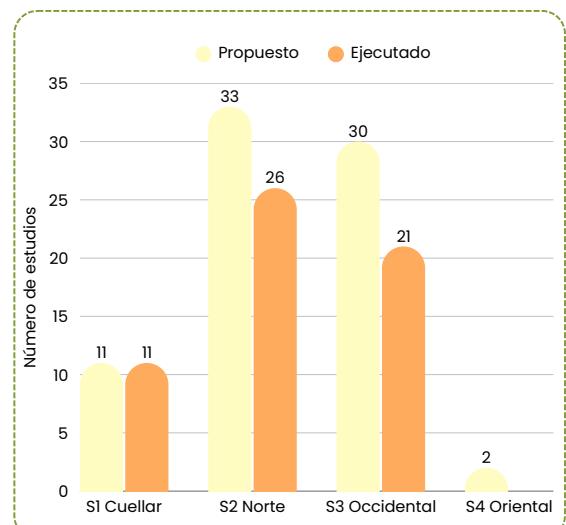
Teniendo en cuenta los estudios realizados tenemos un cumplimiento por sector como se muestra en la siguiente tabla.

*Tabla 3. Ejecución estudios AVR*

<b>Sector</b>	<b>Cantidad de estudios Planteados en el POT</b>	<b>Estudios Ejecutados</b>	<b>Porcentaje de Ejecución</b>
Sector 1 Cuellar	11	11	100%
Sector 2 Norte	33	26	79%
Sector 3 Occidental	30	21	70%
Sector 4 Oriental	2	0	0%
<b>Total</b>			<b>62%</b>

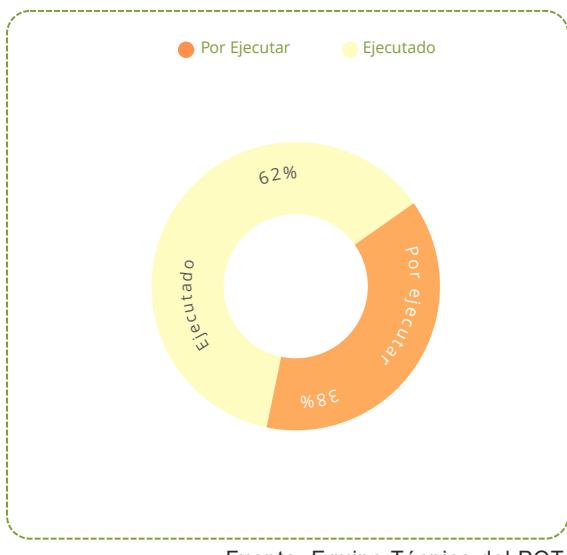
Fuente: Equipo Técnico POT

Figura 13. Estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimiento en masa



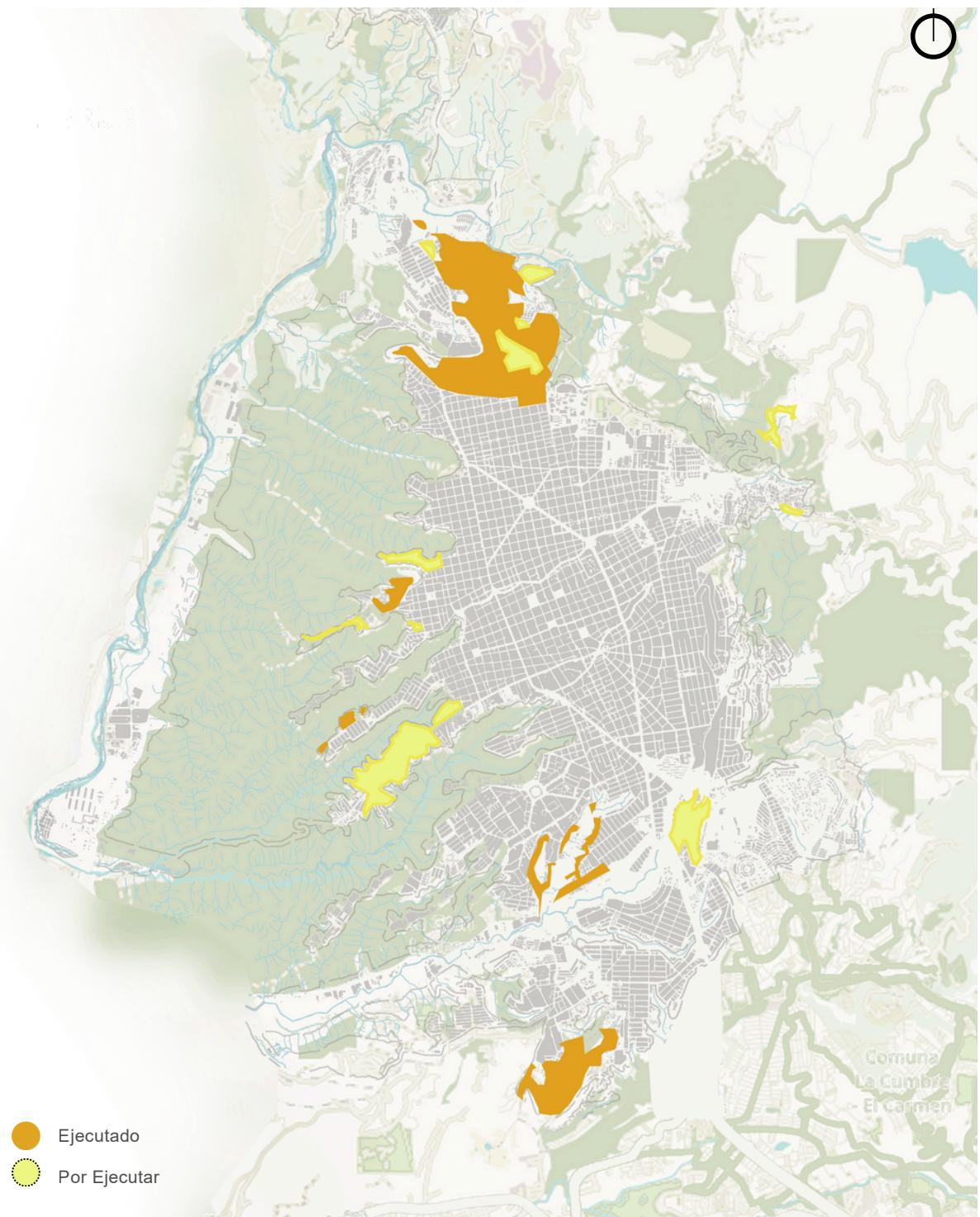
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 14. Porcentaje de avance de AVR



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 15. Localización de áreas de estudios AVR ejecutados y por ejecutar



Fuente: Equipo Técnico del POT

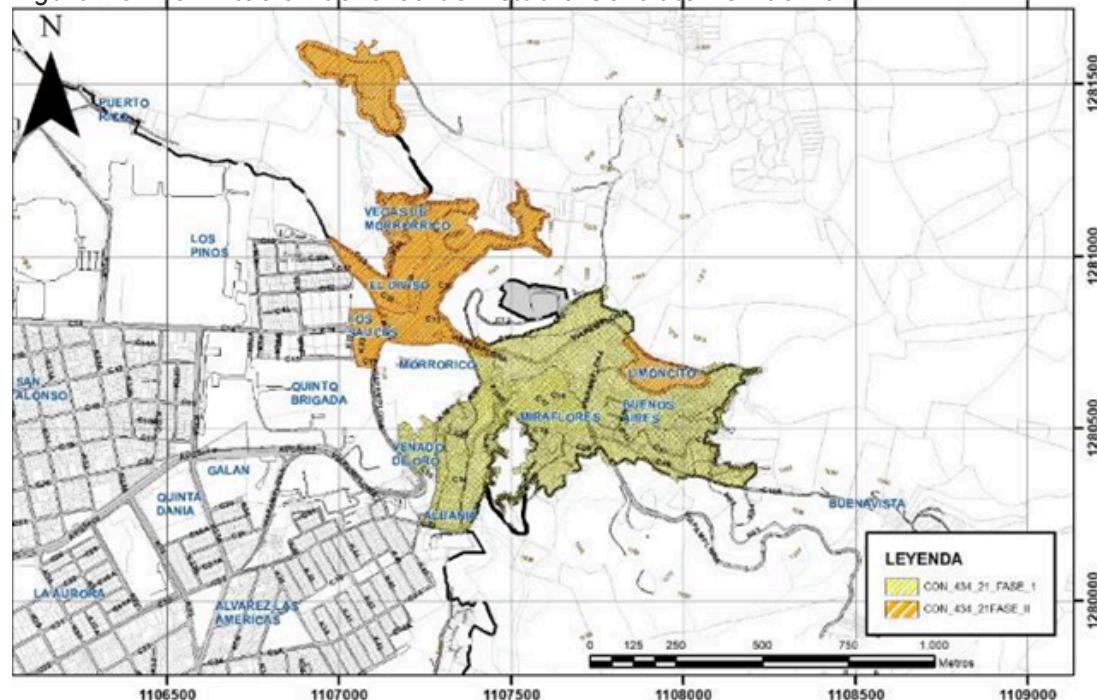
#### 1.1.4. Otros estudios elaborados en la vigencia del POT

##### Comuna 14

Se evidencia que durante la vigencia de mediano plazo de POT se actualizó el estudio de AVR de la Comuna 14 mediante Contrato de Consultoría No. 434 de 2021 cuyo objeto es “Consultoría para la actualización del estudio detallados de amenaza y riesgo por fenómenos de remo-

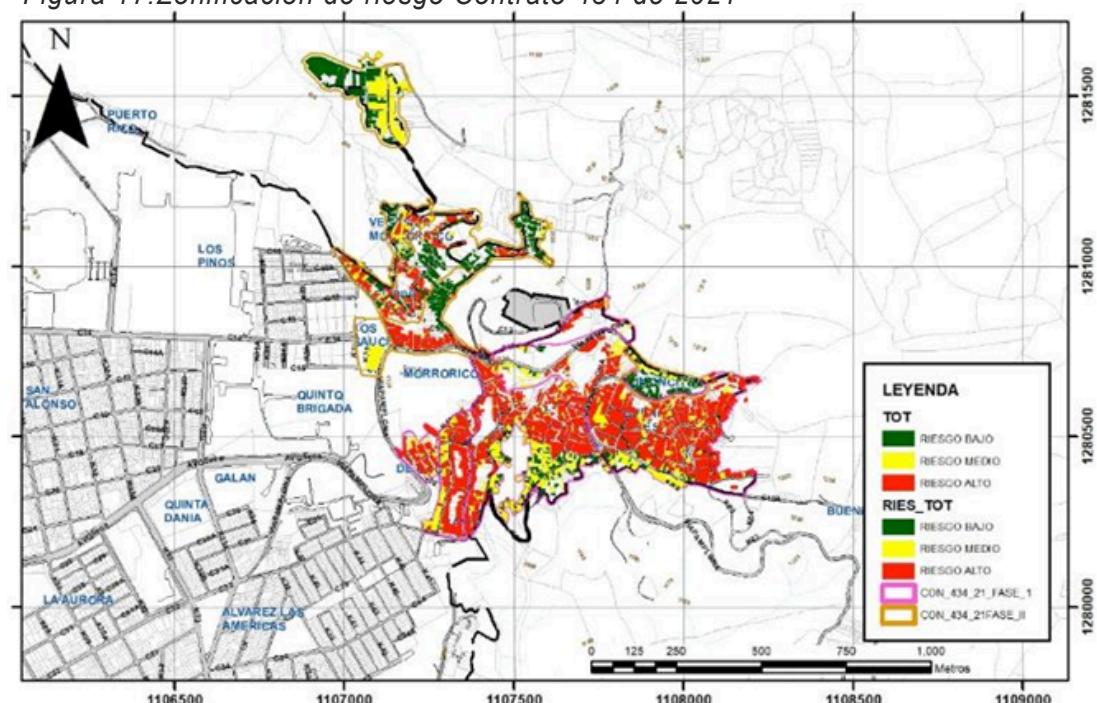
ción en masa, inundación y avenidas torrenciales para los sectores priorizados de la Comuna 14 (Albania, Buenos Aires, Miraflores, Parte Baja De Morrorico, Sector La Malaña, Parte Alta De Venado De Oro) Del Municipio De Bucaramanga”.

Figura 16. Delimitación del área de Estudio Contrato 434 de 2021



Fuente: Contrato 434 del 2021

Figura 17. Zonificación de riesgo Contrato 434 de 2021



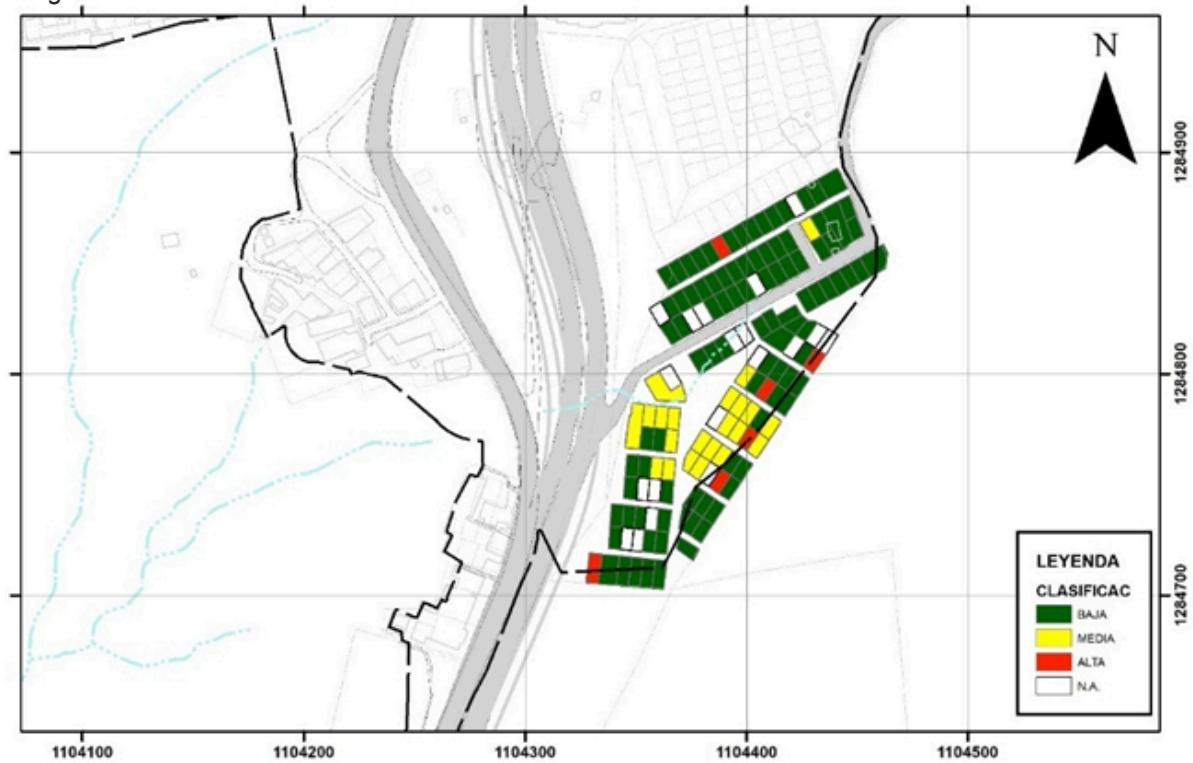
Fuente: Contrato 434 del 2021

## Fortuna

Durante la vigencia del POT se ejecutó el Contrato 155 del 2021: Consultoría para realizar los estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa e inundación en el

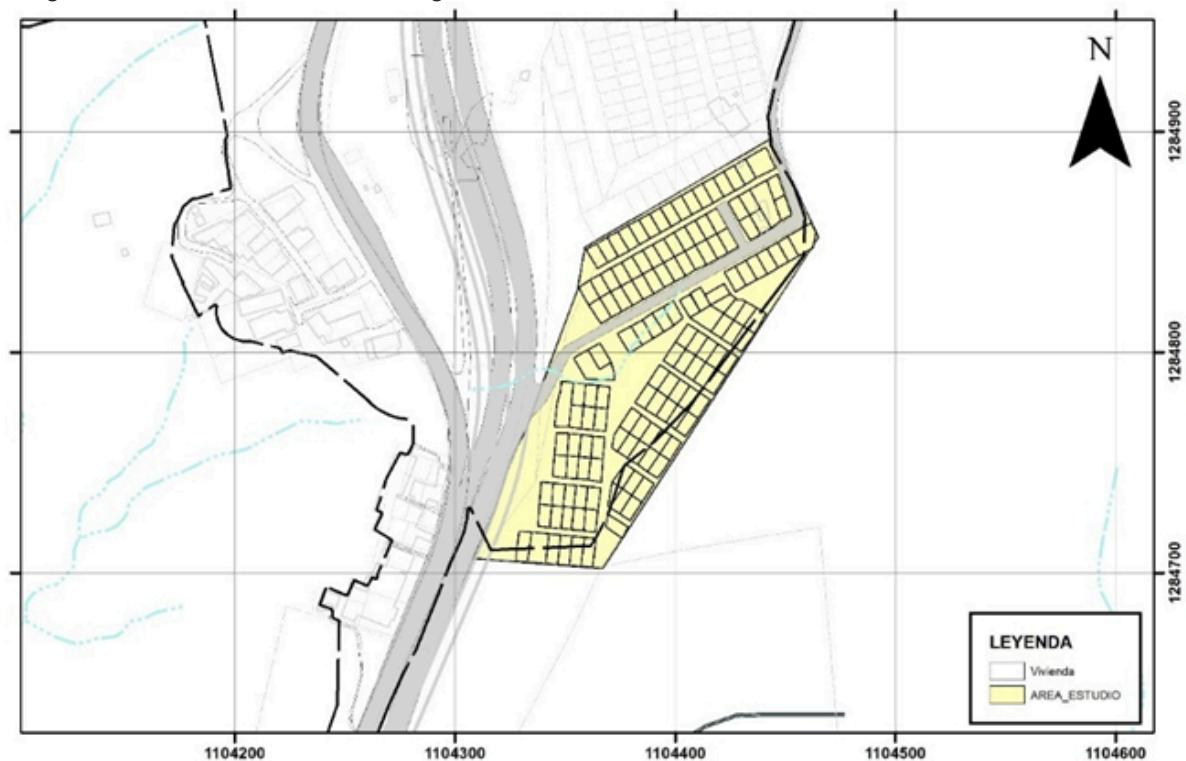
asentamiento humano denominado La Fortuna en la comuna no.1 del municipio de Bucaramanga, Santander.

Figura 18. Delimitación del área de Estudio Contrato 155 de 2021



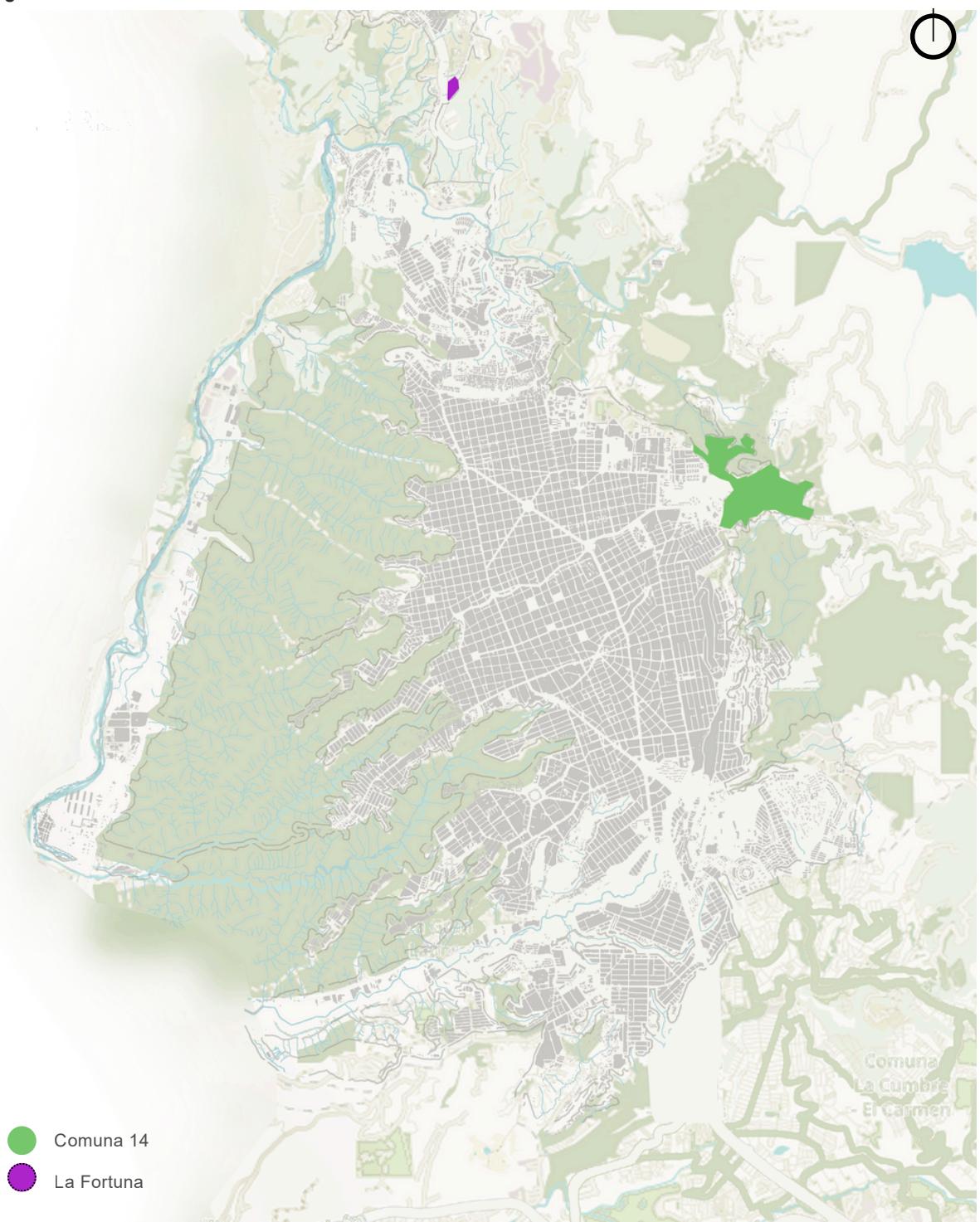
Fuente: Contrato 155 del 2021

Figura 19. Zonificación de Riesgo Contrato 155 de 2021



Fuente: Contrato 155 del 2021

Figura 20. Localización de áreas de otros estudios



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 1.1.5. Cumplimiento de Acciones Populares

En cumplimiento a lo ordenado por el Juzgado Octavo Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bucaramanga, en respuesta a la Acción Popular No. 2013-0249 interpuesta por el señor Luis Heli Quiceno Villada, con el fin de incorporar legalmente como asentamiento urbano el sector La Fortuna, ubicado en la comuna 1 Norte de Bucaramanga, se realizó el

estudio de amenaza, vulnerabilidad y riesgo para el asentamiento humano La Fortuna en la Comuna 1 a través de la ejecución del Contrato 155 del 2021 "Consultoría para realizar los estudios detallados de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa e inundación en el asentamiento.

