



INFORME DE GESTIÓN

Municipio de Bucaramanga 2016 - 2019



ALCALDÍA DE
BUCARAMANGA
Municipio de Bucaramanga



EMPALME
2019-2020



TRANSPORTE

HACIA LA CIUDAD SOSTENIBLE

1.7 TRANSPORTE: HACIA LA CIUDAD SOSTENIBLE

En 2016 el Gobierno Municipal asumió el desafío de invertir en el sector transporte, con la claridad de que se debía, por un lado, para sacar adelante proyectos fundamentales y estancados y mejorar la infraestructura vial de la ciudad, como el Mesón de los Búcaros o la fallida concesión ZMB, y, por otro, avanzar en tareas pendientes y previstas en herramientas de planificación de largo plazo como el desarrollo de la ciclo-infraestructura y la construcción definitiva de los portales de Metrolínea; pilares fundamentales para transitar hacia un sistema de movilidad sostenible y moderno, amable con el medio ambiente, que debe ser la apuesta de largo plazo de la región.

En este sentido, se concentraron los esfuerzos de gestión y de inversión de la administración municipal y así se describe en los puntos a continuación. Por supuesto, también se mencionan los proyectos de mantenimiento y mejoramiento de malla vial urbana y rural que, a causa de un abandono histórico, resultarán a todas luces insuficientes.

1.7.1 Ciclo-infraestructura: Bucaramanga se sumó a la revolución de la bicicleta

En 2016 Bucaramanga no contaba con un solo kilómetro de ciclo-infraestructura para la movilidad. El Plan Municipal de Desarrollo planteó abordar este desafío y sumar a la ciudad a la revolución de la Bicicleta, como las mejores ciudades del mundo y muchas del país, mediante la construcción de una red de 20 kilómetros y la formulación de una estrategia o plan de largo plazo. Así se hizo.

Mediante una inversión cercana a los \$16 mil millones la administración municipal entre los años 2016 – 2019 dejó financiada la construcción de 20 kilómetros de ciclo-infraestructura que conectan sectores residenciales, comerciales, culturales e institucionales de la ciudad, incluyendo el Centro de Bucaramanga, San Francisco, San Alonso, Cabecera, La Concordia y la Ciudadela Real de Minas. Los diseños de la red fueron elaborados mediante un convenio de cooperación internacional con el Programa ONU-Hábitat y la Fundación Despacio, experta en la materia en el ámbito nacional.

La culminación de estas obras está sujeta a las decisiones judiciales con respecto a la Acción Popular 2009-00059 que se adelanta en el Juzgado Trece Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga.

La apuesta por la ciclo-infraestructura responde a la Nueva Agenda Urbana adoptada por las Naciones Unidas y contribuye efectivamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En este marco, la ciclo-infraestructura más que un proyecto de obra se debe comprender como una estrategia para edificar una mejor sociedad, que promueve la movilidad en medios de transporte no motorizados que no generan contaminación, disminuyen la accidentalidad y promueven estilos de vida saludable, reduciendo el sedentarismo e impactando positivamente la salud pública.

Dentro del mismo proyecto de cooperación internacional, se construyó un plan de largo plazo denominado la Estrategia de la Bicicleta, que propone la construcción de más de 200 kilómetros de ciclo-infraestructura durante los próximos 10 años en los cuatros municipios del área metropolitana de Bucaramanga. Este Plan, elaborado de manera armónica con la Guía de Ciclo-infraestructura adoptada por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 3258 de 2018, fue acogido como Hecho Metropolitano mediante Acuerdo N°10

de 2018 y constituye una guía fundamental de obligatorio cumplimiento para el Gobierno entrante.

La inversión en ciclo-infraestructura se realizó en cumplimiento del programa “PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS” y la siguiente meta del Plan Municipal de Desarrollo:

Meta	Cumplimiento
Implementar 20 kms de ciclo rutas para transporte urbano.	100% (financiadas)

1.7.2 Portales de Metrolínea: un paso adelante para transformar el transporte público en el área metropolitana

Para darle un impulso al transporte público de Bucaramanga y su área metropolitana era fundamental reactivar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM, Metrolínea, en particular la construcción de los portales para ampliar la cobertura y mejorar la calidad. Así lo entendió el Gobierno Municipal en el año 2016 y lo definió como su principal prioridad.

