



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

-6-

570

30 JUL 2008

DECRETO NÚMERO

Por medio del cual se adopta el Plan de Movilidad del Municipio

EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PEREIRA, en uso de sus atribuciones legales y en especial de las conferidas por el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, y

CONSIDERANDO

- Que el artículo segundo de la Ley 1083 de 2006 consagró la obligación, para los Alcaldes de los municipios que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial, de adoptar mediante decreto, en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la ley, el Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial.
- Que, conforme a la ley citada, los Planes de Movilidad deben contener, por lo menos, determinaciones referidas hacia la identificación de componentes relacionados con la movilidad como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte, al igual que articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial, reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación, crear zonas sin tráfico vehicular, crear zonas de emisiones bajas e incorporar un Plan Maestro de Parquaderos.
- Que la adopción de los planes de movilidad de que trata la Ley 1083 de 2006 se establece con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios.
- Que la movilidad como principio y destino de los propósitos de desarrollo físico territorial constituye el objetivo inmediato para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, ante el advenimiento de dinámicas de usos del suelo y aprovechamientos que, en su conjunto, producen como efecto eventual el aumento en los índices de circulación vehicular y peatonal.
- Que, igualmente, trazar políticas encaminadas a mejorar la movilidad conducen, transversalmente, a aminorar los impactos que sobre los sistemas estructurantes del territorio, en particular aquellos de espacio público y medio ambiente, surgen con ocasión de los altos índices de circulación vehicular y peatonal, con el consecuente desmedro directo en la calidad del aire y la salud de la ciudadanía.
- Que conforme a las consideraciones expresadas, el Alcalde del Municipio de Pereira, facultado como está por la Ley,



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

-6-

DECRETA

570

30 JUL 2008

ARTICULO PRIMERO: ADOPTASE el Plan de Movilidad del Municipio de Pereira, conforme al artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el cual se desarrolla en los términos previstos por los artículos siguientes.

CAPITULO I COMPONENTES – POLITICAS

ARTICULO 1.- Los componentes relacionados con la movilidad, conforme a la Ley 1083 de 2006, son:

1. Los sistemas de transporte público.
2. La estructura vial.
3. La red de ciclorrutas
4. La circulación peatonal
5. Otros modos alternativos de transporte

ARTICULO 2.- Políticas. Las políticas definidas en el presente plan de movilidad son las siguientes:

1. Dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios.
2. El sistema de transporte público masivo es el eje estructurador del sistema de movilidad.
3. El sistema de movilidad de la ciudad debe ser integral. Entre los modos y los subsistemas de transporte y estos con la ciudad, la región y el país.
4. Debe existir una integración modal. Para facilitar el acceso, la cobertura y complementando la movilidad urbana, regional y nacional.
5. La movilidad debe ser sostenible social, económica y ambientalmente. La movilidad es un derecho de las personas y debe contribuir a mejorar su calidad de vida.

CAPITULO II OBJETIVOS - ESTRATEGIAS

ARTICULO 3.- Objetivo General

Adoptar un plan maestro municipal de movilidad para la ciudad de Pereira con conexiones metropolitanas, que impulse el uso de sistemas de transporte



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

-6-

30 JUL 2008

alternativo e incentive el uso de combustibles limpios, que sea sostenible desde el punto de vista social, económico y ambiental.

ARTÍCULO 4.- Objetivos Específicos

1. Optimizar el servicio de transporte público masivo, como eje estructurador de movilidad.
2. Generar una malla vial eficiente, que facilite la movilidad urbana, regional y nacional.
3. Articular la red de ciclorrutas y la red peatonal con la estructura urbana propuesta en el POT.
4. Incentivar el uso de combustibles limpios en los sistemas de transporte.

ARTÍCULO 5.- Estrategias para cumplir el objetivo específico número 1.

1. Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre los ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación.
2. Optimizar el tiempo de espera en los intercambiadores, con la disminución de la distancia a recorrer y menor congestión en los corredores principales.
3. Desincentivar el uso del vehículo particular implementando medidas como el pico y placa en toda la ciudad, el día sin carro, campañas educativas y la posibilidad de una integración con el SITM.
4. Integrar física y tarifariamente los diferentes modos de transporte, principalmente con las rutas intermunicipales para descongestionar las vías y eliminar la competencia con el sistema.
5. Divulgar masivamente la importancia y el funcionamiento del sistema de transporte masivo para crear cultura ciudadana.
6. Promover el uso de combustibles limpios en los vehículos de transporte público masivo.
7. Cubrir las zonas que aun se encuentran desatendidas por el sistema de transporte masivo, tales como: La comunidad universitaria de la Universidad Tecnológica de Pereira, entre otros.
8. Implementar el sistema de transporte masivo en toda el área metropolitana incluyendo La Virginia.
9. Consolidar el sistema de transporte masivo "Megabus", llevándolo a la eficiencia y cobertura deseada, ejecutando las obras de infraestructura definitivas que solucionen las demoras y congestiones actuales.



ARTICULO 6.- Estrategias para cumplir el objetivo específico número 2.

1. Complementar la malla vial necesaria para garantizar una adecuada accesibilidad y conectividad entre la ciudad y de esta con la región.
2. Las vías publicas que se construyan al interior del perímetro urbano deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, conforme al plan de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen.
3. Garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas.
4. Gestionar el mantenimiento de la malla vial de la ciudad.
5. Implementar la utilización de carriles de servicio en vías principales de gran importancia y tráfico alto.
6. Implementar terminales de transferencia de pasajeros intermunicipales o transitorios a las afueras de la ciudad hacia el occidente y hacia el suroriente.
7. Generar vías paralelas a las vías principales, para descongestionar estos corredores.
8. Plantear una interconexión entre el suroriente de la ciudad y el nororiente del municipio de Dosquebradas para los vehículos transitorios que no requieren ingresar al centro de Pereira.
9. Generar un intercambiador modal para todos los modos de transporte en el sector Occidental de la ciudad.
10. Desarrollar un Plan Maestro de Parquaderos que este ligado a las necesidades del sistema de transporte masivo.
11. Crear un observatorio para la movilidad, que posibilite el desarrollo y seguimiento del plan de movilidad propuesto.
12. Incrementar los sistemas de regulación y control.
13. Organizar la logística del sistema de transporte público individual, aprovechando la infraestructura existente y la organización en las zonas amarillas dispuestas para tal fin, para disminuir la circulación innecesaria de vehículos.
14. Recuperar la habitabilidad urbana, reduciendo la peligrosidad de las vías (accidentes de tránsito) y facilitando la movilidad peatonal y ciclística.
15. Impulsar campañas educativas sobre las normas y los sistemas de regulación y control del tránsito, además de los derechos y deberes de cada uno de los usuarios del transporte de la ciudad.



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

30 JUL 2008

16. Consolidar una red ambiental y paisajística que permita un recorrido turístico por la ciudad y la región.
17. Construir las vías rápidas necesarias que descongestionen el tráfico urbano, complementándolas con los pequeños tramos viales que permitan una relación mas armónica entre el Sistema de Transporte Masivo Megabus y los vehículos particulares.
18. Fortalecer el Instituto Municipal de Transito, buscando la articulación con los demás institutos del área metropolitana y poder así, implementar el Plan Maestro de Movilidad.

ARTICULO 7.- Estrategias para cumplir el objetivo específico número 3.