Figura 21. Delimitación del área de Estudio Contrato 155 de 2021



Fuente: Contrato 155 de 2021

Figura 22. Zonificación de Riesgo Contrato 155 de 2021



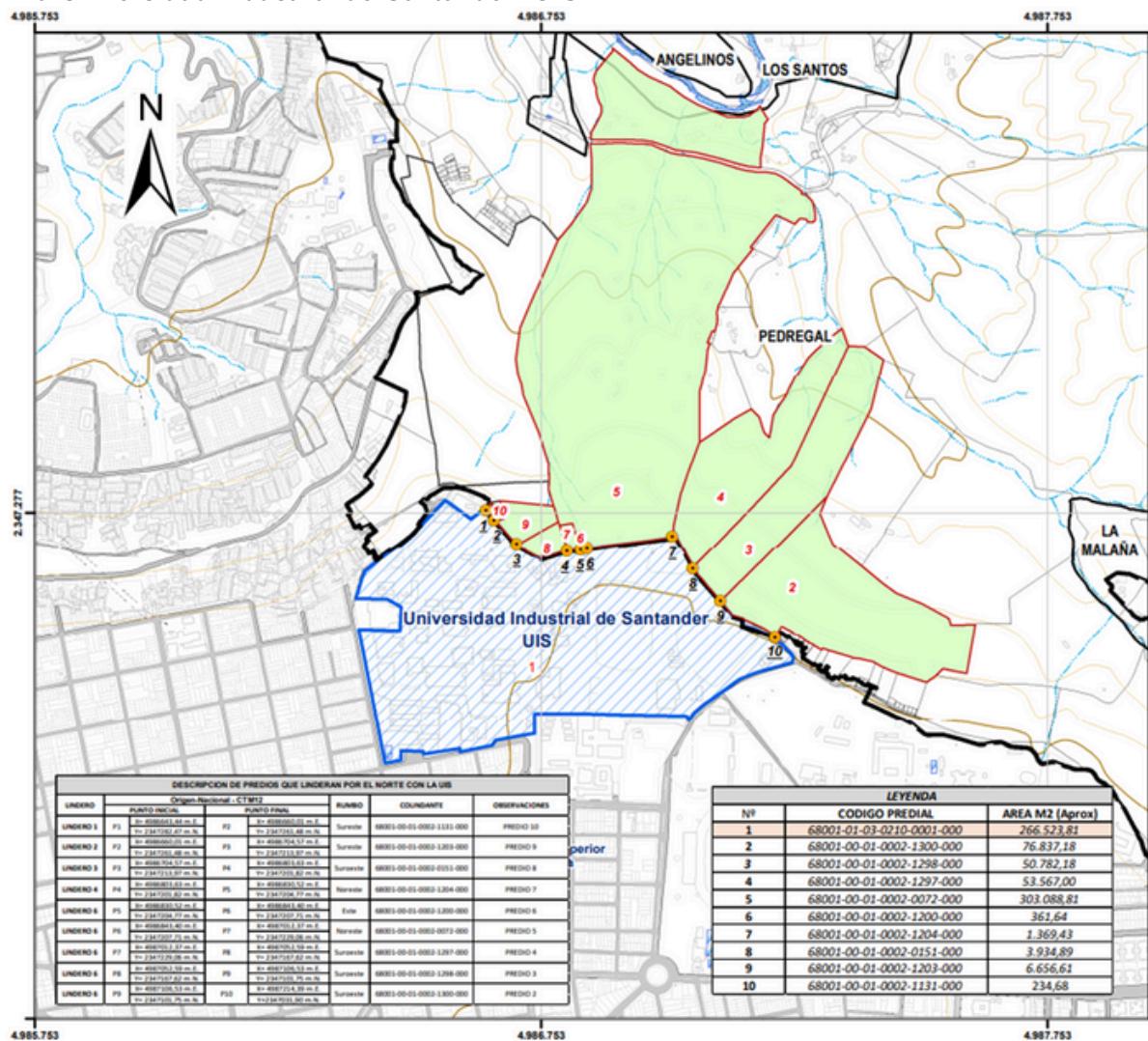
Fuente: Contrato 155 de 2021

En el marco del fallo de la Acción Popular Rad. 680012333000-2016-00347-00, El consejo de Estado en fallo de segunda instancia del 11 de Julio de 2024, ordena al municipio de Bucaramanga y la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga, elaborar los estudios técnicos necesarios para garantizar el conocimiento del riego originado en el Costado norte del cerramiento de la Universidad Industrial de Santan-

der "UIS, colindante con el Barrio Puerto Rico de la ciudad de Bucaramanga".

En este contexto, colindan por el costado nororiental de la Universidad Industrial de Santander – UIS nueve (9) predios, cuyo ámbito territorial se clasifica como suelo rural. En la imagen se georreferencian y delimitan los referidos predios

Figura 23. Georreferenciación y delimitación predios colindantes Sector nororiental de la Universidad Industrial de Santander -UIS



Fuente: Secretaría de Planeación. Equipo Técnico. 2024. SIG base predial AMB-2024

## 1.2. Estudios de Amenaza por Inundación

En artículo 51 del Plan de ordenamiento territorial vigente, se establecen las siguientes zonas para el desarrollo de estudios de amenaza por inundación, desde la confluencia del Rio de Oro y Rio Suratá, hasta 1km aguas arriba del Rio Suratá: Villa Alicia y Café Madrid (zonas denominadas: la virgen, Swiche, el Tunel, Sector la Loma, la Playa y el Cable)

### 1.2.1. Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de amenaza por inundación

Una vez realizada la evaluación de los estudios ejecutados se identificó que el AMB a través del Convenio 301 de 2016 realizó la actualización del es-

tudio de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por inundación del río de Oro (Tramo Nuevo Girón - Café Madrid) y del río Frio (tramo PTAR - Girón), aportando con ello el conocimiento de la amenaza por inundación conforme a lo planteado en el POT

### 1.2.2. Resultados de Avance Estudios por Inundación

Los estudios de amenaza por inundación presentan un avance del 50 %, según se detalla en la siguiente tabla:

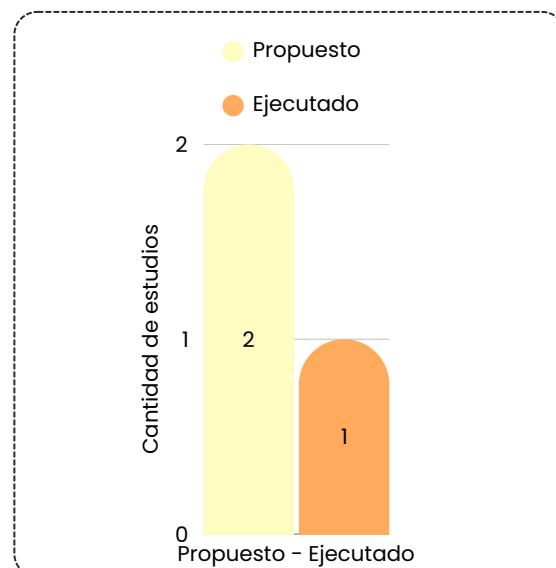
Tabla 4. Ejecución Estudios de amenaza por Inundación

Sector	Porcentaje de Ejecución
Sector 1	100%
Sector 2	0%
Total Ejecutado	50%

Fuente: Secretaría de Planeación. Equipo Técnico. 2024. SIG base predial AMB-2024

**Sector 1:** Río de Oro sector Bahondo hacia la confluencia con el Río Suratá

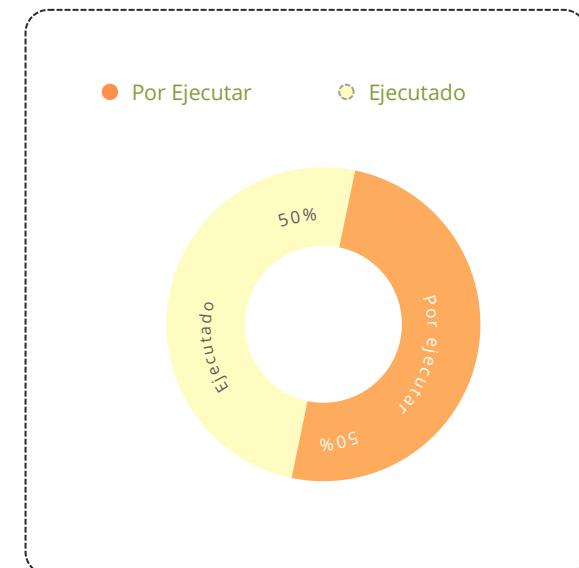
Figura 24. Estudios de amenaza por Inundación



Fuente: Equipo Técnico del POT

**Sector 2:** Confluencia del Río de Oro y Río Suratá, hasta 1 Km aguas arriba del Río Suratá

Figura 25. Porcentaje de avance de estudios de amenaza por inundación



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 26. Localización de áreas de estudios de amenaza por inundación ejecutados y por ejecutar



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 1.3. Estudios de Estabilidad de Laderas

De acuerdo con el artículo 51 del Plan de ordenamiento territorial vigente, se establecen los siguientes barrios para el desarrollo de estudios de estabilidad de laderas: La Gloria, Don Bosco, los Anaya, Campo Hermoso Perimetral, Balconcitos, Malpaso, Charta, los Conquistadores y las Hamacas; así mismo el asentamiento rural Santa Barbara

#### 1.3.1. Avance para el conocimiento del Riesgo mediante la elaboración de Estudios de Estabilidad de laderas

A continuación, se presentan los sectores donde se realizaron estudios de estabilidad de laderas, en cumplimiento al artículo 51 de POT vigente:

Tabla 5. Estudio de estabilidad de laderas ejecutados.

Sectores Priorizados	Contratos Ejecutados
<b>Estabilidad de laderas</b>	Consultoría para realizar estudios que permitan definir la amenaza a fenómenos de remoción en masa y diseño de obras de mitigación en los puntos críticos establecidos por la CDMB en el área de su jurisdicción y estudio de amenaza, vulnerabilidad y riesgo en el punto crítico del barrio la gloria del municipio de Bucaramanga, departamento de Santander. CDMB 2017 Consultoría para realizar los estudios geológicos, geotécnicos, hidrológicos y diseños de obras de mitigación, para la atención de amenazas, en doce (12) puntos críticos del área de jurisdicción de la CDMB, 2016

Fuente: Equipo Técnico POT

Del análisis se identifican los siguientes sectores y/o Barrios pendientes de realizar estudios para dar cum-

plimiento a las acciones priorizadas para estabilidad de laderas:

Tabla 6. Sectores pendientes de estudios de Laderas

Estudio de estabilidad de laderas	
Ejecutado	Por Ejecutar
La Gloria, Don Bosco, Campo Hermoso Perimetral, Balconcitos, Santa Bárbara	Los Anaya, Malpaso, Charta, los Conquistadores y las Hamacas

Fuente: Equipo Técnico POT

### 1.3.2. Resultados de Avance de Estudios de Estabilidad de Laderas

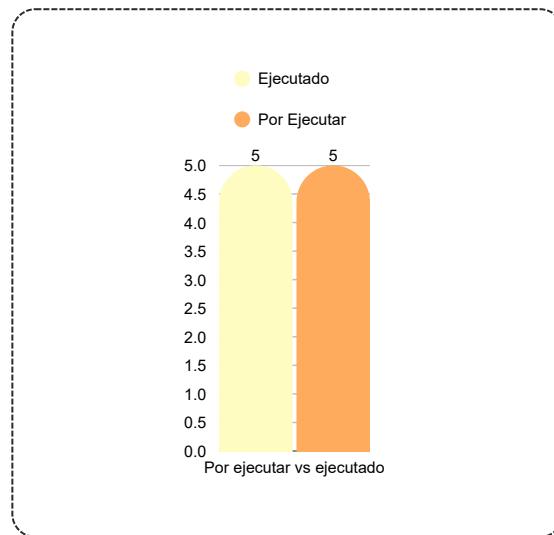
De acuerdo con lo descrito en los ítems anteriores podemos observar que se ha dado cumplimiento total de 50%.

Tabla 7. Ejecución Estudios de Estabilidad de Laderas

Estudio de estabilidad de laderas	
Ejecutado	Por Ejecutar
Propuestos	10
Ejecutados	5

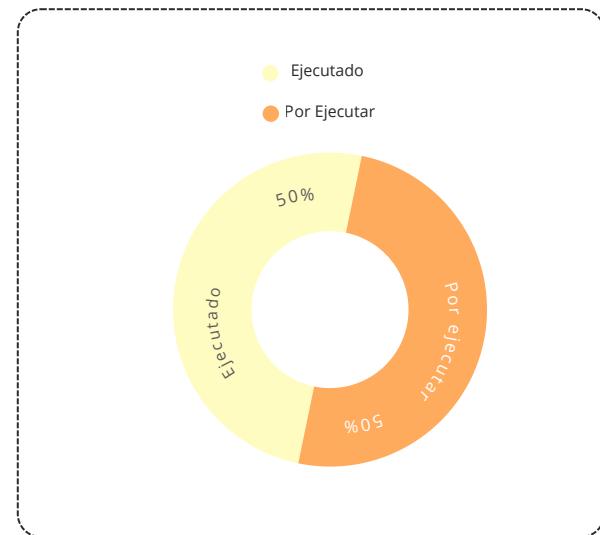
Fuente: Equipo Técnico POT

Figura 27. Estudios de Estabilidad e Laderas



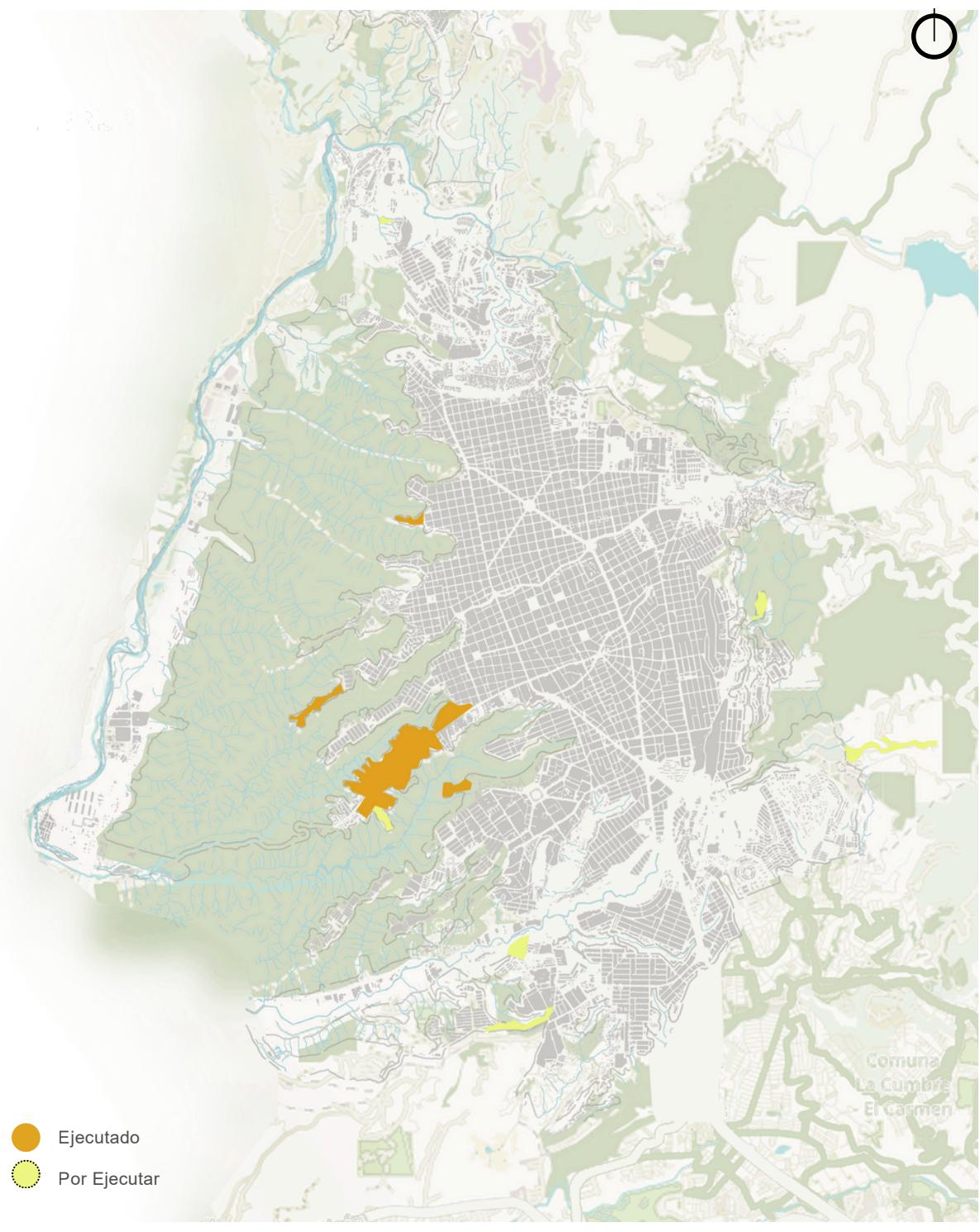
Fuente: Equipo Técnico POT

Figura 28. Porcentaje de ejecución Estudios de estabilidad de laderas



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 29. Localización de áreas de estudios ejecutados y por ejecutar



## 1.4. Avance Total de la Ejecución de las Acciones para la Gestión del Riesgo

En la siguiente tabla se muestra el avance total de las acciones para la gestión del riesgo, el cual se genera partiendo de los avances de cada una de las acciones descritas anteriormente

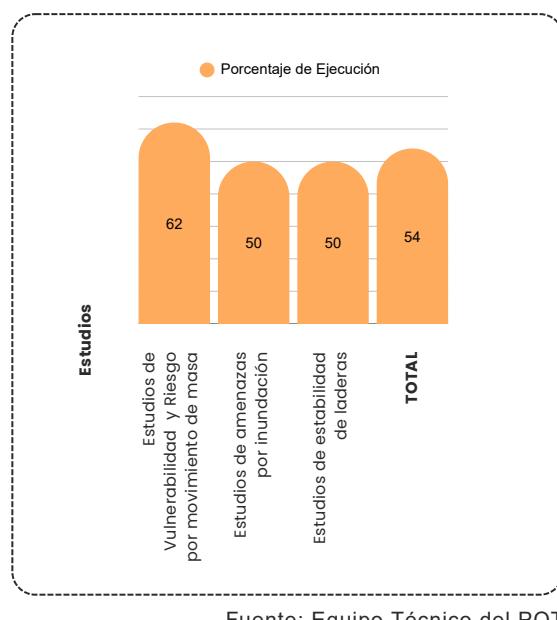
Tabla 8. Avance de la ejecución para la gestión del riesgo

Estudios	Porcentaje de ejecución
Estudios de vulnerabilidad y riesgo por movimiento en masa	62%
Estudios de amenazas por inundación	50%
Estudio de estabilidad de laderas	50%
<b>TOTAL</b>	<b>54%</b>

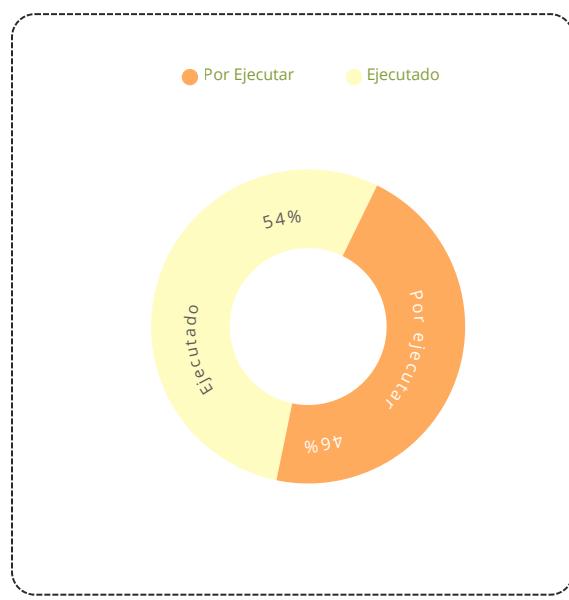
Fuente: Equipo Técnico POT

Figura 30. Avance de la ejecución

Figura 31. Porcentaje de avance de la ejecución de acciones para la gestión del riesgo



Fuente: Equipo Técnico del POT



Fuente: Equipo Técnico del POT



## ACCIONES EN EL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE

### 2.1. Proyectos De Infraestructura Vial Vehicular

En cumplimiento del artículo 121 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), este ítem presenta el estado de avance en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial vehicular contemplados durante la vigencia del plan.

Dicho artículo establece el inventario de 59 proyectos, clasificados en cinco grupos de intervención (1 al 5); corto plazo (Grupo 1), mediano plazo (Grupos 2 y 3) y largo plazo (Grupos 4 y 5).

Tabla 9. Proyectos de infraestructura vial vehicular.

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Troncal Norte Sur - Tramo 3B - Puente la Novena	Corredor	Grupo 1	Occidente	Centro - Floridablanca	Arterial secundaria
Intercambiador de Neomundo	Intersección	Grupo 1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial secundaria
Intercambiador de Mesón de los Búcaros	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Centralidad – sur / norte	Arterial primaria
Intercambiador de la Carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Centralidad – Norte	Arterial primaria
Calle 56 con carrera 33 (Tercer Carril - Giro izquierda)	Intersección	Grupo 1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial secundaria
Ampliación calle 54 y 55	Corredor	Grupo 1	Centralidad	Oriente - Occidente	Arterial terciaria y vía local nivel 1
Deprimido de la calle 54 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
Deprimido de la calle 54 con Diagonal 15	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
Deprimido de la calle 55 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
Troncal Norte Sur - Tramo 3A - Intercambiador de calle 45 con carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro - Floridablanca	Arterial Secundaria

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Troncal Norte Sur - Tramo 3C - Intercambiador del Mutis	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro - Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 2 Avda. Quebrada Seca – Carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro - Floridablanca	Arterial Secundaria
Intersección vial a nivel de la Cemento - Vía al Mar	Intersección	Grupo 2	Norte	Norte-Costa	Red vial Nacional
Intersección vial a nivel - Estación Norte Metrolinea	Intersección	Grupo 2	Norte	Norte-Costa	Arterial Primaria
Intersección a desnivel de la calle 36 - Glorieta Chicamocha (parque de las mejoras)	Intersección	Grupo 3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Intercambiador Cruce Vía a Girón - Viaducto Alterno García Cadena	Intersección	Grupo 3	Centralidad	Centralidad Floridablanca Girón	Arterial Primaria
Deprimido de la calle 55 con Diagonal 15	Intersección	Grupo 3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
Intercambiador de la Carrera 27 con Avda. Rosita	Intersección	Grupo 4	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Deprimido Arco carrera 28 Av. Rosita sentido Sur – Occ	Intersección	Grupo 4	Centralidad	Oriente-Sur	Arterial Terciaria
Optimización Intercambiador Costado Norte Puente La Flora	Intersección	Grupo 4	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
Intersección vial a nivel calle 56 con k36 y k35	Intersección	Grupo 4	Oriente	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Intercambiador de la carrera 21 con Avda. la Rosita	Intersección	Grupo 4	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Intercambiador Diagonal 15 - Calle 61 - Prolongación Carrera 22	Intersección	Grupo 5	Centralidad	Centralidad Floridablanca Girón	Arterial Primaria
Intercambiador Boulevard Bolívar con Carrera 15	Intersección	Grupo 5	Norte	Centro - Occidente	Arterial Primaria
Intercambiador de las Siete Bocas	Intersección	Grupo 5	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Intercambiador de la Carrera 27 con Avda. González Valencia	Intersección	Grupo 5	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Primaria
Corredor Vial Calle 54 doble calzada (entre k17-k27)	Corredor	Grupo 1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Doble calzada Vía Girón desde el Puente el Bueno - La Salle	Corredor	Grupo 1	Sur	Centralidad Girón	Arterial Primaria
Ampliación a doble calzada Vía Café Madrid - La Cemento	Corredor	Grupo 1	Norte	Norte - Costa	Red Vial Nacional
Troncal Norte Sur - Tramo 1 Avda. Quebrada Seca y Calle 23	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 2 carrera 9	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 4 – Mutis	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 5- Estadio Softball - Hacia Terminal	Corredor	Grupo 2	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Troncal Norte Sur - Tramo 6 <sup>a</sup>	Corredor	Grupo 2	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
Deprimido de la calle 56 entre carrera 17c y carrera 23	Corredor	Grupo 2	Sur	Este - Oeste	Arterial Secundaria
Ampliación de la carrera 18 entre QBS y la calle 54	Corredor	Grupo 2	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Ampliación a tres carriles de la carrera 22 entre Calle 16 y Calle 58	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Troncal Norte Sur - Tramo 6B	Corredor	Grupo 3	Sur	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Puente elevado en la Carrera 29 entre Calle 36 y Avda. La Rosita	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Conectividad Interna	Red Local Nivel 1
Ampliación a doble calzada Calle 36 entre Cras. 33 y 36	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Viaducto Paralelo al García Cadena	Corredor	Grupo 3	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Primaria
Prolongación deprimido calle 56 entre carreras 23 y 28	Corredor	Grupo 3	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Primaria
Vía alterna de la novena - San Miguel – Mutis	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Deprimido Av. Quebrada Seca con Diagonal 15	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Conformar y rectificar perfil carrera 14 a 2 carriles entre calles 13 y 45	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Conformar y rectificar perfil carrera 13 a 2 carriles entre calles 13 y 45.	Corredor	Grupo 3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
Ampliación a doble de la calzada de la carretera antigua a Floridablanca	Corredor	Grupo 4	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
Ampliación a doble calzada carrera 36, sector frente al Parque	Corredor	Grupo 4	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Terciaria
Prolongación carrera 35A entre calles 53 y calle 54	Corredor	Grupo 4	Oriente	Oriente - Sur	Arterial Terciaria
Ampliación y prolongación carrera 38 entre Calles 32A a QBS	Corredor	Grupo 4	Oriente	Oriente - Sur	Arterial Terciaria
Transversal de los Cerros	Corredor	Grupo 5	Oriente	Oriente Floridablanca	Arterial Primaria
Intersección a nivel Avenida Quebrada Seca - Transversal de los Cerros	Corredor	Grupo 5	Oriente	Oriente Floridablanca	Arterial Primaria
Conexión a desnivel Carrera 22 entre calle 58 y calle 62 (salida a Girón)	Corredor	Grupo 5	Centralidad	Oriente Floridablanca Girón	Arterial Primaria
Transversal Nazareth	Corredor	Grupo 5	Norte	Centro Occidente	Arterial Primaria
Transversal de los Colorados	Corredor	Grupo 5	Norte	Local	Red local Nivel 1RGRU
Conexión - Puente elevado "La Esperanza" Comuna 1	Corredor	Grupo 5	Norte	Local	Red Local Nivel 1
Transversal de la Paz - Conexión Vial	Corredor	Grupo 5	Norte	Local	Red Local Nivel 1
Vía La Argelia	Corredor	Grupo 5	Centro	Centro Occidente	Arterial Secundaria
Circunvalar del Norte	Corredor	Grupo 5	Norte	Norte - Oriente	Arterial primaria

Fuente: Acuerdo 011 del 2024

## 2.1.1. Avance Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular (Art. 121)

El análisis y seguimiento a los proyectos priorizados de infraestructura vial se centra en determinar el estado de ejecución de estos, evidenciando en desarrollo de este proceso que se implementaron otras actuaciones dentro del territorio diferentes a

las definidas en el plan, las cuales fueron establecidas mediante otros instrumentos por parte de la administración municipal.

