



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

LA ALCALDESA DE ARMENIA, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 311 y el numeral 1° del artículo 315 de la Constitución Política, el numeral 6° del artículo 91 de la ley 136 de 1994 y el parágrafo 2 del artículo 143 del Acuerdo N° 019 de 2009 – Plan de Ordenamiento Territorial - y

CONSIDERANDO

Que el artículo 311 de la Constitución Nacional señala que “... *Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes*”..

Que el artículo 315 ídem establece como atribuciones del alcalde las siguientes:

“1. *Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo.*

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le señalen.”

Que el artículo 91 de la Ley 136 de 1994 establece, en su literal A numeral 6, la función de reglamentar los acuerdos municipales en cabeza del Alcalde Municipal.

Que el parágrafo 2 del artículo 143 del Plan de Ordenamiento Territorial, Acuerdo 19 de 2009, establece:

“PARÁGRAFO 2. *El listado de vías y los proyectos señalados en este artículo y en el siguiente, corresponderán a la fase uno de formulación del Plan Maestro de Movilidad el cual será adoptado por la Administración en el primer año del corto plazo del P.O.T. acogiendo las determinantes de norma estructural planteadas en este P.O.T.”*

Que las decisiones adoptadas en el presente decreto acogen la norma estructural del Plan de Ordenamiento Territorial.

Que conforme a lo dispuesto por la norma anteriormente citada, se hace necesario acoger, por medio de acto legal adecuado y en oportunidad, la dimensión físico espacial del Plan Maestro de Movilidad en su fase uno.



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

El Gobierno Nacional mediante documentos de política y legislación ha diagnosticado la problemática de la movilidad en el país. Para esto estableció una tipología de ciudad deseada y las estrategias y acciones necesarias para dirigir la planificación hacia esa meta. Dicha Política de Gobierno Nacional con respecto a la movilidad urbana, identifica los siguientes parámetros deseables para las ciudades de Colombia así:

- Garantizar la creación de espacios públicos peatonales tanto para la ciudad construida como para las áreas de expansión.
- Contar con la infraestructura necesaria para la utilización de medios alternativos de transporte, con la generación de su respectiva infraestructura, asociada a los Sistemas Estratégicos de Transportes Públicos (SETP), como es el caso de Armenia.
- Garantizar la funcionalidad de las áreas residenciales de las ciudades por la existencia de equipamientos.
- Promover la participación del sector privado en el desarrollo de operaciones urbanas a través de los instrumentos de gestión previstos en los Planes de Ordenamiento Territorial y de la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)”.

Que el Plan Maestro de Movilidad es una acción primordial para que la ciudad de Armenia se aproxime a las condiciones deseables, maximizando sus ventajas comparativas y competitivas y minimizando los problemas asociados al transporte de personas y mercancías en los centros urbanos.

Que por las razones expresadas, la Alcaldesa Municipal

DECRETA

ARTÍCULO 1.- ADOPCIÓN. Adoptase la dimensión físico espacial del Plan Maestro de Movilidad Fase Uno para el Municipio de Armenia, el cual se encuentra definido por los artículos subsiguientes.

**CAPITULO I
DEFINICIONES – POLITICA - OBJETIVOS**

ARTICULO 2.- DEFINICIONES

Para los solos efectos del presente Decreto se acoge el glosario de definiciones contenido en el documento técnico de soporte



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

ARTICULO 3.- POLITICA

El Plan Maestro de Movilidad de Armenia tiene como política la Movilidad Sostenible e Inteligente que le permite dar prelación a la movilidad en el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) y en otros modos alternativos de transporte como el desplazamiento peatonal, en bicicleta y otros medios no contaminantes. La movilidad sostenible, permite integrar criterios que minimicen los impactos negativos generados por el transporte y maximicen la movilidad. Así mismo, busca equilibrar el costo pagado por los usuarios, derivado de sus desplazamientos, con el costo real en el que se incluyan las implicaciones de su decisión de emprender un viaje y generar contaminación, accidentes, saturación, dado que estas son cubiertas de manera mínima por los agentes generadores.

ARTICULO 4.- OBJETIVOS

- Promover una movilidad segura, es decir buscar reducir las muertes, heridos y pérdidas materiales resultantes de accidentes asociados al movimiento de personas y mercancías.
- Promover un mejoramiento de la salud pública no solo mediante la reducción de la contaminación atmosférica asociable a las fuentes móviles sino con acciones que reduzcan el ruido y promuevan la actividad física.
- Promover una movilidad asequible, es decir, buscar que los tiempos de viaje y gastos monetarios en que las personas y las empresas incurran sean minimizados, dentro de un marco de remuneración justa a los prestadores de los servicios de transporte.
- Lograr que el esquema de movilidad propuesto promueva la competitividad y productividad de la ciudad de Armenia, es decir que la ciudad siga invirtiendo en transporte retribuyendo con una mayor productividad, permitiendo que la ciudad cada vez pueda competir mejor en el entorno regional, nacional e internacional.
- Propiciar en la ciudad de Armenia, una integración eficiente con los modos de transporte de alcance regional, nacional e internacional, es decir que el plan de movilidad considere la necesidad de interrelación entre la ciudad y otras entidades relacionadas a través de distintos modos de transporte.
- Considerar todos los modos y modalidades de transporte (transporte carretable, férreo, transporte de carga, mercancías, es decir incluir dentro de los procesos de planeación todos aquellos modos de transporte que sean relevantes.



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

CAPITULO II

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA VIAL

ARTICULO 5.- El Sistema vial del municipio de Armenia, está conformado de la siguiente manera:

1. MALLA VIAL ARTERIA PRINCIPAL

Son corredores viales que garantizan los enlaces interregionales a través de la ciudad. Sus características geométricas, secciones transversales permiten el desplazamiento de altos volúmenes vehiculares. Son vías de preferencia para el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

2. MALLA VIAL ARTERIAL SECUNDARIA

Son vías de menor categoría que enlazan las Vías Arterias Principales con los diferentes sectores de la ciudad.

3. MALLA VIAL COLECTORA

Son las que distribuyen el tránsito dentro de las distintas áreas que conforman la ciudad, permitiendo el acceso directamente a las zonas residenciales, institucionales y recreacionales. Son el enlace entre las Vías Arterias Secundarias y las vías locales. Se requieren para el transporte público. Se propone la siguiente sección transversal.

4. MALLA LOCAL

Son las vías que permiten el acceso desde la perspectiva de individualidad predial o de proyecto de desarrollo

5. VÍAS PEATONALES

Se definen como Vías peatonales las sendas de circulación peatonal separadas de las calzadas de circulación rodada. Las vías peatonales pueden ser:

A. Alameda: Zona de reserva vial definida para sistemas peatonales a través de corredores verdes, dotados de abundante arborización.

B. Malecón: Zona de reserva vial definida para sistemas peatonales a lo largo de un recurso hídrico.



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

C. Bulevar: Zona de reserva vial definida para sistemas peatonales a lo largo de una vía carretable.

6. CORREDORES DE MOVILIDAD ALTERNATIVA:

Son áreas destinadas para la movilidad peatonal y algún otro tipo de transporte no motorizado.

7. RED DE CICLO-RUTAS

Es el nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. La ciclo-ruta puede ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalado apropiadamente para este propósito o una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas. Con las ciclo-rutas se busca generar equilibrio y desincentivar el transporte motorizado para fomentar el desplazamiento a través de ella, además de incentivar la necesidad de fomentar el uso de energías alternativas no contaminantes.

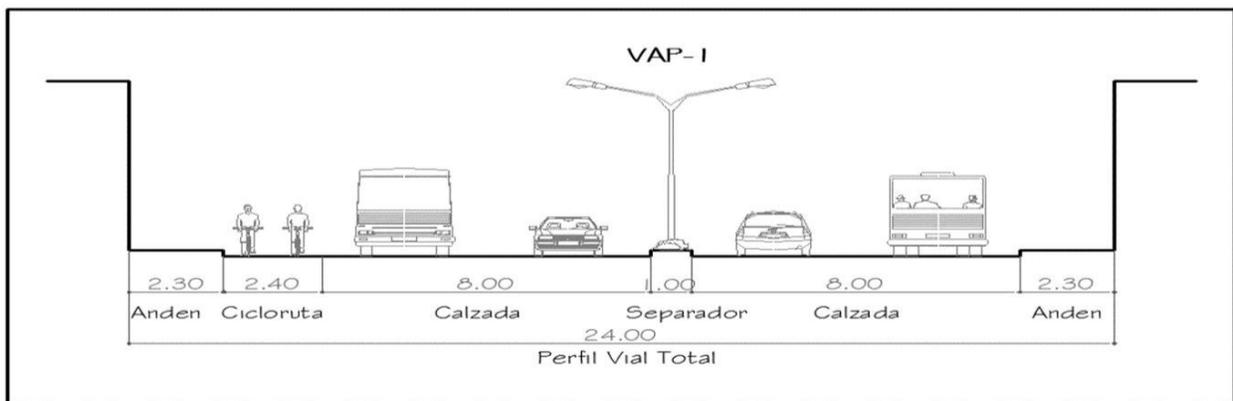
ARTICULO 6.- RED VIAL BÁSICA DE ARMENIA (RVB)

La red vial básica está formada por el grupo de vías más importante de toda la malla vial por donde concurre la mayor movilidad motorizada de la ciudad, y corresponde por jerarquía vial a las siguientes vías: arterias principales, arterias secundarias y colectoras

ARTICULO 7.- EXPRESIÓN GRAFICA DE PERFILES

Los perfiles o secciones viales se determinan conforme a los gráficos siguientes:

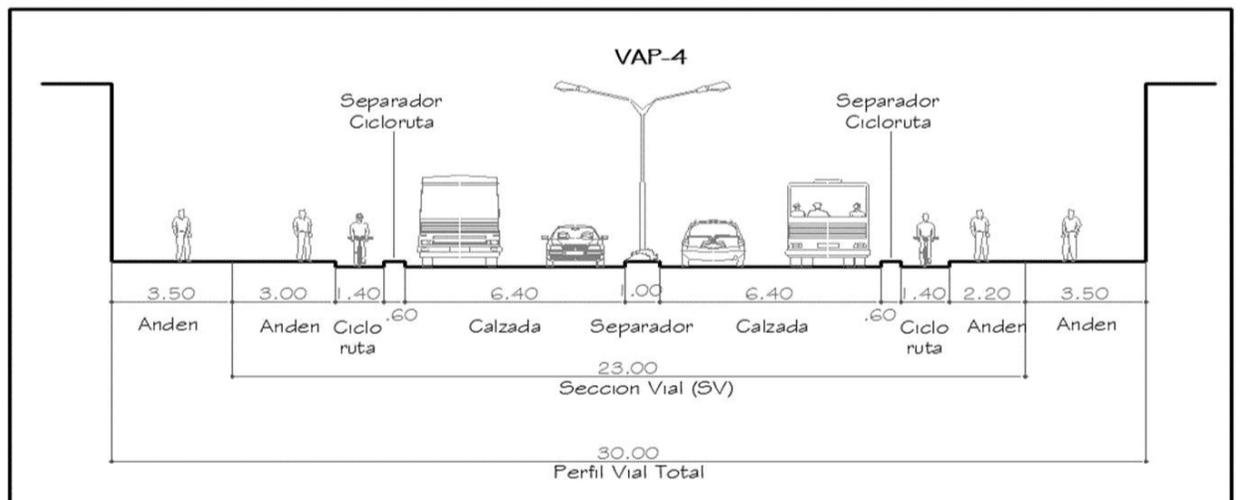
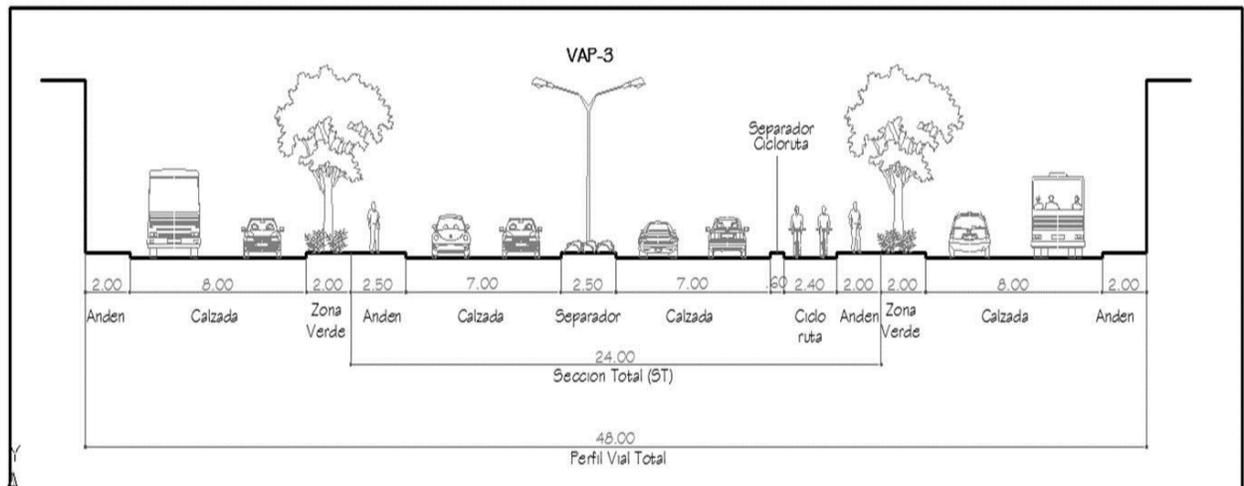
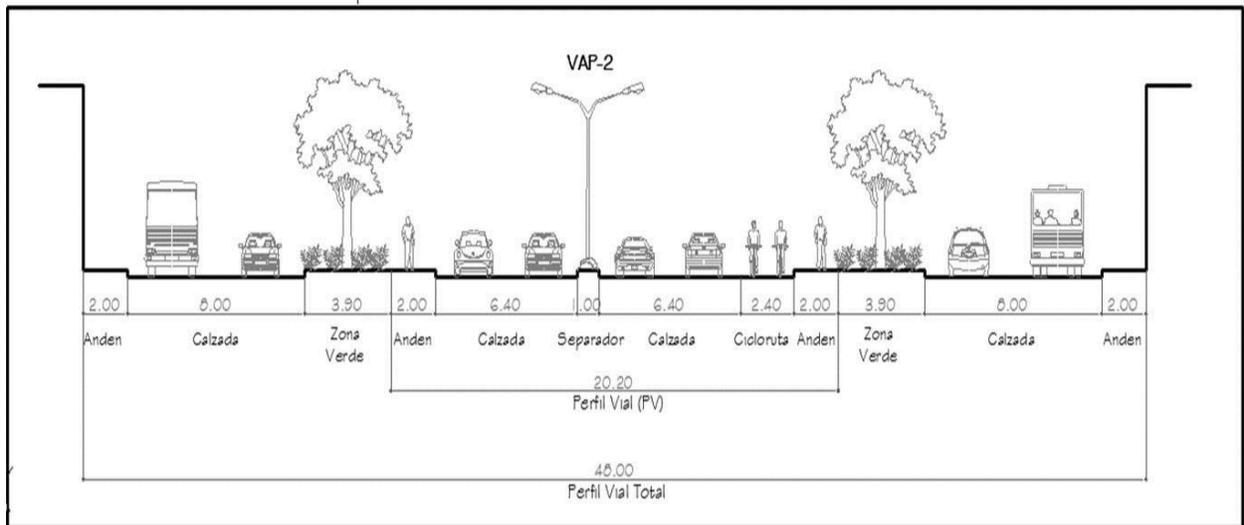
VÍAS ARTERIAS PRINCIPALES





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

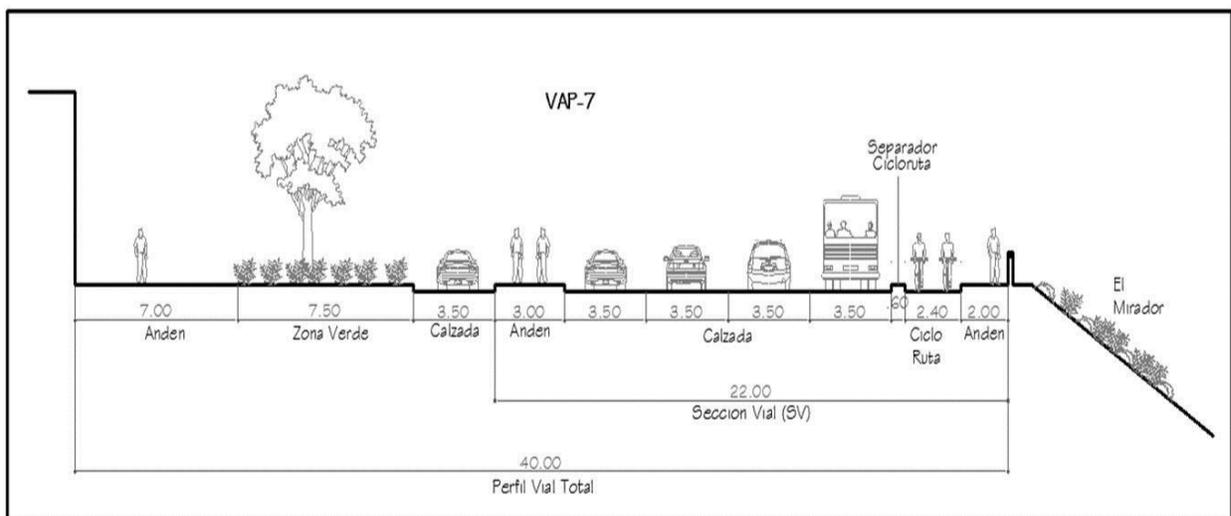
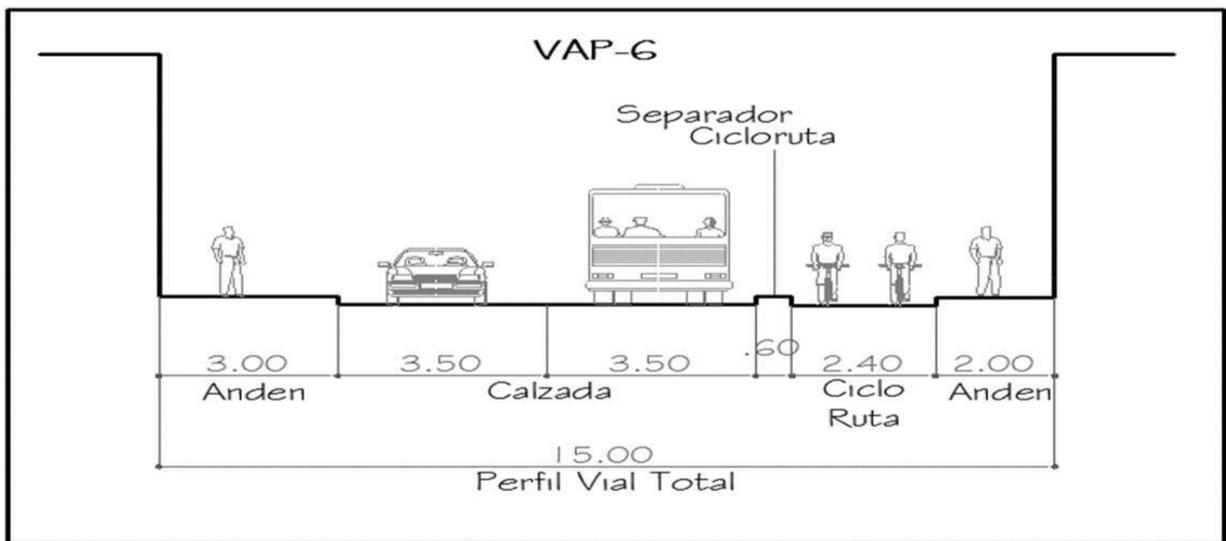
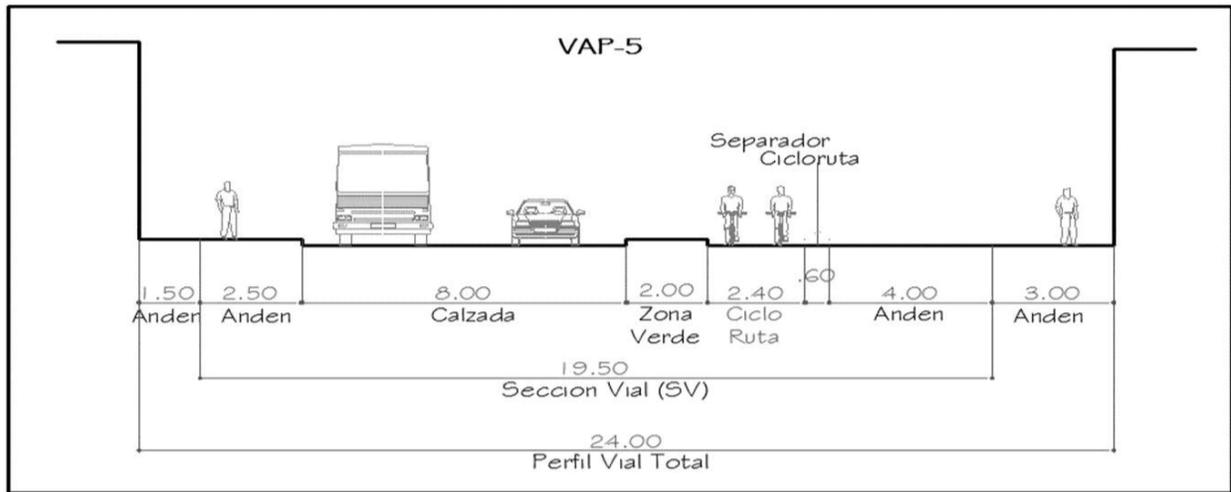
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

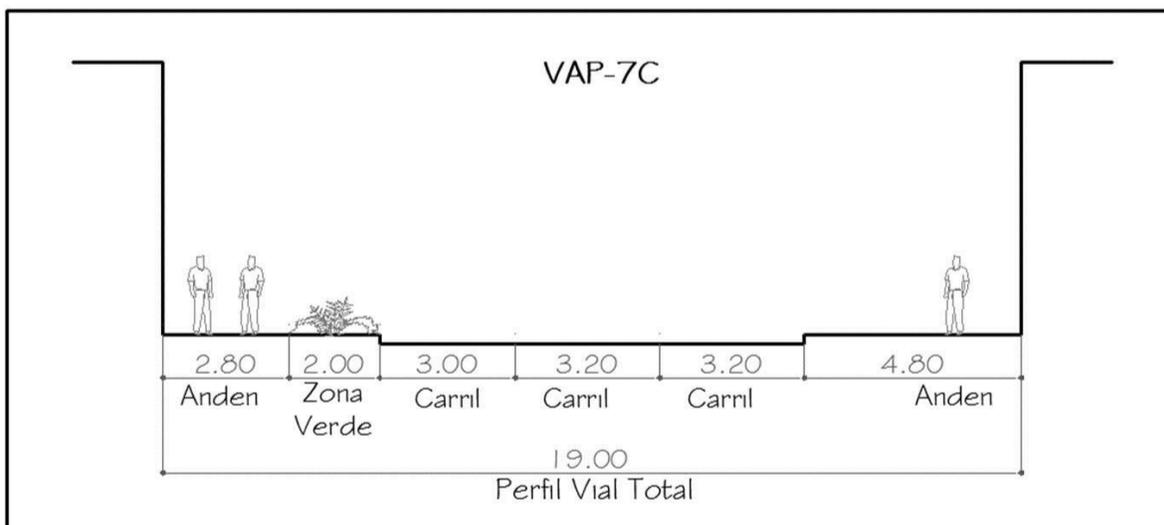
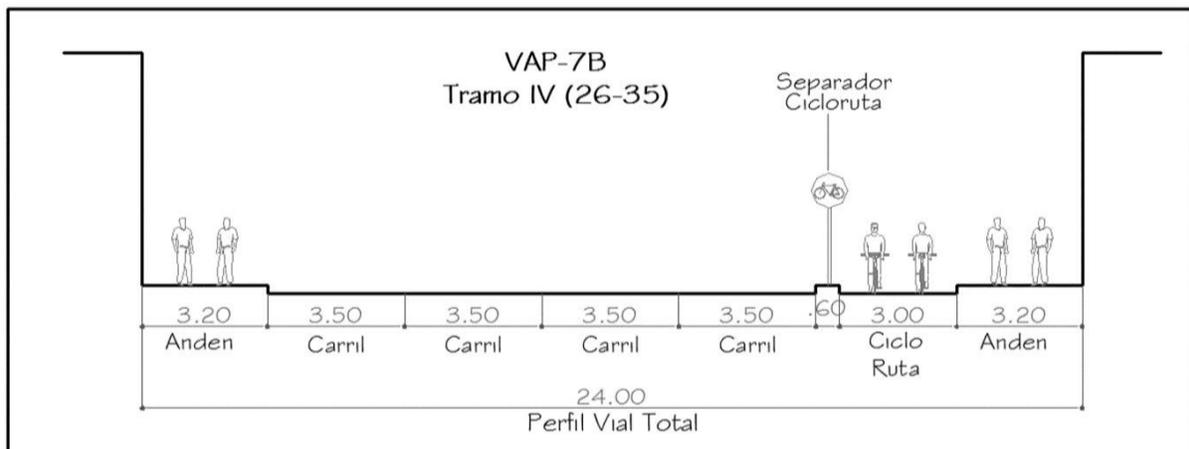
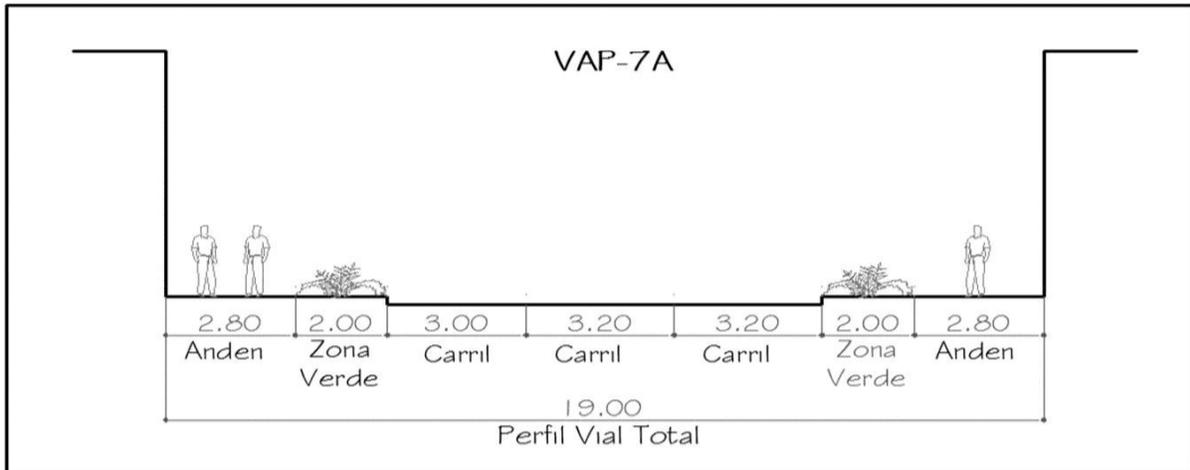
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

