CONCEJO MUNICIPAL
RIOSUCIO
un pueblo un compromiso

ACUERDO MUNICIPAL N°320

(22 de Diciembre de 2015)

"POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE RIOSUCIO CALDAS."

El Concejo Municipal de Riosucio Caldas en ejercicio de sus facultades y atribuciones constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el numeral 3 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley 1551 de 2012.

ACUERDA

Artículo 1º - Adopción. Adóptese el siguiente Plan de Movilidad para el Municipio de Riosucio Caldas, como instrumento de planificación destinado a orientar, regular y promover a corto, mediano y largo plazo la movilidad en el municipio de Riosucio Caldas.

Artículo 2º - Misión del Plan de Movilidad: La Misión del Plan Municipal de Movilidad de Riosucio es ofrecer a la comunidad un sistema de movilidad que satisfaga las necesidades actuales de desplazamiento y accesibilidad de las personas y carga entre los diferentes sectores de la ciudad, de forma eficiente, segura, económica y compatible con el medio ambiente.

Artículo 3º - Visión del Plan de movilidad: La Visión del Plan Municipal de Movilidad de Riosucio es la de formular políticas de movilidad que fortalezcan el sistema de transporte del municipio, que potencien el uso de modos alternativos de transporte que ayuden a disminuir la emisión de gases, el ruido ambiental y la accidentalidad, que promuevan la inversión tanto pública como privada, que ofrezcan la posibilidad de escoger el modo de transporte más conveniente para sus pobladores independiente del grupo socioeconómico al que se pertenezca, que permitan una participación comunitaria activa y atenta con el adecuado desarrollo y evaluación de los programas de actuación propuestos.

Artículo 4º - Objetivos del Plan Municipal de Movilidad: Objetivo General

El Objetivo General del Plan Municipal de Movilidad es el de promover, impulsar e implementar formas de movilizarse en la zona urbana y rural del Municipio de Riosucio que sean incluyentes,accesibles, asequibles, seguras y medioambientalmente sostenibles que promuevan la salud pública, la competitividad del municipio, que permitan una adecuada y eficiente relación con la región circundante, el país y el mundo y que promuevan un ordenamiento territorial que esté acorde con los objetivos específicos garantizando que la movilidad se encuentre dentro de adecuados parámetros de comodidad, seguridad y tranquilidad, buscando el mayor beneficio social al menor costo social.

Artículo 5º. Objetivos Específicos.

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad que este en el plan de Ordenamiento territorial tales como: Sistemas de transporte público, estructura vial, red de ciclorutas, red peatonal y modos alternativos de transporte.

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;

c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación;

d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;

e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios;

f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Artículo 6º - Programas del Plan Municipal de Movilidad: El Plan Municipal de Movilidad propone 11 Programas de actuación cada uno con su estrategia, proyectos acciones a ejecutar y temporalidad de los proyectos y acciones a ejecutar, presupuesto y fuentes de financiación ellos son:

1. Educación para la movilidad,
2. Gestión, Regulación y control del tráfico.
3. Fortalecimiento Institucional.
4. Transporte Autónomo o no Motorizado.
5. Transporte Publico (Zonas Amarillas, Colectivo Urbano)
6. Transporte Motorizado.
7. Plan Maestro de Parqueaderos.
8. De la Movilidad Ambientalmente Sostenible (Gestión Ambiental).
9. Seguridad y Señalización Vial.
10. Plan de Transporte de carga y distribución de mercancías.
11. Transporte rural, intermunicipal e interregional.

Artículo 7º - Programa De Actuación Nº1: Educación Para La Movilidad

Estrategias

1. Implementar campañas de educación ciudadana dirigidas a todos los actores de la movilidad, preferiblemente de forma permanente y de difusión masiva.
2. Potencializar aspectos culturales que permitan una apropiación del sistema de movilidad por parte de la población en general.
3. Implementar un Sistema integral de educación vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación en el uso de los sistemas de movilidad.
4. Campañas para el control de las velocidades de operación, sobre todo para el caso de los motociclistas.
5. Reforzar las actuaciones tendientes a controlar el consumo de alcohol y drogas alucinógenas cuando se conduce.
6. Potencializar la cultura del peatón responsable.
7. Implementar campañas tendientes a desestimular el uso de parqueaderos en la vía.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Implementación gradual del programa de educación vial en los distintos niveles de la educación formal, incluyendo la capacitación de los docentes de las instituciones educativas públicas y privadas del municipio, a través de las siguientes acciones:

- Promoción de parques infantiles didácticos como oportunidades de aprendizaje.
- Formación de Patrullas escolares de Tránsito.
- Fortalecimiento del servicio social en tránsito.
- Elaboración de material didáctico para la Educación Vial.
- Diseño de una propuesta educativa a nivel de educación básica primaria y secundaria sobre los componentes de la movilidad y su adecuado uso.