1. Impulsar la utilización de modos no motorizados de transporte.
2. Crear redes de ciclorrutas que articulen las zonas de producción, los equipamientos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad.
3. Complementar el sistema de transporte público con la red de ciclorrutas y la red peatonal.
4. Integrar la red de ciclorutas y la red peatonal con los distintos modos de transporte.
5. Brindar seguridad y control al usuario de la bicicleta.
6. Brindar seguridad a los peatones, controlando la invasión de vehículos y vendedores ambulantes.
7. Diseñar la red peatonal y de ciclorrutas articulando el sistema de espacios públicos, los equipamientos y las centralidades. La red peatonal deberá diseñarse de acuerdo con las normales actuales de accesibilidad.
8. En el interior de las unidades de planificación intermedia se debe diseñar y articular la red peatonal y de ciclorrutas con la red principal propuesta en el presente plan, hasta llegar al interior de cada una de las centralidades y generar una red completa.
9. Crear cultura ciudadana para reconocer y concienciar sobre la importancia de los peatones. Todo ciudadano en algún momento es peatón.
10. Generar sitios de encuentro en los corredores de la red de ciclorrutas y la red peatonal.
11. Proyectar la interconexión metropolitana con la red de ciclorrutas y la red peatonal.
12. Promocionar e incentivar los desplazamientos peatonales y en bicicleta.
13. Rehabilitar culturalmente los espacios peatonales y de ciclistas.



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570 36- 0 JUL 2008

14. Favorecer el tráfico no motorizado en áreas urbanas de gran intensidad de público, tales como los centros históricos, las áreas de intensidad comercial y de servicios urbanos.
15. Potenciar las condiciones de belleza paisajística del núcleo urbano del AMCO con fines turísticos.
16. Incorporar la sección necesaria para ciclorrutas en las secciones viales requeridas en la red propuesta.

ARTICULO 8.- Estrategias para cumplir el objetivo específico número 4.

1. Analizar por las autoridades locales la posibilidad de generar incentivos para los vehículos de transporte público que funcionen con combustibles limpios.
2. Exigir a las empresas de transporte público para futuras licitaciones y reposiciones en su flota, la utilización de combustibles limpios.
3. Promover campañas de reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos de transporte público y privado.

ARTICULO 9.- Estrategias para determinar el Plan maestro de parqueaderos.

1. El plan maestro de parqueaderos debe complementar adecuadamente el sistema de transporte masivo.
2. Se debe generar un sistema de parqueaderos en el sector de los intercambiadores del SITM, que permita la articulación del sistema con los modos alternativos y con los usuarios del vehículo particular.
3. La ubicación de parqueaderos para el sector centro de la ciudad debe definirse por la unidad de planificación urbana número cinco (5).
4. Se deben generar parqueaderos en cada una de las centralidades o nodos de desarrollo.
5. Los usos del suelo deben satisfacer sus propias necesidades de parqueaderos al interior del predio.
6. Diferencia tarifaria de los parqueaderos dependiendo de su localización adecuada o inconveniente
7. Desarrollo de parqueaderos para modos alternativos.

CAPITULO III

DISEÑO DE LA RED DE CICLORUTAS Y LA RED PEATONAL.

ARTICULO 10.- Se establece un trazado de la red principal de ciclorrutas y peatonal complementando el sistema de transporte de la ciudad y articulando los

Cyber

[Firma manuscrita]



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

30 JUL 2008

nodos de desarrollo definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo complementen que están conformados por las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación, las zonas residenciales y las áreas ambientales.

ARTÍCULO 11.- El diseño y ajuste del trazado debe hacerse por medio de la Planificación Intermedia al igual que su integración y ampliación desde la red principal hacia el interior de cada uno de los nodos de desarrollo. Ver plano N° 1.

SUBCAPITULO I RED DE CICLORUTAS.

ARTICULO 12.- Se establece la creación de circuitos ciclísticos que interrelacionan sistemas ambientales, de espacio público (parques, corredores ambientales, corredores hídricos, zonas de reserva, etc.) y los nodos de desarrollo de la ciudad.