En línea con lo anterior, en el cuatrienio 2016 – 2019 se construyó el Portal de Girón, se rediseñaron, se contrataron y se construyeron los Portales de Piedecuesta y el Norte de Bucaramanga. Los tres portales, que entrarán en funcionamiento a inicios de 2020 y representan una inversión total superior a los \$85 mil millones, deben ser los pilares fundamentales sobre los que el Gobierno entrante intervenga y ejecute una transformación integral del SITM y su expansión definitiva, para detener la caída sistemática de pasajeros que se ha registrado en los últimos seis años. Por supuesto, para tal expansión deberá construirse sobre los esfuerzos adelantados por el Gobierno saliente en materia de complementariedad operativa con el Transporte Público Convencional, TPC. Esfuerzos que incluyeron la realización de Rutas Complementarias Piloto, la generación de múltiples modelos alternativos para consolidar la complementariedad y la estructuración de un nuevo esquema operativo de transición denominado Metrolínea Evolucionada, que permite inicialmente la utilización del Portal de Piedecuesta y del Portal del Norte, sin acuerdo de complementariedad con el TPC, y el de Girón, con acuerdo de complementariedad.

Para apalancar esta ‘evolución’ la nueva administración podrá hacer uso de las herramientas previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Ley 1955 de 2019, para lo cual se proyectaron recursos de inversión por \$30 mil millones en el Proyecto de Acuerdo de Presupuesto 2020 radicado ante el Concejo Municipal. Estos recursos deberán ser canalizados mediante el Fondo Metropolitano de Estabilización y Subvención tarifaria del Sistema Integrado de Transporte, creado mediante los Acuerdos Metropolitanos 012 y 013 de 2019. Los mismos podrán ser utilizados para cofinanciar la sostenibilidad de las finanzas del Sistema y el desarrollo de infraestructura pendiente como el Portal Patio Taller de Floridablanca, que cuenta con diseños definitivos gestionados por esta administración y al cual el Gobierno Nacional eventualmente aportaría recursos.

Para regular los aportes al referido Fondo Metropolitano, la administración municipal expidió el Decreto 0145 del 27 de septiembre de 2019.

Finalmente es vital mencionar que para garantizar la viabilidad del ente gestor Metrolínea SA en el corto plazo se deben incorporar a sus estados financieros todas las infraestructuras construidas en los Municipios para uso del Sistema. Estas deben ser entregadas por las entidades territoriales a la sociedad. Lo anterior, en paralelo a la estructuración de estrategias que le permitan superar en el largo plazo sus pasivos por condenas judiciales. Es fundamental aclarar que con los recursos del citado Fondo de Estabilización NO se pueden cubrir tales pasivos, por lo que las mencionadas estrategias deberán recurrir a otras fuentes distintas a los recursos propios municipales, pues los Municipios no se consideran solidarios en dichas contingencias.

La ejecución de las obras de los portales de Metrolínea se realizó en el marco del programa "SITM EFICIENTE Y CONFIABLE" y como contribución a las siguientes metas del Plan de Desarrollo Municipal:

Meta	Cumplimiento
Realizar la revisión del diseño del portal norte.	100%
Gestionar el trámite contractual para la construcción del portal norte.	100%
Implementar y mantener 1 estrategia de cultura "METROLÍNEA como un bien de todos".	100%
Realizar la reestructuración operativa, financiera y jurídica del SITM.	100%
Realizar y mantener el seguimiento y control a 3 contratos de concesión.	100%
Apoyar la evaluación de viabilidad de 1 Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano.	100%

1.7.3 Convenio 1113 de 2016: un plan vial rescatado y en marcha

En 2016 la Alcaldía de Bucaramanga, en cabeza del Ing. Rodolfo Hernández y en conjunto con la Gobernación de Santander, logró que el Gobierno Nacional le entregara a la región la administración de los recursos recaudados en los peajes de la vía al Aeropuerto Palonegro y la vía a Rionegro. La gestión se materializó mediante el Convenio 1113 de 2016 celebrado entre el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Municipio de Bucaramanga, la Gobernación de Santander y el Instituto Financiero para el Desarrollo de Santander, IDESAN.

