

ACUERDO No. 034
- 1 JUL. 2009

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA"

EL CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA - VALLE, en uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las otorgadas en el Artículo 313 de la Constitución Nacional y la Ley 9 del 1989.

ACUERDA:

ARTICULO 1º.- Desarrollar y Adoptar el Plan Vial y de Transporte para el Municipio de Palmira, cuyos lineamientos fueron establecidos en el Plan de Desarrollo 2008-2011, Acuerdo Municipal (por el cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio).

TÍTULO 1.

GENERALIDADES

CAPÍTULO 1.

DE LA DEFINICIÓN, DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DE LOS DOCUMENTOS

ARTICULO 2º.- Se entiende por Plan Vial y de Transporte del Municipio de Palmira un conjunto de objetivos, estrategias, acciones, gestiones, programas, proyectos y decisiones de tipo administrativo, institucional, financiero y de ejecución técnica, orientado a la planificación, regulación y control del sistema de movilidad del municipio, haciendo énfasis en la conectividad urbana regional. Es un INSTRUMENTO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN, flexible, cuyo principal propósito es la racionalización de los sistemas vial y de transporte, tendiente a garantizar una mayor y mejor movilidad de personas, bienes y servicios en una adecuada infraestructura. Su contexto TÉCNICO-JURÍDICO más inmediato es el POT, en donde se asume conjuntamente con otros sistemas el papel de estructurante territorial, en la perspectiva de su ordenamiento, crecimiento y desarrollo urbano-rural.

ARTICULO 3º.- El Plan Vial y de Transporte del Municipio de Palmira, está integrado por este acuerdo, sus anexos y todos los decretos y normas que a futuro, lo reglamenten. Los anexos son: Anexo 1. Ubicación de Proyectos (planos), Anexo 2. Secciones Transversales de Proyectos, Anexo 3. Gradualidad de la Propuesta (planos), Anexo 4. Jerarquía Vial, Anexo 5. Esquemas en Planta de intersecciones, Anexo 6. Programa de Inversiones, y Anexo 7. Documento Técnico Soporte.

CAPÍTULO 2. DE LA CONCORDANCIA

ARTÍCULO 4º.- *El Plan Vial y de Transporte del municipio y sus componentes son concordantes con las políticas, lineamientos y modelos territoriales determinados en el POT de 2001.*

CAPÍTULO 3.

DE LAS DEFINICIONES

ARTÍCULO 5º.- GLOSARIO DE TÉRMINOS:

Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

Afectación Vial: Es una zona predial que implica una restricción impuesta en favor del Municipio de Palmira, condicionando la expedición de la Licencia de Urbanización y Construcción, bajo la normatividad vigente de Planeación Municipal.

Andén: Es la superficie lateral, destinada al tránsito de peatones, comprendida entre la línea de demarcación del predio y el sardinel.

Antejardín: Zona libre de edificaciones, de propiedad privada y de interés público, comprendida entre la línea de demarcación y el paramento de la construcción frente a la vía.

Calzada: Zona dura por donde transitan los vehículos.

Calzada Central: Calzada de una vía arteria ubicada en el centro de su sección transversal destinada al tráfico rápido.

Calzada Lateral: Contigua a la calzada central, con un solo sentido de circulación destinada a la accesibilidad en sectores o zonas residenciales, comerciales, industriales, de uso mixto o de interés social.

Carril: Zona de la calzada para la circulación del flujo vehicular, con capacidad suficiente para su movilidad.

Ciclo-ruta: Carril con destinación exclusiva para la movilidad de las bicicletas, preferencialmente ubicada al interior de una vía arteria.

Centralidad: Comprende los desarrollos urbanísticos localizados al interior del área definida en el presente acuerdo como área de centralidad y de nueva centralidad.

Centro Logístico: Conjunto de instalaciones físicas necesarias para el óptimo funcionamiento general del transporte de personas, bienes y servicios tales como:

Terminales de transporte de pasajeros, de carga e Intercambiadores Modales.

Centro Integrado de Mercancías (CIM): Los centros integrados de mercancías son zonas de vocación industrial óptimamente conectadas con la red de transporte, en las que se establecen importantes empresas de transporte de mercancías, tales como las compañías distribuidoras y proveedores de servicio logístico. En teoría, estos centros cuentan con el equipo necesario para llevar a cabo tareas de trasbordo entre distintos medios de transporte, tales como las tareas de consolidación y desconsolidación, de almacenaje y el transporte de media y larga distancia.

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

Intercambiadores Modales: Instalación física de múltiples usos, en donde los usuarios del transporte público intercambian de modo de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

SIM: Sistema de Integración Modal o red de Instalaciones modales.

Corredor: Franja de terreno que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de vías, líneas de tránsito y rutas.

Discapacidad Humana: Toda restricción en la movilidad con relación al entorno físico social.

Empresa Operadora: Empresa que administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad del parque automotor con que cuenta.

Espacio Público: Conjunto de inmuebles propiedad de la Nación, administrados por Entes Gubernamentales, o de uso público en propiedad privada, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades sociales, que trascienden intereses individuales de los habitantes.

Impacto ambiental: Alteración favorable o desfavorable que experimenta el ambiente como resultante de la intervención antrópica, o por efecto de eventos naturales.

Intersección vial: Zona en donde convergen o divergen dos o más vías, las cuales requieren regulación y control del tránsito a través de dispositivos o de una infraestructura mayor.

Línea de demarcación: Línea que determina el límite entre lo privado y los bienes públicos.

Movilidad reducida: Restricción en el desplazamiento presentado por algunas personas, debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno físico.

Polo Generador de Viajes: Polos de desarrollo de carácter local, urbano y/o metropolitano cuya afluencia de público incide de manera significativa en el comportamiento del tránsito general, peatonal y vehicular en el sector en el cual se emplaza dicho desarrollo urbanístico.

Red de estacionamientos: La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema general de tránsito y transporte.

Redes Peatonales: Conjunto articulado de corredores urbanos destinados a la permanencia y/o movilidad exclusiva de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones técnicas de diseño.

Sección Transversal de las vías: Corte geométrico transversal de la vía, en donde se especifican las dimensiones de los elementos que la conforman.

Separador: Zona verde, dura o semidura de la vía ubicada en dirección paralela a los ejes viales que ayudan a la canalización del tránsito.

Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Tráfico calmado: Combinación de medidas que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente del uso del vehículo automotor.

Transporte no motorizado: Desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual.

Transporte público colectivo: Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

Transporte público individual: Es el servicio que prestan los taxis.

Trazado de una vía: Diseño geométrico preliminar definido en planta y sección transversal.

Vía Arteria: Vía principal con prioridad dentro de la malla vial.

Vía Longitudinal: Dirección predominante Norte Sur y/o Viceversa.

Vía Transversal: Dirección predominante Oriente Occidente y/o Viceversa.

Zonas de reserva vial: Zonas destinadas para la futura construcción de vías públicas.

TÍTULO 2.

MODELO DE MOVILIDAD FUTURO

CAPÍTULO 1.

PERIODO DE EJECUCIÓN

ARTÍCULO 6º.- *Este Plan Vial y de Transporte establece períodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas y proyectos a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente acuerdo al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Acuerdo y el año 2011; como de mediano plazo hasta el 2019; y, como de largo plazo, hasta el 2031 inclusive.*

CAPÍTULO 2.

VISIÓN

ARTÍCULO 7º.- *El sistema de movilidad busca satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas y de la carga de manera segura, eficiente, a un costo razonable y consistente con la salud humana y el ecosistema. Contiene los siguientes elementos: Sistema Integrado del Sistema de Transporte Nacional, Regional y Local, Equidad entre los modos de transporte y grupos socioeconómicos, Comunidad con pleno acceso a la libre movilidad e intermodalidad, Racionalización del uso de la tierra, Mínima contaminación y Promueve la inversión tanto pública como privada.*

ARTÍCULO 8º.- *El modelo de movilidad se fundamenta en un enfoque sistémico basado en los Sistemas de Gestión de Calidad. En dicho enfoque se identifican las políticas, se establecen los objetivos que apuntan hacia dichas políticas y se formulan y evalúan las estrategias para alcanzar los objetivos propuestos. "Ello implica la necesidad de construir un sistema de indicadores para el cumplimiento de objetivos y metas, de acuerdo con la implementación gradual de las estrategias y los proyectos, todo de conformidad con el Expediente Municipal y el Plan de Ordenamiento Territorial actualizado, normatividad que estará contenida en el respectivo proyecto de acuerdo, a ser presentado por la Administración*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

Municipal a aprobación del Honorable Concejo Municipal en la vigencia del año 2.009. La Secretaría de Planeación Municipal adoptará los indicadores para la evaluación y seguimiento del Plan vial de Palmira".