A continuación, se presenta el seguimiento al cumplimiento proyectos de infraestructura vial vehicular que representa el avance en el sistema de movilidad urbana:

Tabla 10. Proyectos de infraestructura vial vehicular Construidos

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Troncal Norte Sur - Tramo 3B - Puente la Novena	Corredor	Grupo 1	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Intercambiador de Neomundo	Intersección	Grupo 1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
Intercambiador de Mesón de los Búcaros	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Centralidad - Sur / Norte	Arterial Primaria
Intercambiador de la Carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	Grupo 1	Centralidad	Centralidad Norte	Arterial Primaria
Troncal Norte Sur - Tramo 3C - Intercambiador del Mutis	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 6B	Corredor	Grupo 3	Sur	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Viaducto Paralelo al García Cadena	Corredor	Grupo 3	Sur	Centro Floridablanca	Arterial Primaria

Fuente: Acuerdo 011 del 2024

Tabla 11. Proyectos de infraestructura vial vehicular en proceso

Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
Ampliación calle 54 y 55	Corredor	Grupo 1	Centralidad	Oriente - Occidente	Arterial terciaria y vía local nivel 1
Troncal Norte Sur - Tramo 3A - Intercambiador de la Calle 45 con Carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 2 Avda. Quebrada Seca – Carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Intersección vial a nivel de la Cemento - Vía al Mar	Intersección	Grupo 2	Norte	Norte - Costa	Red Vial Nacional
Intersección vial a nivel - Estación Norte Metrolínea	Intersección	Grupo 2	Norte	Norte - Costa	Arterial Primaria
Intercambiador de las Siete Bocas	Intersección	Grupo 5	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
Troncal Norte Sur - Tramo 1 Avda. Quebrada Seca y Calle 23	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
Troncal Norte Sur - Tramo 2 Carrera 9	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria

Fuente: Acuerdo 011 del 2024

Tabla 12. Proyectos de infraestructura vial vehicular pendientes de ejecutar

Orden de prioridad	No. En gráfica	Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
5	5	Calle 56 con carrera 33 (Tercer Carril - Giro izquierda)	Intersección	G-1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
7	8	Deprimido de la calle 54 con carrera 27	Intersección	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
8	9	Deprimido de la calle 54 con Diagonal 15	Intersección	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
9	10	Deprimido de la calle 55 con Carrera 27	Intersección	G-3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
15	29	Intersección a desnivel de la calle 36 - Glorieta Chicamocha (parque de las mejoras)	Intersección	G-3	Centralidad	Centralidad Floridablanca Girón	Arterial Primaria
16	31	Intercambiador Cruce Vía a Girón - Viaducto Alterno García Cadena	Intersección	G-3	Centralidad	Centralidad Floridablanca Girón	Arterial Primaria
17	33	Deprimido de la calle 55 con Diagonal 15	Intersección	G-3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
18	38	Intercambiador de la Carrera 27 con Avda. Rosita	Intersección	G-4	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
19	39	Deprimido Arco carrera 28 Av. Rosita sentido Sur – Occ	Intersección	G-4	Centralidad	Oriente - Sur	Arterial Terciaria
20	41	Optimización Intercambiador Costado Norte Puente La Flora	Intersección	G-4	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
21	44	Intersección vial a nivel calle 56 con k36 y k35	Intersección	G-4	Oriente	Oriente - Sur	Arterial Terciaria

Orden de prioridad	No. En gráfica	Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
22	46	Intercambiador de la carrera 21 con Avda. la Rosita	Intersección	G-4	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
23	50	Intercambiador Diagonal 15 - Calle 61 -	Intersección	G-5	Centralidad	Centralidad Floridablanca Girón	Arterial Primaria
24	52	Intercambiador Boulevard Bolívar con Carrera 15	Intersección	G-5	Norte	Centro Occidente	Arterial Primaria
26	55	Intercambiador de la Carrera 27 con Avda. González	Intersección	G-5	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Primaria
27	7	Corredor Vial Calle 54 doble calzada (entre	Corredor	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
28	11	Doble calzada Vía Girón desde el Puente el Bueno -	Corredor	G-1	Sur	Centralidad Girón	Arterial Primaria
29	12	Ampliación a doble calzada Vía Café Madrid - La	Corredor	G-1	Norte	Norte - Costa	Red Vial Nacional
35	23	Deprimido de la calle 56 entre carrera 17c y	Corredor	G-2	Sur	Este - Oeste	Arterial Secundaria
36	24	Ampliación de la carrera 18 entre QBS y la calle 54	Corredor	G-2	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
37	25	Ampliación a tres carriles de la carrera 22 entre	Corredor	G-3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
39	27	Puente elevado en la Carrera 29 entre Calle 36 y Avda.	Corredor	G-3	Centralidad	Conectividad interna	Red Local Nivel 1

Orden de prioridad	No. En gráfica	Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
40	28	Ampliación a doble calzada Calle 36 entre Cras. 33 y 36	Corredor	G-3	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
41	32	Prolongación deprimido calle 56 entre carreras 23 y 28	Corredor	G-3	Sur	Centralidad - Floridablanca	Arterial Primaria
42	34	Vía alterna de la novena - San Miguel – Mutis	Corredor	G-3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
43	35	Deprimido Av. Quebrada Seca con Diagonal 15	Corredor	G-3	Centralidad	Centro - Sur	Arterial Terciaria
44	36	Conformar y rectificar perfil carrera 14 a 2 carriles entre calles 13 y 45	Corredor	G-3	Sur	Centro - Sur	Arterial Terciaria
45	37	Conformar y rectificar perfil carrera 13 a 2 carriles entre calles 13 y 45.	Corredor	G-3	Norte	Centro - Sur	Arterial Terciaria
46	40	Ampliación a doble de la calzada de la carretera antigua a Floridablanca	Corredor	G-4	Sur	Centralidad - Floridablanca	Arterial Secundaria
47	2	Ampliación a doble calzada carrera 36, sector frente al Parque La Flora	Corredor	G-4	Centralidad	Centralidad - Floridablanca	Arterial Terciaria
48	43	Prolongación carrera 35A entre calles 53 y calle 54	Corredor	G-4	Centralidad	Oriente - Sur	Arterial Terciaria
49	45	Ampliación y prolongación carrera 38 entre Calles 32A a QBS	Corredor	G-4	Centralidad	Oriente - Sur	Arterial Terciaria

Orden de prioridad	No. En gráfica	Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
50	47	Transversal de los Cerros	Corredor	G-5	Centralidad	Oriente - Floridablanca	Arterial Primaria
51	48	Intersección a nivel Avenida Quebrada Seca - Transversal de los Cerros	Corredor	G-5	Sur	Oriente - Floridablanca	Arterial Primaria
52	49	Conexión a desnivel Carrera 22 entre calle 58 y calle 62 (salida a Girón)	Corredor	G-5	Centralidad	Centralidad - Floridablanca - Girón	Arterial Primaria
53	51	Transversal Nazareth	Corredor	G-5	Norte	Centro Occidente	Arterial Primaria
54	53	Transversal de los Colorados	Corredor	G-5	Norte	Local	Red Local Nivel 1
55	56	Conexión - Puente elevado "La Esperanza" Comuna 1	Corredor	G-5	Norte	Local	Red Local Nivel 1
56	57	Transversal de la Paz - Conexión Vial	Corredor	G-5	Norte	Local	Red Local Nivel 1
57	58	Vía la Argelia	Corredor	G-5	Centro	Centro - Occidente	Arterial Secundaria
58	59	Circunvalar del Norte	Corredor	G-5	Norte	Norte - Oriente	Arterial Primaria

Fuente: Equipo Técnico del POT

## Avance de Proyectos del grupo de Prioridad Uno (G1)

Para el análisis y seguimiento del cumplimiento del grupo de prioridad uno (G1) identificado dentro del contenido de corto plazo, se utilizó como punto de partida la matriz de identificación de Grupo de Priori-

dades estructurada en el artículo 121 del plan, mediante la cual se rastrearon los siguientes proyectos:

Tabla 13. Proyectos de infraestructura vial vehicular G1

Orden de priorid	Proyecto	Tipo	Grupo Priorid ad	Sector	Conectividad	Jerarquía Vial
1	Troncal Norte Sur - Tramo 3B - Puente la Novena	Corredor	G-1	Occidente	Centro Floridablanca	Arterial Secundaria
2	Intercambiador de Neomundo	Intersección	G-1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
3	Intercambiador de Mesón de los Búcaros	Intersección	G-1	Centralidad	Centralidad - Sur / Norte	Arterial Primaria
4	Intercambiador de la Carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	G-1	Centralidad	Centralidad - Norte	Arterial Primaria
5	Calle 56 con carrera 33 (Tercer Carril - Giro izquierda)	Intersección	G-1	Sur	Centralidad Floridablanca	Arterial Secundaria
6	Ampliación calle 54 y 55	Corredor	G-1	Centralidad	Oriente - Occidente	Arterial terciaria y vía local Nivel 1
7	Deprimido de la calle 54 con carrera 27	Intersección	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
8	Deprimido de la calle 54 con Diagonal 15	Intersección	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
9	Deprimido de la calle 55 con Carrera 27	Intersección	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Primaria
27	Corredor Vial Calle 54 doble calzada (entre k17-k27)	Corredor	G-1	Centralidad	Este - Oeste	Arterial Terciaria
28	Doble calzada Vía Girón desde el Puente el Bueno - La Salle	Corredor	G-1	Sur	Centralidad - Girón	Arterial Primaria
29	Ampliación a doble calzada Vía Café Madrid - La Cemento	Corredor	G-1	Norte	Norte - Costa	Red Vial Nacional

Fuente: Equipo Técnico del POT

El análisis se enfocó en comprender si se han realizado las actuaciones territoriales señaladas por el Acuerdo 011 de 2014, en ese orden de ideas, se estructuró la recolección de datos para conocer qué actuaciones se realizaron y en qué estado se encuentran.

En la siguiente tabla se presenta la información de aquellos proyectos que han sido ejecutados o se encuentran en fase de diseño con base en lo establecido por el plan, los otros proyectos de prioridad G1 que no se encuentran señalados en la tabla, son aquellos que no han sido iniciados:

Tabla 14. Estado de Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular G1

Orden de prioridad	Proyecto	Tipo	Grupo Prioridad	Estado
1	Troncal Norte Sur - Tramo 3B - Puente la Novena	Corredor	G-1	Construido
2	Intercambiador de Neomundo	Intersección	G-1	Construido
3	Intercambiador de Mesón de los Búcaros	Intersección	G-1	Construido
4	Intercambiador de la Carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	G-1	Construido
6	Ampliación calle 54 y 55	Corredor	G-1	Diseñado

Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.1.2. Resultados de Avance en proyectos de infraestructura vial

#### Avance de Proyectos del Grupo de Prioridad Uno (G1)

Para un mejor manejo de la información, análisis y seguimiento del cumplimiento de este componente

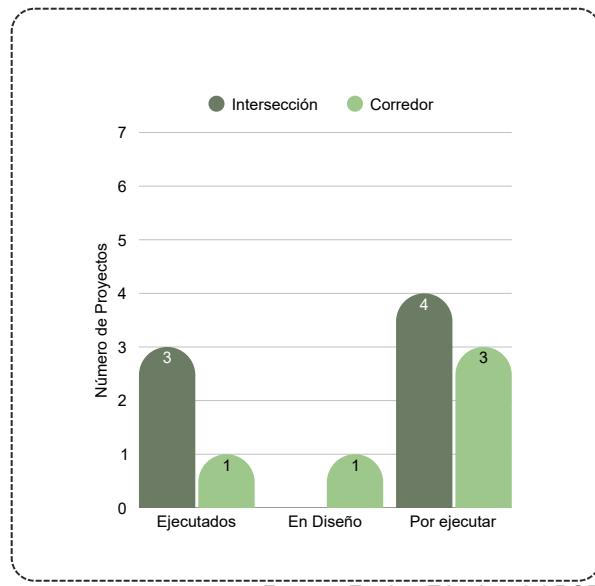
se han evaluado las actuaciones territoriales de acuerdo a la tipología vial, corredores e intersecciones.

Tabla 15. Clasificación de Proyectos Viales G1 según su Tipología

Vigencia Corto Plazo - Grupo 1				
Tipo	Cantidad de Proyectos	Proyectos Ejecutados	Proyectos en Diseño	Proyectos No Iniciados
Intersección	7	3	0	4
Corredor	5	1	1	3

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 32. Avance en la ejecución de proyectos viales Grupo 1



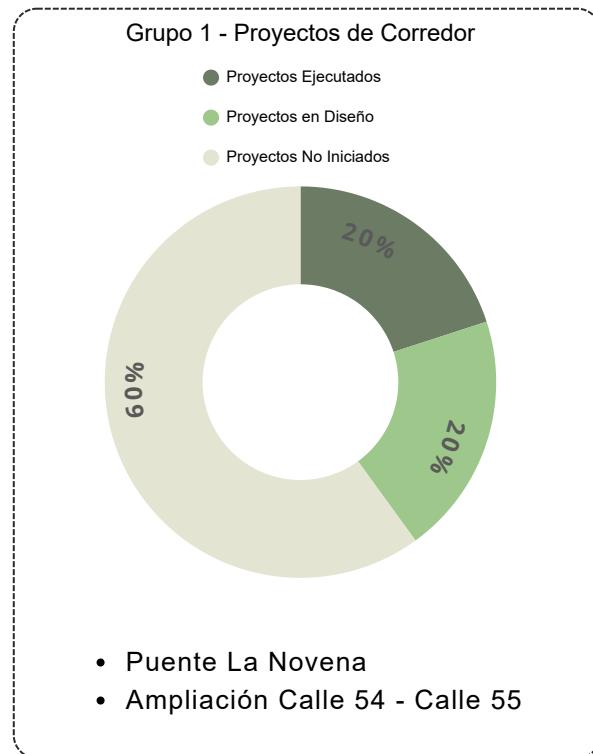
La información para consolidar el seguimiento a las actuaciones territoriales de acuerdo a lo propuesto en el plan, se reporta en los siguientes gráficos:

Figura 33. Porcentaje de Avance Proyectos de Intersección G1



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 34. Porcentaje de Avance Proyectos de Corredor G1



Fuente: Equipo Técnico del POT

Finalmente, en lo referente a Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular de Grupo de Prioridad Uno (G1) definidos por el POT, es posible concluir lo siguiente:

Los Proyectos de Intersección son los que se encuentran en una condición de mayor avance, ya que, de un total de 7 proyectos programados por el POT para ser ejecutados en la vigencia del corto plazo, el 43% se encuentran construidos. Con respecto a los 5 Proyectos de Corredor se observa que: el 20% se ha diseñado y otro 20% se ha construido.

#### Avance de Proyectos del Grupo de Prioridad Dos (G2)

Vale la pena resaltar los logros frente a los objetivos territoriales del plan contemplados en la vigencia de Mediano Plazo; por tanto, se han extraído los avances obtenidos dentro del Grupo de Prioridad Dos (G2).

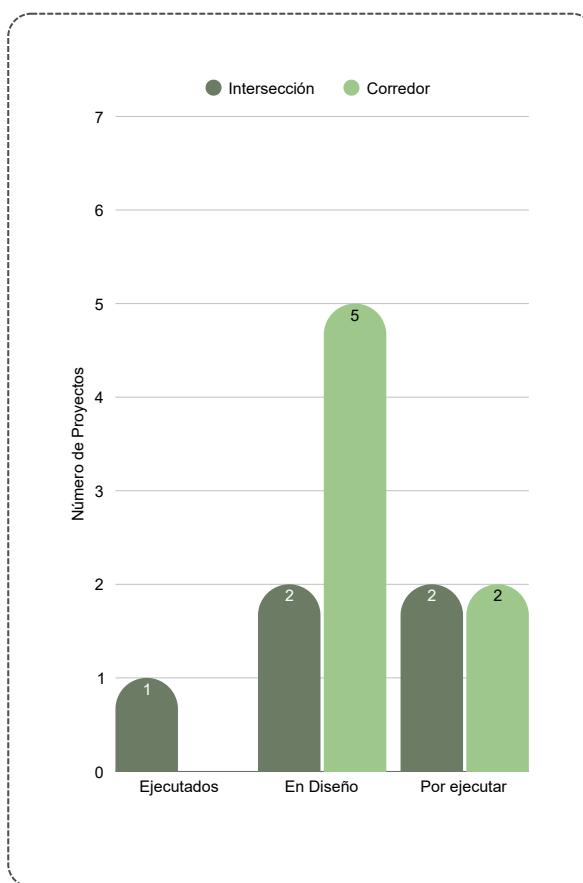
En términos generales, con respecto a los proyectos de intersección y corredores establecidos por el plan, es posible establecer:

Tabla 16. Clasificación de Proyectos Viales G2 según su Tipología

Vigencia Mediano Plazo – Grupo 2				
Tipo	Cantidad de Proyectos	Proyectos Ejecutados	Proyectos en Diseño	Proyectos No Iniciados
Intersección	5	1	2	2
Corredor	7	0	5	2

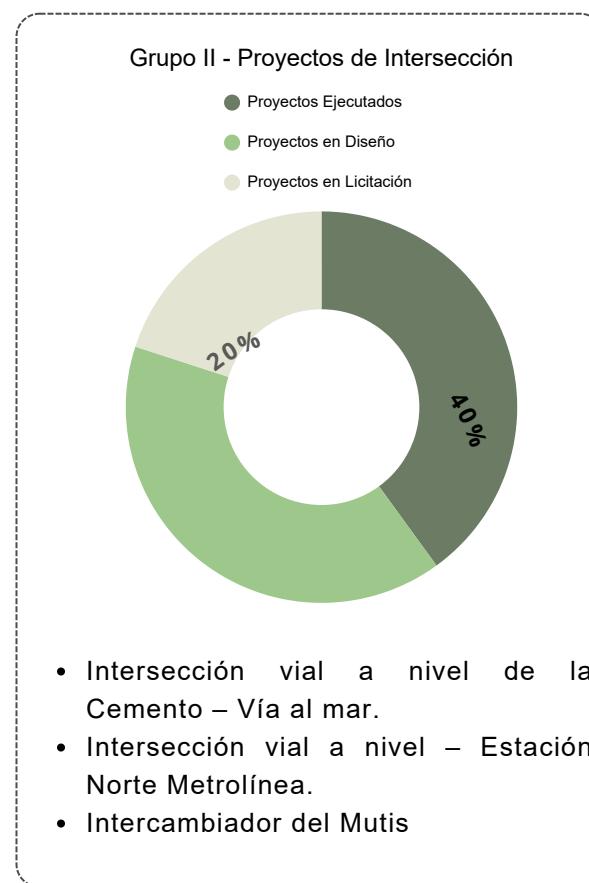
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 35. Porcentaje de Avance Proyectos de Intersección G1



Fuente: Equipo Técnico del POT

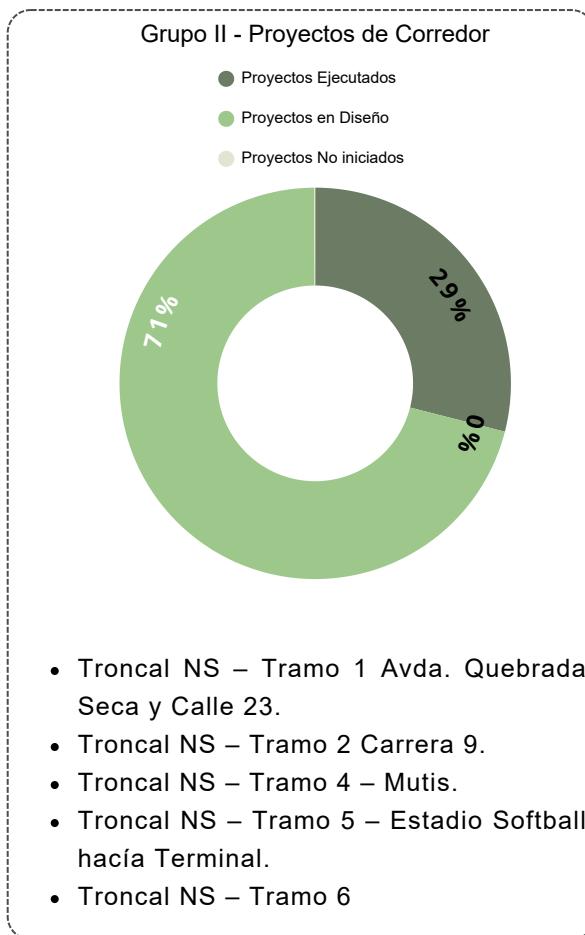
Figura 36. Porcentaje de Avance Proyectos de Intersección G2



Fuente: Equipo Técnico del POT

La información para consolidar el seguimiento a las actuaciones territoriales del grupo de prioridad 2 de acuerdo a lo propuesto en el plan, se reporta en los siguientes gráficos:

Figura 37. Porcentaje de Avance Proyectos de corredor G2



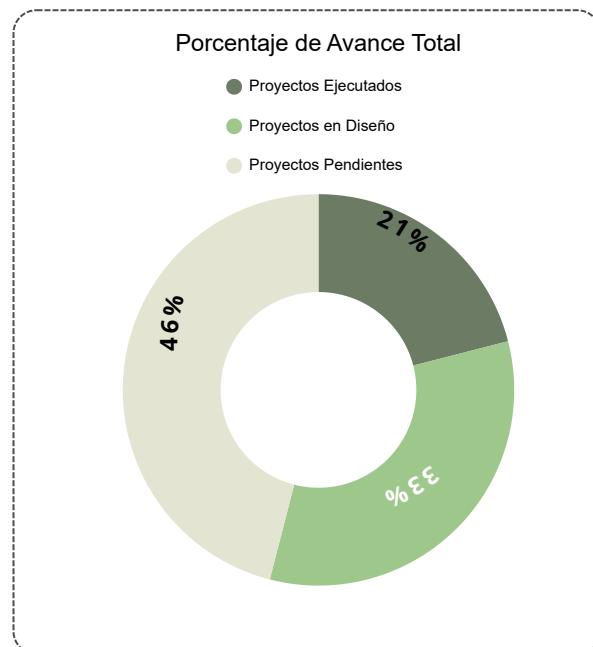
Fuente: Equipo Técnico del POT

En este sentido, referente al seguimiento a los Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular de Grupo de Prioridad Dos (G2) definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, es posible concluir lo siguiente:

- Los Proyectos de Intersección se encuentran en una condición de mayor avance, ya que, de un total de 5 proyectos programados en el plan para ser ejecutados en la vigencia de mediano plazo, el 40% se encuentran en licitación, otro 40% en diseño y un proyecto ejecutado.
- Respecto a los siete Proyectos de Corredor se observa que, el 71% se ha diseñado y los demás no han sido iniciados.