- Implementar una cultura de la participación ciudadana con relación a la movilidad, en todos los grupos sociales, a través de la capacitación, la formación de recursos humanos, la efectiva inclusión de la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria, y el trabajo inter-institucional, para lograr mayores impactos de los programas y proyectos.
- Implementar el uso de ayudas audiovisuales para educar a los niños y jóvenes de la comunidad, mediante la televisión local, radio y la prensa escrita.
- Formación, cualificación y perfeccionamiento de docentes.

2. Fortalecimiento del programa para la formación de autoridades, empresarios, conductores de transporte público y privado y grupos de voluntarios organizados, a través de las siguientes acciones:

- Diseño y realización de seminarios de capacitación a conductores de transporte público.
- Diseño y realización de seminarios de capacitación a empresarios del transporte público.
- Diseño y realización de seminarios internacionales de seguridad vial para técnicos y profesionales de la ingeniería.
- Fortalecimiento de la escuela de formación de Agentes de tránsito, instructores y conductores.
- Crear grupos de trabajo con organizaciones comunitarias, escolares y de adultos mayores, que incentiven y promuevan el comportamiento cívico.

3. Concientización a la población, mediante la difusión de campañas educativas, sobre la importancia del conocimiento y respeto de las normas viales y el respeto al medio ambiente, a través de las siguientes acciones:

- Censo detallado de las personas con movilidad reducida y sus patrones de desplazamiento más comunes.
- Creación de un programa especial para la población con movilidad reducida.
- Diseño y puesta en marcha de campañas de educación ciudadana dirigidas a todos los actores de la movilidad, con énfasis en: Control de embriaguez, Control de velocidad, puntos críticos de accidentalidad de peatones y ocupantes (estrellas negras, rey peatón, etc.).
- Diseñar y ejecutar campañas de divulgación encaminadas a generar una nueva cultura de la seguridad vial en los ciudadanos.
- Realizar campañas de difusión de normas relacionadas con la movilidad.
- Campañas de mercadeo e implementación del sistema de información a los usuarios.
- Diseñar mecanismos que permitan la implementación un sistema permanente de difusión masiva.

4. Propiciar escenarios y pruebas pilotos de manera periódica como:

- Semana de la movilidad
- El día sin carro y sin moto
- Ciclo vías nocturnas
- El día sin Parrillero.

5. Diseño e implementación de una campaña de prevención de alcohol en general, midiendo su impacto, recordación y cambios de comportamiento.

6. Creación del programa de comparendos educativos y aulas educativas.

7. Realizar cursos para conductores de motocicletas a través de escuelas de formación legalmente constituidas.

8. Diseñar nuevos modos de capacitación para los motociclistas de la ciudad, en especial aquellos que utilizan este medio de transporte como fuente laboral, ya sea en una empresa o como independiente.

9. Diseñar e implementar programas especiales de formación en seguridad vial para las empresas que utilizan motocicleta (servicios de seguridad, mensajería, domicilios, entre otros).

10. Capacitar a los motociclistas mediante pruebas de conducción y de formación complementaria en seguridad vial para reducir las prácticas de riesgo (maniobras indebidas, exceso de cupo, transporte de carga, violación a las normas de tránsito, entre otros).

Artículo 8º - Programa De Actuación No 2 Gestión, Regulación Y Control Del Tráfico.

Estrategias

1. Crear de una dependencia asociada a la Subsecretaría de Movilidad que esté encargada de recolectar datos relacionados con la movilidad del Municipio.
2. Generar vínculos y procedimientos que permitan reunir información relacionada con la movilidad, a partir de las diferentes dependencias o instituciones donde se

Genere dicha información, como Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Obras públicas, Policía Nacional, etc.