PARÁGRAFO TRANSITORIO.- *"La Secretaría de Planeación Municipal adoptará los indicadores para la evaluación y seguimiento del plan vial y de transporte del Municipio de Palmira, para lo cual tendrá un plazo de cuatro (04) meses, a partir de la aprobación del presente Acuerdo para ser presentado al concejo de la Ciudad".*

CAPÍTULO 3.

POLÍTICAS

ARTÍCULO 9.- *Las políticas del Plan Vial y de Transporte son las siguientes:*

- 1. Asumir la movilidad como un derecho de personas en condiciones de seguridad y que contribuya a mejorar su calidad de vida.*
- 2. Garantizar que la movilidad se rija bajo principios de eficiencia, eficacia y efectividad en el uso de recursos, competitividad y sostenibilidad.*
- 3. Conferir al Transporte no motorizado y Público, el papel de ejes estructuradores del sistema de movilidad, articulando los diferentes modos. El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad, el segundo en orden de prevalencia es el usuario de la bicicleta.*
- 4. Adoptar criterios de movilidad ambientalmente sostenibles, especialmente aquellos que estimulen los modos de transporte no motorizados y la generación de espacios públicos donde la salud y el bienestar de peatones y ciclistas sea preservada.*
- 5. Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.*
- 6. El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular.*
- 7. Todos los vehículos utilizados para el transporte público colectivo deben garantizar la seguridad de sus usuarios y de los conductores.*
- 8. Adoptar el soporte tecnológico necesario para la conexión lógica y racionalizada entre los actores y los componentes de la movilidad.*
- 9. Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.*

10. *La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.*

CAPÍTULO 4.

OBJETIVOS

ARTÍCULO 10.- *El Plan Vial y de Transporte tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos relacionados con la movilidad del Municipio de Palmira, así como el establecimiento de las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:*

1. *Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región.*
2. *Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y urbanos, con la región.*
3. *Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.*
4. *Priorizar los modos de transporte más sostenibles, como por ejemplo el ir a pie o en bicicleta o en transporte público, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado.*
5. *Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas de transporte con la implementación de tecnologías de última generación.*
6. *Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales.*
7. *Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.*
8. *"Promover el funcionamiento logístico tanto del transporte de pasajeros como de carga, bajo los criterios planificadores de ciudad-región, articulando acciones entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos y soluciones viales y formulación de estrategias para el ordenamiento del uso del suelo dotacional, industrial, comercial y de servicios".*

Gestión Interinstitucional

Gestión Financiera

Gestión Ambiental

Gestión Educativa y Cultural

TÍTULO 3 CONECTIVIDAD URBANO REGIONAL

CAPÍTULO 5.

ENFOQUE INTEGRADO

ARTÍCULO 15.- *Las deficiencias encontradas en el sistema de movilidad actual hacen ratificar la necesidad de estructurar un enfoque integrado y debidamente planificado que garantice la administración y operación del sistema de transporte como la interrelación de cada uno de sus componentes. Dentro de este contexto, la regulación y control, planteado aquí como un programa especial, convertida en este nuevo esquema en el eje estructurador y ordenador del sistema, se ocupa, entonces, de garantizar los flujos de personas y de carga a través de las diferentes infraestructuras del espacio público y de los modos que por las mismas circulan. Esta logística se sustenta en los principios del desarrollo sostenible, de la protección al medio ambiente y de la seguridad ciudadana con el fin de elevar los índices de productividad y competitividad de la ciudad y la región. En este sentido, debe entenderse que la movilidad es un elemento esencial más no suficiente para garantizar el desarrollo urbanístico y económico deseado de la ciudad y la región.*

ARTÍCULO 16.- *Desde el punto de vista regional es importante que el municipio de Palmira tenga una adecuada interconexión con otras regiones, con la finalidad de:*

- 1. Los flujos de paso no interfieran con el tránsito interno en especial de la cabecera municipal y conlleve a costos adicionales en el mantenimiento de las vías como sucede en la actualidad, incluyendo congestión.*
- 2. La infraestructura de accesos a la Cabecera Municipal debe ser directa, es decir que permita salidas y llegadas rápidas desde la cabecera y hacia la misma, seguras y con alineamientos claros y cortos.*
- 3. La segregación del tráfico de paso en especial el de mayor peso y tamaño, no debe entrar al centro de la ciudad.*
- 4. Mejorar las condiciones superficiales, estructurales y de capacidad vial de las vías de acceso a la cabecera permitirá una mejor transitabilidad de los usuarios que deben sacar sus productos, desde el interior y a su vez para los productos de suministros que llegan desde otras partes de la región o el país.*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

5. *Se optimiza el sistema de transporte público colectivo intermunicipal, dada unas mejores condiciones de movilidad y seguridad.*
6. *Conlleva también a disminuir los costos de producción de las empresas, industrias, y pequeños comerciantes, agricultores y empresarios, en la distribución de insumos y mercancías, como también contribuye a la interacción social y económica entre las veredas y las cabeceras.*
7. *Proporcionarle mayor seguridad, accesibilidad y comodidad a otros modos de transporte como; a pié y en bicicleta.*

ARTÍCULO 17.- *La estrategia de conectividad urbano regional, correspondiente al Plan Vial de y de Transporte de Palmira la conforman ocho programas que agrupan un total de 47 proyectos definidos en los artículos siguientes y presentados gráficamente en el Anexo 1 y 2 del presente documento. Los proyectos integrantes de cada uno de los programas enunciados a continuación, se consignan en los artículos siguientes:*

ARTÍCULO 18.- *La estrategia relacionada con la optimización y el mejoramiento de los niveles de servicio de la Infraestructura vial objeto de la conectividad urbano regional, la constituyen los siguientes cuatro programas, que a continuación se describen:*

- Programa 1: Rehabilitación Vial,*
- Programa 2: Ampliación Vial,*
- Programa 3: Construcción de Vías Nuevas,*
- Programa 4: Mantenimiento Vial,*

CAPÍTULO 2.

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN VIAL

ARTÍCULO 19.- *Los proyectos de rehabilitación comprenden el conjunto de actividades necesarias para reconstruir, reponer o recuperar las condiciones originales del proyecto, obra o actividad de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las cuales fue diseñada y construida. Se debe tener especial atención en los estudios previos a su construcción, especialmente en la determinación del tráfico futuro, de ello dependerá su durabilidad en el tiempo o periodo de diseño. Son aquellos que enmarcándose dentro de la definición anterior comprenden las siguientes actividades:*

Recuperación del afirmado o de las capas estructurales (sub-base, base asfáltica, capa de rodadura).

Recuperación, adecuación y reconstrucción de bermas.

Recuperación y construcción de obras de drenaje y su drenaje.

Recuperación y construcción de obras de estabilización.

Actividades de parcheo.

Disposición de sobrantes y escombros.

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

ARTÍCULO 20.- *Los proyectos que conforman el programa de rehabilitación vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Estudio, diseños y construcción de la carretera de Amáime a Aguaclara, incluyendo el tramo desde Aguaclara a la conexión con el anillo regional.

Estudio diseño y construcción de la carretera entre la Transversal 30 correspondiente a salida a Pradera y Aguaclara.

Estudio diseño y construcción de la carretera entre el cruce de la Calle 42 con el anillo y el corregimiento de Obando.

Estudio diseño y construcción de un tramo de la carretera al Bolo por la prolongación de la Carrera 24. Tramo de 1,3km desde el cruce con la carretera el Bolo la Buitrera.

CAPÍTULO 3.

PROGRAMA DE AMPLIACIÓN VIAL

ARTÍCULO 21.- *Los proyectos de ampliación vial consisten en el ensanchamiento total o parcial de la sección transversal de la vía (de algunos elementos viales, como carriles, bermas, sobre anchos en curvas, estructuras), en la totalidad de la vía o en un tramo específico, con la finalidad de mejorar las condiciones de transitabilidad, de seguridad y aumentar la capacidad y niveles de servicio de la misma.*

ARTÍCULO 22.- *Los proyectos que conforman el programa de ampliación vial requieren de la participación conjunta entre el ente municipal y nacional, como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional:*

Estudio, diseños y construcción de la Carretera Palmira Rozo por Coronado. (ya construida)

Estudio, diseños y construcción de la Carretera Palmira Aguaclara

CAPÍTULO 4.

PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NUEVAS

ARTÍCULO 23.- *Los proyectos de construcción de vías nuevas comprenden el conjunto de actividades necesarias para ejecutar la construcción de una superficie de rodadura, formada por un sistema de capas estructurales, sobre una subrasante existente. Los responsables deben sacar los permisos ambientales exigidos por las autoridades ambientales. Dentro de estos se incluyen las siguientes actividades:*

Mejoramiento de subrasante.

Conformación de subrasante.

Conformación de base y capa de rodadura.

Adecuación, conformación y construcción de bermas y/o andenes.

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

- Construcción de obras de drenaje y su drenaje.*
- Construcción de obras de estabilización.*
- Disposición de sobrantes.*

ARTÍCULO 24.- *Los proyectos que conforman el programa de construcción de vías nuevas como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de la variante de la vía férrea, incluyendo los pasos a desnivel que requiere con la red vial futura y el mejor alineamiento.

Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de la vía entre los centros poblados del Bolo Alisal y la Buitrera y construcción de la misma.

Estudio, diseño y construcción de la variante a Coronado. Vía que conectará el anillo y la prolongación de la Calle 65 hasta la vía entre el casco urbano de Palmira y Rozo.

- a) pavimentación y obras complementarias de la vía en el cruce la recta Cali – Palmira a corregimiento de Guanabanal. b) Pavimentación y obras complementarias de la vía de acceso al corregimiento de Palmaseca. c) Accesos viales al área del futuro DISTRITO AEROPORTUARIO Y DE ZONAS FRANCAS comprendido entre la recta Cali – Palmira; vía de acceso al aeropuerto; vía entre el aeropuerto y la Zona Franca del Pacífico y vía entre cruce vial de Rozo a corregimiento de Palmaseca (recta Cali - Palmira)“*

CAPÍTULO 5.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL

ARTÍCULO 25.- *Los proyectos que conforman el programa de mantenimiento vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Plan de administración de mantenimiento vial (Provia Municipal, red de interconexión regional, y urbano).

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico del tramo de vía de la salida a Candelaria, entre el cruce con el anillo periférico de la cabecera municipal y la entrada al Bolo la Italia.

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico por parte de INVIAS, del tramo de vía de la salida al Bolo la Linda, entre el cruce con el anillo periférico de la Calle 10 con Carrera 24 hasta el cruce con la carretera el Bolo la Buitrera.

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico del tramo de vía de la carretera que va desde Palmira hacia Pradera, entre la salida TR 30 hacia la Buitrera.

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico del tramo de vía comprendido entre Guayabal a Tablones.

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico por parte de INVIAS, del tramo de vía comprendido entre la Calle 74 en la salida a Buga a Amáime.

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico del tramo de vía comprendido entre el cruce de la variante a Coronado en Palmira hasta Rozo, por la carretera a Rozo, por Coronado.

Estudio, diseños y mantenimiento rutinario y periódico del tramo de vía comprendido entre el cruce de la Calle 42 con Anillo periférico hasta Rozo pasando por Obando.

Inventario detallado de puentes, pontones, y estructuras viales, incluyendo recomendaciones y diseños.

ARTÍCULO 26.- *La estrategia relacionada con la construcción de redes para el transporte no motorizado, la constituye un programa único, que a continuación se describe:*

Programa 5: Ciclo-rutas rurales

CAPÍTULO 6.

PROGRAMA DE CICLO-RUTAS RURALES

ARTÍCULO 27.- *Los proyectos que conforman el programa de Ciclo-rutas rurales como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira Rozo por Coronado; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira Candelaria Tramo hasta el Bolo la Italia; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira Candelaria Tramo hasta el Bolo la Linda; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira Aguaclara; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira Tienda Nueva; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la Carretera Palmira a Amáime; ancho 1,20m, a un solo lado.

Estudio, diseños y construcción de la Ciclo-ruta en la doble calzada Palmaseca – Rozo

ARTÍCULO 28.- *La estrategia relacionada con el ordenamiento del Transporte de Carga y Logística, la constituye un programa único, que a continuación se describe:*

Programa 6: Ordenamiento del Transporte de Carga y Logística

CAPÍTULO 7.

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA

ARTÍCULO 29.- *Los proyectos que conforman el programa de transporte de carga y logística como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Estudio de Pre-factibilidad para la construcción del Centro Integrado de Mercancías cuya ubicación se propone en la zona adyacente al nodo vial comprendido entre la Recta Cali Palmira y la Variante Norte, el cual debe confirmar su macro localización.

Estudio de Factibilidad para la construcción del Centro Integrado de Mercancías cuya ubicación se propone en la zona adyacente al nodo vial comprendido entre la Recta Cali Palmira y la Variante Norte.

Gestión predial para la adquisición del lote para la construcción del CIM.

Estudio para la determinación del impacto que causa la circulación de los trenes cañeros en la infraestructura vial del municipio, incluyendo efectos sobre los pavimentos y puentes desde el punto de capacidad estructural y efectos sobre la calidad del asfalto. Se deben proponer alternativas de rutas concertadas entre el municipio y el sector industrial, como también restricciones.

ARTÍCULO 30.- *La estrategia relacionada con la implantación del plan de intercambiadores Modales y el ordenamiento del Transporte Público Colectivo, la constituye un programa único, que a continuación se describe:*

Programa 7: Intercambiadores Modales

CAPÍTULO 8.

PROGRAMA DE INTERCAMBIADORES MODALES

ARTÍCULO 31.- *Los proyectos que conforman el programa de intercambiadores modales como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de los Intercambiadores Modales.

Estudio de Factibilidad para la construcción de los Intercambiadores Modales.

Gestión predial para la adquisición del lote para la construcción del CIM.

Localización, Diseño, e instalación de amoblamientos para Intercambios modales entre Peatón, Bicicletas, y Transporte Público Municipal e Intermunicipal a mediano plazo.

Estudio y normalización para la reestructuración y modernización del servicio transporte público Colectivo actual.

PARÁGRAFO.- *"El programa de intercambiadores modales que permite lograr la conectividad urbano-regional, será articulada con la construcción de*

una TERMINAL MULTIMODAL DE PASAJEROS Y CARGA, con base en estudio de factibilidad que permita viabilizar dicho proyecto"

CAPÍTULO 9.

PROGRAMA DE GESTIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL

ARTÍCULO 32.- *Los proyectos que conforman el programa de gestión, regulación y control como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbano regional son los siguientes:*

Diseño e implementación de un sistema de información geográfica, asociando, topografía, especificaciones, inventarios, estado físico de los elementos viales, señalización, riesgos, vulnerabilidad, invasión, fallas geológicas, tráfico, información sobre obras, rutas, enlazada a página web, usuarios, rutas de transporte público intermunicipal, y municipal y Ciclo-rutas, estaciones, paradas, daños, accidentes, referenciación, clima, pronósticos, y demás aspectos que incidan en la movilidad diaria, etc.

Implementación de señalización dinámica para los accesos a la ciudad de Palmira en todas las rutas conectoras.

Diseño e implantación de planes de controles en campo, revisión preventiva de vehículos, conductores y usuarios.

Diseño e implementación de Auditorías de seguridad vial en la red vial de conectividad.

Fortalecimiento de la atención pre-hospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito.

Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación, especialmente en las zonas rurales.

Diseño e implementación de fiscalización a las rutas de transporte público intermunicipal y determinación de sanciones según la legislación vigente.

Plan de diseño, e implantación de señales de tráfico para carreteras.

Plan de descontaminación visual y retiro de vallas informativas.

Diseño, construcción y señalización de las intersecciones de toda la red vial.

Diseño del plan para la reducción y eliminación de accesos vehiculares a las carreteras.

Diseño y aplicación de la normatividad para la generación de permisos de construcción en las zonas de influencia a la red vial, y la construcción de proyectos privados o públicos al lado de las vías o grandes centros de generación de viajes.

Diseño e implementación del Plan Municipal de Seguridad Vial.

CAPÍTULO 10.

PRIORIDADES URBANO REGIONALES

ARTÍCULO 33.- *El plan vial y de Transporte establece las siguientes prioridades en el tema de la conectividad urbano regional:*

1. Programa de Mantenimiento Vial
2. Programa de Gestión, Regulación y Control
3. Programa de Ciclo-rutas Rurales
4. Programa de de Ordenamiento del Transporte de Carga y Logística
5. Programa Rehabilitación Vial
6. Programa de Construcción de Vías Nuevas
7. Programa de Intercambiadores Modales
8. Programa de Ampliación Vial

CATÍTULO 4.

CONECTIVIDAD URBANA

CAPÍTULO 1.