En la siguiente grafica se muestra el avance total en la ejecución de proyectos de infraestructura vial:

Figura 38. Porcentaje de avance total en la Ejecución de proyectos de infraestructura vial

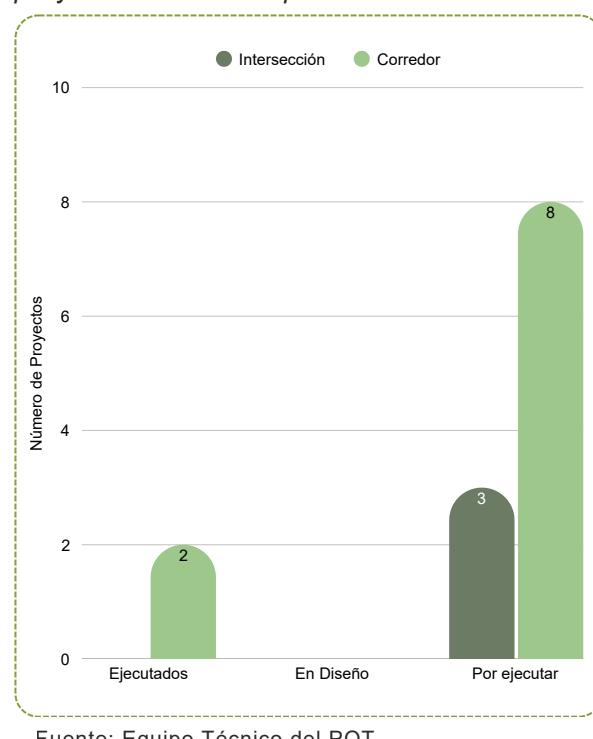


Fuente: Equipo Técnico del POT

### Avance de Proyectos del Grupo de Prioridad Tres (G3)

Se analizaron las actuaciones territoriales sobre los corredores principales priorizados en el grupo 3.

Figura 39. Avance en la ejecución de proyectos viales Grupo 3



Fuente: Equipo Técnico del POT

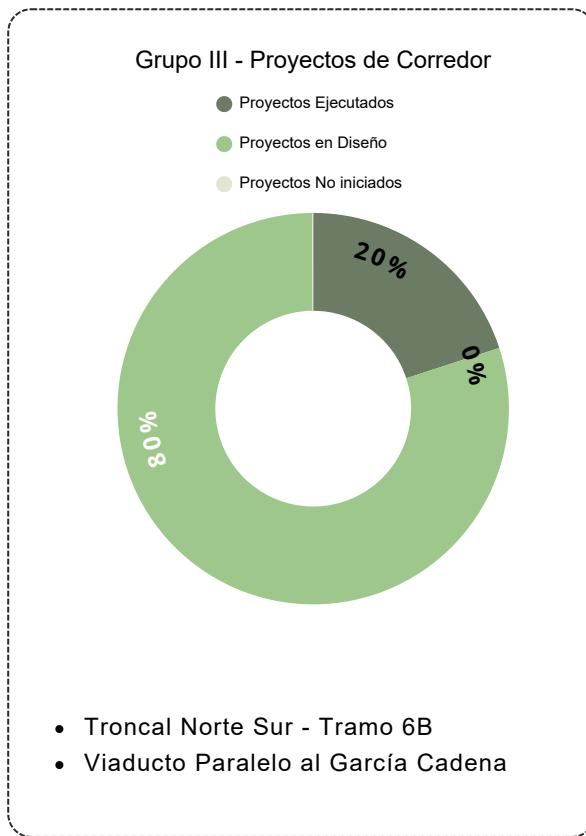
Tabla 17. Clasificación de Proyectos Viales G3 según su Tipología

Vigencia Mediano Plazo – Grupo 2				
Tipo	Cantidad de Proyectos	Proyectos Ejecutados	Proyectos en Diseño	Proyectos No Iniciados
Intersección	3	0	0	3
Corredor	10	2	0	8

Fuente: Equipo Técnico del POT

La información para consolidar el seguimiento a las actuaciones territoriales de acuerdo a lo propuesto en el plan, se reporta en el siguiente gráfico:

Figura 40. Porcentaje de Avance Proyectos de Corredores G3



Fuente: Equipo Técnico del POT

Finalmente, en lo referente a Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular de Grupo de Prioridad Tres (G3) definidos por el POT, es posible concluir que se encuentran ejecutados el 20%, equivalente a 2 de los 10 proyectos propuestos.

### 2.1.3. Infraestructura Vial Ejecutada Diferente a la Establecida en el POT

Anteriormente se mencionó que no todas las actuaciones que se realizaron dentro del territorio respecto a la infraestructura vial fueron definidas por el POT, ya que se evidencia que otras se establecieron mediante diferentes instrumentos implementados dentro del plazo de la vigencia analizada. (Ver tabla 18)

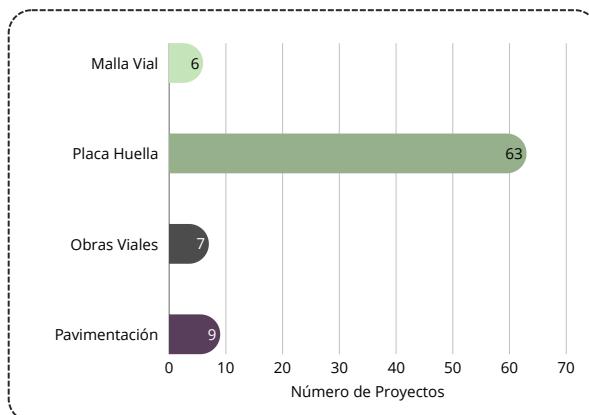
Tabla 18. Infraestructura Vial Ejecutada Diferente al POT durante los años 2016 al 2019

Infraestructura Vial Ejecutada del 2016 al 2019 diferentes al POT	Tipo	No. de proyectos	Sector	Fecha inicio / entrega/ N° Contrato	Estado	Clasificación del suelo
	Pavimentación	9	Corregimiento 1 y 3		Terminado	Rural
	Obras Viales	7	Corregimiento 1, 2 y 3	Información Específica en la memoria de datos	Terminado	Rural
	Placa Huella	63	Corregimiento 1, 2 y 3		Terminado	Rural
	Malla Vial	6	Toda la ciudad		Terminado	Urbano

Fuente: Equipo Técnico del POT

Con el fin de consolidar el seguimiento a las actuaciones territoriales diferentes a lo propuesto en el plan, se ha reportado el siguiente gráfico:

Figura 41. Infraestructura Vial Ejecutada del 2016 al 2019 Diferentes al POT



Fuente: Equipo Técnico del POT

En términos generales, es posible concluir referente al avance en los Proyectos de Infraestructura Vial Vehicular diferentes a los definidos por el POT, que los proyectos de construcción de Placa Huella en suelo rural se encuentran en una condición de mayor avance, ya que de un total de 85 proyectos ejecutados en la vigencia del corto plazo el 74% pertenece a este tipo de intervención.

## 2.2. Priorización de las intervenciones en las unidades de la red vial peatonal

Dentro del artículo 126 del POT 2014 se presenta un listado indicativo de las intervenciones a tener en cuenta para la adaptación y/o mejoramiento en los andenes en los siguientes corredores:

### 1. Vías peatonales exclusivas:

Habilitar o mejorar las condiciones de este tipo de vías en barrios de difícil acceso o topografía muy inclinada, especialmente en las comunas 1 y 2 del norte de la ciudad y la comuna 14 al oriente.

### 2. Vías de prioridad peatonal:

Intervenciones relacionadas principalmente con la transformación u optimización de algunas vías vehiculares para la circulación de peatones, principalmente en las áreas definidas para el desarrollo de operaciones urbanas estratégicas y algunas zonas con tratamiento de consolidación de sector urbano especial, que se desarrollarán durante la vigencia de este Plan.

### 3. Andenes con sus franjas de circulación peatonal y ambiental o de amoblamiento, que requieren la ejecución de dos tipos de intervenciones:

a. Mejoramiento de andenes de los siguientes tramos viales:

Tabla 19. Mejoramiento de los andenes.

Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)	Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)
1	K 13	12	45	23103	21	CII 105	19	27	13528
2	K 14	12	45	23445	22	CII 14	31	32 <sup>a</sup>	1945
3	K 16	36	40	5966	23	CII 18	22	30	7359
4	K 17	4	61	43114	24	CII 28	11	15	3821
5	K 18	4	55	38665	25	CII 33	11	31	19108
6	K 20	36	37	1039	26	CII 34	11	47	28226
7	K 21	5	58	37781	27	CII 36	11	36	23496
8	K 22	100	111	6646	28	CII 41	24	27	2835
9	K 22	5	58	38632	29	CII 42	27	36	7313
10	K 24	80	91	6852	30	CII 45	9	36	23984
11	K 28	16	22	5911	31	CII 48	23	36	10534
12	K 29	40	50	8294	32	CII 51	12	DG15	10631
13	K 3	55	63A	5739	33	CII 52	29	34	5183
14	K 30	56	63	2487	34	CII 53	17	29	7352
15	K 30	14	36	13366	35	CII 56	17	36	11191
16	K 31	49	52	243	36	CII 57	9	17	5936
17	K 32 <sup>a</sup>	14	21	5089	37	CII 60	3 <sup>a</sup>	8Occ	9679
18	K 35	34	45	7436	38	CII 61	17 <sup>a</sup>	17F	3322
19	K 35 <sup>a</sup>	45	52	6404	39	CII 63	30	32	1472
20	K 36	34	56	17394	40	CII 64	3	11	7427
					41	CII 89	18	20	1721

Fuente: Acuerdo 011 de 2014

Figura 42. Plano indicativo de corredores viales priorizados para el mejoramiento de andenes.



Fuente: Acuerdo 011 de 2014

## 2.2.1. Avance de la intervención en las unidades red vial peatonal

A continuación, se presenta una relación de sectores de andenes intervenidos y en eje-

cución en vigencia de los años 2020 - 2024

Tabla 20. Sectores de andenes intervenidos

COMUNA	BARRIO	DIRECCION
Comuna 12 Cabeecera	Terrazas	Carrera 45 entre calles 54 y 56
Comuna 12	La Floresta	Carrera 45 entre calles 62 y 65
Comuna 4 Occidental	Girardot	Calle 28 entre carreras 4 y 6
Comuna 13 Oriental	Los Pinos	Carrera 35 entre calles 14 y 15
		Carrera 34 entre calles 10 y 12
		Calle 32 entre carreras 39 y 40
	Los Alpes	Carrera 40 entre calles 31 A y 32
		Calle 31 A entre carreras 40 y 41
Comuna 13 Oriental	Centro	Calle 31 entre carreras 20 y 21
		Carreras 16 entre calles 37 y 41
Comuna 14 Mororico	Mororico	Calle 7 - Carrera 41 al norte
Comuna 11 Sur	Manuela Beltrán	Calle 104 C entre carreras 11 y 11D, costado oriental
Comuna 17 Mutis	Manzanares	Costado norte de la calle 60 entre cras 19w y 30w, iniciando en el cruce de la cra 19w.
		Costado norte de la calle 59 entre carreras 19w y 30w.
		Costado sur de la calle 64C entre cras 3w y 3Bw
	Plazuela Real	Cra 3w entre calles 64C y 64E
		Cra 3Aw entre calles 64C y 64D
		Cra 3Bw entre calles 64C y 64D

COMUNA	BARRIO	DIRECCION
Comuna 6 La Concordia	Gómez Niño	Calle 56 entre carreras 13 y 14, costado norte
		Calle 56 entre carreras 14 y 15, costado sur
Comuna 9 La Pedregosa	Libertad	Costado norte de la calle 98 entre cras 32 y 33
		Costado occidental de la cra 31 entre calles 102 y 102.
Comuna 7 Ciudadela	Ciudadela Real De Minas (Naranjos)	Costado sur de la calle 102 entre cras 30 y 31.
		Esquina sur - oriental de la calle 101 con cra 31.
Comuna 11 Sur	Ciudad Venecia	Carrera 3 entre Avenida Bucaros y calle 59, costado Oriental
		Calle 97 entre carreras 13 A y 13 B
		Costado sur de la calle 94 entre carreras 14 y 14 A

Fuente: Equipo Técnico del POT

De lo anterior se evidencia que solo se intervinieron 4 de los 41 sectores originalmente priorizados para el mejoramiento de andenes establecidos en el POT, sin embargo, es destacable que se realizó mantenimiento de 27 sectores adicionales

*Tabla 21. Sectores intervenidos priorizados en el POT*

No.	Corredor
3	K16
7	K21
26	Calle 34
37	Calle 60

Fuente: Equipo Técnico del POT

## 2.2.2. Resultados de Avance en la intervención en las unidades red vial peatonal

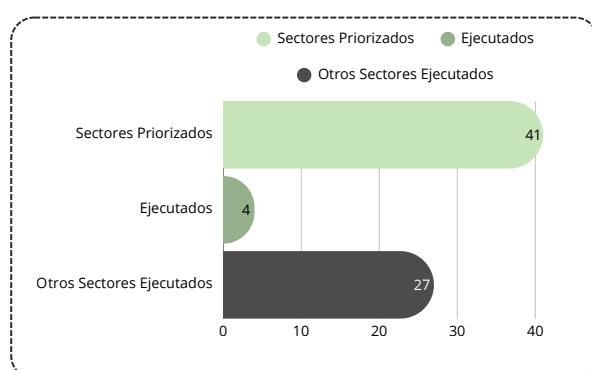
A continuación, se presenta una tabla con los resultados de avance correspondientes a los proyectos de infraestructura vial peatonal ejecutados en el municipio de Bucaramanga.

*Tabla 22. Avance en la intervención de unidades de la red vial peatonal*

Red Vial Peatonal	
Sectores Priorizados	K16
Ejecutados	K21
Otros sectores ejecutados	Calle 34

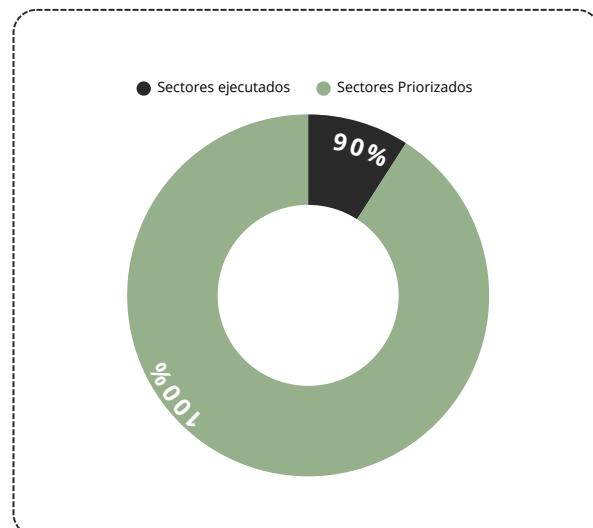
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 43. Avance en la intervención de unidades de la red vial peatonal



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 44. Porcentaje de Avance según el tipo de sector



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.3. Corredores Viales con Ciclorutas

Los corredores viales con cicloruta, corresponden al diseño y construcción de nuevos corredores que puedan contener ciclo rutas, cuyas franjas deban integrarse a los perfiles viales.

El plan deja establecido dentro de este componente que la red indicativa de ciclo rutas adoptada, podrá ajustarse con fundamento en el plan que se desarrolle para el efecto.

El POT en su estructuración adopta la estrategia de la bicicleta propuesta por el Plan Maestro de Movilidad Bucaramanga 2010 – 2030 elaborado por: (Universidad Industrial de Santander, Alcaldía de Bucaramanga & Sociedad Santandereana de Ingenieros -SSI, 2010).

La red indicativa de ciclo rutas adoptada por el plan, mencionada anteriormente se presenta a continuación:

Tabla 23. Corredores viales con cicloruta

Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)	Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)
1	AV Búcaros	CII 61	64	3686	22	CII 65	2	25	12465
2	CII 64	Av. Bucaros	CII 61	1067	23	CII 70	27	43	7907
3	AV Estudiantes	57	K 9	3773	24	CII 89	25	27	3178
4	AV Guayacanes	1	3	3011	25	CII 9	15	27	12783
5	AV Rosita	15	32	1627	26	CII 99	20	27	4761
6	AV Samanes	3	3	3525	27	CII 105	27	20	15531
7	BL Santander	15	23	10978	28	CII Real	5	7	287
8	CII 10	27	30	2532	29	K 11	20	104	18664

Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)	Nº	Corredor	Desde	Hasta	Longitud (m)
<b>9</b>	CII 14	24	25	93	<b>30</b>	K 12	12	1	562
<b>10</b>	CII 23	11	15	3632	<b>31</b>	K 15	9	12	2174
<b>11</b>	CII 31	11	26	13357	<b>32</b>	K 15	50	52	2802
<b>12</b>	CII 32	26	31	5562	<b>33</b>	K 21B	111	117	3233
<b>13</b>	CII 33	31	34	2974	<b>34</b>	K 25	9	104	9294
<b>14</b>	CII 40	27	32	5016	<b>35</b>	K 27	9	70	2169
<b>15</b>	CII 52	29	37	7008	<b>36</b>	K 30	10	14	3051
<b>16</b>	CII 53	17	29	7352	<b>37</b>	K 31	14	36	13036
<b>17</b>	CII 55	8 Occ	14	8294	<b>38</b>	K 34	33	52	13495
<b>18</b>	CII 59	7	7	2193	<b>39</b>	K 37	52	55	2717
<b>19</b>	CII 61	CII 64	17 <sup>a</sup>	388					
<b>20</b>	CII 63 <sup>a</sup>	1	5	2732					
<b>21</b>	CII 64 <sup>a</sup>	17 <sup>a</sup>	17E	2422					

Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.3.1. Avance de Proyectos de Corredores Viales con Ciclo-infraestructura

El seguimiento frente a este componente consiste en comprender si se han realizado las actuaciones territoriales señaladas por el plan, como establece la tabla anterior.

En lo referido a ciclo rutas, la administración decide acoger la nueva red vial de ciclo rutas establecida mediante Acuerdo Metropolitano N°. 10 del 11 de diciembre de 2018 el cual cita:

*El Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2016 – 2026 (PIDM) busca que el área metropolitana sea un “territorio próspero que ha logrado su desarrollo territorial desde un enfoque multidimensional, superando los límites del desarrollo puramente económico, al garantizar altos niveles de equidad, inclusión social y calidad de vida para sus habitantes” (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2016).*

*El PIDM tiene cinco principios, y en su componente estratégico incluye a la bicicleta como una solución para viajes de menos de 4 kilómetros. Además, dispone que ésta debe estar integrada a los demás sistemas de transporte de la ciudad; lo cual es coherente con lo establecido en la presente Estrategia. Esto se complementa con la mejora de espacios urbanos que puedan hacer el uso más seguro de la bicicleta (C3 – LE7 – P25 del PIDM).*

*El Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga fue formalizado en junio de 2018 y se concentra en la planificación y el diseño del espacio público y natural de Bucaramanga y sus alrededores. Este documento es realizado por mandato del POT de esta ciudad y aborda el tema del ciclismo directamente, mediante una propuesta de corredores de ciclo-infraestructura, e indirectamente a través de refuerzos del espacio verde y público y con la implementación de una zona 30 en el centro de la ciudad, con un impacto po-*

*sitivo en la seguridad vial de ciclistas. Será un instrumento de gestión cuando se jerarquice normativamente y un complemento operativo a los de planificación.*

*Por su parte, en el análisis del Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga, adoptado en el 2014 y con vigencia hasta el 2027, se han identificado algunas falencias o limitaciones frente al tema de movilidad en bicicleta, por lo que se propone realizar algunos ajustes en este ámbito para poder consolidar un documento municipal realmente ciclo-inclusivo. Principalmente, eso se debe a que el POT actual no permite la construcción de ciclo- infraestructura segregada en los lugares donde más se necesita de acuerdo con los parámetros nacionales e internacionales de diseño: vías de mayor velocidad y volumen de tráfico motorizado. Esta Estrategia describe el proceso necesario para lograr este cambio.*

*(Área Metropolitana de Bucaramanga, Alcaldía de Bucaramanga & ONU - Hábitat, 2018, pág. 25)*

En ese orden de ideas, se estructuró una recolección de datos para comprender: qué actuaciones se realizaron, cuales de estas obedecen al plan y cuales, a la estrategia de la bicicleta, entre otros datos pertinentes.

En la siguiente tabla se presenta la información de acuerdo a los corredores ejecutados adoptados por el plan: (Ver tabla 24)

Tabla 24. Consolidación Corredores Viales con Ciclorruta dentro del POT

Nº	Corredor	Desde	Hasta	Ejecutado	Modificado
3	AV Estudiantes	57	K 9	Si	No
5	AV Rosita	15	32	Si	Si
7	BL Santander	15	23	Si	Si
8	CII 10	27	30	Si	Si
9	CII 14	24	25	Si	No
10	CII 23	11	15	Si	Si
12	CII 32	26	31	Si	Si
14	CII 40	27	32	Si	No
15	CII 52	29	37	Si	Si
18	CII 59	7	7	Si	Si
25	CII 9	15	27	Si	No
29	K 11	20	104	Si	Si
34	K 25	9	104	Si	Si

Fuente: Equipo Técnico del POT

Podemos plantear que de los 39 corredores adoptados por el plan para la ejecución de ciclo-infraestructura, 13 de estos se llevaron a cabo con su respectiva modificación.

Los proyectos que no se encuentran en esta tabla fueron rediseñados.

Figura 45. Corredores Viales con Ciclorrutas Ejecutados de Acuerdo al POT



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.3.2. Estrategia de la Bicicleta

Retomando la temática de formulación de los nuevos corredores viales con ciclo - infraestructura propuestos por la Estrategia de la Bicicleta, se pueden establecer los corredores con sus respectivas limitantes para saber en detalle la ejecución y el sector donde finalmente se llevó a cabo.