ARTICULO 13.- La red principal propuesta en el plano No.1, está trazada formando un anillo alrededor de la zona urbana, así:

- **Perimetral Sur:** Desde la intersección La Romelia - El Pollo por todo el recorrido de la Avenida de Las Américas hasta La Universidad Tecnológica y de allí por la Calle 17 hasta conectarse con la Avenida del Río.
- **Perimetral Norte.** Uniendo el oriente y occidente de la ciudad, desde el sector de la Florida por el cauce del Río Otún utilizando el recorrido de la Avenida del Río hasta el sector de Galán y desde allí hasta conectarse con la variante La Romelia - El Pollo hasta la intersección con la Avenida de Las Américas.
- **Recorrido Paisajístico y Turístico hacia el occidente sector de Cerritos,** desde la intersección La Romelia – El Pollo hasta la intersección principal de Cerritos.

ARTICULO 14.- Las zonas, equipamientos o nodos articulados por la red son:

- **Perimetral Sur.** La central de mercado de MERCASA, el sector residencial de Cuba atravesando el sub-centro de Cuba, Intercambiador de Cuba del SITM, La Universidad Católica, El Parque Metropolitano del Café, La Carder, El Comando de Policía, El Colegio Deogracias Cardona, El Terminal de Transportes, La Universidad Tecnológica y los sectores residenciales a lo largo del recorrido tales como, el Jardín, nuevas urbanizaciones desarrolladas, Providencia, Álamos, etc. Además de la zona centro atravesando el Centro Comercial Ciudad Victoria, la Plaza Cívica y El Parque de La Libertad.
- **Perimetral Norte.** Sitio turístico sector de La Florida, Estadio Mora Mora, Carrefour, zonas residenciales tales como Kennedy, Pimpollo, Alfonso López, Galán, El Triunfo, El Progreso, Ciudadela del Café, entre otras.

ARTICULO 15.- Las conexiones metropolitanas y regionales, entre otras, son:



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

3⁶ 0 JUL 2008

- **Conexión Dosquebradas.** El trazado propuesto por el cauce del Río Otun que es la división física entre Pereira y Dosquebradas permite por medio de puentes la conexión con el municipio de Dosquebradas, estudiando la viabilidad del sector, además el recorrido por la Calle 17 permite llegar al Viaducto y de allí a Dosquebradas.
- **Conexión La Virginia.** El recorrido paisajístico y turístico hasta la intersección de Cerritos, posibilita desde allí la conexión con el sector de La Virginia y la zona Occidente de Pereira.
- **Conexión Zona Sur – Oriente.** Puede realizarse a través de la Calle 17 o La Avenida de Las Américas.

ARTICULO 16.- Es competencia de la Planificación Intermedia ajustar el trazado de acuerdo con las condiciones y necesidades de cada zona, además de complementar la red hacia el interior de cada nodo de desarrollo.

ARTICULO 17.- Consideraciones a tener cuenta:

Para ajustar el trazado de la red es necesario tener en cuenta:

- Caracterización de los viajes por modos.
- Utilización de la bicicleta como modo de transporte.
- Estructura urbana propuesta.
- Determinar los grandes equipamientos, los centros y subcentros, los ejes ambientales y paisajísticos, además de los componentes de espacio público.
- Ubicación de los destinos de viaje de la población.
- Topografía.
- Estilo de vida de los habitantes y caracterización de la población.
- Condiciones geométricas de las vías.
- Características de la infraestructura vial.
- Sectores de mayor accidentalidad.
- Tener como principio básico que la finalidad de la red es acercar los orígenes a sus destinos bajo el Principio de proximidad.
- La sección de la ciclorruta depende de las condiciones del sector, pero se debe tener en cuenta que debe ser funcional y brindar seguridad al usuario.
- Es importante determinar alrededor de la red la necesidad de los ciclo parqueaderos.
- Determinar puntos de encuentro culturales que se conviertan en zonas de esparcimiento y reunión.
- Articulación con el SITM.

SUBCAPITULO II RED PEATONAL

ARTICULO 18.- La red peatonal debe ser ajustada en la Planificación Intermedia y complementada hacia el interior de cada nodo de desarrollo.