ENFOQUE INTEGRADO

ARTÍCULO 34.- *La gestión, regulación y control, planteado como un programa especial también a nivel urbano, se convierte en el eje estructurador y ordenador del sistema, el cual se ocupa, entonces, de garantizar los flujos de personas y de carga a través de las diferentes infraestructuras del espacio público y de los modos que por las mismas circulan. Esta logística se sustenta en los principios del desarrollo sostenible, de la protección al medio ambiente y de la seguridad ciudadana con el fin de elevar los índices de productividad y competitividad de la ciudad y la región.*

ARTÍCULO 35.- *Desde el punto de vista urbano es importante que el municipio de Palmira tenga una adecuada interconexión la cual es consistente con la estructura vial y de transporte urbano regional, con la finalidad de:*

1. *Los flujos de paso no interfieran con el tránsito interno en especial de la cabecera municipal y conlleve a costos adicionales en el mantenimiento de las vías como sucede en la actualidad, incluyendo congestión.*
2. *La infraestructura vial urbana debe mantenerse conectada; la estructura de la jerarquía vial urbana permite que las salidas y llegadas a la cabecera sean sin traumatismos, proporcionando caminos cortos que redunden en los tiempos de viajes según los orígenes y destinos, los modos y motivos de viaje.*
3. *La segregación del tráfico de paso en especial el de mayor peso y tamaño, el cual no entra al centro de la ciudad, facilita la movilidad, la accesibilidad y seguridad para los viajes en modos de transporte alternativos como a pie y en bicicleta, se distribuyen mejor los flujos de acuerdo a sus orígenes y destinos, conllevando a una red racionalizada, y permitiendo el abatimiento de los costos asociados al transporte urbano.*
4. *Mejorar las condiciones superficiales, estructurales y de capacidad vial de las vías de mayor jerarquía urbana permitirá una mejor*

- transitabilidad de los usuarios que deben sacar sus productos, desde el interior de la cabecera y a su vez la llegada de vehículos con productos de suministros que llegan desde otras partes de la región o el país.*
5. *Se optimiza el sistema de transporte público colectivo municipal, dada unas mejores condiciones de movilidad y seguridad, y, conllevando a una racionalización del servicio, y permitiendo que se minimicen los impactos negativos que provocan otros modos de transporte.*
 6. *Conlleva también a aumentar los tiempos de viaje de la totalidad de los usuarios de transporte, como también contribuye a la interacción social y económica entre las distintas zonas de la ciudad y el territorio.*
 7. *Proporcionarle mayor seguridad, accesibilidad y comodidad a otros modos de transporte como; a pié y en bicicleta.*

ARTÍCULO 36.- *La estrategia de conectividad urbana, correspondiente al Plan Vial de y de Transporte de Palmira la conforman diez (10) programas que agrupan un total de 94 proyectos definidos en los artículos siguientes y presentados gráficamente en el Anexo 1 y 2 del presente documento. Los proyectos integrantes de cada uno de los programas enunciados a continuación, se consignan en los artículos siguientes:*

ARTÍCULO 37.- *La estrategia relacionada con la optimización y el mejoramiento de los niveles de servicio de la Infraestructura vial objeto de la conectividad urbana, la constituyen los siguientes cinco programas, que a continuación se describen:*

- Programa 1: Rehabilitación Vial,*
- Programa 2: Ampliación Vial,*
- Programa 3: Construcción de Vías Nuevas,*
- Programa 4: Mantenimiento Vial,*
- Programa 5: Puentes, pontones y otras estructuras*

CAPÍTULO 2.

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN VIAL

ARTÍCULO 38.- *Los proyectos de rehabilitación comprenden el conjunto de actividades necesarias para reconstruir, reponer o recuperar las condiciones originales del proyecto, obra o actividad de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las cuales fue diseñada y construida. Se debe tener especial atención en los estudios previos a su construcción, especialmente en la determinación del tráfico futuro, de ello dependerá su durabilidad en el tiempo o periodo de diseño. Son aquellos que enmarcándose dentro de la definición anterior comprenden las siguientes actividades:*

Recuperación del afirmado o de las capas estructurales (sub-base, base asfáltica, capa de

rodadura).

Recuperación, adecuación y reconstrucción de bermas y/o andenes.

Recuperación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje.

Recuperación y construcción de obras de estabilización.

Actividades de parcheo.

Disposición de sobrantes y escombros.

ARTÍCULO 39.- *Los proyectos que conforman el programa de rehabilitación vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Carrera 35 entre Calle 47 y Calle 31.

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Calle 36 entre Carrera 41 y Carrera 1.

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Carrera 24 entre Calle 42 y Calle 18.

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Calle 29 entre Carrera 25A y Carrera 28.

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Calle 47 entre Carrera 28 y Carrera 31.

Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de: 1. Carrera 38 entre Calle 60 y Calle 63, 2. Calle 63 entre Carreras 39 y 41, 3. Carrera 41 entre Calles 63 y 66.

CAPÍTULO 3.

PROGRAMA DE AMPLIACIÓN VIAL

ARTÍCULO 40.- *Los proyectos de ampliación vial consisten en el ensanchamiento total o parcial de la sección transversal de la vía (de algunos elementos viales, como carriles, bermas, andenes sobre anchos en curvas, estructuras), en la totalidad de la vía o en un tramo específico, con la finalidad de mejorar las condiciones de transitabilidad, de seguridad y aumentar la capacidad y niveles de servicio de la misma.*

ARTÍCULO 41.- *Los proyectos que conforman el programa de ampliación vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 1 entre Cl 32 a Cl 35C (Anillo Periférico); proyectadas en el corto plazo de 2 calzadas de 7.20m y un separador mínimo de 1m y un máximo determinado por los cruces viales proyectados. En el largo plazo se tiene proyectada la ampliación de las calzadas al igual que el separador central. Afectación transversal de 43m en promedio aproximadamente.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 42

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

entre Carrera 1 y Carrera 9; proyectadas en el corto plazo de 2 calzadas de 7.50m y un separador mínimo de 1m y un máximo determinado por los cruces viales proyectados. En el largo plazo se tiene proyectada la ampliación de las calzadas al igual que el separador central.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 42 entre Carrera 9 y Carrera 19.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 42 entre Carrera 19 y Carrera 28.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 42 entre Carrera 28 y Carrera 35.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 42 entre Carrera 35 y Carrera 47.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 23 entre Carrera 23 y Carrera 32;

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 4 entre Calle 23 y Calle 18 con el propósito de establecer un par vial entre las dos calles;

Continuará rigiendo lo estipulado en al Acuerdo 30 de 1973; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 18 entre Calles 26 y Calle 31; la afectación transversal se hará sobre los inmuebles localizados en el costado Oeste de la vía a fin de garantizar la continuidad de la sección vial existente antes de la calle 26. Se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 19 entre Calles 31 y Calle 33; continuará rigiendo lo estipulado en al Acuerdo 30 de 1973; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 19 entre Calles 33 y Calle 42; continuará rigiendo lo estipulado en al Acuerdo 30 de 1973; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 19 entre Calles 42 y Calle 47A; Afectación transversal de 29m aproximadamente; teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 32 entre Calle 10 y la intersección con la Carrera 33A; Afectación transversal de 6m aproximadamente; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 33A entre la intersección con la Carrera 32 y la bifurcación de la Carrera 34; ver estatuto del espacio público.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 34 entre la bifurcación de la Carrera 33A y Calle 31; ver estatuto del espacio público.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 34 entre Calle 31 y Calle 42; Afectación transversal de 10m aproximadamente al lado oriental de la vía; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 35 entre Calle 65 y Diagonal 64; Afectación transversal de 30m aproximadamente al lado occidental de la vía; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

"Estudios, diseños y construcción de la calle 26 en el cruce de la calle 31 con el río Palmira, hasta la carrera 33 A (acceso de la Y a la estación del ferrocarril) y la calle 31 entre la carrera 33 A y el cruce a la altura del río Palmira (salida de Palmira a la Y)"

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Calle 27 entre Carrera 33A y la Transversal 16; Afectación transversal de 10m aproximadamente; lo más recomendable es comprar predios, la ampliación se debe a la Ciclo-ruta.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 28 entre Calle 23 y la Calle 35; Afectación transversal de 6m aproximadamente; lo más recomendable es comprar predios, la ampliación se debe a la Ciclo-ruta.

CAPÍTULO 4.

PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NUEVAS

ARTÍCULO 42.- *Los proyectos de construcción de vías nuevas comprenden el conjunto de actividades necesarias para ejecutar la construcción de una superficie de rodadura, formada por un sistema de capas estructurales, sobre una subrasante existente. Los responsables deben sacar los permisos ambientales exigidos por las autoridades ambientales. Dentro*

de estos se incluyen las siguientes actividades:

Mejoramiento de subrasante.