3. Elaborar normativa que obligue y regularice la generación y sistematización de la información relacionada con la movilidad, especialmente del parque automotor y de la accidentalidad.
4. Apropiar recursos provenientes de comparendos y de forma permanente que permitan el mantenimiento de estos procedimientos.
5. Fortalecer el convenio con la Policía Nacional.
6. Adoptar una metodología que permita conocer de forma periódica el estado de las principales intersecciones de la ciudad en términos de movilidad, dicha metodología debe verse reflejada en los resultados arrojados por el observatorio de movilidad.
7. Adoptar programas de conservación, mantenimiento e intervención de las intersecciones identificadas como las de mayor accidentalidad.
8. Implementación efectiva del RUNT acogiendo la reglamentación nacional.
9. Contratar personal capacitado para la gestión, regulación y control del tráfico y su respectiva fiscalización.
10. Reducir los niveles de accidentalidad y controlar los conflictos del tráfico, en por los menos las cinco intersecciones más críticas del municipio ya identificadas como tal.
11. Regular la circulación de motocicletas en el municipio prestadoras del servicio de moto mensajería a partir de la información recolectada y suministrada por la Subsecretaria de Movilidad del Municipio.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Crear un Observatorio de la Movilidad para el Municipio de Riosucio, el cual estaría compuesto por un sistema de información que recolecte datos característicos de la movilidad, con el fin de contar con una base fidedigna y actualizada que permita el cálculo de indicadores de seguimiento. La información con la cual debe contar este Observatorio de la Movilidad, es como mínimo:

- Información Institucional;
- Marco Normativo actual;
- Zonificación de la ciudad;
- PIB actual y proyecciones;
- Características Sociodemográficas;
- Empleo actual y proyecciones por tipo;
- Estudiantes actuales y proyectados;
- Grafo de la red vial del municipio actual;
- Rutas que componen el transporte público;
- Reporte diario de pasajeros movilizados por el sistema de transporte público;
- Matrices Origen – Destino por modo de transporte;
- Volúmenes vehiculares;
- Parque automotor registrado sistematizado;
- Accidentalidad y análisis de Índices de accidentalidad;
- Registro de comparendos sistematizados.

2. Diseñar y definir los módulos o subsistemas que integraría el Observatorio de la Movilidad, teniendo en cuenta como mínimo los siguientes submódulos:

- Subsistema de manejo de tránsito;
- Subsistema de administración de emergencias;
- Subsistema de administración de vehículos comerciales y de carga.
- Subsistema de manejo del tráfico durante la intervención de la infraestructura;
- Subsistema de manejo de transporte público;
- Subsistema de información al usuario.

3. Diseñar la implementación mecanismos de Vigilancia del tránsito a través de cámaras especiales de video detección las cuales aparte de cumplir fundamentalmente con la vigilancia de las condiciones del tránsito y el entorno, se aprovecha para llevar registros de los volúmenes vehiculares, datos vitales para la evaluación y optimización del sistema.

4. Contratar agentes de tránsito capacitados para la gestión, regulación y control del tráfico de manera permanente generando sobretodo en la población buenas prácticas de cultura ciudadana.
5. Diseño de mecanismos para la implementación de producción de información e indicadores, interpretación integral del sistema de movilidad que permita evaluar el desempeño de las ejecuciones y realizaciones de los proyectos.

6. Realizar investigaciones tendientes al diagnóstico de las principales intersecciones de la ciudad mediante micro - simulación de los flujos vehiculares convergentes.

7. Diseñar y proponer alternativas de intervención para las intersecciones identificadas como las de mayor accidentalidad.

8. Fortalecer el convenio con la Policía Nacional para el control y gestión del tránsito mediante el aumento en el número de agentes pertenecientes a dicha Institución.

9. Evaluar la semaforización de determinadas intersecciones de acuerdo a los resultados arrojados en la modelación.

10. Teniendo en cuenta la propuesta de gestión, control y regulación de motocicletas prestadoras del servicio de moto mensajería, realizada directamente por la Subsecretaria de Movilidad, se propone la generación de una base de datos de la población dedicada a este oficio, con el fin de dar un manejo más adecuado a este tipo de servicio, evitando que siga proliferando.

Artículo 9°- Programa De Actuación No 4: Transporte Autónomo O No Motorizado.