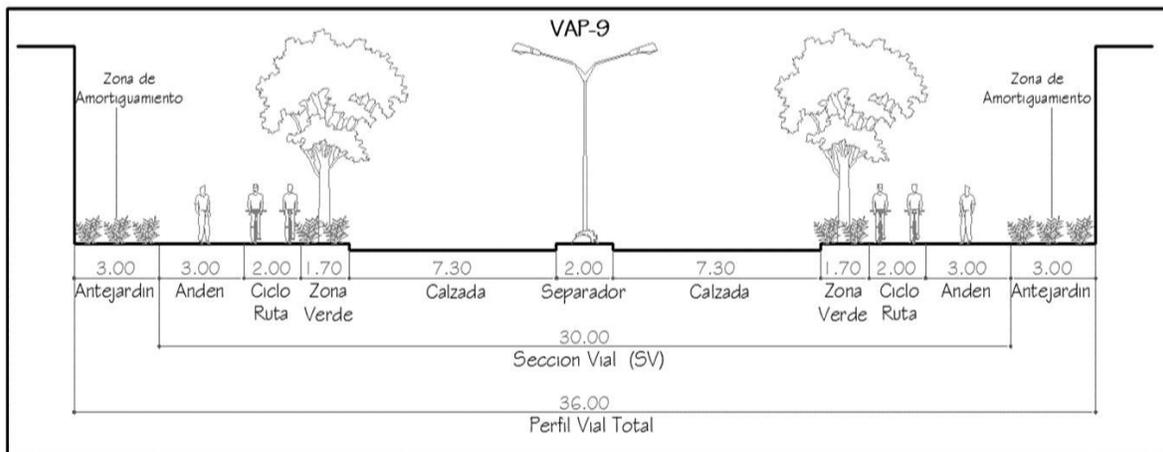
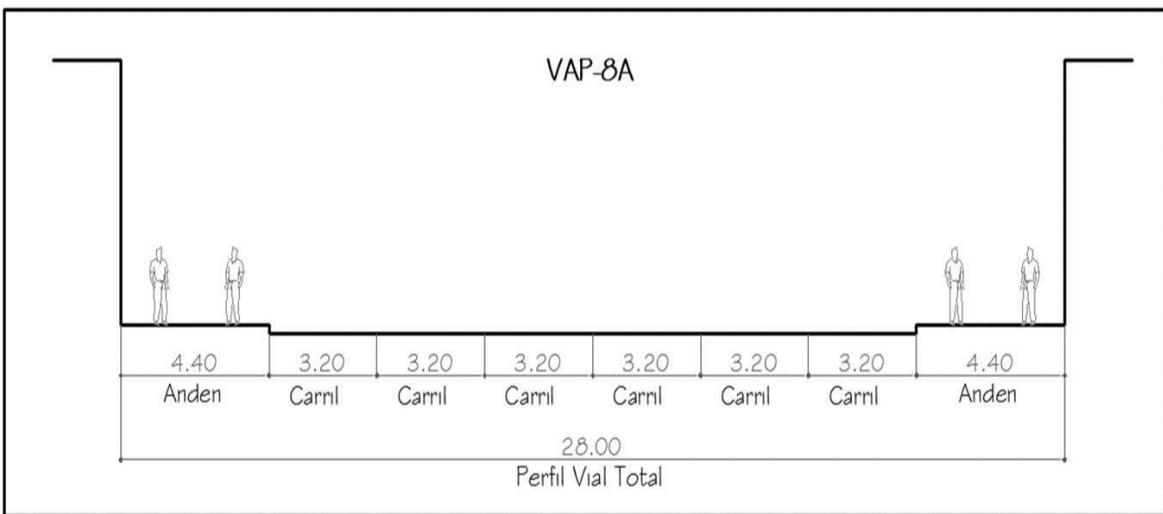
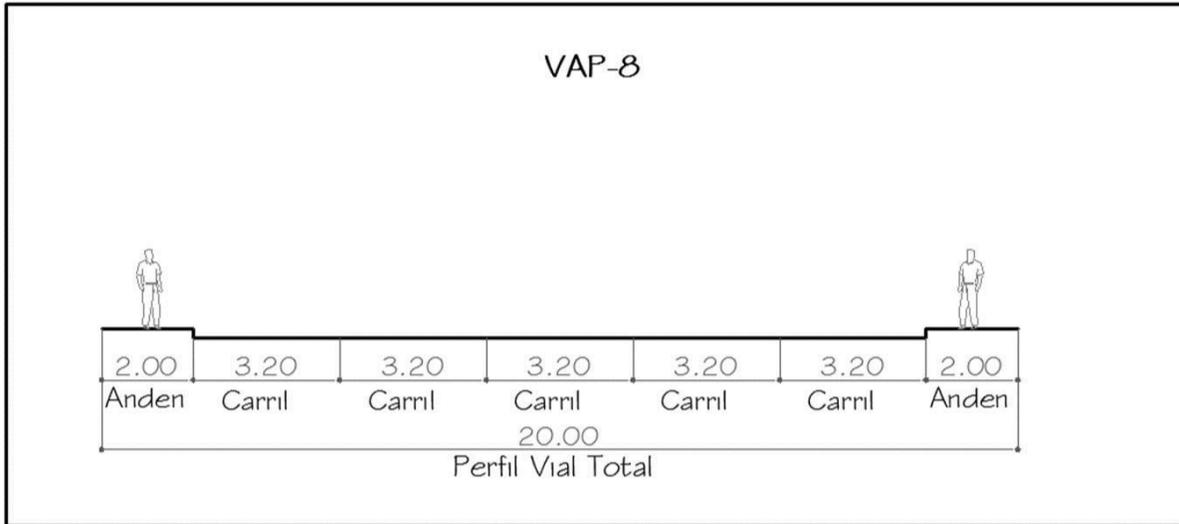
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

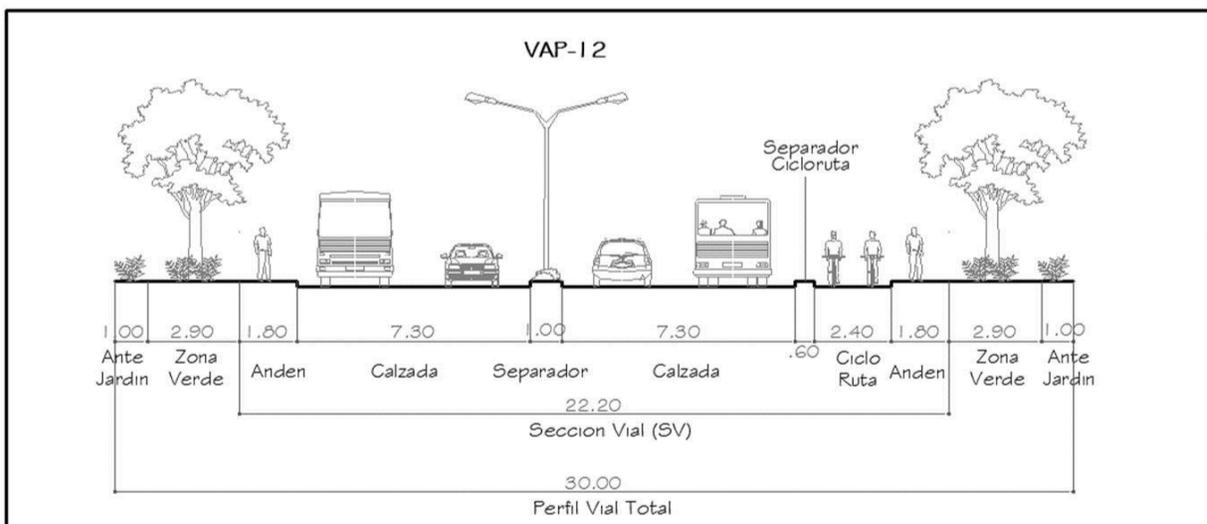
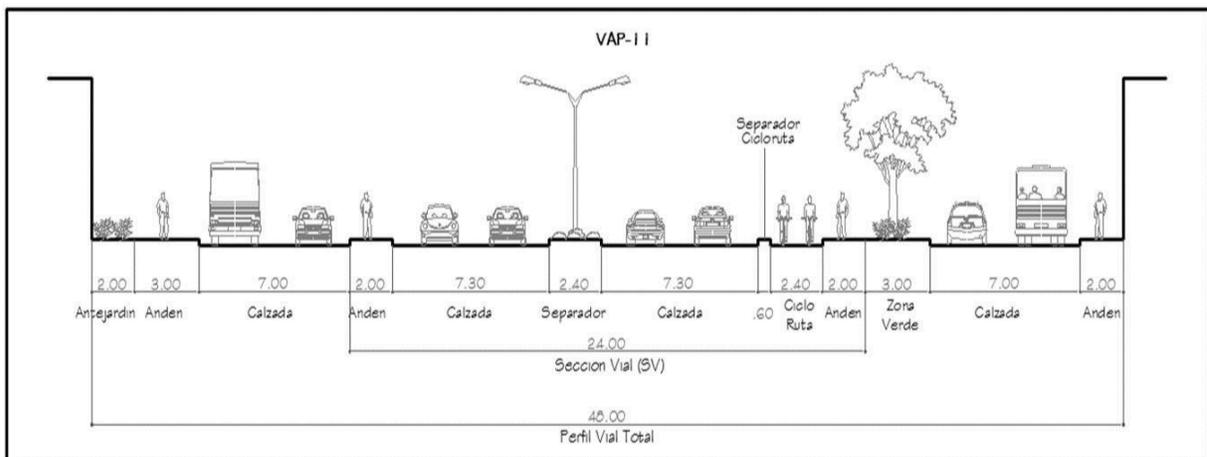
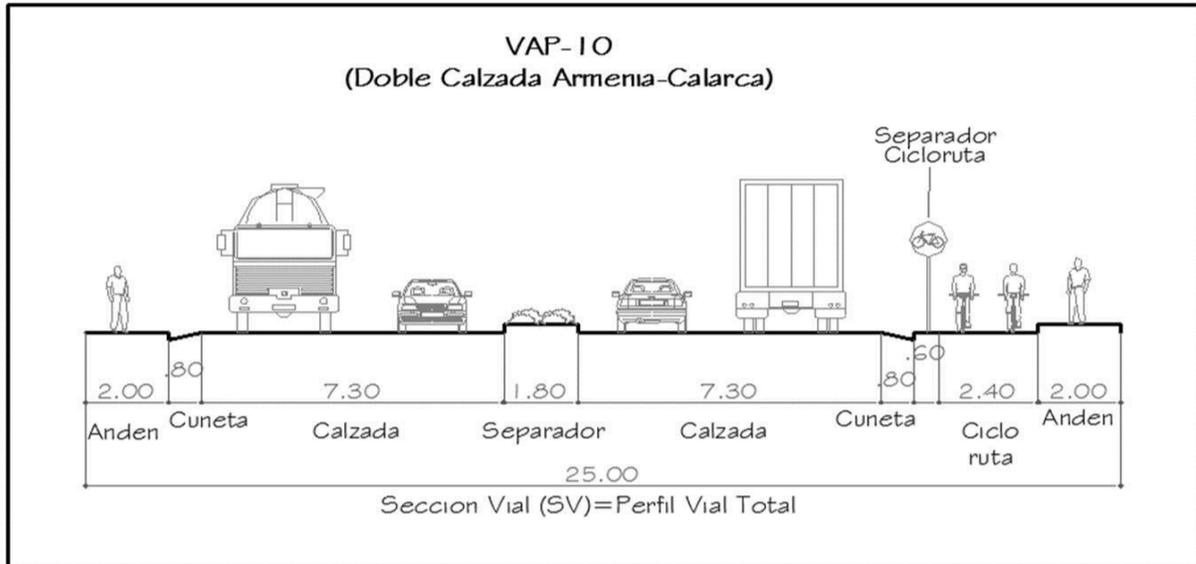
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