Conformación de subrasante.

Conformación de base y capa de rodadura.

Adecuación, conformación y construcción de bermas y/o andenes.

Construcción de obras de drenaje y subdrenaje.

Construcción de obras de estabilización.

Disposición de sobrantes.

ARTÍCULO 43.- *Los proyectos que conforman el programa de construcción de vías nuevas como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños de detalle, y construcción del anillo periférico en los trayectos faltantes; costado Nor-oriental, costado sur oriental, costado sur occidental y costado Nor-occidental.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Calle 23 entre el anillo periférico (Carrera 1 Este), hasta la Carrera 1.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Calle 24 entre la Carrera 4 y la Carrera 11; incluye la calzada sur con la construcción del separador central.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Diagonal 23 (Nomenclatura sugerida) entre la Carrera 11 y la Transversal 16.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Transversal 23 (Nomenclatura sugerida) entre la Carrera 35 y el anillo perimetral hacia el occidente.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Carrera 19 entre la Calle 10 y la Calle 16.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Carrera 25 entre la Calle 48 y la Calle 54.

Estudios, diseños de detalle, y construcción de la Carrera 34 entre Calle 54 y Calle 65; Afectación transversal de 16m aproximadamente al lado occidental de la vía; se tiene la opción a largo plazo para que los dueños hagan reformas teniendo en cuenta las secciones establecidas en el PVT, pero lo más recomendable es comprar predios, en especial por el diseño que es necesario hacer para la transición de secciones transversales.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Transversal 16 entre la Calle 10 y la Calle 23.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Calle 18 entre la Carrera 1Este y la Transversal 16.

Estudios, diseños de detalle, y construcción del tramo de la Transversal 26 entre la carretera a Cali y el cruce entre la transversal con la prolongación del Calle 26 y la Calle 26 hasta la Carrera 39.

CAPÍTULO 5.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL

ARTÍCULO 44.- *Los proyectos que conforman el programa de mantenimiento vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías locales.

Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías colectoras.

Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías arterias secundarias.

CAPÍTULO 6.

PROGRAMA DE PUENTES, PONTONES Y ESTRUCTURAS

ARTÍCULO 45.- *Los proyectos que conforman el programa de puentes, pontones, y estructuras viales como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre el Zanjón Zamorano.

Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre el Zanjón Mirriñaño.

Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre el Zanjón Romero.

Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre el Río Palmira.

Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre el Zanjón La María.

Estudios, diseños detallados, y construcción de puentes, pontones y estructuras nuevas, en especial sobre zanjones o canales.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a desnivel de la Carrera 28 con Calle 42.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a desnivel del cruce del par vial de las Calles 26 y Calles 31 con el anillo periférico costado Occidental.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a desnivel de la Calle 42 con el anillo periférico costado Occidental.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a desnivel de la Carrera 34 con el anillo periférico costado Norte o Calle 65.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a

desnivel de la Carrera 28 con el anillo periférico costado Norte o Calle 65.

Estudios, diseños detallados, y construcción de la intersección a desnivel de la Carrera 25 con el anillo periférico costado Norte o Calle 65.

CAPÍTULO 7.

PROGRAMA DE CICLO-RUTAS URBANAS

ARTÍCULO 46.- *Los proyectos que conforman el programa de Ciclo-rutas urbanas como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta del Parque lineal, riberas del rio Palmira, desde el cruce entre el anillo periférico con Calle 31 hasta el cruce con la Calle 42.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta del Parque lineal, riberas del Zanjón Mirriñao, desde el cruce entre el anillo periférico al occidente hasta el cruce con el anillo periférico en el Oriente.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Calle 26 y Calle 27 desde la entrada a Palmira por el occidente hasta la Transversal 16.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Calle 23 desde el anillo periférico Occidental hasta el anillo periférico Oriental, pasando por la Calle 24 en este último tramo.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Calle 18 desde el anillo periférico Oriental hasta Carrera 32, incluyendo un pequeño tramo de la Carrera 32 entre Calle 18 y Carrera 33A.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta del anillo periférico.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Carrera 24 entre la Calle 10 y la Calle 18.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Transversal 16 entre la Calle 27 y el anillo o prolongación de la Calle 10 y el tramo de la Carrera 16 entre la Calle 27 y la Calle 32A.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta por el margen del Zanjón Romero desde el Bosque Municipal hasta la Carrera 9F.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Carrera 19 desde el anillo periférico en el Sur hasta la Calle 74.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la Carrera 32, 33A, y 34 desde el anillo periférico sur, hasta el Zanjón Zamorano.

Estudios, diseños de detalle y construcción de la Ciclo-ruta de la

Carrera 28 desde la Calle 18 hasta la Calle 74.

CAPÍTULO 8.

PROGRAMA DE REDES PEATONALES

ARTÍCULO 47.- *Los proyectos que conforman el programa de redes peatonales como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la centralidad a corto plazo, sector central comprendido entre la Carrera 24 y la Carrera 31 entre Calles 32A (parque lineal) y Calle 27.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la centralidad a mediano plazo, sector central comprendido entre la Carrera 24 y la Carrera 19 entre Calle 33 y Calle 27, y otro sector entre la Carrera 31 y la Carrera 33A entre la Calle 27 y la Calle 33, como también en el sector comprendido entre la Carrera 24 y Carrera 31, y la Calle 32A y la Calle 33.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la centralidad a largo plazo, del sector central comprendido entre la Carrera 34 y la Carrera 19 y las Calles 23 y Calle 42.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Carrera 16 entre las Calles 27 y 32A.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Carrera 33A entre las Carrera 34 y la Calle 31.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Calle 18 entre las Carrera 24 y la Carrera 29A, Adecuación de sección transversal para Ciclo-ruta, adoquinar una calzada.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Calle 18 entre las Carrera 24 y la Carrera 29A, Mejoramiento de espacio Público adoquinado a nivel y dejar una calzada de 4,50m.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Carrera 32 entre las Calles 18 y la Carrera 33A, Mejoramiento de espacio Público adoquinado a nivel y dejar una calzada de 7,00m, adoquinar el resto en andenes.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Calle 31 entre las Carrera 34 y el cruce con el anillo perimetral. Mejoramiento de espacio Público adoquinado a nivel y dejar una calzada de 7,50m, adoquinar el resto en andenes, tener en cuenta bahías para paraderos de transporte público colectivo y amoblamiento para estacionamientos de bicicletas.

Estudios, diseños detallados y construcción para la peatonalización de la Carrera 28 entre las Calle 35 y la Calle 42. Mejoramiento de espacio Público adoquinado a nivel y dejar una calzada de 7,50m, adoquinar el resto en andenes.

Estudios, diseños detallados y construcción de pompeyanos en la red

vial peatonal.

CAPÍTULO 9.

PROGRAMA DE RACIONALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 48.- *Los proyectos que conforman el programa de racionalización del transporte público urbano como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Localización, Diseño, e instalación de amoblamientos para Intercambios modales entre Peatón, Bicicletas, y Transporte Público Municipal e Intermunicipal a mediano plazo.

Estudio y normalización para la reestructuración y modernización del servicio transporte público Colectivo actual.

Estudio, Localización y diseños, fabricación e instalación de paraderos de transporte público colectivo en toda la red de transporte público colectivo ya reestructurado, con sistema inteligente de información en los mismos.

Estructuración de la concesión para los paraderos.

"Estudio de alternativas vehiculares de transporte público, que permita reemplazar en el corto plazo la movilización de pasajeros a través del sistema de mototaxis (motorratones), impidiendo la circulación de este tipo de vehículos con pasajeros (transporte público). Mediante mecanismos de regulación y control, las autoridades de movilidad y de policía, previo observatorio de seguridad, podrán establecer el sistema de "pico y placa" – un día a la semana – para la circulación en la ciudad de vehículos de servicio particular, público (taxi) y motocicletas."

CAPÍTULO 10.

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS

ARTÍCULO 49.- *Los proyectos que conforman el programa de ordenamiento de estacionamientos como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Estudio, diseño detallado y construcción de Estacionamientos de mediana capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público o sitios de intercambio modal.

Implementación de una Red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades, estudiando la posibilidad de alivios de impuestos.

Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (Por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalcientes.

Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública y estudio para los lugares en los cuales puede explotarse con parquímetros.

CAPÍTULO 11.