La Tabla 25, construida con base en los datos obtenidos del plan, la estrategia de la bicicleta y el suministro de información del área de infraestructura, presenta la información consolidada de los corredores del plan con su respectiva modificación y los tramos finalmente ejecutados con base en esta

Tabla 25. Corredores Viales con Ciclorutas Adoptados por la Estrategia de la Bicicleta

Corredores Viales con Cicloruta Adoptados por la Estrategia de la Bicicleta												
Ejecutado				Adición								
POT				ESTRATEGIA BICICLETA								
Corredor	Desde	Hasta	Propuesto	Desde	Hasta	Propuesto	Desde	Hasta	Propuesto	Desde	Hasta	
Avenida Estudiantes	CII 57	K 9	Cra 21	CII 55	CII 5	Carrera 55	CII studente	D 16	Calle 28	K 11	K 13	
Avenida Rosita	bocas (CII	K 27	Cra 28	CII 10	CII 21	Diagonal 16	K 55	CII 56 interior	Calle 35	K 10	K 11	
Bulevar Santander	K 15	CII 24	Cra 30	CII 21	CII 36	Calle 56 interior	D 16	K 16	Calle 37	K 10	K 11	
Calle 10	K 27	K 28	Cra 38	CII 32	CII 33	Carrera 16	CII 56 i nterior	CII 55	Cra 10	CII 35	CII 41	
Calle 14	K 24	K 25	Cra 35	CII 32	CII 52	Calle 55	K 16	K 21	Calle 33	K 11	K 25	
Calle 23	K 13	K15	Cra 29	CII 40	CII 49	Calle 64a	K 17c	K 17e	Calle 41	K 10	7 bocas	
Calle 32	K 25	K 38	Cra 31	CII 49	CII 52	Calle 65	K 17e	K 25				
Calle 40	K 27	K 32	Diag 31	CII 52	izalez V	Calle 67	K 18	K 25				
Calle 52	K 29	K 35	Cra 17c	CII 55	CII 64a	Carrera 15	CII 50	CII 53				
Calle 59	CII 57	CII student	Cra 17e	CII 64a	CII 65	Calle 36	K 30	K 35				
Calle 9	K 15	K 27	Carrera 25	CII 65	CII 67	Calle 21	K 28	K 30				
Carrera 11	CII 28	CII 37	Carrera 25	CII 33	CII 32	Calle 14	K 25	K 28				
Carrera 25	CII 7	CII 14	lle Estudian	CII 59	K 55	Carrera 13	CII 23	CII 28				

Fuente: Equipo Técnico del POT

Finalmente, con los datos obtenidos de la Tabla 23, podemos georreferenciar los corredores viales con ciclo-infraestructura ejecutados en el municipio; con el fin de realizar el seguimiento correspondiente referente al plan para su respectiva revisión y/o modificación.

Cabe señalar que la Estrategia de la Bicicleta en su formulación establece unas metas a corto, mediano y largo plazo, las cuales corresponden a: finales del 2019 (corto plazo), 2025 (mediano plazo) y 2030 (largo plazo).

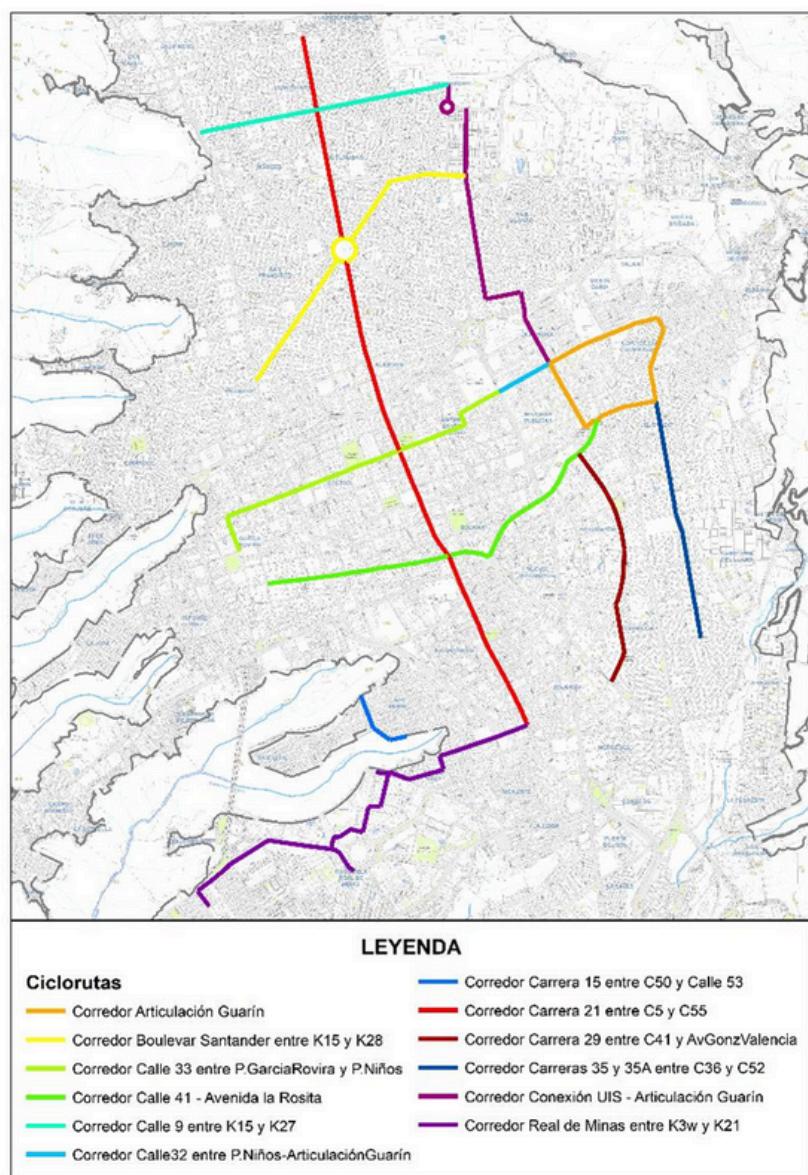
Para el corto plazo se estableció una meta de 20 kilómetros de ciclo-infraestructura como primera red que facilitará el uso de la bicicleta, para el 2025 se planea ampliar la cobertura de la red al resto de la

ciudad y expandirse a los otros municipios consolidando una red de 70 kilómetros de ciclo-infraestructura, y para el 2030 se espera lograr una red completa a nivel de la región metropolitana con una conformación aproximadamente de 250 kilómetros.

El análisis de este componente se ha enfocado en el seguimiento a la meta de corto plazo, por esto, con base a la información contenida en la Tabla 23, podemos concluir que el 87% de la ciclo-infraestructura ha sido ejecutada a la fecha. Esto se refiere a que la primera red se compone de 17.4 kilómetros para el uso de la bicicleta.

A continuación, se presenta gráficamente la distribución de la red ejecutada para el año 2019:

Figura 46. Corredores de ciclo infraestructura existente (Acuerdo Metropolitano N° 010 de diciembre 11 de 2018).



Fuente: Equipo Técnico del POT

En ese orden de ideas, el área de infraestructura ha desarrollado una tabla de control y seguimiento a la ciclo-infraestructura ejecutada en el municipio, la cu-

ual será anexada a continuación para su respectivo análisis.

Tabla 26. Corredores con Ciclo-infraestructura 2019

Corredores con Ciclo-infraestructura 2019							
Nombre	Descripción de la Obra	Comuna	Barrio o vereda	Fecha inicio	Fecha de entrega	No. Contrato	Estado
<b>Ciclorruta UIS Parque de los Niños</b>	Construcción del corredor ciclista UIS-Parque de los Niños en el Municipio de Bucaramanga	3 San Francisco; 13 Oriental	Varios	12 Oct 2017	11 May 2018	281/17	Terminado
<b>Corredor 1 G1</b>	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	3 San Francisco	Comuneros ; Univesidad	30 May 2019	29 Dic 2019	161/19	Terminado
<b>Corredor 2 G1</b>	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	3 San Francisco; 13 Oriental; 6 La Concordia	Comuneros ; Mutualidad; San Francisco; Alarcón; Antonia Santos; Bolívar; La Concordia	30-may 2019	29 Dic 2019	161/19	Terminado
<b>Corredor 4 G1</b>	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	3 San Francisco	San Francisco	30-may 2019	29 Dic 2019	161/19	Terminado
<b>Corredor 5 G1</b>	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	6 La Concordia; 7 La Ciudadela	La Concordia; Gómez Niño; Ciudadela Real de Minas	30-may 2019	29 Dic 2019	161/19	Terminado
<b>Corredor 6 G1</b>	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	15 Centro; 13 Oriental	García Rovira; Centro; Antonia Santos	30-may 2019	29 Dic 2019	161/19	Terminado

**Corredores con Ciclo-infraestructura 2019**

Nombre	Descripción de la Obra	Comuna	Barrio o vereda	Fecha inicio	Fecha de entrega	No. Contrato	Estado
Corredor 5 W G2	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	7 La Ciudadela ; 17 Mutis	Ciudadela Real de Minas; Mutis	30-may 2019	29 Dic 2019	162/19	En ejecución
Corredor 8 G2	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	15 Centro; 13 Oriental	García Rovira; Centro; Bolívar; Mejoras Públicas	30-may 2019	29 Dic 2019	162/19	En ejecución
Corredor 9 G2	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	13 Oriental; 12 Cabecera del Llano	El Prado; Cabecera del Llano	30-may 2019	29 Dic 2019	162/19	En ejecución
Corredor 10 G2	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	13 Oriental	Mejoras Públicas; El Prado; Álvarez Las Américas	30-may 2019	29 Dic 2019	162/19	En ejecución
Corredor 12 G2	Construcción de 17,3 km de ciclo-infraestructura en el municipio de Bucaramanga	13 Oriental; 12 Cabecera del Llano	Mejoras Públicas; Sotomayor ; Campestr e	30-may 2019	29 Dic 2019	162/19	En ejecución

Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.3.3. Resultados de Avance en proyectos de Corredores Viales con Ciclorrutas

A continuación, se presenta una tabla con los resultados de avance correspondientes a los proyec-

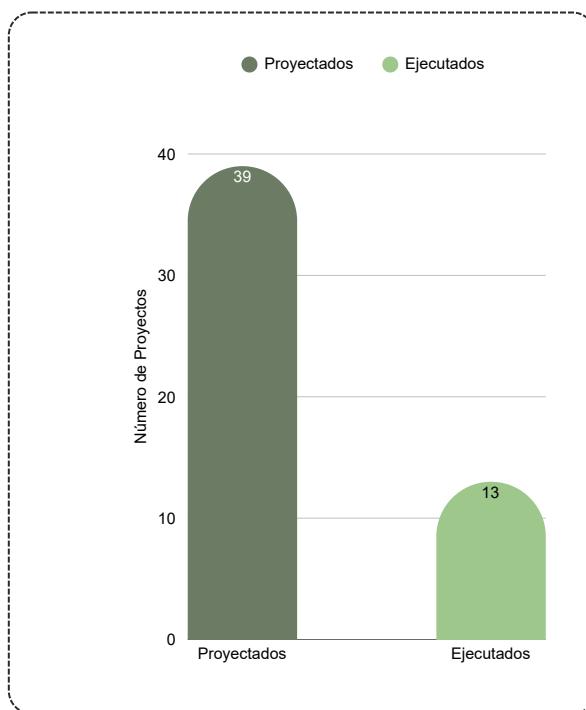
tos de infraestructura vial ejecutados en el municipio de Bucaramanga.

Tabla 27. Avance en proyectos de corredores viales con ciclo rutas

Corredores Viales con Ciclorrutas	
Sectores Priorizados	39
Ejecutados	13

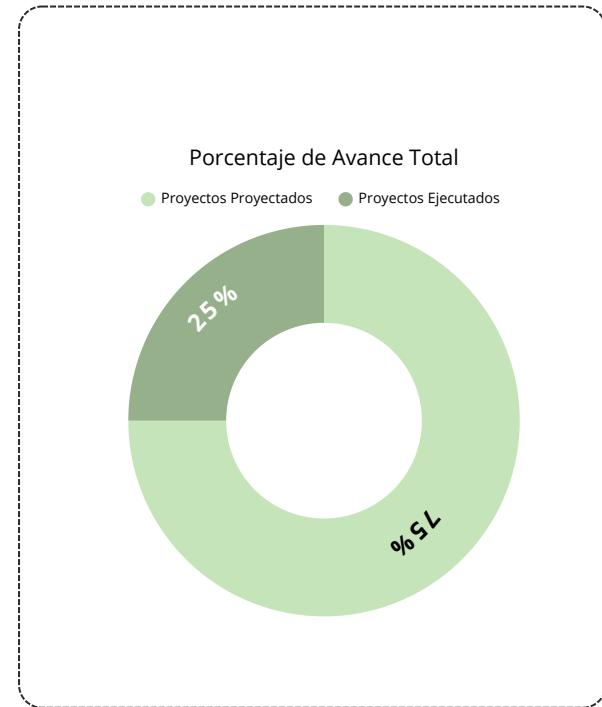
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 47. Ejecución de ciclorrutas



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 48. Porcentaje de avance



Fuente: Equipo Técnico del POT

## 2.4. Corredores priorizados para transporte por cable

En el artículo 134 de POT se establece el siguiente listado indicativo de corredores estratégicos para el transporte por cable:

### 1. Cable aéreo de Mororico:

Conecta el sector Acueducto Metropolitana de Bucaramanga con el cerro de Mororico y el barrio Buenos Aires. Esta línea debe prolongarse hasta la zona suburbana oriental y hacia el norte hasta conectar con el desarrollo turístico de la zona del embalse de Bucaramanga y el parque allí propuesto.

### 2. Cable aéreo del Norte:

Conecta la meseta de Bucaramanga en el sector de Comuneros, con el Portal del Norte del Sistema Integrado de Transporte Masivo, y los barrios el Tejar, Café Madrid, sector de Bavaria y Colorados.

### 3. Cable aéreo del Aeropuerto:

Conecta el centro de la ciudad, con la vía Palenque Café Madrid en el sector de Centroabastos y el aeropuerto Palonegro del municipio de Lebrija.

#### 2.4.1. Avance de Proyectos de Corredores para transporte por cable

La ejecución de corredores para el transporte por cable para mejorar la movilidad urbana, no mostró avances significativos.

## 2.5. Corredores viales para el transporte de carga interurbano

Dentro del artículo 152 de POT vigente se establecen los siguientes proyectos viales estratégicos para el desvío o mitigación del transporte de carga de paso por el área urbana de Bucaramanga:

1. Terminación anillo vial metropolitano o doble calzada vía Palenque - Café Madrid.
2. Doble calzada Café Madrid – la Cemento.
3. Doble calzada la Virgen – la Cemento.
4. Doble calzada la Cemento – el Cero.
5. Vía a Nazareth (corredor que comunica

el anillo vial metropolitano y el cruce del Boulevard Bolívar con carrea 15, vía que se desarrolla sobre la microcuenca de la quebrada Chapinero y/o vía el Polvorín / la Argelia o transversal de los industriales, que comunica el anillo vial metropolitano con la Avenida Quebrada Seca).

6. Transversal de los Cerros o Circunvalar Oriental.

Proyecto Vial Metropolitano que comunica el sector de Tres Esquinas (Piedecuesta) - Circunvalar de Mensulí (Floridablanca) - Variante Helechales hasta a conectar con la Vía a Cúcuta, o en su defecto la comunicación que se plantea entre Tres Esquinas y la vía a Cúcuta.

#### 2.5.1. Avance de Proyectos de Corredores para transporte por cable

Respecto al avance de los corredores viales para el transporte de carga se puede evidenciar un avance en los ítems 2, 3 y 4, los cuales están incluidos dentro del Convenio Interadministrativo 1113 de 2016, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Gobernación de Santander, la Alcaldía de Bucaramanga.

Dentro de este convenio conocido como Vías de la Cigarrilla, se encuentra el proyecto conocido como la doble calzada Bucaramanga – Rionegro que comprende cuatro tramos: La Virgen - La Cemento, La Cemento - Puente Tierra, Puente Tierra - El Cero, y El Cero – Rionegro.

Actualmente, el tramo La Virgen - La Cemento se encuentra en pausa a la espera de la reapertura del peaje de Río Negro. Sin embargo, se han adelantado trabajos de rehabilitación de carpeta asfáltica en los tramos Café Madrid – la cemento y La virgen – La Cemento.

Adicionalmente se han realizado labores de mantenimiento rutinario en todo el corredor, desde La Virgen hasta Rionegro y se encuentra en construcción el tramo Puente Tierra – El Cero, en límites del municipio de Bucaramanga y el municipio de Rionegro.

Tabla 28. Proyectos de Corredores viales para el transporte de carga interurbano ejecutados y pendientes

Ejecutado	Por Ejecutar
Doble calzada Café Madrid – la Cemento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminación anillo vial metropolitano o doble calzada vía Palenque - Café Madrid.</li> </ul>
Doble calzada la Virgen – la Cemento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vía a Nazareth (corredor que comunica el anillo vial metropolitano y el cruce del Boulevard Bolívar con carretera 15, vía que se desarrolla sobre la microcuenca de la quebrada Chapinero y/o vía el Polvorín / la Argelia o transversal de los industriales, que comunica el anillo vial metropolitano con la Avenida Quebrada Seca).</li> </ul>
Doble calzada la Cemento – el Cero.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transversal de los Cerros o Circunvalar Oriental.</li> <li>Proyecto Vial Metropolitano que comunica el sector de Tres Esquinas (Piedecuesta) - Circunvalar de Mensulí (Floridablanca)</li> </ul>

Fuente: Equipo Técnico del POT

### 2.5.2. Resultados de Avance Proyectos de Corredores viales para el transporte de carga interurbano

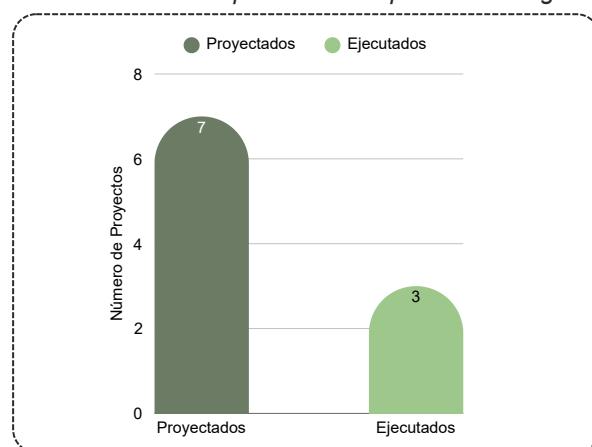
Los proyectos de corredores viales para el transporte de carga interurbano presentan un avance del 43 %, según se detalla a continuación:

Tabla 29. Avance en proyectos de corredores viales para el transporte de carga

Corredores Viales para el transporte de carga interurbano	
Sectores Priorizados	7
Ejecutados	3

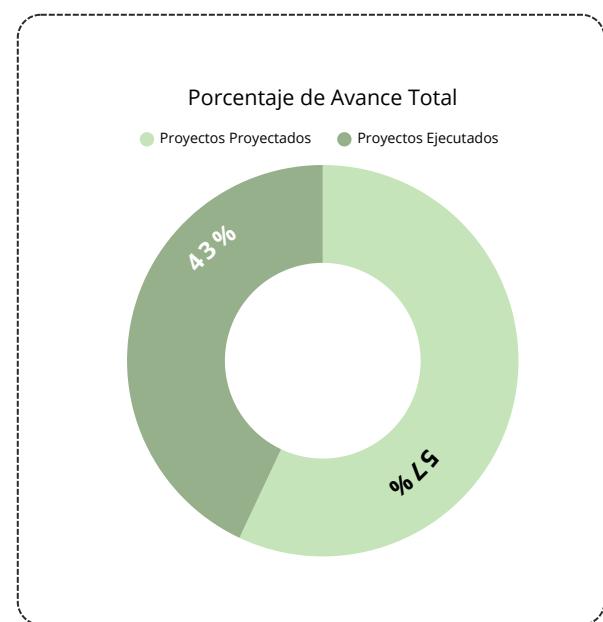
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 49. Ejecución de proyectos de corredores viales para el transporte de carga



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 50. Porcentaje de avance



Fuente: Equipo Técnico del POT

## 2.6. Paso a desnivel para el tráfico peatonal

En el artículo 168 del POT vigente se establece que la secretaría de Infraestructura realizará la determinación y priorización de los cruces de las redes de movilidad vehicular y peatonal que requieran pasos peatonales a desnivel.

### 2.6.1. Avance de Proyectos de Paso a desnivel para el tráfico peatonal

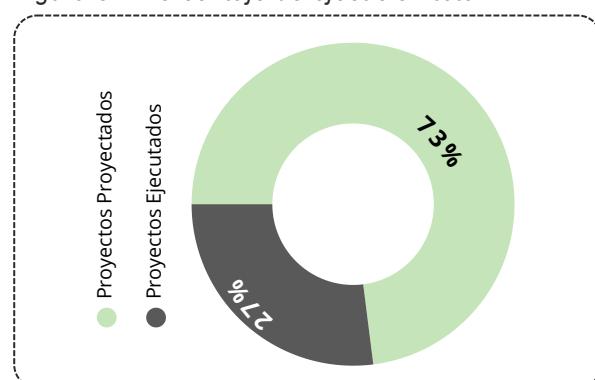
Durante la vigencia del POT no se definieron pasos a desnivel, no obstante, la administración realizó mantenimiento a puentes peatonales según Contrato de obra pública N° 297 de 2022: "mantenimiento de puentes peatonales en el municipio de Bucaramanga, Santander"

1. Puente peatonal de la carrera 15 con calle 35, barrio el Centro.
2. Puente peatonal de la carrera 15 con calle 37, barrio el Centro.
3. Puente peatonal de la diagonal 15 entre calles 51 y 52, barrio la Concordia.
4. Puente peatonal de la carrera 17 con calle 52, barrio San Miguel.
5. Puente de la carrera 15 con calle 61, barrio Ricaurte.
6. Puente peatonal corregimiento Vijagual, sobre Quebrada La Jabonera.
7. Puente peatonal de la carrera 15 con calle 1, barrio San Rafael.

## 2.7. Avance Total en la Ejecución de las Acciones en el subsistema de infraestructura

En la siguiente tabla se muestra el avance total en la ejecución de las acciones en el subsistema de infraestructura, el cual se genera partiendo de los avances de cada una de las acciones descritas anteriormente.

Figura 51. Porcentaje de ejecución total



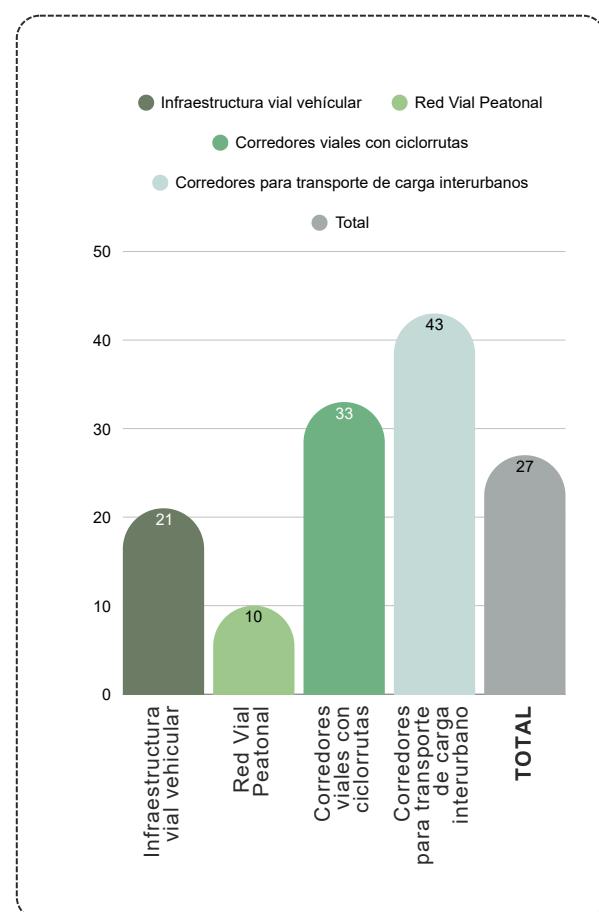
Fuente: Equipo Técnico del POT

Tabla 30. Avance de la ejecución para la gestión del riesgo

Porcentaje de ejecución	
Infraestructura vial vehicular	21%
Intervenciones en las unidades de la red vial peatonal	10%
Corredores viales con ciclo rutas	33%
Corredores para transporte de carga interurbano	43%
<b>TOTAL</b>	<b>27%</b>

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 52. Porcentaje de ejecución por proyectos



Fuente: Equipo Técnico del POT



## INSTRUMENTOS DE 3 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El Plan de Ordenamiento Territorial establece las normas urbanísticas generales aplicables al suelo urbano y al suelo de expansión urbana, mediante la delimitación y reglamentación de las áreas de actividad y de los tratamientos urbanísticos y las normas urbanísticas específicas aplicables a los diferentes sectores de la ciudad se precisan mediante:

1. Planes de estructuración zonal
2. Operaciones urbanas Estratégicas
3. Unidades de Planeamiento Rural
4. Planes maestros
5. Planes Parciales de desarrollo
6. Planes Parciales en sectores de renovación
7. Planes especiales de manejo y protección
8. Legalización de asentamientos

### 3.1. Planes de estructuración zonal

El artículo 19 del POT establece que la Secretaría de Planeación Municipal, en conjunto con las empresas de servicios públicos y la autoridad ambiental, debe adelantar estudios de planificación y estructuración zonal en áreas específicas del municipio.