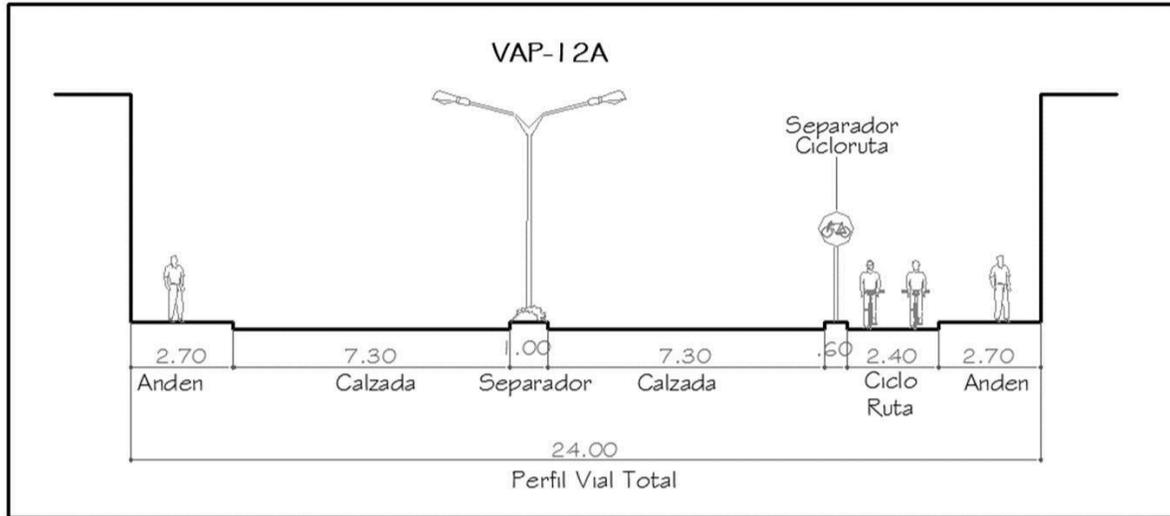
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”



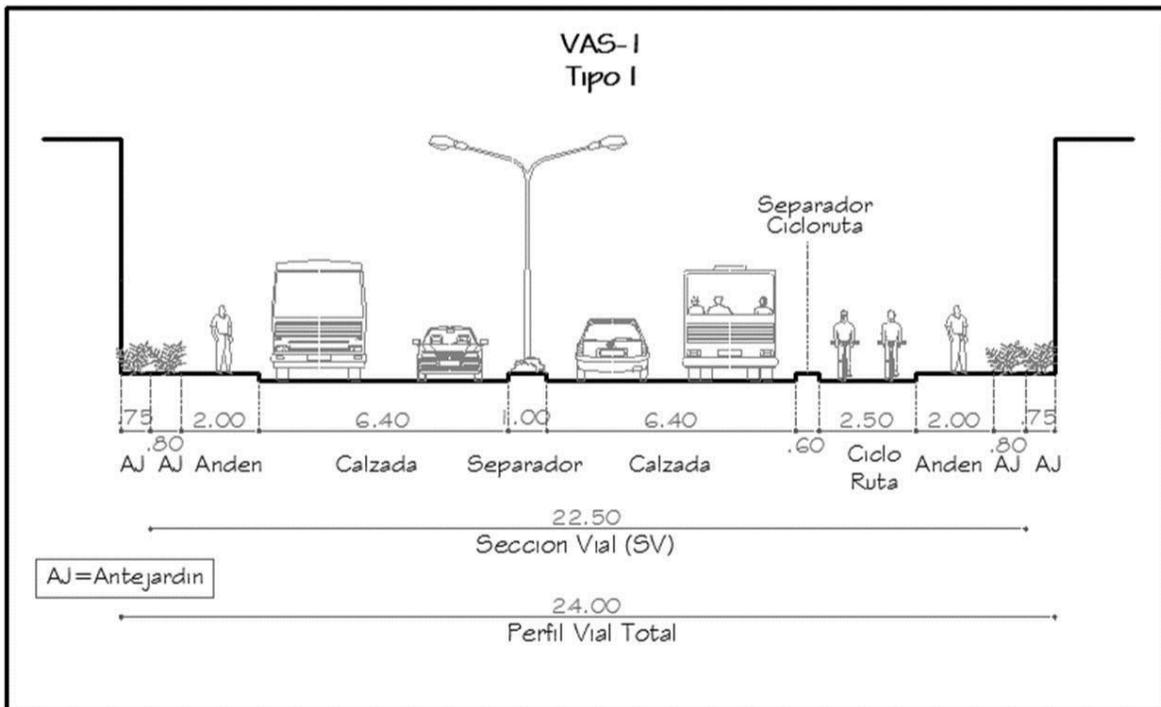


DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”



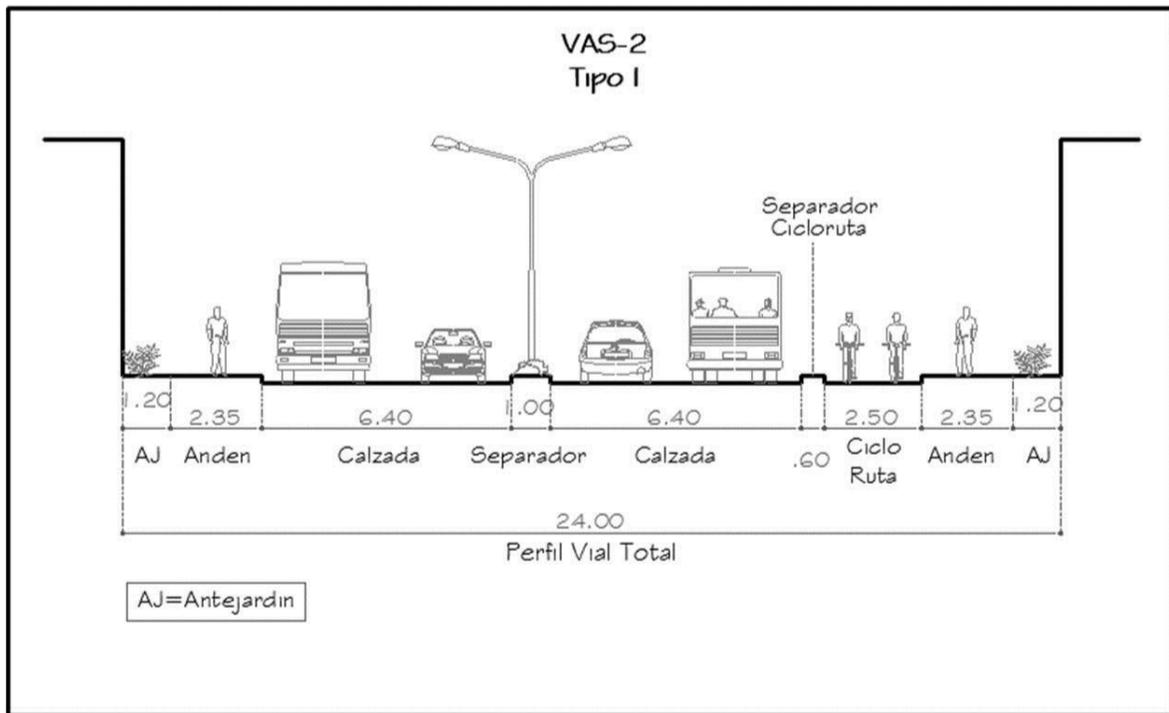
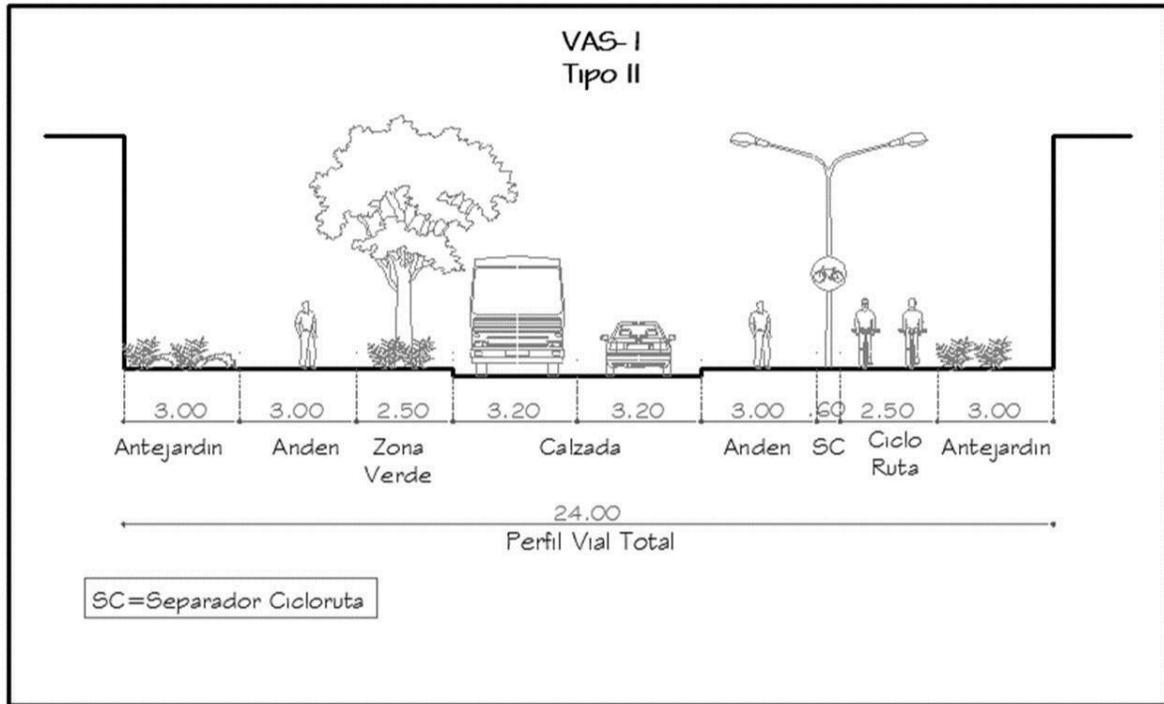
VÍAS ARTERIAS SECUNDARIAS