PROGRAMA DE GESTIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL

ARTÍCULO 50.- *Los proyectos que conforman el programa de gestión, regulación y control como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:*

Diseño e implementación de un sistema de información geográfica, asociando, topografía, especificaciones, inventarios, estado físico de los elementos viales, señalización, riesgos, vulnerabilidad, invasión, fallas geológicas, tráfico, información sobre obras, rutas, enlazada a página web, usuarios, rutas de transporte público intermunicipal, y municipal y Ciclo-rutas, estaciones, paradas, daños, accidentes, referenciación, clima, pronósticos, y demás aspectos que incidan en la movilidad diaria, etc. A nivel urbano.

Diseño e implantación de planes de controles en campo, revisión preventiva de vehículos, conductores y usuarios.

Diseño e implementación de Auditorias de seguridad vial en la red vial básica urbana y casos de concentración de accidentes de tránsito.

Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación, especialmente en la zona urbana.

Diseño e implementación de fiscalización a las rutas de transporte público municipal y determinación de sanciones según la legislación vigente.

Plan de diseño, e implantación de señales de tráfico para la red vial urbana.

Diseño, y construcción y señalización de las intersecciones de toda la red vial urbana.

Diseño del plan para la reducción y eliminación de accesos vehiculares en la red vial básica principal urbana.

Diseño y aplicación de la normatividad para la generación de permisos de construcción en las zonas de influencia a la red vial, y la construcción de proyectos privados o públicos al lado de las vías o grandes centros de generación de viajes, en la zona urbana.

Diseño e implementación del Plan Municipal de Seguridad Vial, especialmente en la red vial urbana.

Diseño e implementación del Plan Municipal de Semaforización, especialmente en la red vial urbana.

CAPÍTULO 12.

PRIORIDADES URBANAS

ARTÍCULO 51.- *El plan vial y de Transporte establece las siguientes prioridades en el tema de la conectividad urbana:*

- 1. Programa de Mantenimiento Vial*
- 2. Programa de Gestión, Regulación y Control*
- 3. Programa de Racionalización del Transporte Público*
- 4. Programa de Redes Peatonales*
- 5. Programa de Ciclo-rutas Urbanas*
- 6. Programa de Ampliación Vial*
- 7. Programa de Rehabilitación Vial*
- 8. Programa de Construcción de Vías Nuevas*
- 9. Programa de Ordenamiento de Estacionamientos*
- 10. Programa de Puentes, Pontones y Estructuras*

TÍTULO 5. JERARQUIZACION VIAL

CAPÍTULO 1.

DE LA CLASIFICACIÓN

ARTÍCULO 52.- *Para los efectos del presente Acuerdo el sistema vial básico del Municipio de Palmira tendrá la siguiente clasificación vial dentro de la jerarquía vial establecida para el Municipio:*

Vías de Integración regional

Anillo Periférico.

Vías Arterias Principales

Vías Arterias Secundarias

Vías Colectoras

Vías Locales

CAPÍTULO 2.

DE LA DEFINICIÓN

ARTÍCULO 53.- *Vías de Integración regional.*

El Sistema Vial de Integración regional, está conformado por las vías que comunican la Cabecera Municipal con otros centros urbanos, con corregimientos y veredas municipales, fortaleciendo la integración con otros municipios, regiones nacionales e internacionales.

ARTÍCULO 54.- *El Anillo Periférico.*

Es un sistema vial de primer orden jerárquico en forma de anillo con amplia capacidad vehicular facilitando el movimiento expedito de grandes volúmenes de tránsito, permitiendo altas velocidades y siempre garantizando un flujo continuo, con nodos que interconectan otras zonas tanto internas como externas y que también se permite y facilita el tránsito de vehículos de mayor peso y tamaño. Está destinada principalmente al tránsito expreso que generalmente recorre distancias largas sin detenerse, con calzadas separadas, con limitaciones totales de acceso, sin comunicación directa a las propiedades colindantes y generalmente sin operación con semáforos y preferencialmente con intersecciones a desnivel, cuando los niveles de tráfico así lo requieran. Actúa como contenedor del perímetro urbano y por otra parte actúa como elemento estructurante del desarrollo futuro. La velocidad máxima permitida es de 80 km/hr.

ARTÍCULO 55.- *Las Vías Arterias: Son las que conforman la red vial básica primordial de la ciudad, y por lo tanto, son determinantes de la estructura y forma urbanas. El tránsito que canalizan corresponde fundamentalmente a*

desplazamientos entre sectores urbanos y suburbanos distantes. Las vías arterias principales son las que permiten el movimiento del tránsito entre áreas o partes de la ciudad. Dan servicio directo a generadores principales de viajes y se conectan con las vías de mayor jerarquía o vías rápidas. Son separadas o segregadas y tienen control parcial de accesos. También se entrelazan entre sí para formar un sistema que mueve el tránsito en toda la ciudad, en todas las direcciones. Son usadas para el transporte público colectivo por su adecuada capacidad. En su mayoría están acompañadas de Ciclo-rutas bidireccionales. En los casos de zonas ya consolidadas, en el caso de zonas de desarrollo no se permite el acceso, este debe permitirse por las vías locales. La velocidad máxima permitida es de 70 km/hr.

ARTÍCULO 56.- *Las Vías Arterias Secundarias: Son de similares características que las arterias principales, aunque su diferencia radica en que son de menor longitud y sección transversal menos exigente que las principales, se cruzan con vías colectoras y con vías arterias principales. Utilizadas por los usuarios para el transporte de mediana duración entre zonas relativamente cercanas. También son utilizadas por el transporte público colectivo. En los casos de zonas ya consolidadas, en el caso de zonas de desarrollo no se permite el acceso, este debe permitirse por las vías locales. La velocidad máxima permitida es de 60 km/hr.*

ARTÍCULO 57.- *Las Vías Colectoras: Son las vías que distribuyen el tránsito de una zona urbana hacia las vías arterias secundarias o principales y al mismo tiempo proporcionan acceso directo a las propiedades colindantes, en los casos de zonas ya consolidadas, en el caso de zonas de desarrollo no se permite el acceso, este debe permitirse por las vías locales. Son utilizadas para la operación del sistema de transporte público colectivo a escala local; es decir, como el último elemento vial para la accesibilidad de este servicio. La velocidad máxima permitida es de 50 km/hr.*

ARTÍCULO 58.- *Las Vías Locales.: Tienen como función principal el de proporcionar el acceso directo a las propiedades, sean éstas residenciales, comerciales, industriales o de algún otro uso. Se conectan directamente con las calles colectoras. Soportan el tránsito de vehículos particularmente livianos y es el único tipo de vía en donde se permite el estacionamiento en vía, preferencialmente en zonas diseñadas y reguladas para tal fin. La velocidad máxima permitida es de 30 km/hr.*

CAPÍTULO 3.

DE LA APLICACIÓN

ARTÍCULO 59.- *En concordancia con las anteriores definiciones se establecen el Anexo 4 del presente documento las vías jerarquizadas. En el caso de nuevos desarrollos, planeación municipal deberá establecer la clasificación vial conforme los lineamientos establecidos en el Plan Vial y de Transporte,*

en conjunto con la vocación de los usos del suelo, de las zonas de influencia directa e indirecta.

CAPÍTULO 4.

DE LAS INTERSECCIONES

ARTÍCULO 60.- *En todas las intersecciones indicadas en el plan vial y de transporte, se deben reservar las zonas necesarias para la solución de los giros que se requieran dentro de la intersección para su adecuado funcionamiento. Planeación Municipal es la entidad encargada de la determinación de los diseños definitivos en el momento en que los predios se sometan a procesos de desarrollo o cuando se requiera la construcción de la intersección por parte de Planeación Municipal.*

ARTÍCULO 61.- *En el diseño de las intersecciones vehiculares se debe contemplar el diseño de las soluciones peatonales de tal manera que se le brinde seguridad, accesibilidad a peatones vulnerables, y movilidad.*

ARTÍCULO 62.- *En caso de adelantarse un proyecto por etapas, la construcción de soluciones a desnivel debe corresponder a un proyecto definitivo.*

ARTÍCULO 63.- *Como primera herramienta para la planificación de las zonas de reserva en las intersecciones, se tomará en cuenta para las construcciones o desarrollos de zonas adyacentes a las mismas, los esquemas desarrollados en el presente Plan Vial y de Transporte, los cuales se adjuntan en el Anexo 5. Estos esquemas son una primera aproximación, o alternativa para la solución de la movilidad de la intersección, Planeación Municipal definirá la aplicabilidad de estos esquemas, según su criterio, y estudios, evaluación de alternativas y diseños en detalle, que se requieran en el momento de tomar las decisiones.*

TÍTULO 6.