Estos estudios son de iniciativa pública y deben ser adoptados mediante acuerdo del Concejo Municipal, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 455 del mismo Plan.

El artículo 455 define estos estudios como instrumentos de planificación obligatorios que fijan directrices generales para el desarrollo urbano en ciertas zonas del territorio.

Su formulación y adopción corresponde al alcalde Municipal mediante decreto, y constituyen un requisito previo para poder formular planes parciales o tramitar licencias urbanísticas.

- Las zonas específicas que requieren estos estudios son:
- Los predios entre la margen derecha del Río de Oro y el DRMI – Sector Occidental, comprendidos entre las quebradas Chimitá y La Picha.
- La zona de expansión “Norte Suratá”.

#### 3.1.1. Avance en la ejecución de Planes de estructuración zonal

##### Plan De Estructuración Zonal Norte Surata

A través del Decreto Municipal No. 090 de 2018, se adoptó el Plan de Estructuración Zonal Norte – Suratá en suelos de expansión, mediante el cual se precisa el área, se articulan y acuerdan acciones con las empresas prestadoras de servicios públicos y la autoridad ambiental y se precisa el potencial del área neta urbanizable equivalente a 46.73 hectáreas del total de 168,00 hectáreas.

**Área Total:** 151,72 Has

##### Objetivos Generales

- Promover suelos aptos para el desarrollo de programas de vivienda de interés social — VIS y prioritario — VIP, habilitando suelos urbanizable.
- Consolidar sectores sostenibles y en armonía con su entorno natural.
- Articular la provisión de servicios públicos.

**Área Neta Urbanizable.** 46,7 has  
aprox

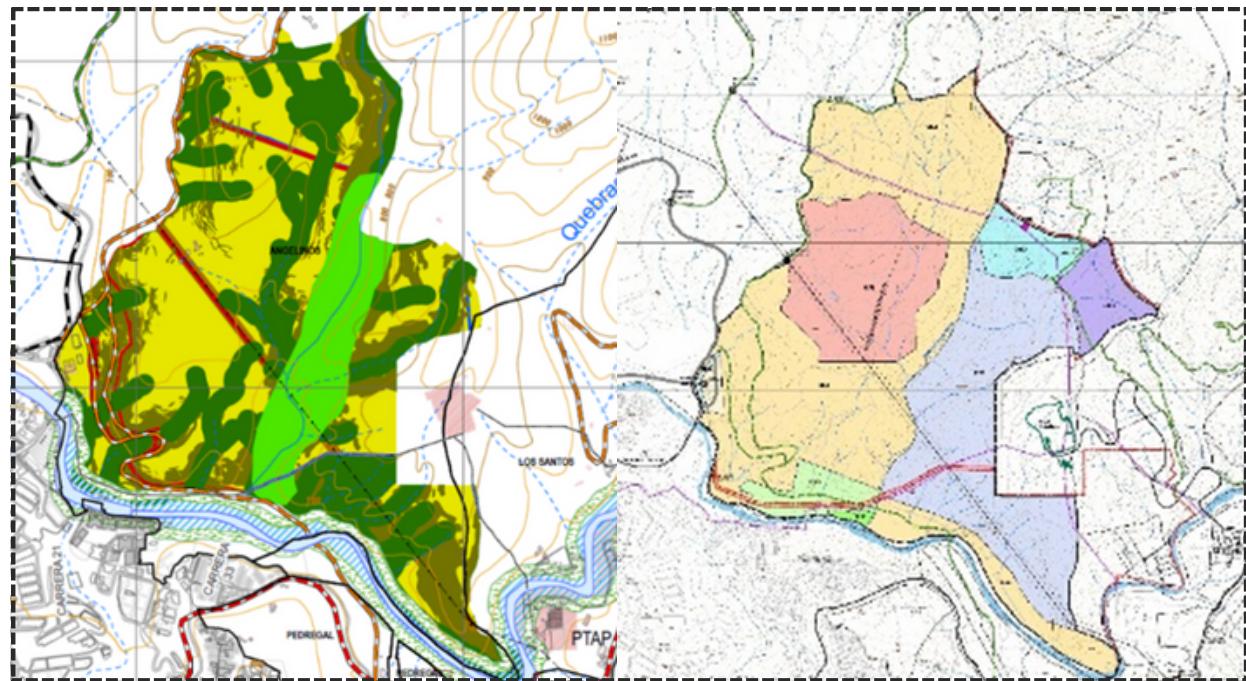
**Densidad:** 240Viv/Ha

**Viviendas estimadas:** 11.200

##### Avance:

Formulación Plan parcial

Figura 53: Delimitación del Área de Estructuración Zonal – sector Norte – Surata. Suelos de Expansión



Fuente: Acuerdo Municipal No. 090 de 2018 ( Plan de Estructuración Zonal Norte - Surata)

## Plan De Estructuración Zonal Chimita

Respecto al sector de Chimita, ubicado en suelo urbano, entre la Margen derecha del río de Oro y el Distrito Regional de Manejo Integrado de Bucaramanga – DRMI, sector occidental y desde la quebrada Chimita a la Picha, se adelantaron las acciones por parte de la Secretaría de Planeación, las empresas prestadoras de servicios públicos y la autoridad ambiental para la formulación del Plan de Estructuración Zonal, el cual fue adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 049 de 2022 por el Concejo Municipal.

El acuerdo municipal 049 de 2022, establece lineamientos, ambientales aplicables, condiciones de

los sistemas estructurantes de infraestructura, espacio público, equipamientos, coordina acciones para los servicios públicos y parámetros normativos para las intervenciones y/o actuaciones urbanísticas.

## Objetivos Generales

- Promover el desarrollo de suelo urbanizable con las condiciones requeridas que fortalezcan la vocación del sector como área de actividad múltiple e industrial

## Avance:

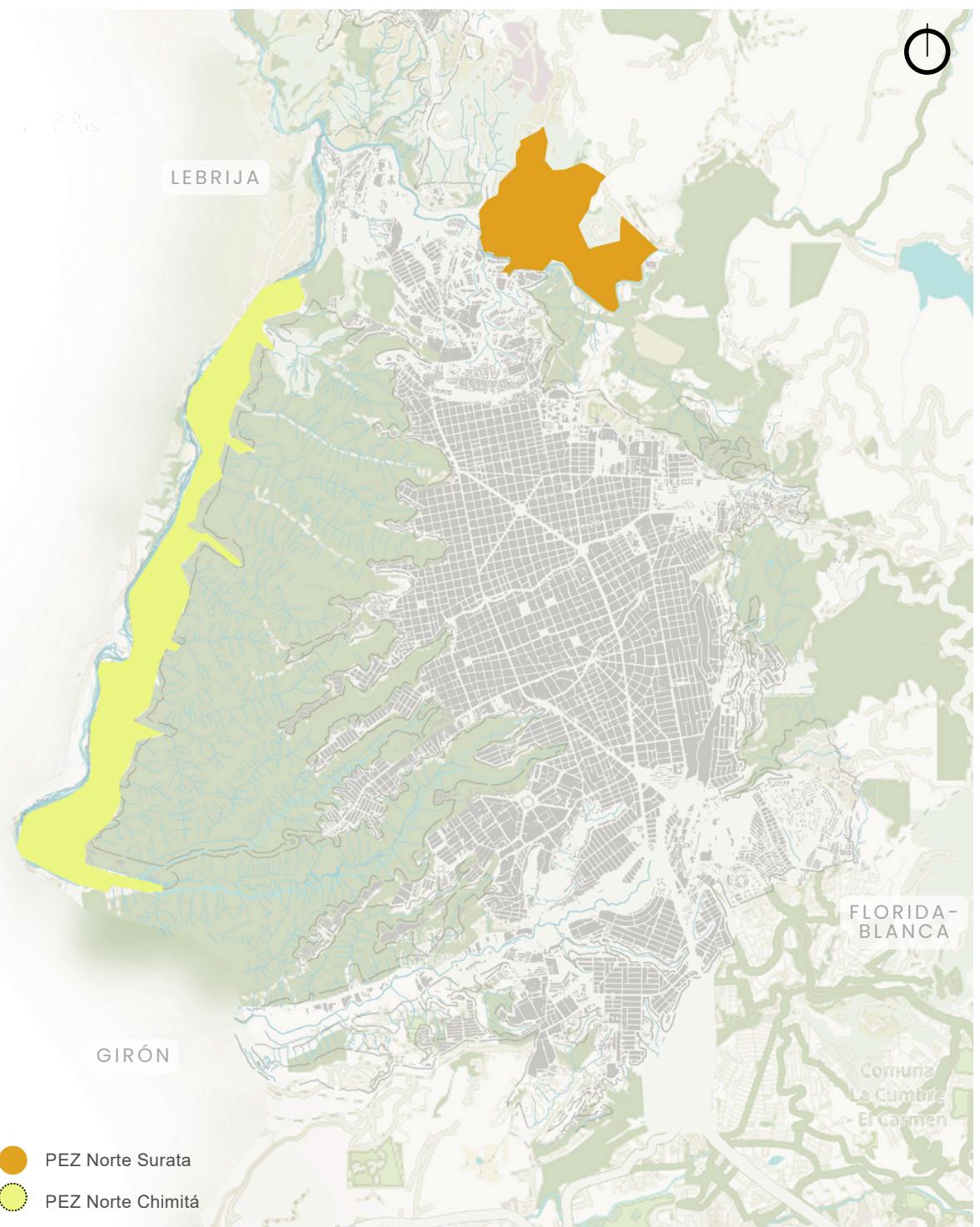
## Formulación de Proyectos urbanísticos generales PUG. / Licencias de urbanización

Figura 54. Delimitación del Área de Estructuración Zonal – Chimita. Suelo Urbano



Fuente: Acuerdo Municipal NO. 049 de 2022 (Plan de Estructuración Zonal)

Figura 55. Planes de Estructuración Zonal



### 3.1.2. Resultados en la ejecución de Planes de estructuración zonal

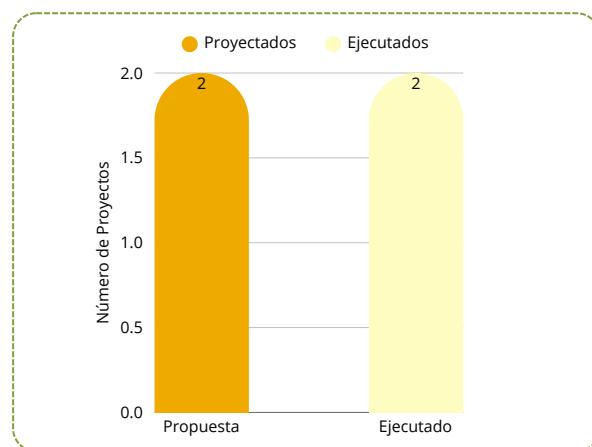
Los planes de estructuración zonal presentan un avance del 100 %, según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 32. Avance Planes de estructuración Zonal

Sector	Porcentaje de ejecución
Estructuración Zonal Norte Surata	100%
Estructuración Zonal Chimita	100%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 56. Avance Planes de estructuración zonal



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.2. Identificación de las Operaciones Urbanas Estratégicas

En los artículos 461, 462, 463 y 464 del Acuerdo 011 de 2014 se establecen, contemplan y desarrollan once (11) operaciones urbanas estratégicas, las cuales están conformadas por el conjunto de actuaciones y proyectos articulados que se desarrollarán en zonas estratégicas para el desarrollo y el ordenamiento de la ciudad con

con el fin de producir transformaciones positivas y consolidar el modelo de Ordenamiento Territorial consignado en el POT.

Estas operaciones agrupan, articulan y programan distintos proyectos públicos, privados y/o de iniciativa mixta, teniendo la posibilidad de complementarlos y articularlos con las decisiones de planificación urbana, de forma tal que propicien la transformación de las zonas donde se desarrollan.

Las Operaciones Urbanas Estratégicas (OUE) se constituyen en un instrumento que complementa el plan de ordenamiento territorial para vincular acciones urbanísticas, intervenciones, programas y proyectos (públicos, privados y/o mixtos) de forma articulada, en áreas especiales de la ciudad que se consideran fundamentales para consolidar a corto, mediano y largo plazo la estrategia de ordenamiento con el fin de producir transformaciones positivas y lograr el modelo de Ordenamiento previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Así mismo se busca a través de este instrumento:

1. Generar complementariedad de las acciones públicas
2. Definir instrumentos de gestión, de acuerdo con las condiciones existentes y al marco normativo vigente,
3. Optimizar los procesos de formulación y adopción de proyectos,
4. Definir mecanismos de coordinación, responsabilidad y ejecución en la Administración Municipal y
5. Establecer mecanismos de coordinación para las instituciones municipales.

Dentro del POT vigente se han contemplado 11 operaciones urbanas estratégicas, cuyos objetivos se establecen en función de sus características, condiciones ambientales, vocación, y rol estratégico en el contexto municipal y metropolitano, las cuales se identifican a continuación:

Tabla 32. Operaciones Urbanas Estratégicas

	Objetivos	Propuestas de Actuaciones Prioritarias
1. Centralidad Norte	<p>Consolidar la centralidad norte de Bucaramanga mediante la integración del área de actividad múltiple planteada en el POT con el Portal del Sistema Integrado de Transporte Masivo y los Parques de escala metropolitana.</p>	<p>a) Formulación y ejecución de procesos de Mejoramiento Integral en las zonas de vivienda de origen informal;</p> <p>b) Promoción de actuaciones en las zonas determinadas con tratamiento de Renovación urbana y sus alrededores, orientadas a la consolidación de una zona de centralidad con presencia de actividades económicas (comercio y servicios, centros de empleo) y equipamientos.</p> <p>c) Consolidación de una malla vial jerarquizada y completa, con espacios públicos de calidad y con todas sus franjas construidas y arborizadas.</p> <p>d) Integración de equipamientos existentes, a través de acciones en el espacio público y la movilidad, así como su conexión con los parques metropolitanos y demás zonas de protección con valores paisajísticos y ambientales.</p> <p>e) Implementación de una estación para el transporte de cercanías y el intercambio modal con el transporte público urbano, articulada al Portal Norte de Metrolínea para pasajeros desde y hacia los municipios del norte del Departamento de Santander y el sur del Cesar.</p>
2. San Rafael	<p>Integrar este sector a la nueva dinámica urbana que pueda derivarse de la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, reconociendo su dimensión y la condición expectante de las actividades que allí se desarrollan.</p> <p>Fortalecer la oferta de actividades económicas y centros de empleo y de equipamientos, con un manejo adecuado de la accesibilidad y la movilidad (especialmente al occidente, donde las condiciones geográficas determinan una estructura urbana compleja).</p>	<p>a) Rediseño de perfiles viales entre otras para las calles 3<sup>a</sup> y 5<sup>a</sup>, considerando la movilidad peatonal que desde los paraderos se genere hacia y desde las áreas de vivienda y equipamientos.</p> <p>b) Planificación y realización de procesos de renovación urbana que permitan generar nuevos espacios públicos y equipamientos, así como la creación de espacios privados de calidad</p> <p>c) Adelantar acciones prioritarias de espacio público y de promoción y cualificación de equipamientos en la zona, como respuesta a la necesidad imperiosa de garantizar acceso y disfrute de éstos por parte de la comunidad asentada en la zona y una articulación pronta con el SITM.</p> <p>d) Promover el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social con altas calidades espaciales y constructivas</p>

Operación	Objetivos	Propuestas de Actuaciones Prioritarias
<b>3. Par Vial – San Francisco</b>	<p>Incentivar procesos de actualización de la zona con el fin de lograr mayores densidades dentro de un Zona con importantes áreas de actividad comercial con énfasis residencial y dotacional, acorde con las condiciones de centralidad del sector.</p> <p>Recualificar esta área estratégica, en perspectiva de consolidar su papel como área central, dada su evidente relación con el sistema de transporte y con el conjunto de equipamientos metropolitanos localizados en el cuadrante norte del área urbana.</p> <p>Generar espacio público y áreas para estacionamiento y servicio a los vehículos</p>	<p>Generación de espacio público, especialmente a lo largo de las calles 10 y 11, y en la zona de calzado, acorde con la movilidad peatonal que se genera desde y hacia el área de equipamientos metropolitanos, y en esta zona de importante actividad comercial para la ciudad.</p> <p>b) Ajuste de accesibilidad y de la movilidad generada por la Plaza de Mercado, con definición de estrategias de manejo del transporte de carga, del transporte privado y de la movilidad peatonal.</p> <p>c) Localización de estacionamientos y construcción de parqueaderos públicos para favorecer su utilización y evitar la invasión del espacio público por vehículos.</p> <p>d) Localización de servicios, comercio y vivienda, como complemento y soporte de los grandes equipamientos localizados junto a esta zona.</p> <p>e) Desarrollar propuestas para que los centros de manzana puedan servir como área para estacionamiento y servicio a los vehículos a través de la implementación de proyectos por gestión asociada y demás figuras que permiten las normas vigentes, para liberar el espacio público y permitir su uso por parte de los transeúntes.</p>
<b>4. Borde de Escarpe</b>	<p>Generar un borde físico de calidad espacial y ambiental de la ciudad hacia el escarpe occidental; incluyendo la incorporación del proyecto de parque metropolitano Chapinero; disminuir las condiciones negativas de periferia de los barrios próximos al escarpe, a través de la mejora de su interconexión y de la recualificación física de sus bordes; aumentar el espacio público de la ciudad.</p>	<p>a) Definición del retiro del borde y pie de talud e identificación de las construcciones existentes y las áreas de oportunidad para el desarrollo del parque.</p> <p>b) Gestión del diseño y construcción de un parque lineal, con base en la definición de un perfil mínimo, de la incorporación de áreas de oportunidad y de la localización de áreas recreativas y de servicios propios del parque.</p> <p>c) Manejo de la movilidad para propiciar condiciones ambientales propicias para la recreación y el disfrute paisajístico del parque lineal. Definición de circuitos peatonales y de medios alternativos de movilidad.</p> <p>d) Identificación de áreas para proyecto de manzanas que se constituyan en ámbitos atractivos para la generación de proyectos de vivienda ajustados a las condiciones geológicas y ambientales de la zona.</p>

Operación	Objetivos	Propuestas de Actuaciones Prioritarias
<b>5. Centro</b>	<p>Reforzar el centro tradicional como el espacio urbano por excelencia para la localización de actividades económicas; mejorar parcial y progresivamente el espacio público y apoyar la recualificación de los espacios privados.</p>	<p>a) Recuperación Centro cultural del oriente y de las manzanas que rodean el parque Antonia Santos.</p> <p>b) Recuperación del Teatro Santander</p> <p>c) Construcción del Centro integrado de servicios</p> <p>d) Recuperación del Parque el Centenario y la Plaza San Mateo.</p> <p>e) Recuperación de espacio público: andenes, vías de preferencia peatonal, ciclorrutas, así como el desarrollo del denominado "Plan Muelas", con el fin de habilitar los andenes y las calzadas, para un adecuado tránsito peatonal y vehicular, respetando los inmuebles con declaratoria de interés cultural."</p> <p>f) Diseño y construcción de nuevo parque aferente al intercambiador vial de la carrera 15 con Avenida. Quebrada Seca.</p> <p>g) Ajuste de perfil de vías para soportar movilidad peatonal y generar tráfico calmado.</p> <p>h) Manejo de la accesibilidad y la movilidad, para favorecer la generación de espacio público destinado a permanencia y movilidad de carácter peatonal.</p> <p>i) Prever áreas de estacionamiento para vehículos privados, para bicicletas y un planteamiento urbanístico adecuado para favorecer intensa movilidad peatonal.</p> <p>j) Gestión pública para la realización de operaciones inmobiliarias que garanticen la localización de equipamientos y la generación de espacio público, como parte de una operación que apunte a aprovechamientos urbanísticos importantes.</p>
<b>6. Sector El Loro</b>	<p>Incorporar el proyecto de parque metropolitano al sistema de espacio público de la ciudad, conectarlo con la estructura urbana y propiciar su debido acceso y uso por parte de los habitantes del área metropolitana.</p>	<p>a) Recuperación del cauce de aguas.</p> <p>b) Generación de senderos y de parques a lo largo del recorrido.</p> <p>c) Conexión funcional y espacial de la quebrada al tejido urbano a través de puntos específicos.</p> <p>d) Conexión funcional con las estaciones del SITM Metrolínea.</p> <p>e) Recuperación de parques existentes relacionados directamente con el lecho de la quebrada.</p> <p>f) Tratamiento del borde construido y localización de equipamientos del parque en puntos estratégicos.</p>

Operación	Objetivos	Propuestas de Actuaciones Prioritarias
<b>7. Puerta del Sol</b>	Conformar una pieza central dentro de un área de actividad económica predominantemente comercial. Articular funcional y espacialmente sectores estratégicos, donde actualmente prevalecen condiciones derivadas de impactos en la movilidad y en el espacio público, por efecto de la presencia de áreas extensivas de comercio, lo que adquiere una connotación especial cuando se cruza con la incidencia de la presencia de interconectores de la malla vial arterial (carreras 15 y 27 y calle 56).	<p>a) Cualificar la actividad comercial y dotarla de servicios, equipamientos y espacio público necesario para reposicionar esta actividad como parte de la dinámica urbana.</p> <p>b) Implementación de un esquema de centro comercial a cielos abiertos, coherente con el tipo de actividad que allí se desarrolla actualmente. Ello implica el incremento y cualificación del espacio público, la diversificación de la actividad comercial y la inserción de áreas considerables de servicios.</p> <p>c) Recomposición de las manzanas y de su articulación con el espacio público, considerando la actual condición de prevalencia notable prevalencia del área ocupada sobre el área libre. Ello exige una gestión importante, pues algunas de las acciones más importantes están relacionadas con las infraestructuras existentes y con exigencias normativas que se extiendan a nuevas formas de comercio.</p> <p>d) Construcción de un terminal satélite de transbordo en la diagonal 15, entre calles 58 y 60, costado oriental, como solución al problema de descargue de pasajeros que se presenta sobre la K27.</p>
<b>8. Quebrada La Iglesia</b>	Conformar un parque de altas calidades medioambientales y partir de ello, integrar físicamente y espacialmente los espacios públicos y los equipamientos que se encuentran a los costados de la Quebrada, para conformar un elemento articulador de las actividades urbanas de impacto metropolitano.	<p>a) Recuperación de la ronda.</p> <p>b) Construcción del Parque lineal que cuenta con diseños y que incluye plazoletas, miradores y equipamientos del parque.</p> <p>c) Manejo de movilidad alternativa y peatonal.</p> <p>d) Integración de equipamientos localizados en el área de influencia.</p> <p>e) Integración física y funcional a entorno del intercambiador de Neomundo y al estadio de atletismo</p>
<b>9. Provenza</b>	Generar la correcta articulación espacial y funcional de los sectores de vivienda que se encuentran localizados a los dos costados de la autopista. La acción pública es definitiva, la normativa vigente permite pensar que puede constituirse en un ámbito donde las acciones puedan desarrollarse sin mayores contratiempos y en plazos muy cortos	<p>a) Reinterpretación del lugar y en esa medida es necesario que se apele a la normativa y los instrumentos que permitan plantear un espacio público de gran escala, que puede ser complementado con la localización de algún equipamiento en dicho espacio, con el objeto de proporcionarle la demanda de actividad y la determinación formal necesaria</p>