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

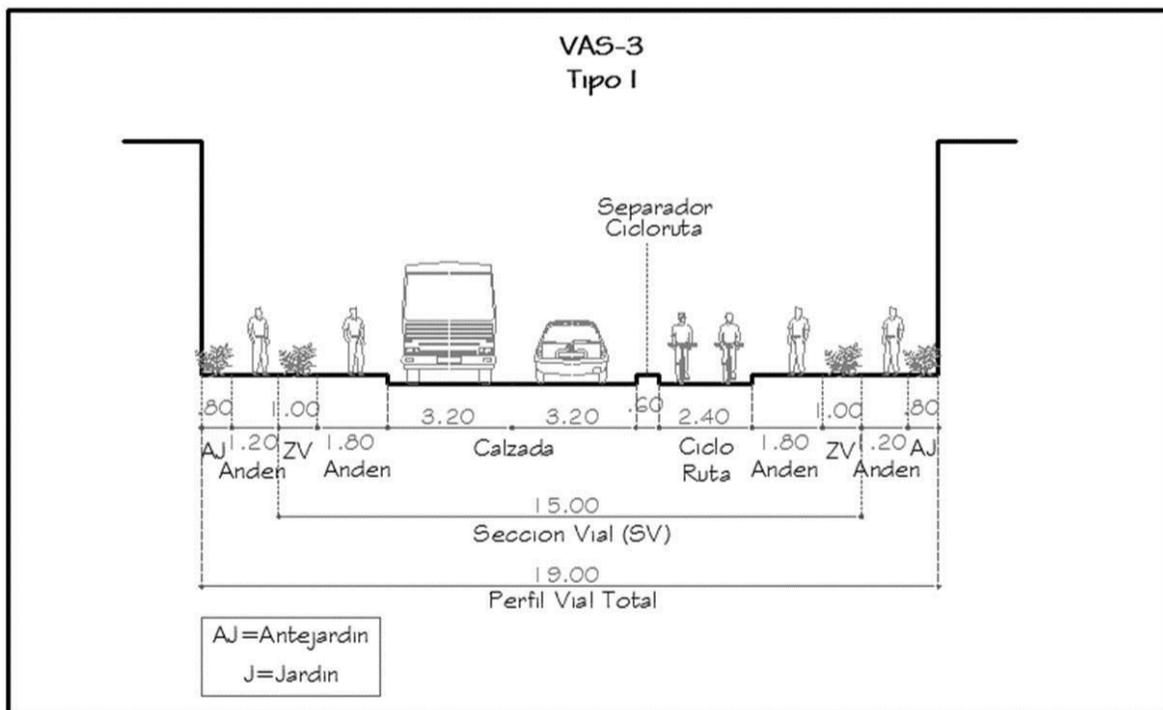
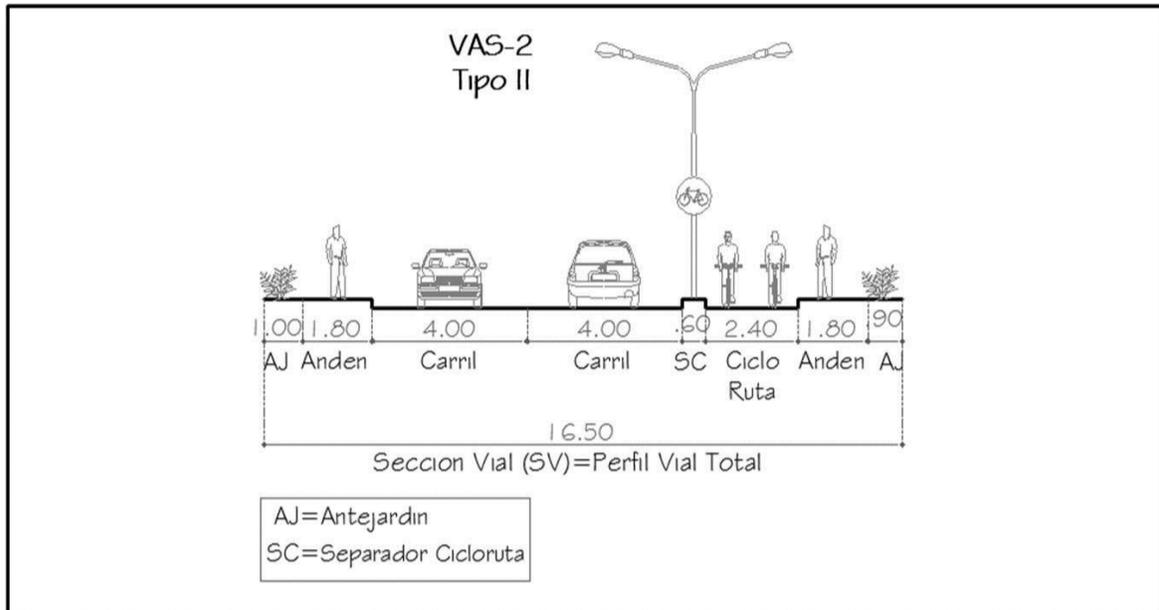
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

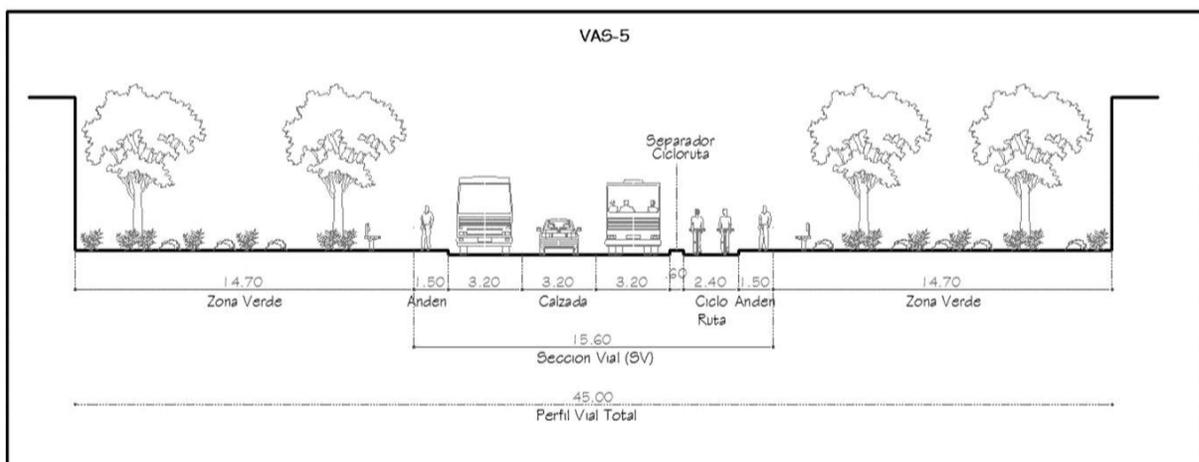
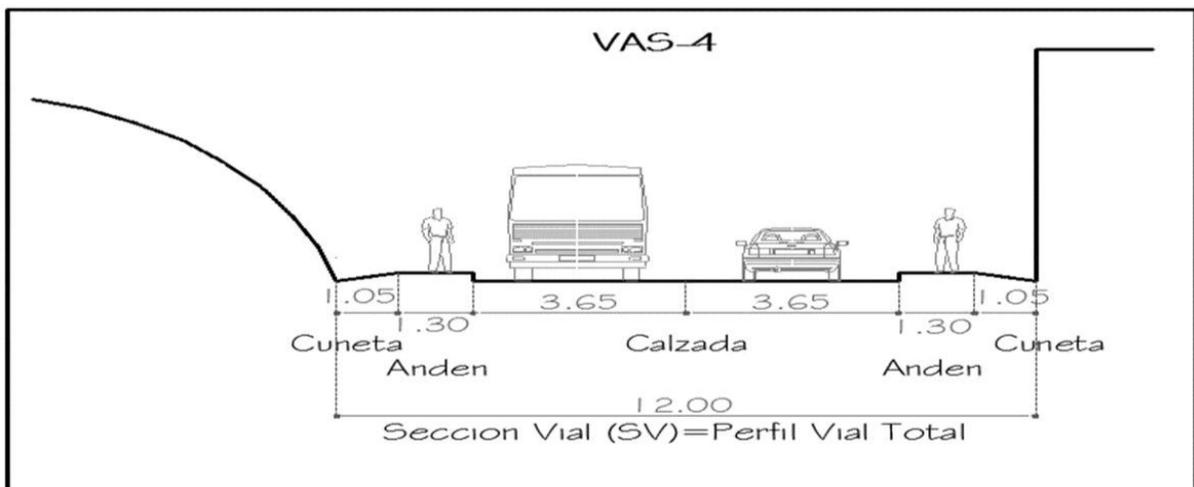
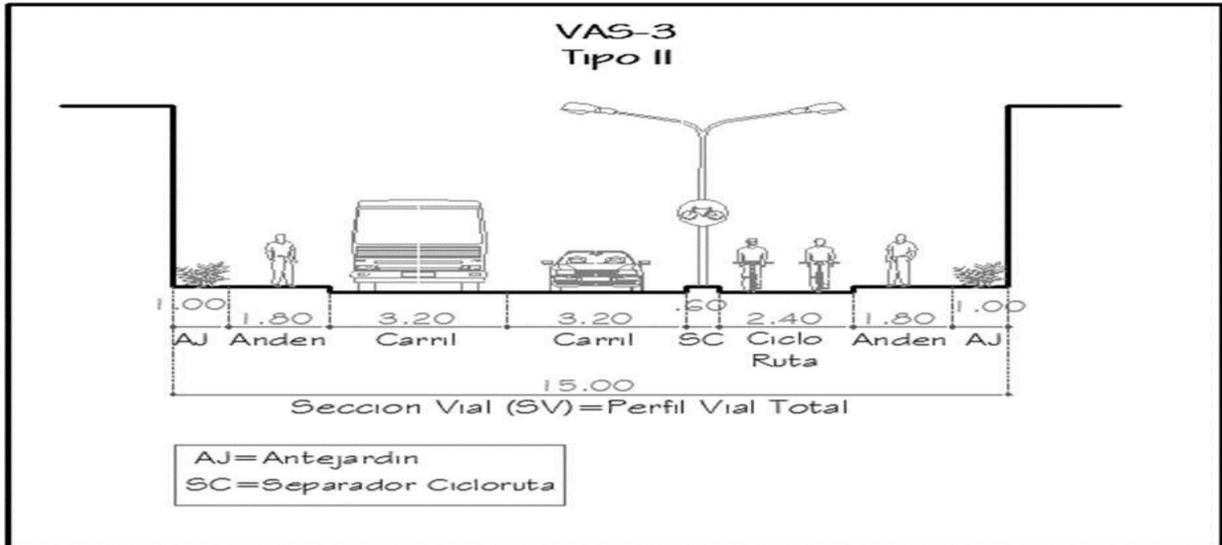
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