PROGRAMA DE INVERSIONES

CAPÍTULO 1.

ESTRUCTURA DE INVERSIÓN

ARTÍCULO 64.- *El programa de inversiones para cada uno de los programas y proyectos definidos como parte fundamental del presente acuerdo, se adjunta en el Anexo 6, teniendo en cuenta los plazos de ejecución definidos como el corto, mediano y largo plazo, son costos aproximados, la prioridad asignada y la planificación en el tiempo. Esta herramienta se convierte en un aspecto clave dentro de la programación de los recursos y viceversa, y de esta manera convertirla en una herramienta dinámica para el desarrollo del Municipio de Palmira.*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

ARTÍCULO 65.- *Con relación a la estructuración de los costos alzados de los proyectos que hacen parte integrante del presente acuerdo se tienen las siguientes consideraciones:*

Costos estimados de pre-inversión: Asociados a los estudios preliminares, estudios de pre-factibilidad, de factibilidad y diseño detallado, teniendo como objetivo fundamental la racionalización y determinación y asignación de los recursos suficientes para el desarrollo de los proyectos. Las bases teóricas y prácticas son las utilizadas y exigidas a nivel local, regional, nacional o reconocidas como normativas y metodologías a nivel internacional.

Costos estimados de ejecución y/o construcción: Corresponden a la totalidad de la cuantificación de los recursos humanos, materiales, tecnológicos, logísticos y de equipamiento, necesarios para cumplir con los estándares de calidad de los procesos y de los productos durante la ejecución y/o la construcción de los proyectos.

Costos estimados de recurrencia o ejecución de las políticas de mantenimiento: Corresponde a la cuantificación de los costos requeridos para el mantenimiento en especial de proyectos de construcción.

Costos estimados sobre la gerencia, supervisión, auditorias o interventorias de proyectos: Absolutamente todos los proyectos requieren de adecuados procesos de acompañamiento, gerencia, administración, medición y control especialmente en la calidad de los procesos y productos, estos rubros corresponden a la exigencia de los recursos básicos para el control.

Estas etapas claves en la planificación y el desarrollo adecuado de los proyectos, contribuyen al mejoramiento de la calidad de los proyectos y se convierten en una herramienta en la planificación y la ejecución de los mismos. Todos los proyectos serán ejecutados bajo esta estructura.

TÍTULO 7.

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1

CRITERIOS DE DISEÑO

ARTÍCULO 66.- *Todos los proyectos para la ejecución de obras viales, deberán estar acompañados de un estudio de impacto ambiental en el cual se identificarán las medidas de mitigación de impactos y sus costos, los*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

cuales serán incluidos en el presupuesto total de la obra. Igualmente se incluirá el diseño paisajístico (arborización, zonas verdes, etc.) y de los dispositivos de control correspondientes.

ARTÍCULO 67.- *En los diseños definitivos de todos los proyectos enunciados y enumerados en el presente proyecto de acuerdo, se debe tener en cuenta las secciones transversales típicas contenidas dentro del Anexo 2. Jerarquía Vial, como también las secciones transversales típicas de cada uno de los proyectos viales. Los alineamientos definitivos, la forma concreta de las intersecciones, los retrocesos, las secciones transversales, dependerán de los estudios y diseños viales puntuales y definitivos*

ARTÍCULO 68.- *Cuando en un desarrollo urbanístico por circunstancias especiales se proyecten vías vehiculares sin salida, deben tenerse en cuenta las siguientes recomendaciones:*

1. Para vías públicas: Cuando por ninguna razón se contemple la posibilidad de continuidad en la vía deberá hacerse un retorno circular cuyo diámetro será de dieciséis metros (16.00 M), con un punto fijo central que garantice el orden de la circulación vehicular.

Cuando se contemple la posibilidad de continuidad, se proveerá de un retorno rectangular de nueve (9) por dieciocho metros (18.00 M), siendo los dieciocho metros (18.00 M) paralelos al eje de la vía.

2. Para vías privadas: El interesado podrá ajustarse a las alternativas dadas por la Oficina de Planeación Municipal pudiendo utilizarse geometrías rectangulares, circulares, en "T", en "Y" o la que él proponga siempre y cuando garantice y justifique la alternativa a utilizar.

Parágrafo: La longitud máxima de las vías sin salida o sin continuidad será de ciento cincuenta metros (150 M).

ARTÍCULO 69.- *Adoptase las siguientes dimensiones como radios mínimos de giro: dichos radios se determinan con base en carriles de circulación de tres con sesenta metros (3.60 M) y ángulo de empalme a noventa grados (90), y se dispondrán así:*

1. En zonas residenciales:

Radio mínimo de giro: cinco metros (5.00 M) a borde de calzada para vehículo mediano. Para vías que han de servir como rutas para el transporte público de buses, el radio mínimo será de diez metros (10.00 M).

2. En zonas comerciales, industriales y de actividad múltiple. Radio mínimo de giro: once metros (11.00 M) a borde de calzada.

PARÁGRAFO 1º.- *En intersecciones semaforizadas de vías arterias cuando en el flujo predominan los vehículos livianos podrá permitirse una reducción del radio de giro hasta los ocho metros (8.00 M). Esto se hará cuando haya*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

PARÁGRAFO 1º.- *En los predios ubicados sobre vías de cuatro o más calzadas, se deben ceder gratuitamente y construir las calzadas laterales o de servicio, incluido el andén y la mitad del separador lateral y la respectiva zona de transición. Los empalmes con la vía regional o arterial respectiva se construirán como parte del elemento vial que se construya de último.*

PARÁGRAFO 2º.- *El urbanizador, tiene la obligación de ceder y construir gratuitamente al Municipio todas las vías resultantes del proceso de urbanización. Cuando se trate de vías de dos calzadas, el urbanizador deberá construir la calzada que da frente al globo de terreno a urbanizar. Si ambas calzadas afectan el predio, el urbanizador deberá ceder y construir las dos calzadas.*

PARÁGRAFO 3º.- *Cuando se trate de vías de una calzada deberá ceder y construir la media calzada que da frente al globo de terreno a desarrollar.*

ARTÍCULO 75.- *Toda vía consignada en los planes y esquemas básicos viales tendrá el carácter de vía obligada y la Secretaria de Planeación Municipal está en el deber de suministrar la información técnica necesaria al interesado para la planificación de su proyecto urbanístico.*

PARÁGRAFO 1º.- *Podrá autorizarse la construcción parcial de la sección transversal de una vía obligada, si el urbanizador no es propietario del total del área afectada o siendo el dueño de ésta, la vía sea limítrofe y con su construcción total beneficie al propietario colindante, casos en los cuales también tendrán la obligación de ceder la totalidad de aquella área de su propiedad al Municipio de Palmira. La construcción parcial será posible siempre y cuando la parte no construida no constituya el acceso principal al proyecto ni las redes de servicio público sean requeridas para atender las edificaciones a construir en el proyecto.*

ARTÍCULO 76.- *No se admitirán parqueaderos aledaños a la calzada de vías regionales, arteriales y colectoras dispuestos en forma de bahía para parqueo a nivel en cualquier ángulo. Sólo se admite el acceso y salida directa de parqueaderos a nivel o en altura sobre las vías especificadas a través de zonas de transición o vías de servicio que regulen el flujo vehicular y que estén dispuestas de forma tal que se tenga buena visibilidad y mezcla de flujo. El diseño específico deberá ser sometido a aprobación por parte de la Secretaria de Planeación Municipal.*

PARÁGRAFO.- *En ejes viales de actividad múltiple que sea necesario la disposición de parqueadero aledaño a la calzada en vías del sistema regional arterial y colector, la Oficina de Planeación Municipal analizará cada caso. La solución no podrá ir en detrimento de la normal circulación vehicular y peatonal. Si se requieren áreas privadas, deberán cederse gratuitamente al Municipio.*

ARTÍCULO 77.- *El Prediseño geométrico de las vías será dado por la Secretaria de*

Continuación Acuerdo No. 034 de junio 24 de 2009...

Planeación Municipal de acuerdo a las características del sector según se trate de áreas desarrolladas o por desarrollar, mediante la expedición de esquema básico vial. Todo Estudio de soluciones y proyectos viales que se adelanten por entidades distintas a la Secretaria de Planeación Municipal, deberán ajustarse a los trazados de las vías dadas por la misma dependencia.