Este convenio se constituyó en una solución definitiva para superar la parálisis de las obras de la fallida concesionaria ZMB, que no completó las obras a su cargo. Mediante el convenio se canalizaron recursos para labores de mantenimiento rutinario, que se han venido realizado, y para los diseños definitivos de las siguientes obras:

- Construcción de la doble calzada La Virgen-La Cemento.
- Rehabilitación vía Palenque-Café Madrid, incluida la construcción del Puente de la Quebrada Las Navas.
- Estabilización del talud para la vía Anillo Vial entre Palenque y Café Madrid, que depende de la demolición o no del Colegio Villas de San Ignacio.

Una vez culminados los diseños iniciaron los procesos de contratación de las obras, a cargo del IDESAN, y financiadas con los recursos disponibles de los peajes y un crédito tramitado respaldado en el recaudo futuro. Actualmente se encuentra en ejecución los proyectos rehabilitación de la calzada derecha vía Intersección Aeropuerto-Intersección Palenque, rehabilitación de la vía Puerta del Sol-Aeropuerto, la cual incluye la obra del retorno de

Coca-Cola y el mantenimiento de la vía El Cero-Rionegro, que representan inversiones por \$49.355 millones.

En 2020, entre otros, se deberá iniciar la ejecución del proyecto de doble calzada La Virgen-La Cemento, fundamental para la conectividad de la red vial nacional y la movilidad urbana en la zona norte de Bucaramanga, este proyecto cuenta con diseños definitivos, respaldo financiero y su ruta crítica está sujeta a la gestión predial.

Hacia delante, la administración municipal considera que fuera de las obras viales explícitamente comprometidas en el Convenio 1113 de 2016 es factible, mediante un riguroso modelo técnico y financiero, proyectar la realización de nuevas vías que optimicen la conectividad de la red vial nacional en territorio del área metropolitana de Bucaramanga.

1.7.4 Proyectos de Infraestructura Vial: los obstáculos superados y la tarea pendiente

En 2016 la administración encontró proyectos viales de importante magnitud que presentaban deficiencias en su planificación y ejecución e incluso en su financiación. Se destacaban por las problemáticas asociadas el proyecto denominado Mesón de los Búcaros y el llamado Tercer Carril.

Con respecto al Mesón de los Búcaros, el Gobierno Municipal se puso al día en la financiación de la obra, soportada parcialmente en recursos de valorización y de crédito, y adicionó recursos para apalancar su culminación. Así mismo, a través de la defensa técnica y legal del proyecto y de un proceso de concertación social, se superó el conflicto con la comunidad de la Escuela Normal lo que posibilitó la ejecución final de la obra.

De esta manera, a finales de 2019, está infraestructura estará en pleno funcionamiento, impactando positivamente la movilidad en la intersección entre la Avenida Quebradaseca y la Carrera 27 y ofreciendo un nuevo espacio público de calidad para todos los bumanguenses. La inversión definitiva en la obra fue de \$89.488 millones.

Frente al Tercer Carril, en conjunto con la Gobernación de Santander (contratante de la obra), el Municipio (contratante de la interventoría) dispuso de los recursos necesarios y el acompañamiento legal y técnico correspondiente para cofinanciar y posibilitar la terminación de la obra que requirió una inversión adicional a la proyectada inicialmente, así como ampliación de plazos. La inversión definitiva en la interventoría fue de \$17.219 millones.

En el cuatrienio 2020 – 2023 es necesario que la Administración Municipal entrante priorice la inversión en la obra Conexión Oriente-Occidente o Par Vial de la Calle 54, pendiente para cumplir con los compromisos del proyecto de valorización consignado mediante Acuerdo Municipal 061 de 2010. Para ello, el Gobierno deberá continuar el proceso de recaudo de los recursos de valorización, así como evaluar la conveniencia de aportar recursos propios o recursos del crédito. Actualmente el proyecto se encuentra en proceso de gestión predial. Las inversiones en estos proyectos de infraestructura vial se adelantaron en el marco del programa “MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE RED VIAL URBANA y MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE RED VIAL RURAL” y las siguientes metas del Plan de Desarrollo:

Meta	Cumplimiento
-------------	---------------------

Terminar la construcción de 3 mega obras	33%
Apoyar el 100% de la gestión para la estructuración de la nueva concesión vial de la Zona Metropolitana de Bucaramanga (ZMB).	100%
Gestionar 1 proyecto de infraestructura vial urbana estructurados y financiados y/o APP.	100%

1.7.5 Mantenimiento malla vial urbana: avance insuficiente

Entre los años 2016 y 2019 la administración municipal invirtió \$19.215 millones en el mantenimiento o tapa huecos de la malla vial urbana, haciendo uso de recursos propios, recursos de presupuestos participativos y recursos del crédito. Se estima que rehabilitaron 114.887.000 m² de pavimento. No obstante, el alcance de las mismas resulta insuficiente por el deterioro histórico de las vías de Bucaramanga y se considera pertinente que la administración entrante incremente las inversiones en la materia, aprovechando la mejor situación fiscal y financiera consolidada en el Gobierno saliente.