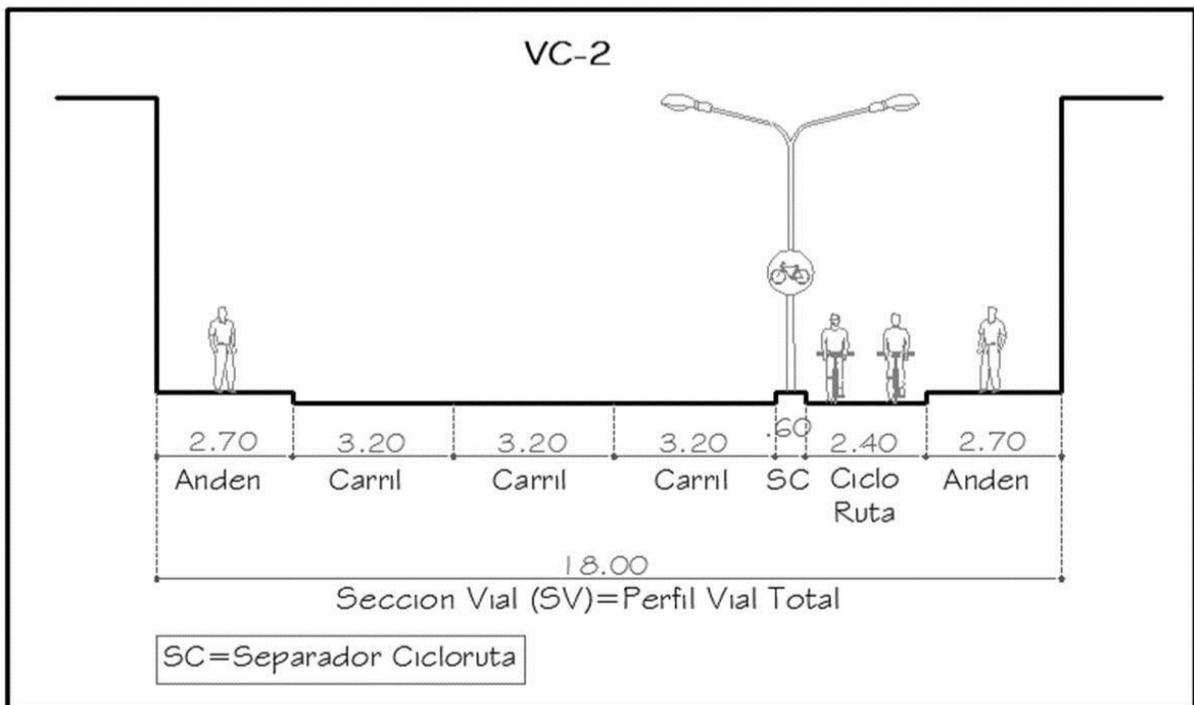
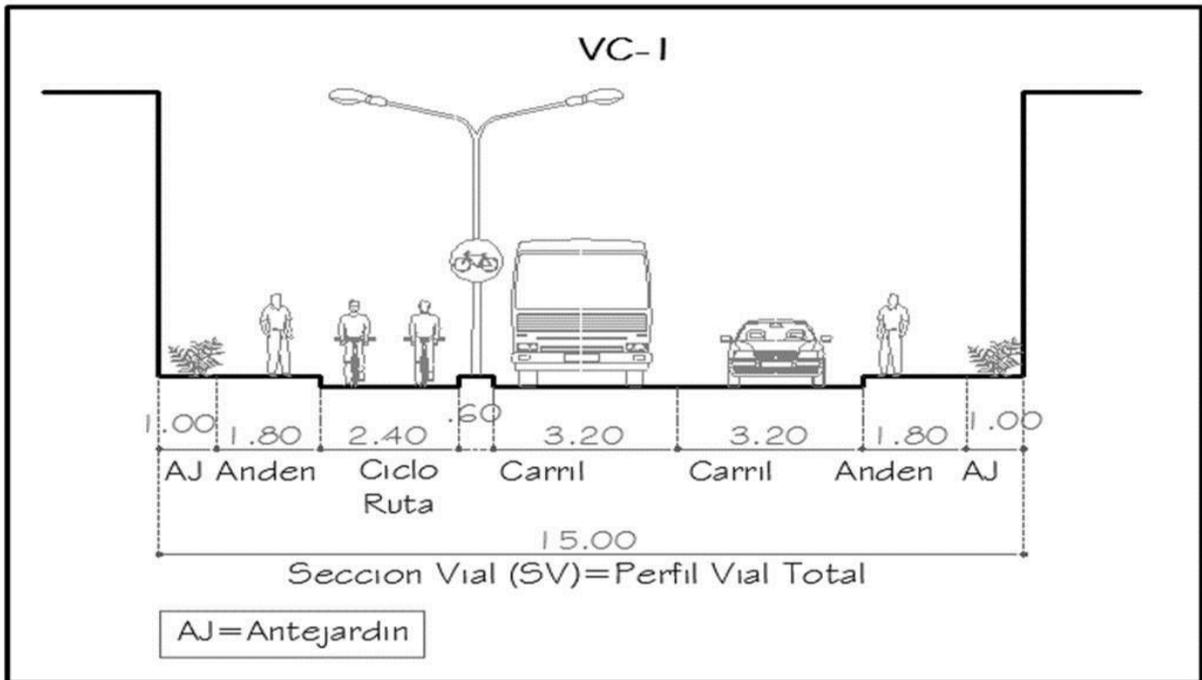




DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

VIAS COLECTORAS

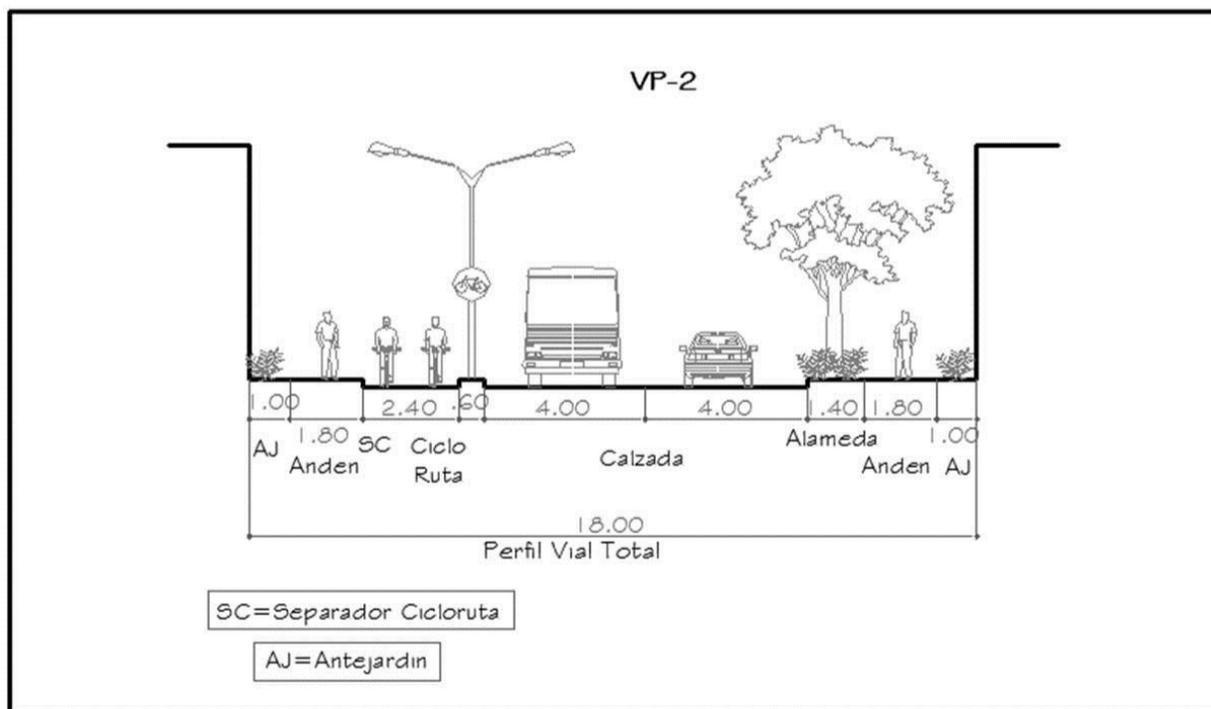
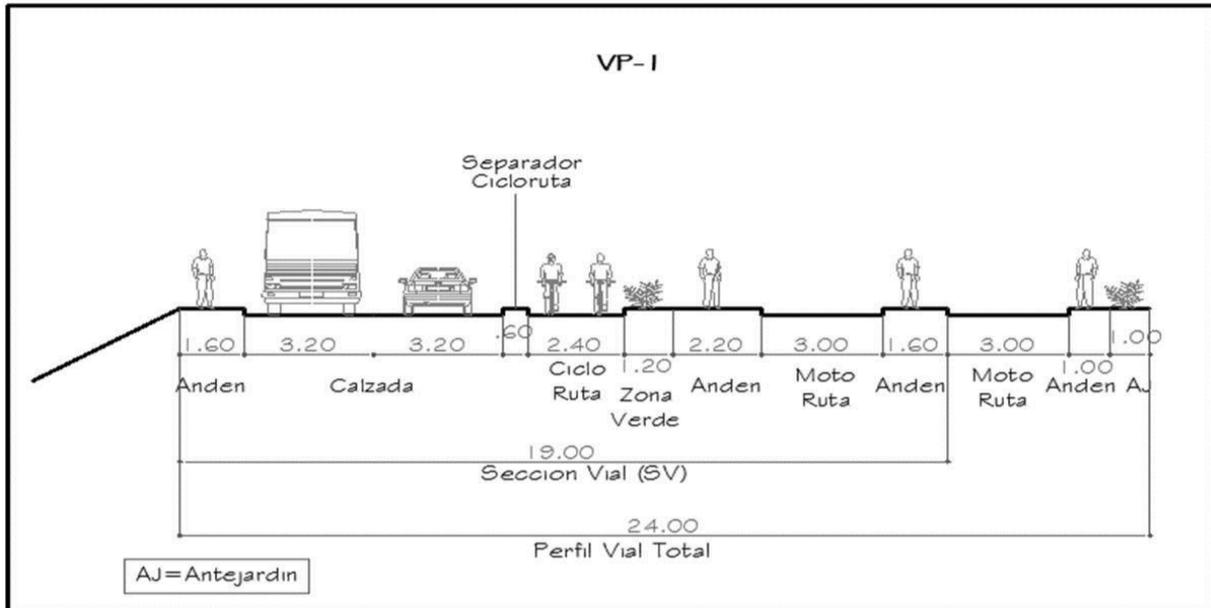




DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

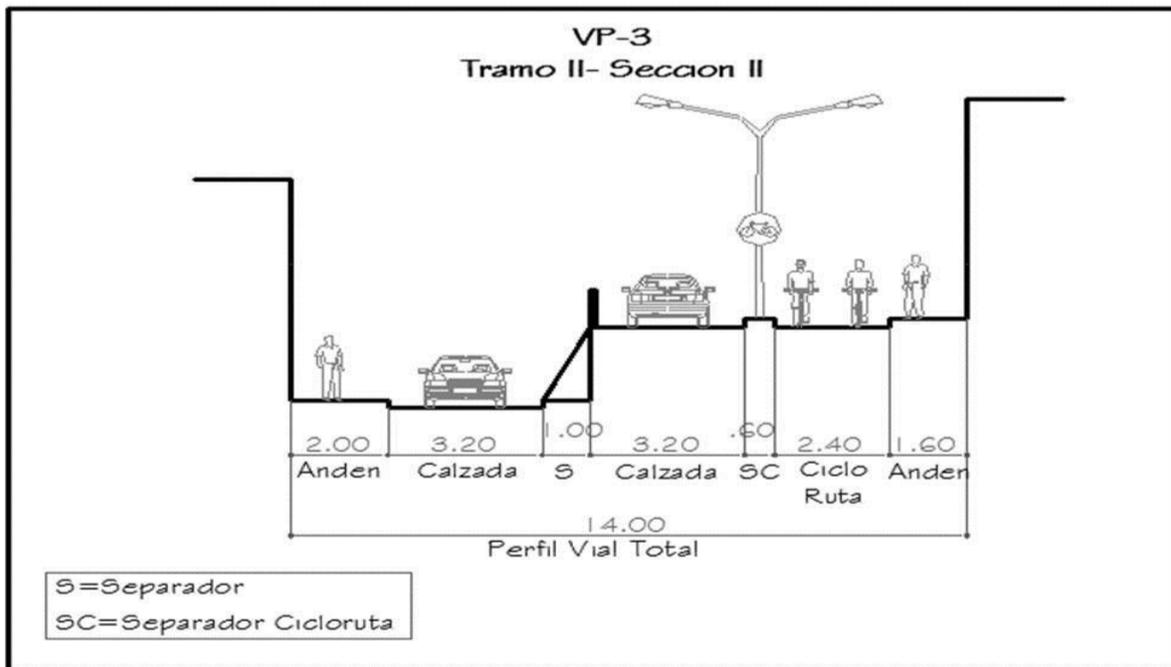
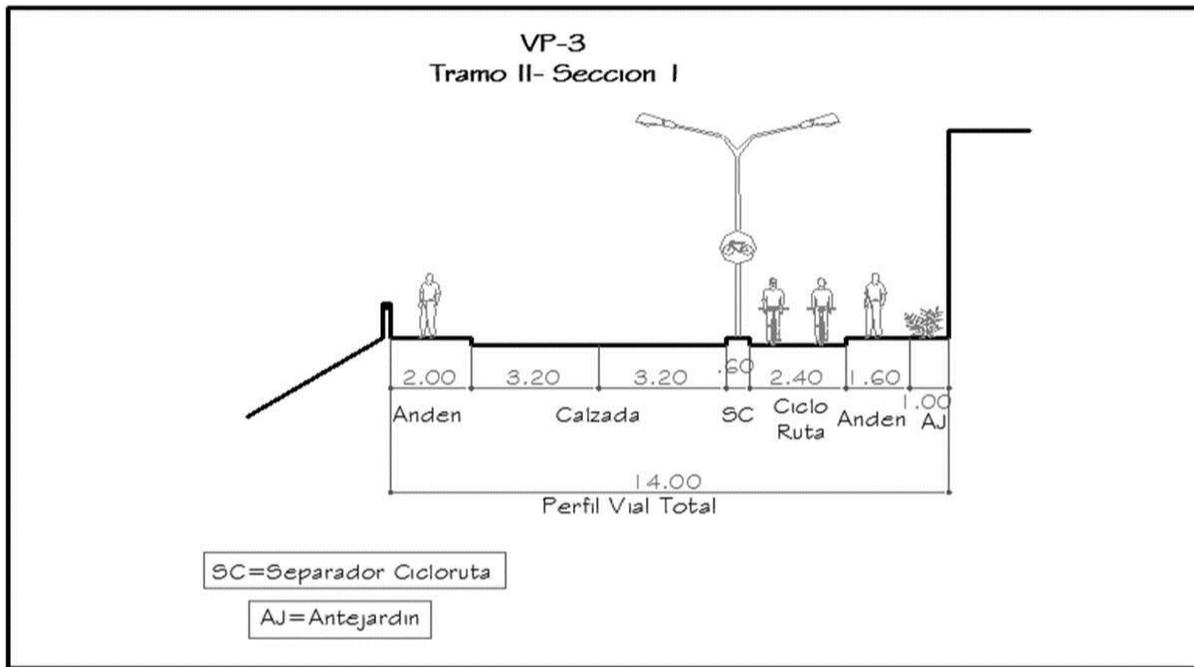
VIAS PEATONALES