Estrategias

1. Implementar redes peatonales que mejoren las condiciones de habitabilidad del espacio para la movilidad, preservando el medio ambiente y promoviendo la complementariedad con los otros modos de transporte.
2. Implementar una red de ciclo rutas que se articule con los otros modos de transporte y que discurran por corredores susceptibles de adecuarlas y soportarlas.
3. Atraer hacia el transporte público nuevos viajes motivados por la facilidad de complementariedad entre este modo y la red de transporte autónomo de forma fácil, cómoda y segura.
4. Privilegiar la inversión en infraestructura para el transporte autónomo, con diseño ajustados para el uso por personas de movilidad reducida, haciendo énfasis en la seguridad vial.
5. Apropiar espacios para la generación de las infraestructuras del transporte autónomo, en los proyectos y planes que se realicen en adelante, de forma articulada con lo establecido en el presente plan.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Ejecutar la peatonalización de la Carrera 7 entre calles 8 y 10. (Ver Plano 2).
2. Estructuración, elaboración y ejecución del proyecto de red peatonal principal. (Ver Plano 1). En el Plano 2.1 se puede observar el esquema en planta de andenes propuesto para los parques.

3. Estructuración, elaboración y ejecución del proyecto de red peatonal secundaria y complementaria. (Ver Plano 2) En el Plano 2.1 se puede observar el esquema en planta de andenes propuesto para los parques.
4. Estructuración, elaboración y ejecución del proyecto de red de ciclorutas. (Ver Plano 3).
5. Proyectos de restitución del espacio público mediante un proceso de trabajo social con los vendedores ambulantes.
6. Desarrollo de programas de promoción, educación y seguridad vial para el uso de la bicicleta.

Parágrafo 1: Los planos, fichas y diseños mencionados entre paréntesis están integrados al presente acuerdo como anexo

Artículo 10°- Programa De Actuación No 5: Transporte Público.

Estrategias.

1. Orientar un proceso de cambio fuerte en el esquema empresarial.
2. Actuaciones intensivas y permanentes sobre la ilegalidad del servicio.
3. Propender por el aumento en la calidad y eficiencia del servicio, bajo adecuados estándares de niveles de servicio e indicadores.
4. Incentivar acciones tendientes a la modernización del parque automotor del transporte público, tanto colectivo como individual.
5. Impulsar e Implementar un programa de construcción, mantenimiento y conservación de la red por donde opera el TPC.
6. Implementar un programa fuerte sobre la red de paraderos definida en el TPC respecto a la instalación de señales informativas con nombre y/o código que faciliten su rápida ubicación tanto por los usuarios como por los operadores.
7. Potencializar y fortalecer la coordinación institucional entre diferentes entidades municipales durante las etapas de planeación, diseño, regulación, control y operación del TPC.
8. Crear mecanismos tendientes a mejorar la información del transporte público a los usuarios del mismo.
9. Regulación de la sobreoferta de taxis.
10. Control de la prestación del servicio en taxis.
11. Implementar Zonas Amarillas para el transporte público individual que complementen los otros modos de transporte.
12. Incentivar el uso de taxis con tecnología que facilite la seguridad de conductores y usuarios, que minimice la circulación innecesaria de los mismos, al igual que permita por parte de las empresas prestadoras del servicio tener mayor control sobre los mismos.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Fortalecer la estructura organizacional de las Empresas de Transporte Público Colectivo.

2. Propuesta de intervención operacional. (Ver Plano 4.1 Ruta de TPCU propuesta. Sipirra. Plano 4.2 Ruta de TPCU propuesta. El Carmen. Plano 4.3 Ruta de TPCU propuesta. Pueblo Viejo. Plano 4.4 Ruta de TPCU propuesta. Quiebralomo. Plano 4.5 Ruta de TPCU propuesta. La Playa).
3. Propuesta de Paraderos para el Transporte Público Colectivo Urbano. (Ver Plano 4).
4. Fomentar mediante acuerdos, la complementariedad entre el mototaxismo y el TPCU.
5. Transporte intermunicipal articulado con el TPCU en los terminales propuestos.
6. Intervenciones físicas en la red de TPCU.
7. Señalización y legalización de las Zonas Amarillas.
8. Tecnificación de las empresas de transporte para mejorar el control operativo de los vehículos a través de sistemas GPS, de la mano con una mejor distribución del parque automotor para generar un balance entre la oferta y la demanda existente.

Proponiéndose la circulación de 18 vehículos en el día y 7 para las noches, los cuales deberán rotarse semanalmente.

Parágrafo 1: Los planos, fichas y diseños mencionados entre paréntesis están integrados al presente acuerdo como anexo

Artículo 11° Programa De Actuación No 6: Transporte Motorizado.