Las obras en la malla vial urbana se ejecutaron en cumplimiento del programa “MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE RED VIAL URBANA” y la siguiente meta del Plan de Desarrollo:

Meta	Cumplimiento
Mejorar y/o construir 60.000 M2 de malla vial urbana.	100%

1.7.6 Mejoramiento malla vial rural: conectando el campo y la ciudad

Entre los años 2016 y 2019 la administración municipal invirtió \$5.267 millones en el mejoramiento de la malla vial rural, haciendo uso de recursos propios, recursos de presupuestos participativos y recursos del crédito. A continuación, se relacionan los puntos intervenidos en los corregimientos de la ciudad durante el cuatrienio:

CORREGIMIENTO 1	CORREGIMIENTO 2	CORREGIMIENTO 3
Vereda Angelinos Sector Carabineros Sector Bosconia Sector Finca Porvenir	Vereda Los Santos Sector Finca El Porvenir Sector El Espino	Vereda Retiro Chiquito Refugio Itzama Finca Santo Domingo Sector Curva de la Cruz - Piedra el Taladro
Vereda La Esmeralda Sector Finca Lucila Saavedra Sector Finca Siempre Viva Sector Finca Geny La Piscina - Vía San Pedro Bajo Finca El Calzo Sector Finca Reimundo Delgado	Vereda Capilla Alta - Sector Finca Iván López - Curva El Cucharal - Mirador 3 - Sector 2 Finca Iván López	Vereda Pedregal Sector Granjitas Sector Porvenir Sector Finca El Vergel Alto Finca Las Palmas Sector Rosa Monsalve Sector Vegas de Morrórico – La Pendiente

Vereda San Ignacio Despulpadora Vía San Ignacio la Sabana El Mango	Vereda Capilla Baja Sector Cardenales Sector Finca Jorge Heliodoro Jaimes Curva Escondida	Vereda San José Sector Finca Bohemia Sector Finca Lilia Vargas Caracolí Curva frente a la casa 65
Vereda El Aburrido Finca CDMB Sector El Prado	Vereda Cuchilla Alta Acceso a la escuela rural Sector Palo Blanco	Vereda Retiro Grande Sector Finca Rosedal
Vereda Santa Rita Finca Don Daniel Vía Magueyes curva Talara Curva el Cajón	Vereda Monserrate Sector Finca Villabona Sector Germán Villabona	Vereda 10 de Mayo PR 8 + 400 Desde la vía nacional hasta la UDES PR 1000 – UDES
Vereda San Cayetano Curva El Mamón Curva Buenos Aires	Vereda Bolarquí Alto Sector Finca La Hermosa Sector Finca Cruz Chiquita	Vereda Gualilo Sector Villa Javier
Vereda San Pedro Bajo Miramar sector El Tanque	Vereda Rosa Blanca Sector Gaviones	Gualilo Alto Antena Columudo Radio
Vereda San Pedro Alto Sector Finca El Bambú	Vereda Bolarquí Bajo Casa Tabla Agua Blanca	Vereda La Malaña Sector Hogar Santa Teresita a las caballerizas
	Vereda Magueyes Sector Finca El Trapiche Curva El Palomar	

Las obras en la malla vial rural se ejecutaron en cumplimiento de programa “MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE RED VIAL RURAL” y las siguientes metas del Plan de Desarrollo Municipal:

Meta	Cumplimiento
Mantener la transitabilidad de los 140 kms de vías rurales.	100%
Construir 5.000 ML de placa huella.	100%

1.7.7 Señalización y Cultura Vial:

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga, DTB, desde su propósito misional, adelantó diferentes acciones para mejorar la movilidad vial, cuyo escenario se ve reflejado en el incremento de los niveles de prevención y seguridad vial, fluidez, orden y comodidad en los desplazamientos vehiculares y peatonales.