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

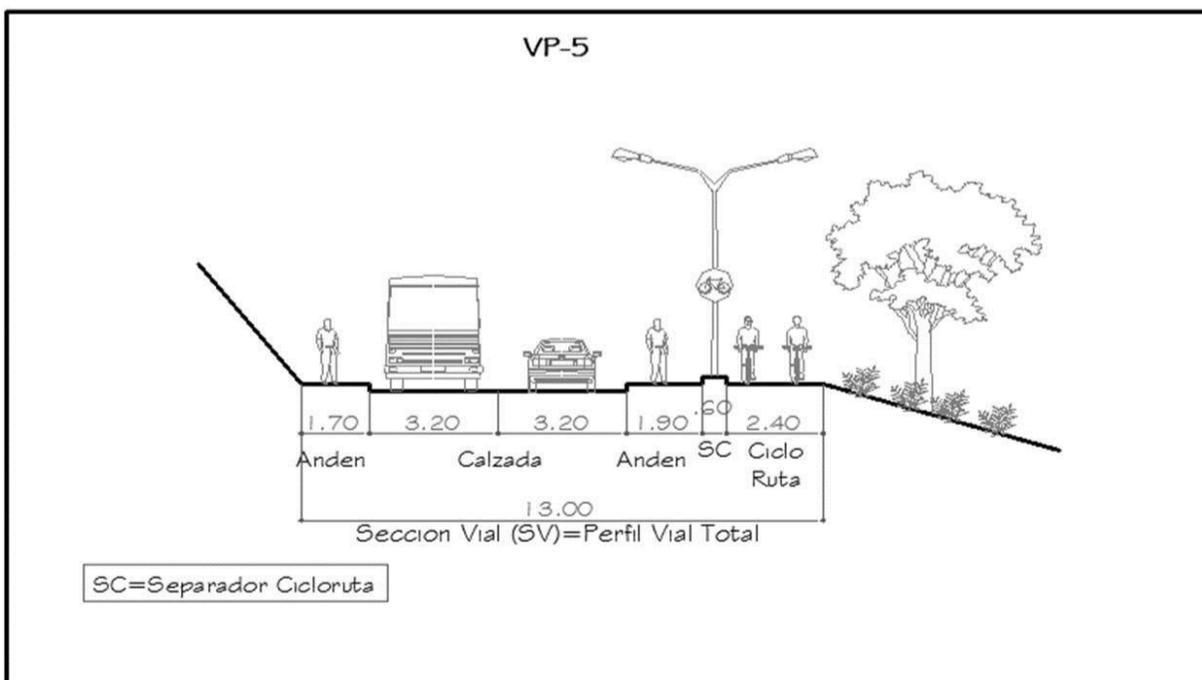
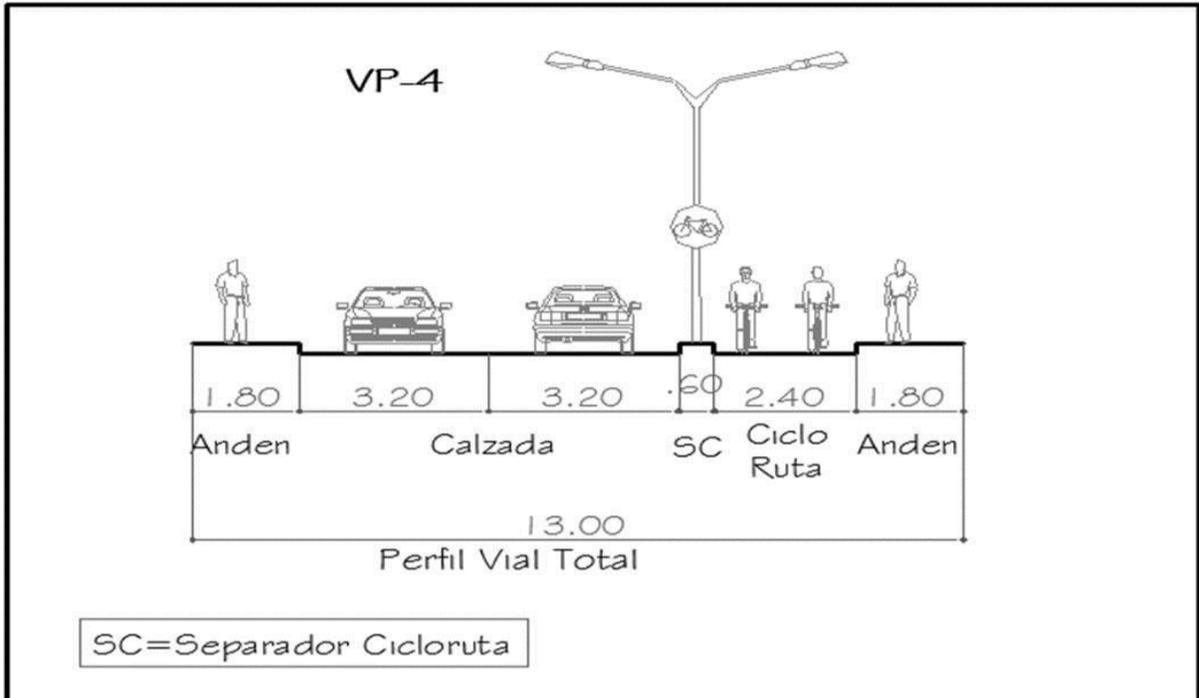
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

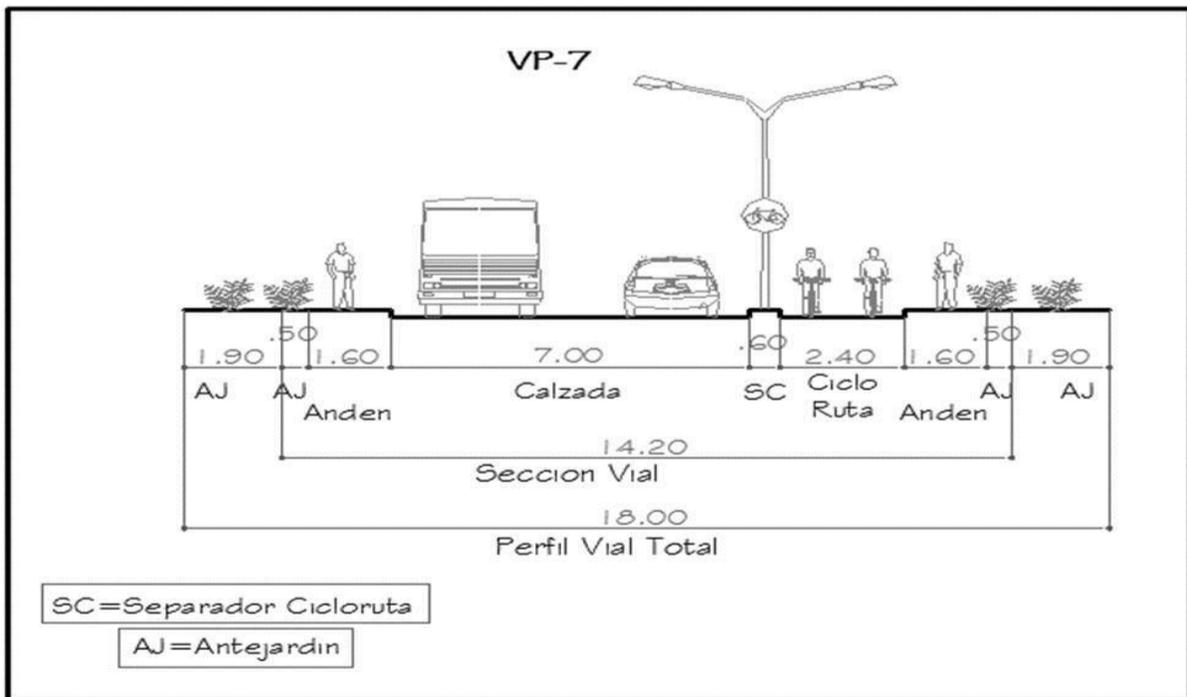
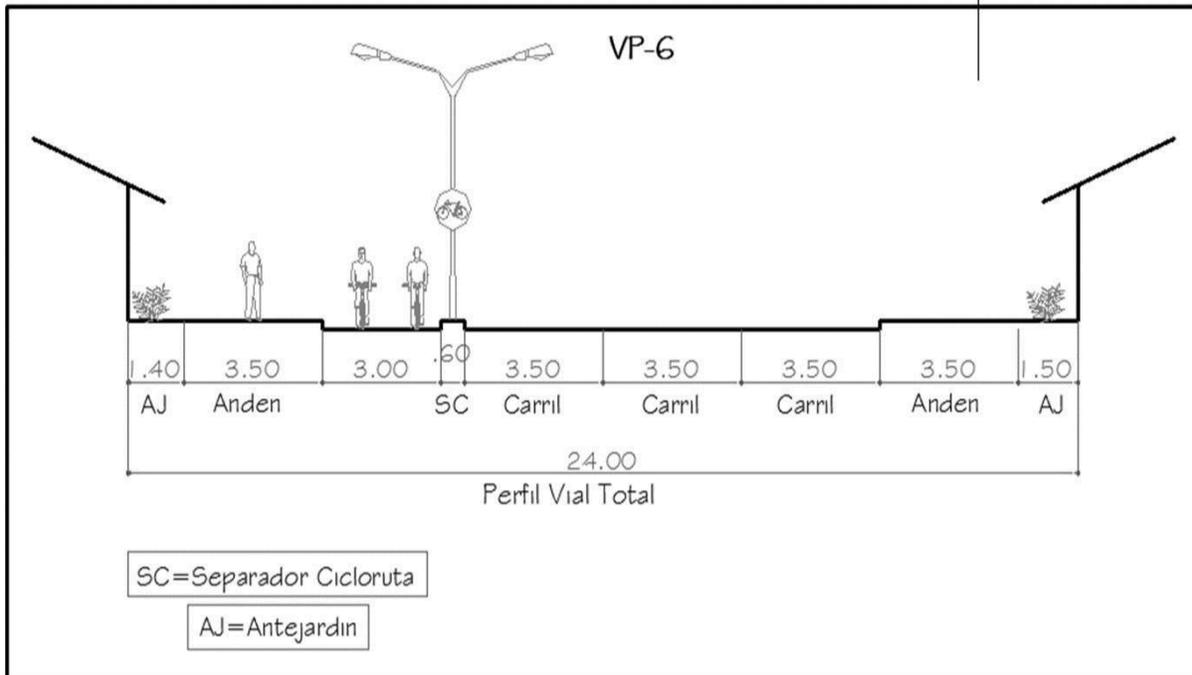
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