Estrategias

1. Adoptar la jerarquización vial definida por el Plan Municipal de Movilidad, estableciendo los grados de complementariedad entre modos de transporte y por lo tanto la funcionalidad de la red vial, dentro del marco de las políticas de movilidad establecidas y su posterior adopción por parte del PBOT.
2. Implementar los proyectos de infraestructura vial planteados, los cuales deberán tener garantizada su sostenibilidad económica, para ello, se deben apropiar los recursos necesarios para su desarrollo en el corto, mediano y largo plazo.

3. Mejorar los niveles de servicio y consolidar la continuidad del sistema vial principal.

4. Implementar mecanismos que permitan el cobro de las externalidades generadas por las acciones de privados y que generan un impacto sobre cualquier componente del sistema de movilidad, en caso de existir, como por ejemplo el uso indebido de zonas de cargue y descargue.

Proyectos y acciones a ejecutar

Corto Plazo – 5 años

En la Figura 4 se observa el paquete de proyectos propuesto a ejecutar en el Corto Plazo de 5 años (Ver Plano 6. Proyectos de infraestructura propuestos para el horizonte Corto plazo 5 años), dicho paquete se compone de intervenciones como la construcción, mejoramiento, mantenimiento o rehabilitación de la vías que pertenecen a la Red Peatonal Principal y Secundaria, así como la construcción y rehabilitación de vías en la parte urbana del municipio.

El primer proyecto planteado es la ejecución del redireccionamiento de las vías del sector del centro que aún no se han realizado según el Estudio hecho por la Universidad Nacional en el 2013, ver en Anexo 6. Estudio, análisis y selección de un nuevo redireccionamiento vial de la zona urbana del municipio de Riosucio, Caldas. Ver Ficha Técnica N° 8 y Plano 7. Direccionamiento actual y por ejecutar en el corto plazo.

En segundo lugar se tiene la construcción de una glorieta en el sector de Tumbabarreto en la intersección de la Parroquia de la Mercedes, glorieta que se propone a nivel de esquema, por lo que adicional a esto se propone el adecuado diseño de la misma. De igual manera en el esquema propuesto se propone un radio de circunferencia inscrito de 15,0 m que corresponde a volúmenes horarios inferiores a los 3.500 vehículos en una hora. Ver Ficha Técnica N°9 y Plano 8. Diseño y Construcción de Glorieta en el sector de Tumbabarreto.

Por otro lado se encuentra el mejoramiento o mantenimiento de las vías pertenecientes a la red peatonal principal según el estado actual de la vía (Buena: Mantenimiento preventivo; Regular: Mejoramiento funcional de la vía), cabe resaltar que este proyecto está enmarcado dentro del programa de transporte autónomo en donde se propone la construcción de la sección integral (completa) de la red peatonal principal. Este proyecto se observa en la Ficha Técnica N°10 (Ver Plano 9. Mantenimiento Preventivo y Mejoramiento Funcional de las vías pertenecientes a la red peatonal principal).

15 años) se observan las vías en las cuales se propone un mejoramiento funcional, son en total 9,4 Km en los cuales el pavimento se encuentra en regular estado; en la Ficha Técnica N°18 (Ver Plano 19. Mantenimiento preventivo de pavimentos en el mediano plazo 15 años) se observan las vías que se proponen sean objeto de mantenimiento preventivo, son en total 30,0 Km de vías cuyo pavimento se encuentra en buen estado.

Por otro lado, para este paquete de proyectos se propone construir y diseñar 4,5 Km de vías nuevas que darían conexión al sector nororiente y suroriente del municipio que se encuentran planteados como zonas de expansión en el PBOT (Ver Ficha Técnica N°19 y Plano 19. Vías nuevas en zonas de expansión).

A continuación se presentan las Fichas Técnicas de proyectos propuestos a ejecutarse en el horizonte de Mediano Plazo 15 años, y que hacen parte de este programa de actuación.

Ficha Técnica N°14. Mantenimiento Preventivo y Mejoramiento Funcional de las vías pertenecientes a la red peatonal secundaria.
Ficha Técnica N°15. Pavimentación de Vías.
Ficha Técnica N°16. Rehabilitación de Vías.
Ficha Técnica N°17. Mejoramiento funcional de vías.
Ficha Técnica N°18. Mantenimiento preventivo de vías.
Ficha Técnica N°19. Diseño y construcción de vías nuevas en la zona de expansión.

Largo Plazo - 30 años

Proyectos de infraestructura propuestos para el horizonte de Largo plazo 30 años) se presenta la propuesta de infraestructura propuesta para el largo plazo.