ARTÍCULO 78.- *La Secretaria de Planeación Municipal tiene a su cargo la coordinación y control del sistema vial y clasificación de vías. El control se ejercerá en conjunto con la Secretaria de Obras Publicas. Debe vigilar que estos se ajusten a la regularización establecida en el Plan Vial y de Transporte.*

ARTÍCULO 79.- *Tcdo urbanizador debe construir pólizas a favor del Municipio de Palmira así:*

Para garantizar la correcta ejecución equivalente al 10% del presupuesto aceptado por la Secretaria de Obras Públicas y por el tiempo que dure la ejecución de la obra más seis (6) meses.

Para garantizar la estabilidad equivalente al 30% del presupuesto aceptado por la Secretaria y por el término de cinco (5) años, contados a partir de la fecha del recibo de las obras a entera satisfacción.

CAPÍTULO 2.

DE LA ADMINISTRACIÓN

ARTÍCULO 80.- *La administración, manejo, control de la documentación, planos, y datos, del Plan Vial y de Transporte estará a cargo de la Secretaria de Planeación Municipal.*

CAPÍTULO 3.

DE LA FINANCIACIÓN

ARTÍCULO 81.- *La estructura de inversión de los programas y proyectos del Plan Vial y de Transporte del Municipio de Palmira deberá ser incluida como parte del presupuesto anual de inversiones del Municipio de Palmira y por ende se deberá hacer todas las gestiones necesarias para su desarrollo.*

CAPÍTULO 5.

DE LOS ESTUDIOS VIALES

ARTÍCULO 82.- *Con la finalidad de normalizar las exigencias que por parte de Planeación Municipal, deba hacer para el desarrollo de proyectos viales, se acogen los procedimientos, normas, y metodologías del Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y Transporte, documento realizado para la Secretaria de Movilidad de Bogotá y que contiene los elementos suficientes para un buen desarrollo de estudios*

relacionados con la vialidad, el tránsito, el transporte y la seguridad vial.

PARÁGRAFO.- *La señalización vial y de dispositivos de control del tránsito, de la totalidad de los proyectos viales deberán diseñarse y ejecutarse conforme a la normatividad nacional vigente expedida para tal fin, que en la actualidad es el "Manual de Señalización Vial" del Ministerio de Transporte.*

CAPÍTULO 6.

DE LOS POLOS GENERADORES DE VIAJES

ARTÍCULO 83.- *Las organizaciones, instituciones, empresas, públicas y privadas y personas naturales, encargadas de la planificación, la concepción, el diseño, la construcción, la promoción de proyectos que se convierten en polos generadores de viajes, deben presentar un adecuado estudio de generación de viajes, demostrando la cuantificación de la demanda atraída y generada en dichos sitios, y generando análisis de tráfico midiendo la situaciones actuales como línea de base diagnóstica y a su vez determinando los impactos que dentro de la movilidad, seguridad y accesibilidad tendrá el proyecto en la malla vial de la ciudad y su respectiva solución y medidas de mitigación de los impactos.*

PARÁGRAFO.- *Se consideran polos generadores de viajes los siguientes:*

- Planes Parciales*
- Urbanizaciones residenciales*
- Estaciones de Servicio*
- Tiendas especializadas*
- Centros comerciales*
- Centros logísticos y de carga*
- Supermercados*
- Estacionamientos públicos y privados*
- Edificaciones de mayores o iguales a de cinco pisos*
- Centros recreativos y educativos (escuelas, colegios, universidades, institutos educativos)*
- Centros médicos*
- Hoteles, Moteles, y Amoblados*
- Iglesias, centros de oración, etc.*

CAPÍTULO 7.

DE LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁFICO

ARTÍCULO 84.- *Se acoge como parte vital de este acuerdo, en materia de la aplicabilidad de los planes de manejo de tráfico, las determinaciones y exigencias técnicas, y logísticas contenidas en el Manual de*

Señalización Vial del Ministerio de Transporte, especialmente en lo que concierne a los aspectos generales, las especificaciones técnicas y la señalización de calles y carreteras por obras.

CAPÍTULO 8.

DE LA EJECUCIÓN

ARTÍCULO 85.- *La ejecución del Plan Vial y de Transporte, estará a cargo de la Secretaria de Planeación Municipal, la Secretaria de Infraestructura, la Secretaria de Movilidad, la Secretaria de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y/o las entidades que las sustituyan o que se creen para tal fin.*

ARTÍCULO 86.- *Todos los anexos, cuadros, gráficos, figuras, tablas, datos, esquemas y planos que se mencionan en este Acuerdo, forman parte integral del mismo.*

ARTÍCULO 87.- *Planeación Municipal rendirá al Concejo Municipal un informe del estado de ejecución de las obras señaladas en este Acuerdo en el periodo de sesiones ordinarias previas a la presentación del programa general de inversión del Municipio.*

ARTÍCULO 88.- *El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.*

PARÁGRAFO ÚNICO.- *Se respetan los derechos legalmente adquiridos con anticipación a la vigencia del presente Acuerdo, en especial los referidos a las Licencias de Construcción y Urbanización.*

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Concejo de Palmira – Valle, a los veinticuatro (24) días del mes de junio de dos mil nueve (2009).

LUIS ALFONSO CHAVEZ RIVERA
Presidente


JUAN CARLOS LUNA HURTADO
Primer Vicepresidente


IBIS DANILO YANGUAS BOTERO
Segundo Vicepresidente


NORMA PATRICIA SAAVEDRA USMA
Secretaria General



MUNICIPIO DE PALMIRA
NIT. 891.380.007-3
Departamento del Valle del Cauca
República de Colombia

SECRETARÍA GENERAL



SECRETARIO: El presente Acuerdo No. 034 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA". fue recibido el 26 de junio de 2009, pasa al Despacho del señor Alcalde para su **SANCION.**

ELBERT DIAZ LOZANO
Secretario General

ALCALDIA MUNICIPAL

Palmira, primero (01) de julio de Dos mil nueve (2009).

Por considerarse legal el Acuerdo No. 034 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA" se sanciona y se ordena su publicación.

Envíese copia del presente Acuerdo al señor Gobernador del Valle del Cauca, para su revisión jurídica de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82 ibidem.

CUMPLASE.

RAÚL ALFREDO ARBOLEDA MÁRQUEZ
Alcalde Municipal

Palmira, 02 de julio de 2009

En la fecha fue publicado el presente Acuerdo por la emisora Radio Palmira.

LUIS FERNANDO MUNERA GUTIERREZ
Oficina de Comunicaciones

REMISION: Hoy tres (3) de julio de Dos mil nueve (2009) remito el Acuerdo No. 034 del 01 de julio de 2009, al señor Gobernador del Valle del Cauca, para su revisión jurídica.

ELBERT DIAZ LOZANO
Secretario General

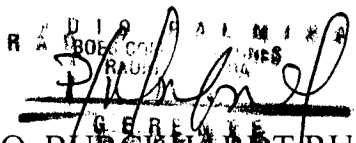
Fabiola M.

EL SUSCRITO GERENTE DE RADIO PALMIRA

CERTIFICA QUE

NUESTRA EMISORA TRANSMITIO LA PUBLICACION DEL ACUERDO No. 34 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRANSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA"

PARA CONSTANCIA DE LO ANTERIOR SE FIRMA EN PALMIRA A LOS DOS (2) DIAS DEL MES DE JULIO DE 2009.


OTTO BURCKHARDT RUIZ
GERENTE DE MEDIOS

**LA SUSCRITA SECRETARIA GENERAL DEL
HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA**

CERTIFICA:

Que el Acuerdo No. 034 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA"**, fue discutido y aprobado en el curso de sesiones del Concejo Municipal, durante las fechas:

PRIMER DEBATE: Dieciséis (16) y Diecinueve (19) de junio de 2.009.

SEGUNDO DEBATE: Junio 24 de 2009.

Para constancia se firma en Palmira, a los veinticinco (25) días del mes de junio de dos mil nueve (2.009).


NORMA PATRÍCIA SAAVEDRA USMA
Secretaria General

**LA SUSCRITA SECRETARIA GENERAL DEL
HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA**

HACE CONSTAR:

Que el Acuerdo No. 034 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA"**, fue presentado a iniciativa del Ejecutivo Municipal.

Para constancia se firma en Palmira, a los veinticinco (25) días del mes de junio de dos mil nueve (2.009).


NORMA PATRÍCIA SAAVEDRA USMA
Secretaria General

**LA SUSCRITA SECRETARIA GENERAL DEL
HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE PALMIRA**

EXPTIDE LA SIGUIENTE REMISIÓN

En la fecha, veinticinco (25) días del mes de junio de dos mil nueve (2.009), remito un (1) original y siete (7) copias del Acuerdo No. 034 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN VIAL DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA"**, al señor Alcalde Municipal para su sanción y publicación.