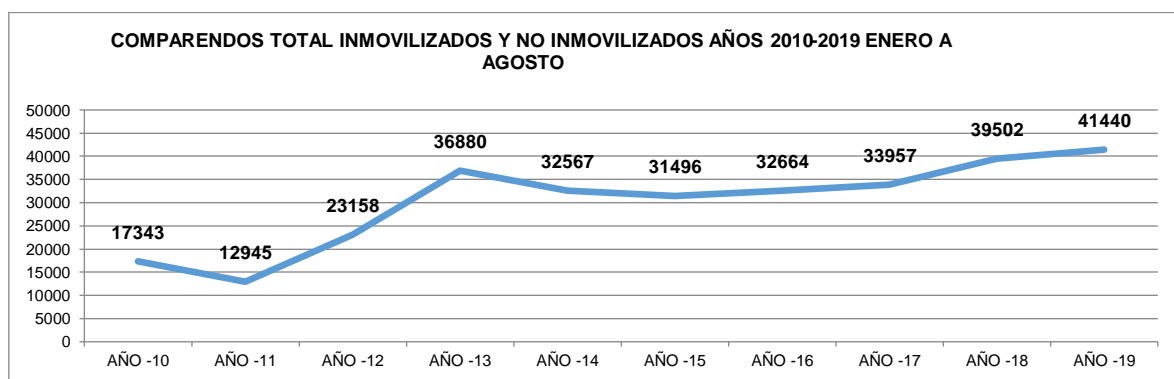
Mediante el desarrollo de tres **Programas Integrales de Cultura y Educación Vial** dirigidos a distintos actores viales de Bucaramanga.

Programa en Educación: Saber Moverse, dirigido a niños, jóvenes, estudiantes y docentes de colegios y universidades, logrando capacitar y sensibilizar con el desarrollo de actividades en cultura vial y el uso del parque Didáctico Móvil Ciudad Vital.

Programa en Información: Promotores de La Seguridad Vial, dirigido a actores viales como conductores de vehículos, motocicletas, peatones y funcionarios de diferentes empresas de la ciudad, mediante el desarrollo de las distintas actividades, algunas de ellas el Test Drive, capacitaciones en Cultura y educación vial y la Campaña de seguridad vial ‘Tránsito en Mi comuna’.

Programa de control: Responsables de una movilidad, ágil, segura y legal, dirigido a los infractores de las normas de tránsito, con el propósito de reeducar y sensibilizar en el respeto y cumplimiento en normas de tránsito, a través de cursos a infractores de las diferentes normas de tránsito.

En desarrollo de la Estrategia de Control Vial y como propósito misional de la entidad para recuperar el espacio público, mejorar la movilidad y los índices de accidentalidad vial, se lograron imponer 203.771 comparendos en los diferentes operativos de control y regulación vial en cumplimiento al Código Nacional de Tránsito, de los cuales 59.652 comparendos fueron por estacionar en sitio prohibido, de los cuales el 42% (25.323) se realizaron a través de dispositivos de bloqueo a infractores- UBI tipo CEPOS que opera desde 21 septiembre del 2017.



Es importante resaltar el control al transporte informal que ejecutó el grupo de control vial en conjunto con la Policía Nacional, en el marco de los diferentes convenios, logrando realizar 4.650 operativos de control al transporte informal.

Por otro lado, a través de la oficina de Señalización Vial se logró realizar el mantenimiento del 100% (82.202 M²) de la señalización horizontal existente y demarcar **31.664 M² de señalización nueva**, así mismo la instalación de **2.731 señales verticales y 1.020 cruces peatonales de Bucaramanga**. Y la instalación de otros dispositivos de regulación vial como hitos y tachas, de las cuales se puede destacar la instalación de 420 chachas solares y 2.015 tachas con reflectivo en el corredor vial sobre la Carrera 27.