Operación	Objetivos	Propuestas de Actuaciones Prioritarias
<b>10. Mororrico - Guarín</b>	<p>Mejorar integralmente a partir de acciones de reordenación o adecuación aplicables a los sectores de Buenavista, Buenos Aires, Miraflores, Albania, Mororrico, Vegas de Mororrico, El Diviso, Los Sauces; buscando corregir las deficiencias urbanísticas, que apunten a la construcción y cualificación del espacio público, las dotaciones e infraestructuras, las condiciones de habitabilidad, la legalización de la tenencia, el reconocimiento de la edificación, el mejoramiento de las viviendas, y el reforzamiento estructural, derivada de la forma de ocupación informal.</p> <p>Consolidar urbanísticamente los sectores de Galán, Los Tejados, que pertenecen a urbanizaciones, conjuntos, o proyectos de vivienda en serie, que mantiene sus características urbanas, viales, espacio público, dotacionales y ambientales y deben conservarse como orientación de los procesos de construcción.</p> <p>Reactivar los sector urbano especial de Galán, La Aurora y El prado, mediante la concurrencia de acciones, dada la mezcla de condiciones y usos existentes.</p>	<p>equipamientos, complementando las actuaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo.</p> <p>b) Reordenamiento de la movilidad peatonal, con cualificación del espacio público correspondiente.</p> <p>c) Conformación espacial de los ámbitos donde se localiza la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo.</p> <p>d) Recuperación de elementos de la Estructura Ecológica Principal e integración de los mismos al sistema de espacio público (Parte alta de Quebrada La Iglesia, Parque del Agua y áreas de ladera).</p> <p>e) Cualificación de sectores de mejoramiento integral, a partir de su integración espacial y funcional con la infraestructura de transporte.</p> <p>f) Formulación de un plan estratégico de intervención para el mejoramiento integral del hábitat de la Comuna 14 a partir de los estudios de vulnerabilidad y riesgo.</p> <p>g) Construcción de un terminal satélite de transbordo en el costado sur de la salida a Cúcuta, que puedan ser manejados y controlados tanto administrativa como financieramente por la Terminal de Transportes Central y METROLINEA</p>
<b>11. Cabecera</b>	<p>Cualificar y potenciar este sector de comercio, servicios y vivienda, en perspectiva de constituirla como una pieza clave del ordenamiento municipal, donde la mezcla de usos esté acompañada de un manejo adecuado de la accesibilidad, la movilidad y el espacio público.</p>	<p>a) Actuaciones sobre la Estructura Ecológica Principal y el espacio público: articulación del Parque La Flora con los cerros orientales; recuperación y adecuación de parque; mejoramiento del espacio público para movilidad peatonal intensiva: tratamiento del espacio público general y en especial al occidente de la carrera 33 (Barrio Sotomayor) y en el entorno del Club Unión.</p> <p>b) Actuaciones sobre la movilidad y la accesibilidad: conformación de un sistema de estacionamientos disuasorios del comercio (calles 48 y 52) y del conjunto de colegios; Conformación de un sistema de movilidad peatonal; prolongación de la carrera 35 A; Articulación funcional y espacial con intercambiadores de la carrera 33 con calle 56, la carrera 33 con el Viaducto de La Flora y de la carrera 36 con calle 56; ampliación de la carrera 36.</p> <p>c) Articulación funcional con la Universidad UNAB: manejo de la movilidad vehicular pública y privada y del espacio público.</p>

Fuente: Acuerdo 011 de 2014

### **3.2.1. Avances en la Formulación de las Operaciones urbanas estratégicas**

En el año 2023, con la finalidad de coordinar las acciones y el seguimiento a las operaciones urbanas estratégicas para su aprobación e implementación, se adoptó el Decreto Municipal No. 038 de fecha 29 de marzo del 2023 por el cual se crea el Comité Interinstitucional y la Unidad Técnica de apoyo para las operaciones urbanas estratégicas y se reglamentan algunas disposiciones generales del instrumento complementario.

Durante la vigencia del POT se adelantaron las siguientes acciones en relación con la Formulación de las Operaciones Urbanas Estratégicas como instrumentos de planificación complementaria:

#### **Operación Urbana Estratégica San Rafael**

En el marco de las metas del Plan de Desarrollo 2020-2023, durante el año 2022 se adelantó por parte de INVISBU el Diagnóstico y la formulación de la Operación Urbana Estratégica SAN RAFAEL, cuyo objetivo se fundamenta en Integrar y potenciar este sector a la dinámica urbana.

Esta Operación fue adoptada mediante el Decreto Municipal No. 0223 A del 22 de diciembre del año 2022.

#### **Operación Urbana Estratégica el Loro**

La Secretaría de Planeación con el propósito de avanzar en el cumplimiento del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo, durante el año 2022 y 2023 adelantó las etapas de prediagnóstico, Diagnóstico y algunos estudios técnicos asociados a la gestión del riesgo de la Operación Urbana Estratégica Sector El LORO.

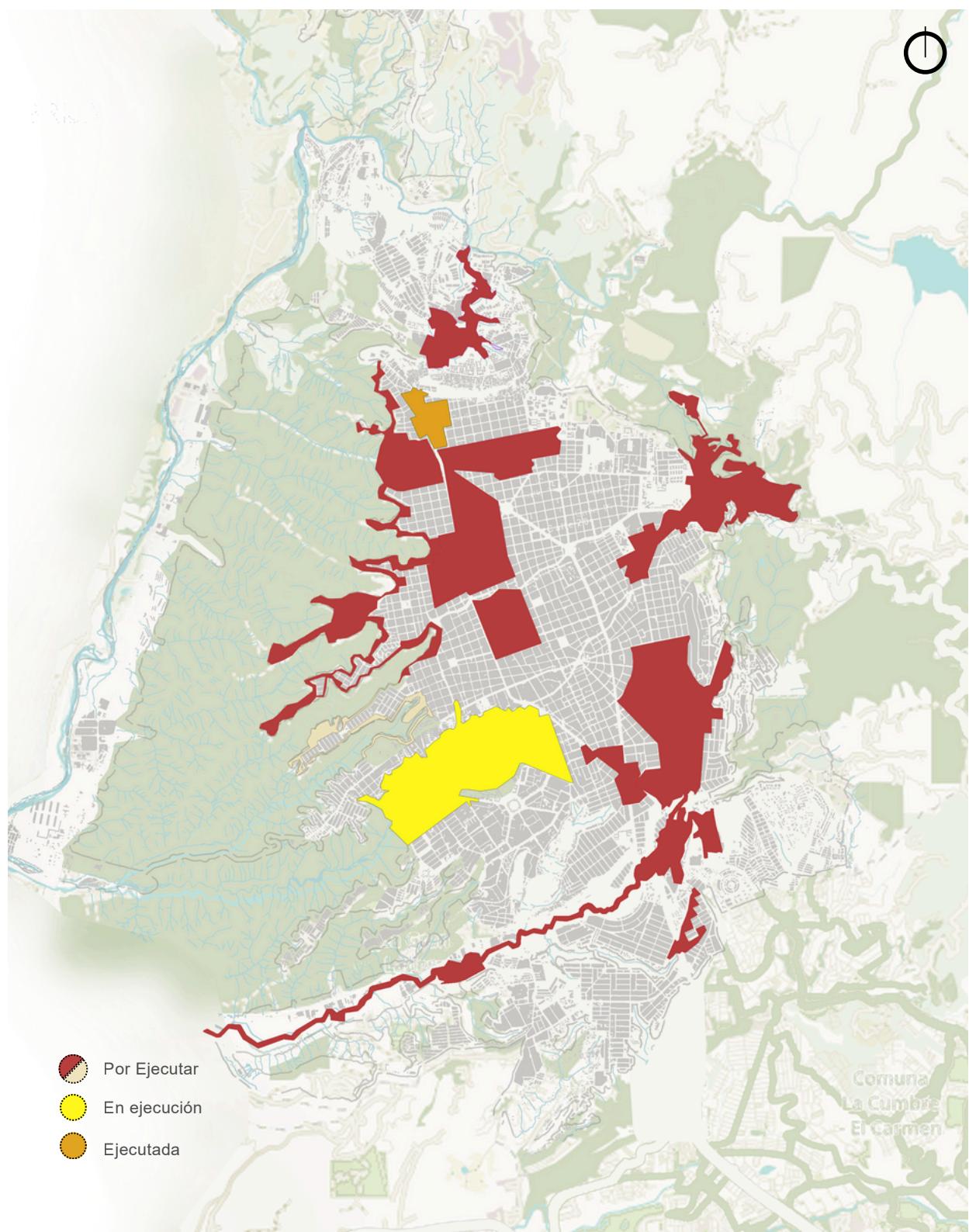
Para la vigencia 2024, con el objetivo de dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Ordenamiento, en concordancia con las metas del Plan de Desarrollo 2024-2027, se adelantó durante el cuarto trimestre del año 2024, la fase de formulación, en la cual se analizan e integran de manera detallada las características ambientales, los sistemas estructurantes, la normatividad urbanística, así como los proyectos que se concentran en el área con la finalidad de definir y orientar la integración paisajística de las laderas y los cauces de la quebrada El Loro y la Rosita con el borde urbano, a través de la delimitación y reglamentación de las áreas de Conservación y protección, los sistemas estructurantes de movilidad, servicios públicos, equipamientos y el espacio público y generar un impacto positivo.

*Figura 57. Operación Urbano Estratégica El Loro*



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 58. Formulación de Operaciones Urbanas Estratégicas



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.2.2. Resultados en la Formulación de Operaciones Urbanas estratégicas

Respecto la Formulación de operaciones urbanas estratégicas se tiene un avance del 14%, teniendo en cuenta que solo 2 sectores tienen un avance de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 34. Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas

Sector	Porcentaje de ejecución
San Rafael	100%
El Loro	50%

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 59. Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas



Figura 60. Porcentaje de Avance Formulación de operaciones urbana estratégicas



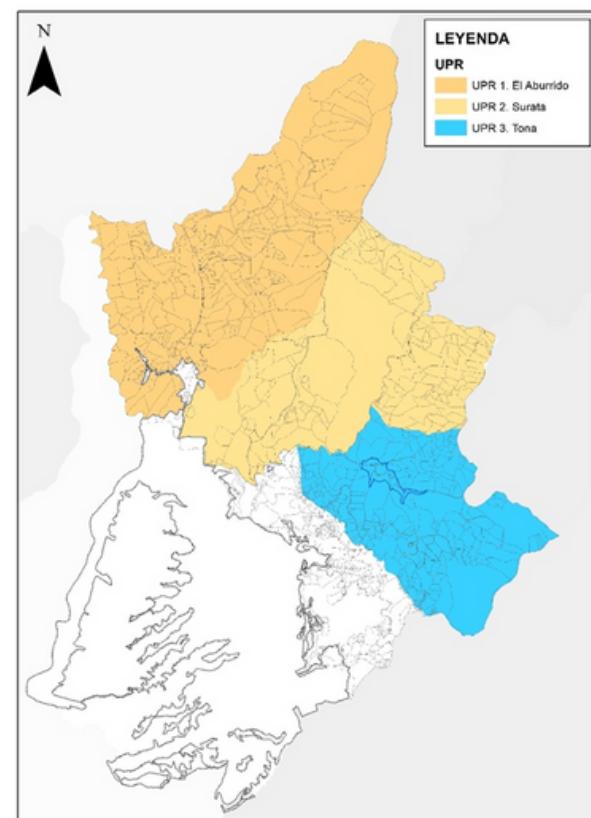
### 3.3 Localización y priorización de la formulación de las Unidades de Planeamiento Rural (UPR). (Artículo 457)

En los artículos 456, 457, 458, 459 y 460 del Acuerdo 011 de 2014 se señalaron y determinaron tres (3) unidades de planeamiento rural, las cuales buscan abordar la problemática asociada a la base de recursos naturales y al uso del territorio con un enfoque sistémico.

Su diseño se basará en la integración de los componentes físico, social y económico, en el marco de la sostenibilidad Ambiental y política, asegurando la vinculación de los actores locales, de tal manera que se inscriba en un marco de la equidad social. Instrumentos que a la fecha no se encuentran adoptados. En el artículo 457 se señalan y priorizan las siguientes unidades de planeamiento rural (UPR),

1. Rio Tona
2. El Aburrido 3
3. Rio Suratá

Figura 61. Unidades de Planeamiento Rural



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.3.1. Avance en la formulación de las Unidades de Planeación Rural (UPR)

Con relación al avance en la formulación de las Unidades de Planeación Rural se establece que durante la vigencia del POT no se han adelantado acciones relacionadas con la construcción de estos instrumentos de planeación intermedia para el suelo rural que permitan integrar los componentes físicos, social y económico en el marco de la sostenibilidad ambiental.

### 3.4. Planes maestros

Adentro de los instrumentos de planeamiento urbanístico contemplados en el Acuerdo 011 de 2014, se contemplan los siguientes, en cuanto a planes maestros:

- **Movilidad.** En el artículo 96 del Acuerdo 011 de 2014 se contempla como objetivos de orden institucional mejorar la coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, regulación y control del tránsito y garantizar la sostenibilidad financiera del Plan Maestro de Movilidad, es importante resaltar que el Acuerdo 011 de 2014 se adoptó con las directrices y lineamientos del Plan Maestro de Movilidad 2011 – 2030.
- **Espacio público.** Los artículos 190, 191, 192, 193 y 194 del Acuerdo 011 de 2014 hacen referencia expresa al Plan Maestro de Espacio Público, el cual fue adoptado mediante el Decreto Municipal 089 de 2018 modificado y adicionado por el Decreto Municipal 036 de 2019.
- **Equipamientos.** El parágrafo del artículo 197 del Acuerdo 011 de 2014 contempla que la clasificación de los equipamientos y sus condiciones de uso, pueden ser precisadas y complementadas mediante la formulación y adopción del Plan Maestro respectivo.

#### 3.4.1. Avance en la implementación de planes maestros

A continuación, se presentan los decretos y acuerdos mediante los cuales se adoptan los

planes maestros en el municipio de Bucaramanga.

Tabla 35. Avance en la implementación de Planes Maestros

<b>Decreto Municipal No. 089 DE 2018</b>	Adopta el estudio del Plan Maestro de Espacio Público
<b>Decreto Municipal No. 036 DE 2019</b>	Modifica parcialmente y adiciona el Decreto 089 de 2018 que adoptó el estudio del Plan Maestro de Espacio Público
<b>Decreto Municipal No. 0164 DE 2023</b>	Se adopta la “GUÍA COMPLEMENTARIA DEL MANUAL DE ESPACIO PÚBLICO. ACCESIBILIDAD + URBANISMO TÁCTICO” DEL PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO DE BUCARAMANGA
<b>Acuerdo No 007 de 2022</b>	Por medio del cual se adopta la actualización del plan maestro de movilidad.

Fuente: Equipo Técnico del POT

#### 3.4.2. Resultados

La información contenida en las siguientes tablas y figuras muestra el estado de avance de los planes maestros, los cuales presentan un porcentaje de cumplimiento del 67%.

Tabla 36. Avance en la adopción de Planes Maestros

<b>Planes Maestros</b>	
<b>Propuesto</b>	<b>3</b>
<b>Ejecutado</b>	<b>2</b>

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 62. Planes Maestros

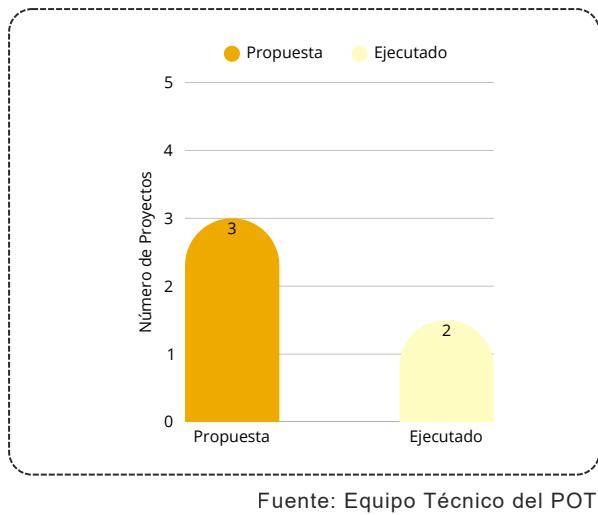
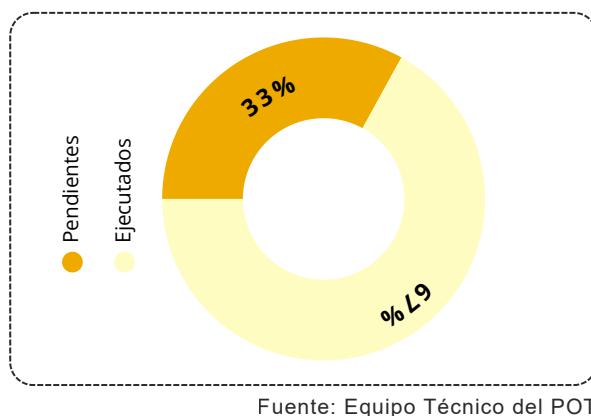


Figura 63. Porcentaje de cumplimiento Planes Maestros



### 3.5. Planes Parciales en sectores de renovación

El Plan de Ordenamiento Territorial – POT (Acuerdo Municipal No. 011 de 2014), definió los tratamientos urbanísticos de Desarrollo, Consolidación, Renovación Urbana, Mejoramiento Integral y Conservación y sus modalidades, atendiendo a las características físicas de las diferentes zonas de la ciudad y al modelo territorial urbano

#### Renovación En Sectores De Redesarrollo

Aplica a sectores que requieren la sustitución de las estructuras urbanas y arquitectónicas, mediante procesos de reurbanización que permitan generar nuevos espacios públicos y/o privados, así como la precisión de la normatividad urbanística de usos y aprovechamientos.

#### 3.5.1. Avance en la implementación de Planes parciales

Respecto a la implementación de los planes parciales de renovación previstos para los sectores en la modalidad de Redesarrollo, localizados en la Concordia y Gaitán, como instrumento estratégico en coherencia como el modelo de ocupación concebido para Bucaramanga, como una “Ciudad densa, compacta” se ha avanzado en los lineamientos para el sector la concordia.

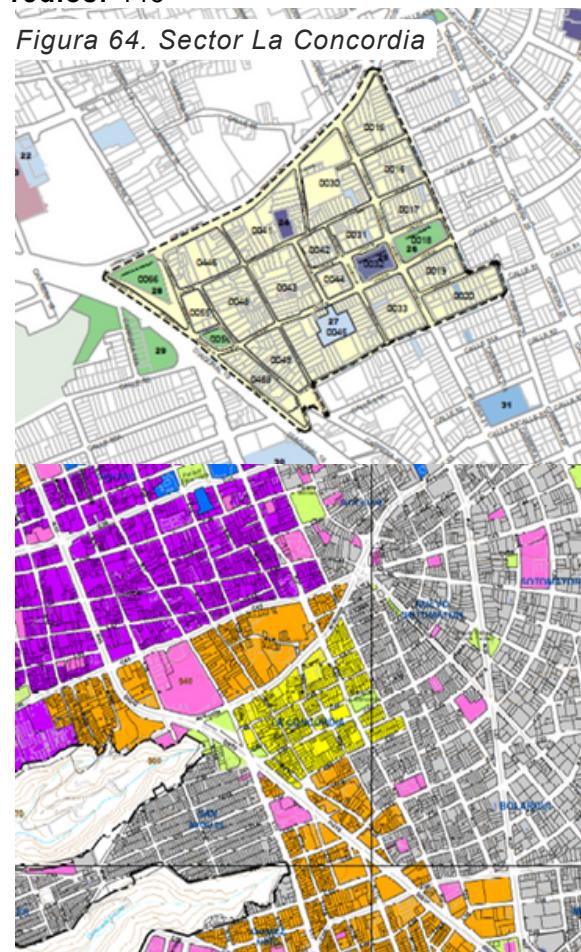
#### Lineamientos Normativos Del Sector Central De La Concordia

En el 2024 se realizó un estudio urbanístico de diagnóstico el cual pretende formular lineamientos normativos que definan la reglamentación y los parámetros que promuevan la implementación de acciones y actuaciones urbanísticas que contribuyan a potenciar el adecuado redesarrollo urbanístico del sector.

**Área Total:** 14,13Has

**Área Manz:** 8,85 Has

**Predios:** 445



### 3.5.2. Resultados

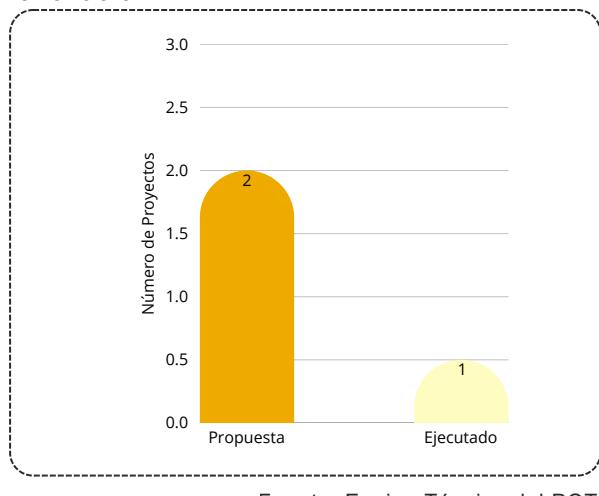
A continuación, se presenta el avance en la implementación de Planes parciales en sectores de renovación:

Tabla 37. Avance en la implementación de Planes Parciales en sectores de renovación

Planes Parciales	
Propuesto (Concordia y Gaitán)	2
Ejecutado (Concordia)	0.5

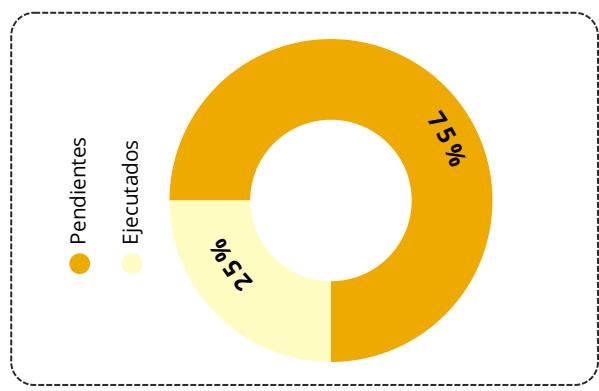
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 65. Planes Parciales en sectores de renovación



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 66. Porcentaje de cumplimiento en la implementación de Planes Parciales en sectores de renovación



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.6. Planes Especiales de Manejo y Protección

De acuerdo con el artículo 66 del Plan de ordenamiento territorial, se define la conservación de bienes de interés cultural para los sectores urbanos, al trazado urbano y al espacio público, que poseen valores históricos, urbanísticos, arquitectónicos y ambientales singulares y representativos de determinadas épocas del desarrollo de la ciudad, dentro de los cuales están

- 1) Universidad Industrial de Santander (Calle 9 Carrera 27).
- 2) Villa Olímpica (Calle 9 a 14 y Carrera 29 a 32).
- 3) Complejo Militar (Calle 14 y Carreras 33 a 29)

#### 3.6.1. Avance en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección

Entre las acciones al Patrimonio Cultural Inmueble durante la vigencia del POT, se adoptaron en el municipio, como instrumentos de planeación y gestión para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural, tres (3) Planes Especiales de Manejo y Protección –PEMP, a través de los siguientes actos administrativo, de los cuales 1 da cumplimiento a lo estipulado en el POT:

#### Avance en el Cumplimiento del POT

Resolución No. 0322 de 2016. (Campus Universidad Industrial de Santander)

Por medio del cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección para el Campus Central de la Universidad Industrial de Santander y su zona de Influencia, declarado Bien de interés cultural del Ámbito Municipal.

Aplica al área afectada y zona de influencia, los niveles permitidos de intervención, subsectores normativos, aislamientos, ocupación del suelo, espacio público, movilidad sistema ambiental, estructura urbana, entre otros aspectos.