Son en total 23,8 Km de intervenciones que representan el 4,7% de la longitud total de intervenciones planteadas dentro del presente programa de actuación. Igualmente se proponer diferentes vías nuevas planteadas para el municipio (ver Ficha Técnica N°20 y Ver Plano 22. Diseño y Construcción de vías nuevas en el municipio). Igualmente se tienen 2,0 Km de túnel planteado como variante de la Vía Troncal de Occidente que atraviesa el municipio En la Ficha Técnica N°21 y Ver Plano 23. Diseño y Construcción de Túnel se puede observar la propuesta inicial del trazado del túnel que iría por el occidente del municipio. Por otro lado se plantea la construcción de vías en los centros poblados de Bonafont, San Lorenzo y el Salado.

(Ver Ficha Técnica N° 22 y Plano 24. Construcción de vías en los centros poblados de Bonafont, San Lorenzo y El Salado).

Ficha Técnica N°20. Diseño y Construcción de vías nuevas en el municipio.
Ficha Técnica N°21. Diseño y construcción de túnel por la Vía Troncal de Occidente. El valor aproximado de esta obra no se incluye dentro del presupuesto dado que el túnel corresponde a una vía de interés nacional.
Ficha Técnica N°22. Construcción de vías en Bonafont, San Lorenzo y el Salado.

Parágrafo 1: Los planos, fichas y diseños mencionados entre paréntesis están integrados al presente acuerdo como anexo

Artículo 12° - Programa De Actuación N°7: Plan Maestro De Parqueaderos.

Estrategias.

1. Potencializar los controles de cumplimiento de la norma relacionada con estacionamientos.
2. Coordinar institucionalmente la coherencia en la aplicación de las normas entre las Secretarías de Gobierno, Planeación y Movilidad para regularizar la operación de las diferentes tipologías de estacionamientos, evitando al máximo la duplicidad de funciones.
3. Prohibir en toda la zona urbana el estacionamiento en la vía pública.
4. Optimizar la red de estacionamientos fuera de la vía pública.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Incorporación de requerimientos de unidades de estacionamientos para bicicletas y por actividades en el PBOT.
2. Realizar con los propietarios, un proceso de regularización de las condiciones de operación de los estacionamientos fuera de la vía.
3. Implementar un período de transición de 3 años en el cual únicamente por fuera del sector del centro se establecerán parqueaderos dentro de la vía a *un solo* costado de la calzada (preferiblemente el derecho). Sin embargo año a año durante esta transición deberá ser menor la disponibilidad de estos estacionamientos.
4. Estudio de áreas necesarias para suplir la demanda de estacionamiento en época de carnavales.

Artículo 13º - Programa De Actuación Nº8: De La Movilidad Ambientalmente Sostenible.

Estrategias

1. Promover el crecimiento inteligente y uso planificado del suelo urbano, con el fin de lograr una utilización racional del suelo de expansión.
2. Integrar de manera eficaz los sistemas de espacios públicos y equipamientos colectivos a través del sistema de movilidad.
3. Articular las redes de transporte autónomo o no motorizado (red peatonal y red de ciclorutas) al sistema de espacios públicos y equipamientos colectivos.
4. Hacer uso eficiente de las infraestructuras de la red vial y construir los proyectos de intervención de la red vial con el fin de mejorar las condiciones de accesibilidad territorial y la calidad de vida de los habitantes.
5. Garantizar el uso y disfrute del entorno a todas las personas, con independencia de su condición física, sensorial, cognitiva, intelectual o mental.
6. Implementación de modos alternativos de transporte asegurando una movilidad autónoma segura y cómoda.
7. Garantizar la accesibilidad a todas las personas a las redes de movilidad y el tránsito por las mismas en condiciones adecuadas.
8. Mejorar la calidad del transporte público colectivo de tal manera que todos puedan ingresar, utilizar y abandonar en condiciones de seguridad, comodidad, eficacia y autonomía.
9. Incentivar formas de transporte alternativo no contaminante con el fin de propender por una eficiencia energética y ambiental.
10. Evaluar detalladamente la calidad y cantidad del espacio público en el municipio.
11. Desincentivar y realizar acciones permanentes tendientes a erradicar la ocupación ilegal del espacio público, especialmente aquella ocupación que genera afectación sobre la movilidad.
12. Mejorar la gestión efectiva del desarrollo urbano y de las instituciones sectoriales.
13. Disminuir gradualmente la necesidad de usar el vehículo privado para llegar al sector del centro.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Realización de estudios que evalúen detalladamente la calidad y cantidad del espacio público en el municipio.
2. Diseñar un Plan de Espacio público que se articule adecuadamente con el Plan Municipal de Movilidad, con el fin de generar una correcta relación entre ofrecimiento de espacio público, equipamientos y sistema de movilidad.
3. Realizar estudios de medición del Ruido Ambiental.
4. Realizar estudios de emisión de gases contaminantes y análisis de PM10.
5. Ejecutar la propuesta de designación de la zona de emisiones bajas (Ver Ficha Técnica N°23). En el Plano 25 se presenta el sector del municipio que se propone como una Zona de emisiones bajas, en la cual sólo podrán circular modos de transporte alternativo, modos no contaminantes o transporte público que cumpla con características específicas relacionadas con la expulsión de material particulado; la propuesta de definición de esta zona de emisiones bajas cumple con lo solicitado por el numeral e) del Artículo 2 de la Ley 1083 de 2006.