INDICADOR	META CUATRIENIO	LOGRO CUATRIENIO
Porcentaje de la señalización horizontal mantenida.	100%	100%
Número de M ² de señalización horizontal nueva demarcada.	14.000	31.664
Número de acciones de mantenimiento realizadas a la señalización vertical y/o elevada.	1.000	1.096

Número de señales de tránsito verticales y/o elevadas repuestas y/o instaladas.	1.500	2.731
Número de señales de tránsito verticales repuestas.	1.500	1.341
Número de señales de tránsito verticales instaladas.	1.500	1.380
Número de estudios del plan especial de parqueaderos elaborados.	2	2
Número de cruces peatonales demarcadas.	200	1.020
Número de zonas de estacionamiento transitorio implementadas y demarcadas.	37	5

Finalmente, en semaforización se llevó a cabo la actualización de semáforos de iluminación halógena a LED, tanto vehiculares y peatonales en los siguientes corredores viales:

Calle 36 entre carreras 13 y 17	54 semáforos
Carrera 27 entre calles 14 y 67	124 semáforos
Calle 36 entre carreras 18 y 33	94 semáforos
Calle 56 entre carreras 15 y 36.	88 semáforos
Carrera 33 entre Av. Quebradaseca y Calle 63	96 semáforos
TOTAL	456 semáforos

Mantenimiento y pintura a los postes, semáforos, armarios y bases para equipos de control local instalados sobre la calle 36 entre carreras 13 y 33 y la calle 56 entre carreras 15 y 33, además de corredores viales de la carrera 27 entre calles 14 y 67; carrera 33 entre avenida Quebradaseca y calle 63; calle 52 entre carreras 35 y 36; calle 51 entre carreras 35A y 36; calle 48 entre carreras 35A y 36; y calle 45 entre carreras 35A y 36.

Se realizó mantenimiento de la red de semaforización existente, implementación de tres intersecciones nuevas semaforizadas en la ciudad (carrera 29 con calle 41 y 42 carrera 2W con 56, barrio Mutis), así como del Sistema georreferenciado de señales, semáforos y la elaboración de los estudios técnicos de tránsito.

1.7.8 Recomendaciones estratégicas

- Implementar cabalmente la Estrategia de la Bicicleta declarada como Hecho Metropolitano en diciembre de 2018.
- Inyectar recursos al Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM, Metrolínea a través del Fondo Metropolitano de Estabilización y Subvención Tarifaria, para cubrir la diferencia en la tarifa técnica y la tarifa de usuario, cofinanciar el desarrollo de la infraestructura del Sistema, en particular la construcción del Portal de Floridablanca y apalancar otras acciones de inversión y gestión que mejoren el servicio de transporte público en la ciudad.
- Realizar un seguimiento estricto a las obras del Convenio 1113 desde el Comité Directivo del mismo y garantizar la efectiva ejecución de proyectos clave para Bucaramanga como la construcción de la doble calzada La Virgen – La Cemento y la rehabilitación del eje Palenque – Café Madrid.

- Implementar un plan de inversiones para el cuatrienio para mantener periódicamente la malla vial urbana y rural y rehabilitar puntos críticos
- Contratar bajo la modalidad de concurso de méritos la consultoría del proyecto para el Sistema Inteligente de Gestión de Tráfico (SIGT).
- Consolidar la plataforma tecnológica de la DTB mediante la modernización del cableado estructurado de datos y voz, garantizando la actualización, mantenimiento y soporte de los sistemas de información financiero y misional, soportados en la nueva infraestructura tecnológica bajo el reciente esquema implementado de continuidad del negocio, con un centro de datos en las instalaciones de la Entidad y un centro alternativo en el Data Center de la Alcaldía de Bucaramanga.



PROYECTOS Y ASUNTOS ESTRATÉGICOS

disfrute del mismo, donde los vendedores sean entendidos como parte del proceso y vida del Municipio. Esta estrategia, además, brinda la oportunidad del aprovechamiento del espacio público a vendedores semiestacionarios y estacionarios, y así mismo, aprueba la realización de eventos tipo mercados al aire libre (mercadillo campesino, artesanal, cultural y comercial) en diferentes predios de propiedad del Municipio como lo son parques, plazoletas, plazas, andenes, centros de manzanas y pasajes comerciales.

2.3.6. Estrategia de la Bicicleta

Si bien el Plan Municipal de Desarrollo planteó metas puntuales para favorecer la movilidad en bicicleta, el Gobierno saliente comprendió que para lograr que la ciudad sea ciclo-inclusiva y se transformara la cultura vial, se requería un plan a largo plazo construido de la mano de la sociedad, siguiendo lineamientos internacionales y nacionales, y que abordara diferentes aspectos para complementar la inversión en infraestructura.