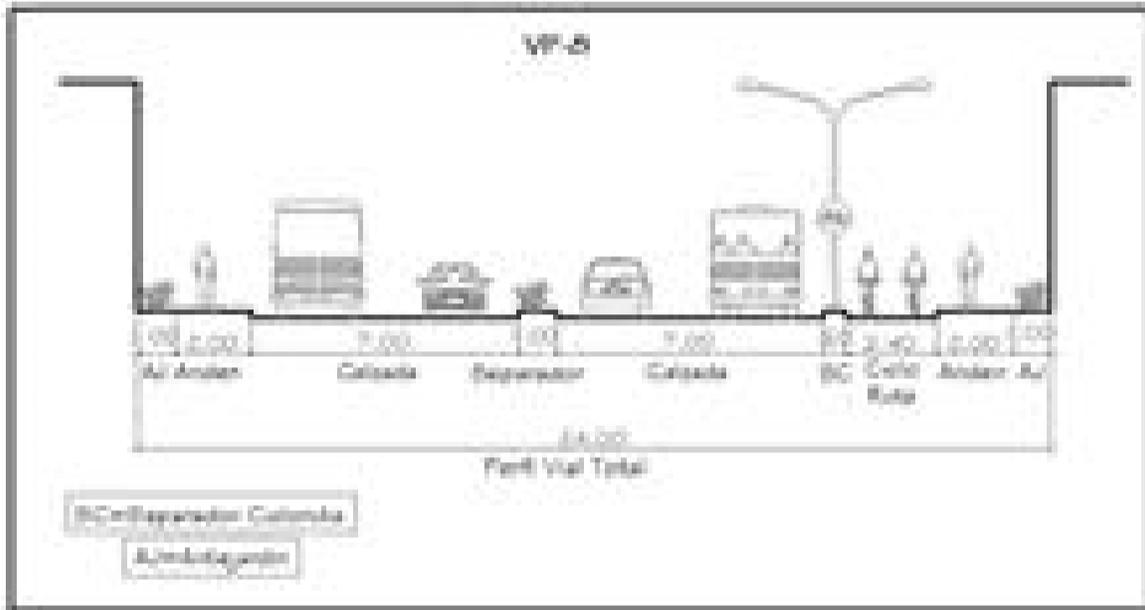
“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”





DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”



PARAGRAFO: Para aquellas vías existentes respecto de las cuales no haga referencia explícita el Plan de Ordenamiento Territorial o el presente acto, la sección vial se entiende determinada por el paramento mayor del costado de manzana

CAPITULO III

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

ARTICULO 8.- MANTENIMIENTO

Le corresponde a la Secretaría de Infraestructura y a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (Setta) con base en los pronósticos de tránsito y evolución del estado de las vías, entre otros aspectos, definir los requerimientos técnicos de intervención en materia de mantenimiento y /o rehabilitación de la malla vial existente, con el fin de incluir en el presupuesto de la vigencia que corresponda los montos respectivos.

ARTICULO 9.- MODALIDADES DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Los proyectos de la Infraestructura Vial se disponen bajo las siguientes modalidades de intervención

A. RECOMPOSICION (R)

Se trata de proyectos encaminados a la reconfiguración física de los elementos de sección de las vías existentes



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

B. RECOMPOSICION Y AMPLIACION (R.A.)

Se trata de proyectos encaminados a la reconfiguración física de los elementos de sección de las vías existentes sumado a la ampliación de la misma

C. NUEVA (N)

Se trata de proyectos encaminados a la construcción de vías nuevas

ARTICULO 10.- PROYECTOS.

El listado de proyectos de infraestructura vial conforme a su modalidad se encuentra en documento adjunto que hace parte del presente acto y se denomina como anexo 1.

Los proyectos previstos obedecen a los estándares urbanísticos generados por el Departamento de Planeación Nacional (DNP).

CAPITULO IV

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTICULO 11.- El Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Armenia, está orientado a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, para el logro de estos fines, propenderá por el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
- Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
- Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
- Estructurar, diseñar e implementar una red de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.
- Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.

**DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010****“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”**

- Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.
- Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.
- Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

ARTICULO 12.- INFRAESTRUCTURA VIAL REQUERIDA PARA EL SETP**1. Proyectos de construcción de vías**

| Nombre del Proyecto | Inicio - Fin del Trayecto | Paramento total | Sección Vial | Área de Afectación Vial (M2) | | Longitud Total (m) |
|--|---|-----------------|--------------|------------------------------|--------------|--------------------|
| | | | | TERRENO | CONSTRUCCION | |
| Calle 50 (Glorieta Los Naranjos - Puesto de Policía Puerto Espejo - 1700 ml) | Glorieta Los Naranjos - Reten Puerto Espejo | 24 | 23 | 3115 | 2385 | 1700 |
| Avenida Montecarlo Tramo I | Av. El Eden - Glorieta Tigreros | 30 | 23 | 5431 | 230 | 1040 |
| Carrera 20 (calle 9 carrera 19 a calle 23) | Calle 23, 21, 19, 9, a Av 19 de Enero | 24 | 15 | 4590 | 2250 | 1045 |
| Avenida La Estación | | 18 | 8 | | 665 | 400 |
| Intersección Vial Calle 21 - Carrera 23 (Depresión Calle 21) | Depresion en cllé 21 | 24 | 23 | 450 | 0 | 300 |
| Conexión Montepardo El Silencio: Pavimentación 2800 M2 | | 13 | 10 | 2800 | 0 | 400 |

**DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010****“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”****2. Proyectos de Rehabilitación vial**

| DESCRIPCION | AREA INTERVENIDA (M2) |
|--|------------------------------|
| Carreras 14,18 y 19 (VER DETALLE) | 182.548,78 |
| OTROS PPROYECTOS DE REHABILITACION | 99.370,50 |
| BOSQUES DE PINARES (Desde la Mz 3 hasta Apuestas Ochoa) | 9.000,00 |
| BARRIO LA VIRGINIA (Mz 18, Ampliación de la vía localizada entre Puerto Espejo y Santa Rita, de la Mz 7 a la 23) | 2.400,00 |
| PUERTO ESPEJO (Desde la Mz 1 a la 11) | 1.400,00 |
| VÍA DEL BARRIO MANANTIALES | 3.150,00 |
| VÍA ENTRE EL BARRIO LA FACHADA Y EL JARDIN DE LA FACHADA | 1.400,00 |
| BARRIO MERCEDES DEL NORTE | 2.800,00 |
| BARRIO YULIMA | 1.050,00 |
| BARRIO LA PAVONA (Desde el control de buses hasta la salida del barrio) | 1.750,00 |
| BARRIO VILLA ANDREA (Desde la Herradura hacia las manzanas localizadas a la salida) | 1.500,00 |
| CALLE 50 (Avenida 19 - Glorieta Los Naranjos - 1150 ml) | 8.050,00 |
| VILLA HERMOSA | 2.400,00 |
| VÍA ENTRE EL BARRIO LA CECILIA III ETAPA Y LA AVENIDA MONTENEGRO | 700,00 |
| AVENIDA PRIMERO DE MAYO | 12.906,00 |
| BARRIO ARCO IRIS (Desde la Avenida Tigres hasta la caseta comunal del barrio) | 1.050,00 |



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

3. Paraderos con espacio público (PEP – Terminales de ruta – Intercambiadores modales)

| |
|---|
| <p>PARADEROS</p> <p>Paraderos con Espacio Público</p> <p>Avenida 19, Calle 22 Avenida 19, Calle 15 Mirador de la Secreta Terminal Turístico Hospital San Juan de Dios Coliseo del Café Glorieta Sinaí Calle 50, Villa Claudia Hospital del Sur</p> <p>Señalética</p> |
| <p>TERMINALES</p> <p>Terminales de Ruta</p> <p>La Pavona La Fachada - Puerto Espejo Limonar - Villa Inglesa SIMON BOLIVAR GIBRLTAR EL EDEN</p> <p>Terminales de Intercambio con CAMI</p> <p>Occidente - Calle 30, Sector Mercar Norte - El Pórtico</p> |

ARTICULO 13.- PROYECTOS COMPLEMENTARIOS AL SETPA

Se propone algunos proyectos complementarios al Sistema Estratégico de Transporte de Armenia así;

1. TERMINALES DE RUTA

Para Mediano plazo se dispone hacer 5 terminales que, por la importancia en cuanto a la demanda de pasajeros, distancia a los patios de las empresas (Kilómetros muertos) y volumen de vehículos que maneja, son los siguientes:

- Terminal la Fachada
- Terminal la Patria
- Terminal las Colinas
- Terminal Villa Liliana
- Terminal Arco Iris



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

Se proponen los siguientes terminales a largo plazo:

- Terminal Plan Piloto Nueva Ciudad Milagro
- Terminal Villa Alejandra
- Terminal Rojas Pinilla
- Terminal la Brasilia

2. PARADEROS CON ESPACIO PÚBLICO (PEP):

Para mediano plazo se determina hacer tres paraderos con espacio público que debido a su ubicación, son estratégicos para organización en las maniobras de ascenso y descenso en puntos de alta demanda de pasajeros y pueden ser utilizados como polos de desarrollo y activación económica importante, y son:

- Universidad del Quindío
- Universidad Gran Colombia
- Carrera 19 entre 20 y 21

Se determina hacer cinco paraderos con espacio público para construirse a largo plazo, ya que a medida que los usuarios del transporte van tomando estas infraestructuras como elementos de la ciudad, en donde se apoderen de ellos, tengan sentido de pertenencia, se puede pensar en desarrollar estas obras en los siguientes puntos, para que de esta manera y de la mano con el sector privado se logren desarrollar los sectores perimetrales de la ciudad alrededor de los PEP.

- Calle 21 a la altura del Barrio Universal
- Calima
- Pavona
- Calle 50 carrera 25
- Bosques de Pinares

CAPITULO V

PLAN DE INTERCAMBIADORES MODALES

ARTICULO 14.- Los intercambiadores modales son rótulas del sistema los cuales intentan optimizar las condiciones en que se realizan los trasbordos entre modos

**DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010****“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”**

ARTICULO 15.- La red de Intercambiadores modales (IM) para la ciudad de Armenia está conformado por los siguientes:

| Item | Nombre (IM) | Ubicación | Horizonte |
|------|-----------------------|--|-----------------------|
| 1 | Del Norte | Sector antigua Urbanización El Retiro. | Corto plazo |
| 2 | Del Oriente | Sector Supermercado Cristal. | Corto y mediano plazo |
| 3 | Del Occidente | Sector de Mercar, vía a Montenegro | Corto y mediano plazo |
| 4 | Del Sur (Vía el Edén) | Sector Glorieta Tres Esquinas. | Corto plazo |

ARTICULO 16.- Dentro de la implantación del sistema de transporte, es necesario la ubicación de dos intercambiadores modales adicionales entre el servicio intermunicipal con el municipal, el primero en el sector de tres esquinas para recibir la ruta del Municipio de La Tebaida y el segundo en el sector de la Avenida Ancizar López entre calles 10 y 8 para recibir la ruta proveniente de Calarcá, las cuales se ejecutarían en el mediano plazo, pero si las circunstancias de la operación, la demanda de pasajeros, la motivación de los operadores o cualquier otra lo consideran, estas obras se iniciarían en el corto plazo.

ARTICULO 17.- Las decisiones acogidas se encuentran motivadas como memoria vinculante, solo en lo que a ellas atañe, en el Documento Técnico de Soporte que hace parte del presente acto

ARTICULO 18.- Para la materialización del presente plan maestro de movilidad se deben acoger los instrumentos de gestión y financieros que disponen la Ley, los actos administrativos de carácter nacional y el Plan de Ordenamiento Territorial.

ARTICULO 19.- Dispóngase la realización de la actualización cartográfica del Plan de Ordenamiento Territorial en aquellos planos que expresen contenidos relacionados con aquellos relacionados en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 20.- Hacen parte del presente acto los siguientes planos:

Plano vías que contiene:

- Proyectos de Infraestructura para el SETP
- Rehabilitación vial para SETP
- Plano vial jerarquizado



DECRETO NÚMERO 093 DE DICIEMBRE 01 DE 2010

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FÍSICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”

ARTÍCULO 21.- VIGENCIA. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Armenia a los un (1) día del mes de Diciembre del año 2010.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ANA MARÍA ARANGO ÁLVAREZ
Alcaldesa de Armenia

Proyecto: Nelson Uribe Ramírez
Reviso: Fernando Arias Romero
Audrey Elena Villarreal Segura
Gustavo Adolfo Pineda