Artículo 14° - Programa De Actuación No 9: Seguridad Y Señalización Vial.

Estrategias.

1. Hacer campañas de mercadeo intensivo sobre la seguridad vial.
2. Contribuir mediante adecuados diseños viales a la reducción de los índices de accidentalidad vial.
3. Realizar investigaciones detalladas sobre las causas de los accidentes.
4. Implementar el Sistema de Información de Accidentalidad, el cual estaría complementado con sistemas en línea para la actualización permanente de la información.
5. Adoptar un Plan de adecuación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del municipio.
6. Mejorar la capacidad institucional para regular y controlar el tránsito.
7. Aplicar la propuesta de señalización vial que se aborda en el presente Plan.
8. Fomentar la conducción segura de motocicletas.
9. En las instituciones educativas tanto de básica primaria, secundaria, técnicas y de educación superior se deben realizar conferencias de:
- Seguridad vial, mostrando los accidentes de tránsito como un problema de salud pública.
- Señalización vial, aprendiendo las diferentes reglamentaciones que se deben cumplir como usuarios del espacio público.
- Simular mini ciudades para que los estudiantes de básica primaria se familiaricen con las señales de tránsito.
10. Refuerzo policivo y tecnológico para el control y regulación del tráfico en vías y sectores seleccionados.
11. Con la Policía Nacional desarrollar campañas para implementar las señales de tránsito propuestas, con el fin de que la comunidad aprenda y se familiarice con las mismas.

Proyectos y acciones a ejecutar

1. Investigación de la accidentalidad de forma periódica, por lo menos análisis anuales.
2. Campañas de concientización y de formación de los usuarios.
3. Implementación de auditorías de seguridad vial, en todas sus fases.
4. Realización de programas de prevención en las empresas de transporte urbano.
5. Campañas de mercadeo intensivo sobre la seguridad vial.
6. Capacitar a los motociclistas mediante pruebas de conducción y de formación complementaria en seguridad vial para reducir las prácticas de riesgo (maniobras indebidas, exceso de cupo, transporte de carga, violación a las normas de tránsito, entre otros).

7. Diseño y elaboración del manual para llevar a cabo los Planes de Manejo de Tráfico –PMT, para el ordenamiento de la movilización en zonas afectadas por obras de construcción.
8. Operativos de verificación y control del transporte escolar, transportes especiales, taxis,vehículos de carga, maquinaria industrial, transporte público colectivo urbano e intermunicipal, terminales ilegales, servicio interveredal, mixto, intermunicipal e interdepartamental.
9. Puesta en marcha del programa de señalización vial definido en el presente Plan.
10. Puesta en marcha del programa de señalización vial de los centros poblados de Bonafont, San Lorenzo y El Salado definido en el presente Plan.
11. Elaboración del Plan Local de Seguridad Vial.

Artículo 15º - Programa de Actuación No 10: plan de transporte de carga y distribución de mercancías.

11.1 Estrategias.

1. Promover acciones que conduzcan a separar el tráfico pesado del liviano y los peatones.
2. Establecer corredores por los cuales los vehículos pesados pueden transitar, dada la funcionalidad de las vías, por las cuales este tipo de vehículos puedan pasar, entrar y/o salir del municipio.
3. Impulsar las zonas de cargue y descargue en el sector centro y Plaza de mercado, respetando los horarios definidos.
4. Todos los vehículos que tengan tres o menos de tres ejes podrán entrar al sector centro, los demás deberán cargar o descargar en zonas permitidas o en las zonas de actividad logística que se proponen.