A este plan lo denominamos “La Bicicleta como Medio de Transporte: Estrategia 2019 – 2030 para Bucaramanga y su área metropolitana”, fue formulado en el marco del convenio de cooperación internacional con ONU – Hábitat, y su socio implementador la Fundación Despacio. La Estrategia fue adoptada como Hecho Metropolitano en diciembre de 2018 y es la guía para que el área metropolitana ofrezca una nueva alternativa de movilidad sostenible y segura. La meta de la estrategia es que en el 2030 el 5% de los viajes en los municipios del área metropolitana se realicen en bicicleta, y que el 90% de quienes usan la bicicleta lo consideren como una buena experiencia.

Algunos de los componentes que contempla la estrategia son institucionalidad y planificación, educación, participación ciudadana, integración con Metrolínea, sistema de bicicletas públicas, ciclo parqueaderos, seguridad vial y personal y la construcción de una red de ciclo-infraestructura de 200 km.

En este marco, los dos hitos fundamentales de la administración saliente son la habilitación de una red de 20 kilómetros de ciclo-infraestructura que conectan múltiples sectores de la ciudad (Centro, Cabecera, San Alonso, San Francisco, Ciudadela Real de Minas, La Concordia), y la puesta en marcha, en alianza con el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea, de un Sistema Piloto de Bicicletas Públicas METROBICI, con 12 estaciones y más de 200 bicicletas de uso gratuito, para que la ciudadanía pueda tomarla prestada y movilizarse en ella, transformando así sus hábitos de desplazamiento y movilidad.

Para que este sistema (METROBICI) pueda pasar de ser un piloto a un sistema definitivo, se tendrá plazo hasta abril del 2021 con la asesoría técnica del C40 Cities Finance Facility, entidad que cuenta con la cooperación alemana, de Estados Unidos y de Reino Unido.

La ejecución de la Estrategia de la Bicicleta contribuye a que Bucaramanga se profile como una ciudad que da cumplimiento a la agenda internacional, reflejada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Acuerdo de París. Los objetivos que se impactan de manera directa son el N° 3 sobre salud y bienestar, el N° 10 sobre reducción de las desigualdades y el N° 11 sobre Ciudades y comunidades sostenibles. Adicionalmente, la iniciativa responde al Acuerdo de París dentro del cual Colombia se comprometió a tomar acciones contra el calentamiento global y fomentar una cultura de la sustentabilidad, donde, entre otros asuntos, la bicicleta se convierte en protagonista de la movilidad urbana.

Otros mecanismos internacionales que respaldan la inversión en la bicicleta como medio de transporte son la Nueva Agenda Urbana y su plan de implementación adoptado desde la CEPAL.

Lo anterior demuestra que en materia de la Bicicleta, entre 2016 – 2019, Bucaramanga se sintonizó con la agenda urbana internacional para garantizar una mejor ciudad a las generaciones venideras y una ciudad amable y segura para los bici-usuarios. Hay que seguir ‘pedaleando’ e invirtiendo en la ejecución de la estrategia, para lograr que la transformación abarque todo el territorio municipal y metropolitano.

2.3.7. Ciudad Norte Ciudad Jardín

Ciudad Norte Ciudad Jardín fue el rotulo que se le dio a la intención del Gobierno de los Ciudadanos de priorizar la transformación física, social e institucional de un sector de la ciudad históricamente excluido y afectado por complejas problemáticas sociales y ambientales, pero dueño de un potencial extraordinario de progreso: el territorio comprendido por las comunas 1 y 2 de la Bucaramanga.

La intención se materializó, por un lado, en la estructuración de un Plan Integral Zonal, PIZ, con propósitos de corto, mediano y largo plazo, y, por otro, en la realización efectiva o inicial de los propósitos al alcance de los recursos y los tiempos de la administración saliente.

El Plan Integral Zonal – Ciudad Norte Ciudad Jardín fue formulado en alianza con la Universidad Santo Tomas y fue adoptado en 2019 mediante Decreto Municipal en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial. Su ejecución futura constituye un mandato legal y sobre todo una obligación moral con las comunidades más vulnerables de Bucaramanga. El control y seguimiento al cumplimiento de sus metas está a cargo de la Secretaría de Planeación.