Tabla 38. Instrumentos de planeación y gestión del patrimonio adoptados

Año	Descripción (BIC)	Dirección	Área (m2)	Ámbito de Declaratoria
2016	Universidad Industrial de Santander	UIS, Cra 27 con calle 9	46,694,04	Resolución 0322 del 17 de junio de 2016 Municipio de Bucaramanga

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 67. Planos del Plan Especial de Manejo y Protección para el Campus Central de la Universidad Industrial de Santander y su zona de Influencia.



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.6.2. Resultados de la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección

A continuación, se presenta el avance en la implementación de Planes parciales en sectores de renovación

Tabla 39. Avance en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección

Planes Parciales	
Propuesto	3
Ejecutado	1
Otros	2

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 68. Planes especiales de protección y manejo

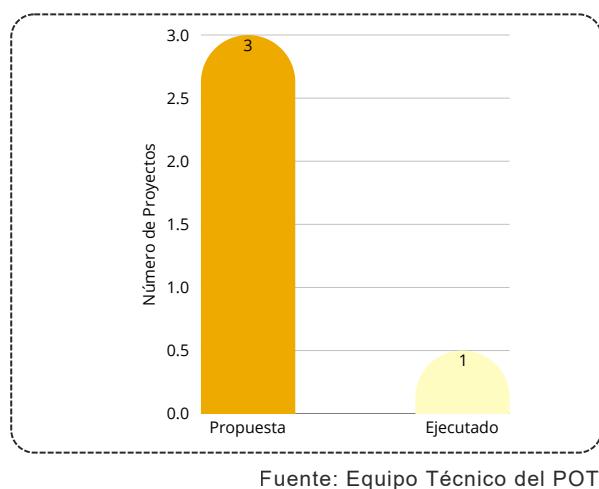
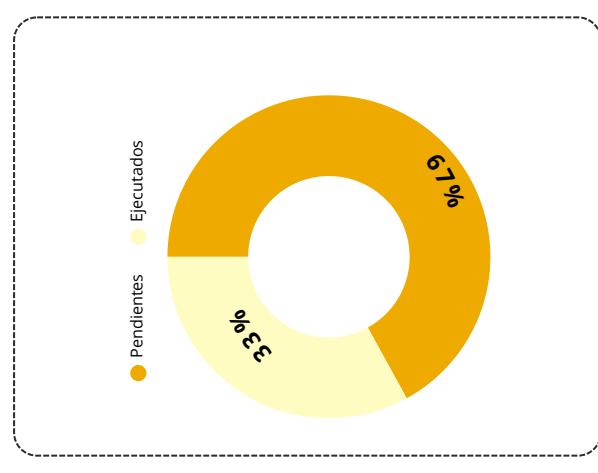


Figura 69. Porcentaje de cumplimiento en la adopción de Planes Especiales de Manejo y Protección



### 3.6.3. Otros planes adoptados en la vigencia del POT

A continuación, se presentan otros Planes especiales de manejo y protección adoptados por el municipio de Bucaramanga

Tabla 39. Instrumentos de planeación y gestión del patrimonio adoptados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial 2014.

Año	Descripción (BIC)	Dirección	Área (m <sup>2</sup> )	Ámbito de Declaratoria
2014	Custodio García Rovira	Calle 35 N- 8 - 44/48/68/78	431,25	Resolución 3595 de 2014 del Min. De Cultura _ Mpio de Bga.
	Estación Café Madrid	Café Madrid - vía Palenque	5.867,00	Resolución 3594 del 14 de Nov de 2014 del Min. De Cultura _ Mpio de Bga

Fuente: Equipo Técnico del POT

#### Resolución No. 3595 de 2014 (casa natal del General Custodio García Rovira)

Mediante la Resolución No. 3595 de fecha 14 de noviembre de 2014, el Ministerio de Cultura aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección de la denominada casa natal del General Custodio García Rovira, localizado en la calle 35 No. 8 – 68 de Bucaramanga – Santander, declarada monumento nacional hoy bien de interés cultural del ámbito Nacional y su zona de influencia.

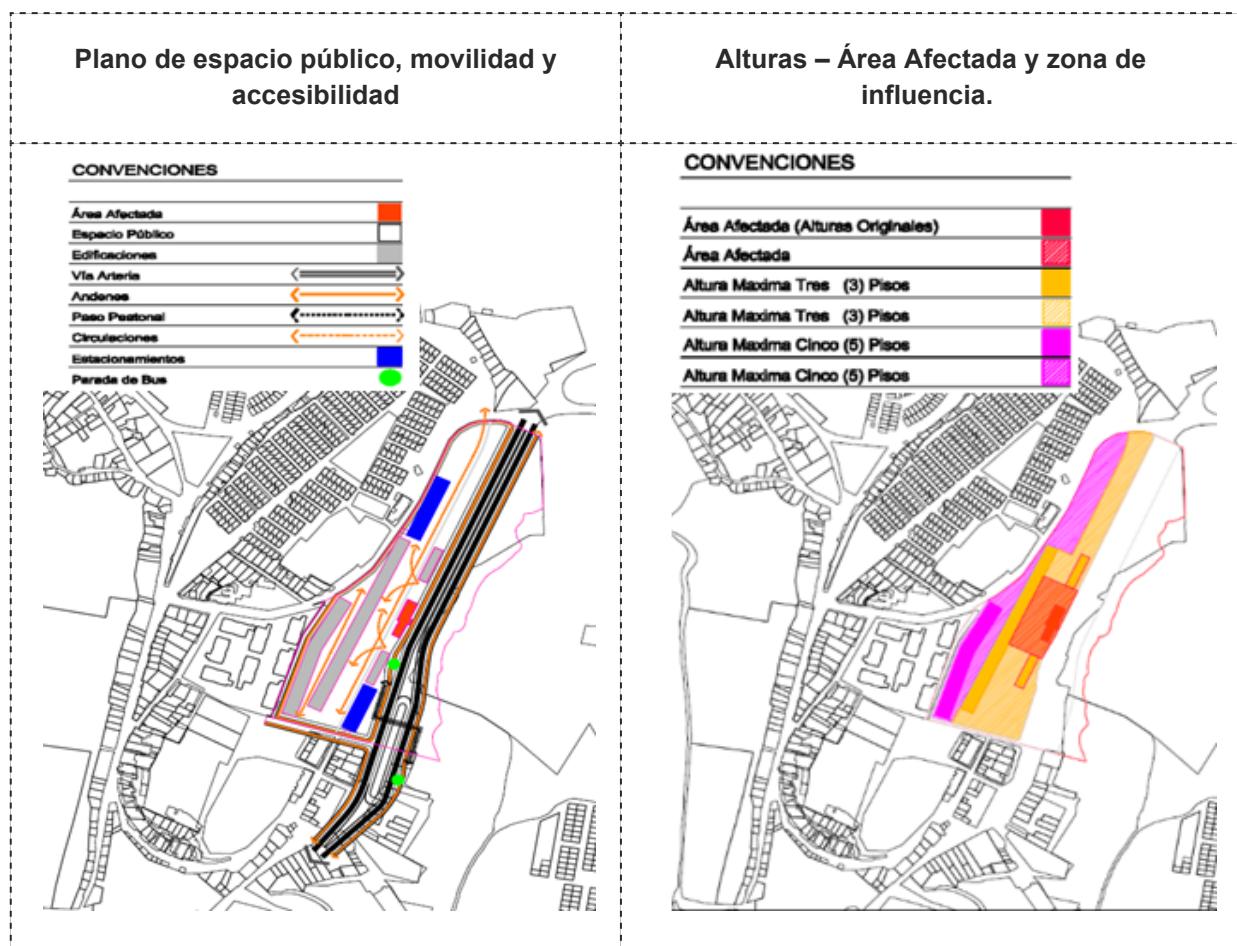
Aplica al área afectada que corresponde al área ocupada por la construcción denominada casa natal del general Custodio García Rovira y la zona de influencia, los niveles de intervención, subsectores normativos, alturas, usos, estructura urbana y ambiental, espacio público, movilidad entre otros aspectos

## Resolución No. 3594 de 2014 (Estación Café Madrid)

A través de la Resolución No. 3594 del 14 de noviembre de 2014, el Ministerio de Cultura, Aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación Café Madrid, localizada en el municipio de Bucaramanga (Santander) declarado monumento na-

cional hoy bien de interés cultural del ámbito nacional y su zona de influencia. Aplica al área afectada, la zona de influencia, los niveles de intervención, usos y actividades, alturas, propuesta integral urbana, espacio público, movilidad y accesibilidad.

Tabla 40. Planos del Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación Café Madrid



Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.7. Legalización de asentamientos

El Plan de Ordenamiento Territorial con relación a los asentamientos de origen informal en suelo urbano delimitó y determinó el tratamiento de mejoramiento integral en la modalidad de reordenamiento con una extensión de 121.9 hectáreas, con el propósito de detener los procesos, disminuir la vulnerabilidad, corregir deficiencias urbanísticas y condiciones de habitabilidad, para superar progresivamente los problemas asociados a la precariedad e ilegalidad de manera apropiada y en equilibrio, manteniendo el respeto a la estructura ambiental.

Como instrumento de planificación se plantea la legalización urbanística y la regularización con fundamento en estudios técnicos a que hubiera lugar, para determinar las condiciones de ocupación y edificabilidad e integrarlo a la estructura urbana de la ciudad.

En total se encontraron 98 asentamientos urbanos en el municipio de Bucaramanga, los cuales se encuentran localizados en las diferentes comunas y ocupan un área total de 173, 96 Ha

#### 3.7.1. Avance en la legalización de asentamientos humanos

Durante la vigencia del plan se adelantó por parte de la administración municipal la legalización de 42 asentamientos ubicados en suelo urbano como se muestra en la siguiente tabla

Tabla 41. Asentamientos Formalizados

No	Asentamiento	Resolución	Fecha
1	VIVEROS DE PROVENZA	495	9/11/2...
2	PAISAJES DEL NORTE	291	28/9/2...
3	ALTOS DEL PROGRESO	497	9/11/2...
4	VILLA MARIA	299	6/10/2...

No	Asentamiento	Resolución	Fecha
5	PORTAL DE LOS ANGELES	691	1/12/2017
6	VILLA MERCEDES	230	17/5/2018
7	RINCÓN DE LA PAZ	147	2/5/2019
8	BOSQUES DEL CACIQUE	641	15/8/2014
9	GRANJAS DE PROVENZA	468	30/12/2...
10	LAS HAMACAS	467	30/12/2...
11	VILLA MARIA I (MEDIA)	24	21/1/2019
12	OLAS 2	266	13/6/2018
13	OMAGA II	365	26/7/2018
14	BRISAS DEL PALMAR	291	4/5/2015
15	CRISTAL ALTO	164	30/5/2019
16	CRISTAL BAJO	165	30/5/2019
17	CONQUISTADORES	391	26/12/2...
18	GUAYACANES	13	28/1/2022
19	MARIA PAZ	15	28/1/2022
20	EL ROSAL	217	21/7/2022
21	PUNTA PARAISO	14	28/1/2022
22	BRISAS DEL PARAISO	16	28/1/2022
23	VENADO DE ORO	286	21/9/2023
24	LA FORTUNA	216	21/7/2022

No.	Asentamiento	Resolución	Fecha
25	DIVINO NIÑO I	222	27/7/2...
26	BARRIO NUEVO	393	26/12/...
27	SAN VALENTIN	211	17/7/2...
28	CAMPESTRE NORTE	399	22/12/...
29	LUZ DE SALVACIÓN 1	511	22/7/2...
30	LUZ DE SALVACIÓN 2	512	22/7/2...
31	BRISAS DE PROVENZ	518	22/7/2...
32	BALCONES DEL SUR	513	22/7/2...
33	GRANJAS REAGAN	515	22/7/2...
34	VILLAS DEL NOGAL	515	22/7/2...
35	VILLA REAL	514	22/7/2...
36	OLAS ALTAS Y BAJAS	1030	30/12/...
37	LIZCANO II	26	29/1/2...
38	PUERTO RICO	100	5/3/2015
39	LOS ANAYA	520	22/7/2...
40	La Floresta San Jose	153	28/5/2...
41	Vegas de Mororrico	343	5/12/2...

Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.7.2. Resultados

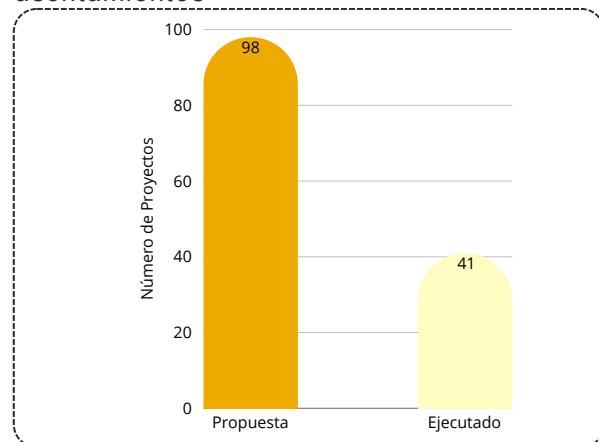
En términos de la implementación de estos instrumentos, durante la vigencia del plan se adelantó por parte de la administración municipal la legalización de 46 asentamientos ubicados en suelo urbano como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 42. Legalización de asentamientos

Año	Asentamiento Legalizados
Antes del 2020	25
2021- 2023	14
2024	2
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>

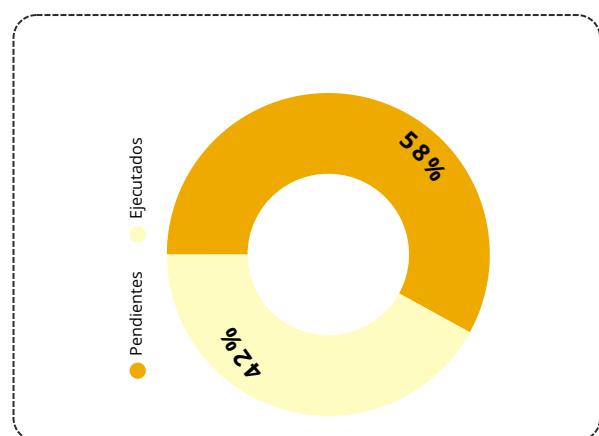
Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 70. Avance en la Legalización de asentamientos



Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 71. Porcentaje de avance

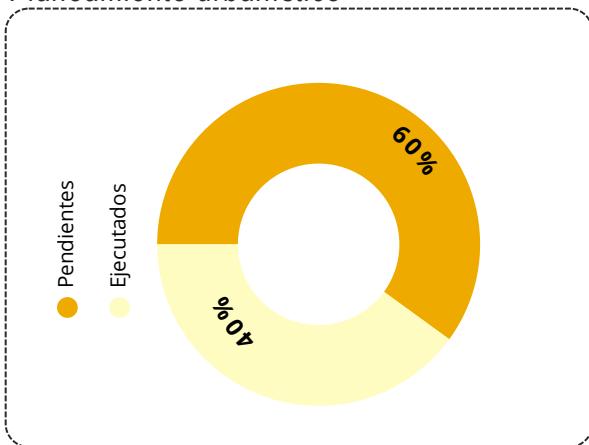


Fuente: Equipo Técnico del POT

### 3.8. Avance total en los instrumentos de Planeamiento urbanístico

En la siguiente tabla se muestra el avance total en los instrumentos de Planeamiento urbanístico, el cual se genera partiendo de los avances de cada una de las acciones descriptas anteriormente

Figura 72. Porcentaje de avance en la Ejecución de los instrumentos de Planeamiento urbanístico



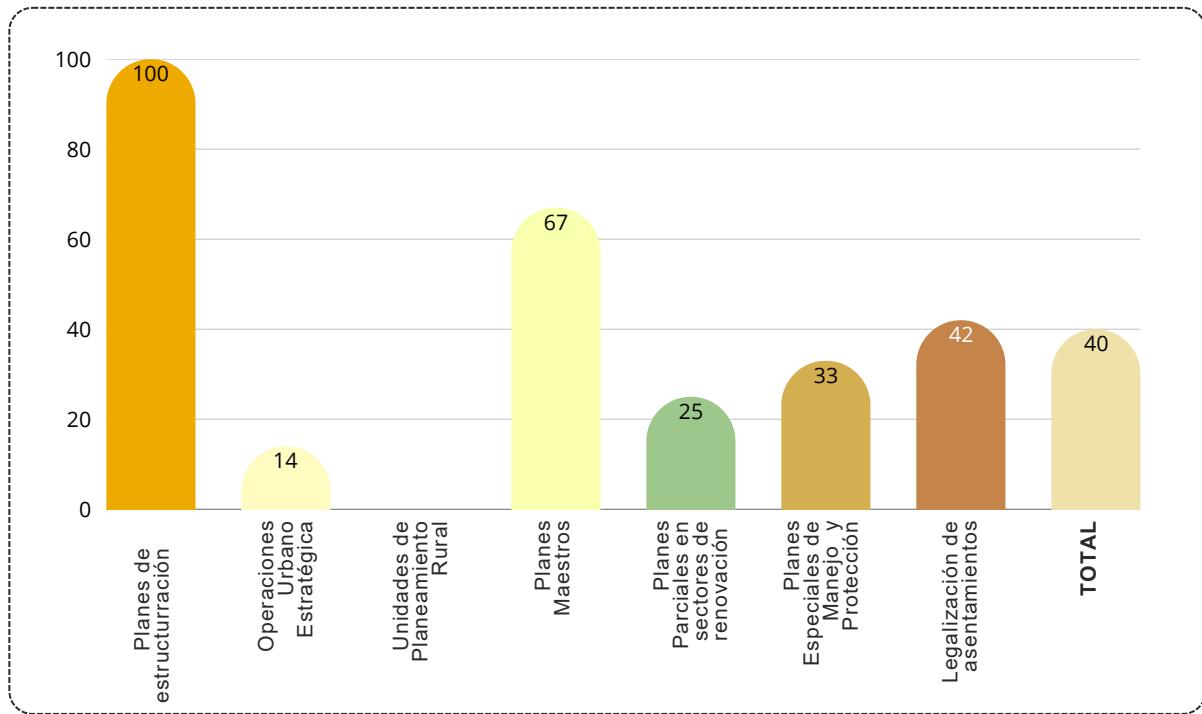
Fuente: Equipo Técnico del POT

Tabla 43. Ejecución de los instrumentos de Planeamiento urbanístico

Porcentaje de ejecución	
Planes de estructuración	1
Operaciones urbanas Estratégicas	0,14
Unidades de Planeamiento Rural	0
Planes Maestros	0,67
Planes Parciales en sectores de renovación	0,25
Planes especiales de manejo y protección	0,33
Legalización de asentamientos	0,42
<b>TOTAL</b>	<b>0,4</b>

Fuente: Equipo Técnico del POT

Figura 73. Porcentaje de ejecución por proyectos



Fuente: Equipo Técnico del POT



## 4 CONCLUSIONES

El seguimiento al Plan de Ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bucaramanga indica un avance general consolidado del 40%. Este porcentaje representa la materialización de un conjunto significativo de acciones estratégicas en los tres componentes principales.

El componente de Gestión del Riesgo presenta el grado de ejecución más elevado, alcanzando un 54% de avance total. Este progreso se sustenta en la priorización de los Estudios de Vulnerabilidad y Riesgo por Movimiento en Masa, que registran un cumplimiento del 62%, logrando la cobertura total (100%) en el Sector 1 Cuellar. Adicionalmente, se alcanzó el 50% de la meta en la elaboración de Estudios de Amenazas por Inundación, con la ejecución del estudio para el Sector 1 (Río de Oro), y un 50% en Estudios de Estabilidad de Laderas, ejecutando 5 de los 10 estudios propuestos.

El subsistema de Infraestructura Vial y de Transporte registra un avance consolidado del 24%, evidenciando un enfoque selectivo en proyectos de alta jerarquía y necesidad estratégica. Sobresale la ejecución del 43% de los corredores para transporte de carga interurbano, una acción clave para la optimización logística. La infraestructura vial vehicular (21% de avance) muestra progresos importantes en el corto plazo (G1), destacando la construcción del 43% de las intersecciones programadas y el 20% de los corredores viales. Aunque la red vial peatonal presenta un 10% de avance, se logró la intervención efectiva en 4 de los 41 sectores priorizados.

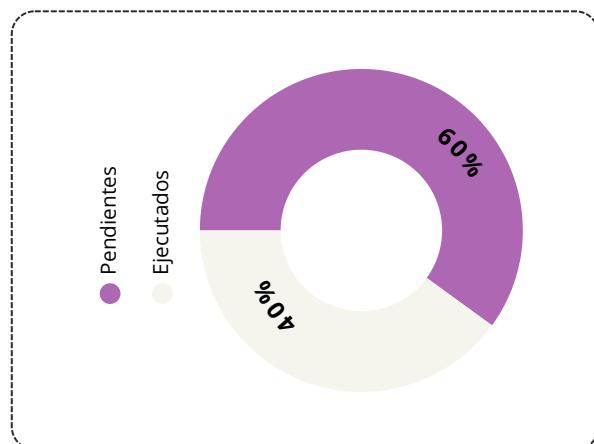
En cuanto a los Corredores Viales con Ciclorrutas, se alcanzó un 33% de ejecución de los proyectos originalmente adoptados por el POT, materializando 13 corredores. Es fundamental notar que el 67% restante fue objeto de un rediseño estratégico, e.

demostrando la capacidad de adaptación de la administración al acoger la "Estrategia de la Bicicleta" (Acuerdo Metropolitano N° 10 de 2018) y actualizar el enfoque de movilidad no motorizada a una escala metropolitana.

Los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico presentan un avance global del 40%, destacando la consolidación de herramientas de planificación a gran escala. Se reporta un cumplimiento total (100%) en la adopción de los Planes de Estructuración Zonal (PEZ Norte - Suratá y Chimita). Se registra también un avance sustancial del 67% en los Planes Maestros, con la adopción del Plan Maestro de Espacio Público y la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

En el ámbito social, se avanzó un 42% en la legalización de asentamientos, incorporando 41 barrios a la formalidad urbana. Asimismo, se han iniciado procesos clave en la gestión del patrimonio (33% de avance en PEMP), la renovación urbana (25% en Planes Parciales) y el desarrollo de Operaciones Urbanas Estratégicas (14%), con la adopción de la OUE San Rafael y la

Figura 75. Porcentaje de avance total de proyectos ejecutados y pendientes por ejecutar

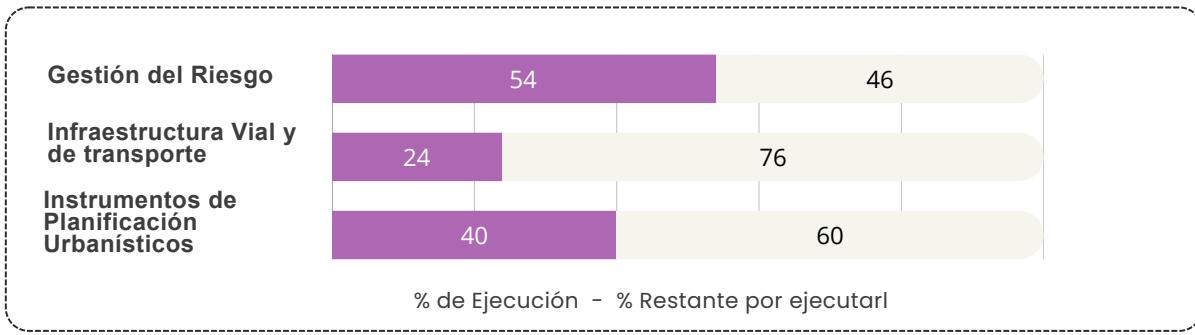


Fuente: Equipo Técnico del POT

formulación de la OUE El Loro. El principal desafío pendiente en este componente reside en la formulación de las Unidades de Planeamiento Rural (UPR), que no reportan ejecución.

En las siguientes gráficas se muestra el avance totalizado en la gestión del riesgo, la infraestructura vial y de transporte e instrumentos de planificación urbanísticos.

Figura 74. Porcentaje de avance total por cada aspecto



Fuente: Equipo Técnico del POT



ALCALDÍA DE  
**BUCARAMANGA**

**Secretaría de Planeación**