11.2 Proyectos y acciones a ejecutar

1. Definición y señalización especial para los corredores por los que se permitirá tránsito pesado con restricción y sin restricción de peso. (Ver Ficha Técnica N°24 y Plano 27).
2. Establecer en el sector centro unas áreas de cargue y descargue, las cuales deben ser reglamentadas de acuerdo a la propuesta del presente Plan de Movilidad (Ver Ficha Técnica N°25 y Plano 28).
3. Acondicionar las zonas de estacionamiento para vehículos pesados (Ver Ficha Técnica N°26 y Plano 29) en las que se adecuarán zonas de desconsolidación de carga mediante bodegas.

Parágrafo 1: Los planos, fichas y diseños mencionados entre paréntesis están integrados al presente acuerdo como anexo

Artículo 16º. Programa De Actuación N°11: Transporte Rural, Intermunicipal E Interregional.

Estrategias.

1. Generar servicios de integralidad para los usuarios que deban utilizar el transporte rural, intermunicipal e interregional.
2. Potenciar el modo de transporte carretero a nivel rural, intermunicipal e interregional, mediante la consolidación del actual y futuro terminal de transportes.
3. Mejorar la infraestructura del Transporte Intermunicipal, Interregional y Rural.
4. Generar políticas de buen uso y operación del transporte interveredal, evitando problemas ocasionados por el cargue y descargue de pasajeros en lugares indebidos.
5. Mejorar la Infraestructura que comunica los centros poblados y comunidades indígenas con la cabecera municipal.

Proyectos y acciones a ejecutar.

1. Realizar diseño y construcción de los proyectos descritos en el PBOT actual.

a. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Cañamomo Amolador.
b. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Cañamomo – Alto Sevilla.
c. Diseño y Construcción de la vía Vehicular La Palma – Chancos.
d. Diseño y Construcción de la vía Vehicular San Juan Cañamomo.
e. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Honduras – Llano Grande.
f. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Tres Cruces – Palermo.
g. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Pasmí – Jagual.
h. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Mejial – Jagüero El Carmelo.
i. Diseño y Construcción de la vía Vehicular Trujillo – Agua Bonita.
j. Pavimentación de la vía Vehicular Riosucio – Bonafont – Irra.
k. Pavimentación y Rectificación de la vía Vehicular Riosucio – Jardín.

2. Mantenimiento y mejoramiento de las vías de integración veredal y regional.
3. Consolidación de los actuales despachaderos del sector El Triángulo y Guayaquil, de tal forma que cumplan con especificaciones básicas de señalización, iluminación, seguridad, comodidad, que cumplan con horarios y cuenten con un reglamento interno. (Ver Ficha Técnica N°27. Consolidación de los terminales de transporte).
4. Cumplimiento de la propuesta operativa del transporte interveredal.
5. Trasladar el actual Terminal de Transportes del Municipio al Centro Diagnóstico Automotor, sobre la Troncal de Occidente, al frente del Kiosco Almacafé. (Ver Ficha N°27).
6. Establecer el despachadero de la Galería en la ubicación actual del terminal de transportes.

Parágrafo 1: Los planos, fichas y diseños mencionados entre paréntesis están integrados al presente acuerdo como anexo

Artículo 17. Hacen Parte Integral De Este Acuerdo. El documento denominado "PARTE I DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD Y PARTE II FORMULACIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD Y LA TOTALIDAD DE ESTUDIOS

Artículo 18. El presente Acuerdo rige a partir de la Fecha de su Sanción y Publicación.

LUIS EDUARDO LASSO ARENAS
Presidente Concejo Municipal

LAURA MARCELA TAPASCO TREJOS
Secretaria

CONCEJO MUNICIPAL
RIOSUCIO
un pueblo un compromiso

LA SECRETARIA DEL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE RIOSUCIO, CALDAS,

CERTIFICA.

Que el **Acuerdo Municipal 320 de Diciembre de 2015. ´´ POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE RIOSUCIO CALDAS."** Fue presentado por el Señor Alcalde de Riosucio, Caldas, Abel David Jaramillo. Fue discutido y aprobado en dos debates reglamentarios, efectuados en días distintos, conforme a lo estipulado por el artículo 73 de la ley 136 de 1.994, así.

PRIMER DEBATE. 18 de Diciembre de 2015

SEGUNDO DEBATE. 22 de Diciembre de 2015

RIOSUCIO, CALDAS, 27 de Diciembre de 2015

LAURA TREJOS
LAURA MARCELA TAPASCO TREJOS

Secretaria