Los proyectos y programas del Plan ejecutados en la actual gestión se implementaron en múltiples sectores del desarrollo, abarcando tanto obras de infraestructura como iniciativas sociales. Las intervenciones más relevantes se relacionan a continuación:

Educación	<ul style="list-style-type: none"> • Repotenciación de los Colegios Promoción Social Sede C, Promoción Social Sede D, Maiporé Sede C, Club Unión Sede D y Rural El Paulón. • Adecuación y modernización de ocho ambientes de transición en los colegios Club Unión Sede C, Club Unión Sede E, Santo Ángel, Claveriano Fe y Alegría, Gustavo Cote Uribe, La Juventud y Santander Sede D. • Desarrollo de 10 aulas STEAM en los colegios Club Unión Sede A, Dámaso Zapata Sede Villa Helena, Santo Ángel, Gustavo Cote Uribe, Rafael García Herreros, Nuestra Señora del Pilar, Promoción Social del Norte, Vijagual, La Juventud y Jorge Ardila Duarte
Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción del Centro de Salud Café Madrid • Modernización y dotación del Centro de Salud del Kennedy y mejoramiento de los Centros de Salud IPC, Regaderos y Villa Rosa • Fortalecimiento Hospital del Norte

Cultura	<ul style="list-style-type: none"> • Restauración de la antigua Estación del Ferrocarril en el Café Madrid y puesta en marcha allí de una Ludoteca Municipal y de una sede la Escuela Municipal de Artes.
Deporte	<ul style="list-style-type: none"> • Repotenciación y mantenimiento de 19 escenarios deportivos en los barrios Café Madrid, Villa Alegría, Campo Madrid (2), María Paz (2), Tejar Norte, Kennedy, Altos del Progreso, Villa Rosa (Santo Ángel), Villa Rosa, Nuevo Horizonte, Villa Helena I, Villa Helena II, Los Ángeles, San Cristóbal, Esperanza I, Esperanza III y Villa Mercedes
Espacio Público y otros equipamientos	<ul style="list-style-type: none"> • Parques Lineales Metropolitanos del Río de Oro sector Bavaria II y del Río Suratá, sector Claveriano. • Parques deportivos: Esperanza II y Tejar Norte • Reconstrucción Parque Recrear Kennedy • Construcción del Parque Jardines del Tejar (Centralidad Norte). • Parque Ciudadela Café Madrid • Reconstrucción Club Tiburones para ampliar Red de Parques Recrear • Senderos y otros espacios públicos en la Urbanización Norte Club • Construcción del Centro Vida Kennedy • Habilitación de los Centros de Desarrollo Empresarial Progresía Café Madrid, Kennedy y Chapinero • Modernización de los salones comunales y/o ejecución del programa Ágoras en los barrios: Kennedy, Esperanza II, San Cristóbal, Café Madrid, Nueva Colombia, Norte Bajo y Miramar.
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Portal Ciudad Jardín del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM Metrolínea. • Financiación, diseños y gestión predial doble calzada La Virgen La Cemento en el marco del Cnvenio 1113 de 2016 celebrado entre el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Municipio de Bucaramanga, la Gobernación de Santander y el Instituto Financiero para el Desarrollo de Santander, IDESAN.

2.3.8. Desarrollo empresarial y fomento al emprendimiento

Como parte de las políticas establecidas en el IMEBU para contribuir con la generación de ingresos de la población y el fortalecimiento del tejido empresarial, se obtuvieron logros significativos, a través de la implementación de diversos programas misionales, desarrollados en alianza con importantes actores del territorio.

Dentro de los principales programas desarrollados se encuentran los Centros de Desarrollo Empresarial PROGRESA, Coworking – Ideas en Acción, Banca Ciudadana, Agencia de Empleo e Internacionalización.

Los **Centros de Desarrollo Empresarial, CDE**, y de Empleabilidad PROGRESA brindan asesoría y asistencia técnica a micro y pequeñas empresas para mejorar su productividad y competitividad, con un modelo de operación basado en la metodología SBDC (Small Business Development Center) de la Universidad de Texas. El modelo se desarrolla a través de tres rutas de intervención: Emprendimiento – Fortalecimiento de Empresas – Empleabilidad. Actualmente operan tres CDE en los barrios Chapinero, Kennedy y Café Madrid.