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

293
-6-
30 JUL 2008

ARTICULO 19.- La red peatonal se establece conforme al plano No.1 así:

- **Red peatonal SITM.** La implementación del SITM Megabus, exigió la ampliación de andenes y la adecuación de la infraestructura para peatones, por lo cual esta red esta trazada desde el Intercambiador de Cuba hasta El Viaducto cubriendo las tres rutas troncales.
- **Red peatonal paisajística y turística.** Por el **Río Otún** desde La Florida hasta la intersección La Romelia – El Pollo con la Avenida Las Américas. Por el **Río Consota** desde La UTP por el sector del Salado hasta unirse con el recorrido del río hasta la intersección de La Romelia – El Pollo. Corredor **Quebrada El Oso** desde el río Consota hasta la Avenida Las Américas. Corredor **Occidental** desde la intersección Romelia – El Pollo con la Avenida Las Américas hasta la intersección principal de Cerritos.
- **Red peatonal Avenida 30 de Agosto.** Desde la Glorieta de Cuba (actual intercambiador del SITM) hasta La intersección con la variante La Romelia – El Pollo.
- **Red peatonal Avenida Las Américas.** Desde la intersección con la variante La Romelia - El pollo hasta la intersección con la Calle 17.
- **Red peatonal Calle 17.** desde el Terminal de transportes hasta la red planteada por el río Otún.
- **Red central.** Por las carreras séptima y octava desde la calle 11 hasta la intersección de Turín y por la calle 19 desde la Avenida 30 de Agosto hasta la Avenida del Río.
- **Red peatonal Avenida Circunvalar.** Desde el sector de La Aurora hasta la conexión por el sector de San José por medio del puente peatonal hasta la Plaza Cívica por la Calle 17.

ARTICULO 20.- La malla peatonal propuesta articula los principales centros de desarrollo tales como, centro tradicional, sub-centro Cuba, sector Circunvalar, entre otros. Además los grandes equipamientos tales como, aeropuerto, Terminal de transportes, UTP, Universidad Católica, Mercasa, entre otros. Y los parques y plazas principales Plaza Cívica, Parque La Libertad, Plaza de Bolívar, Parque Lago Uribe Uribe, etc. Además de las zonas residenciales, ambientales y paisajísticas que se encuentran alrededor.

ARTICULO 21.- Las conexiones metropolitanas y regionales son:

- **Conexión Dosquebradas.** Por el sector del Viaducto y La Avenida del Río.
- **Conexión La Virginia.** Desde la intersección de Cerritos es posible la conexión con La Virginia y con el occidente de la ciudad.
- **Conexión Sur Oriente.** Desde el Terminal de transporte por la conexión con la Calle 17.

Clav



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570 -6-
30 JUL 2008

ARTICULO 22.- Consideraciones a tener en cuenta.

Para el diseño y articulación de la malla peatonal se debe tener en cuenta algunas consideraciones, tales como:

- Determinar las características de la zona (residenciales, comerciales, educativas, etc.).
- Caracterización de los viajes por modos.
- Determinar los principales orígenes y destinos.
- Definir los sitios de alta densidad de público.
- Priorizar al peatón sobre los diferentes modos de transporte.
- Diseñar la red de acuerdo con las normas de accesibilidad.
- Determinar las características geométricas de la infraestructura.
- Definir las condiciones topográficas.
- Estructura urbana propuesta.
- Caracterización de la población.
- Controlar la velocidad motorizada.
- En los puntos de cruce con el tráfico vehicular, deben tener prioridad los peatones. Los vehículos solo la tendrían en vías rápidas.

CAPITULO IV REORGANIZACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 23.- La reestructuración y organización de las rutas de transporte le corresponde al Área Metropolitana Centro Occidente AMCO como entidad reguladora del sistema de transporte público y a Megabus s.a. como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

ARTICULO 24.- En el plano No 2, se trazan las rutas troncales del SITM y las rutas alimentadoras de la cuenca Cuba con el funcionamiento del Terminal en el centro de Cuba. Adicionalmente, se localizan las rutas complementarias próximas a reestructurarse y la ubicación de los terminales de transferencia y el intercambiador de Cuba.

CAPITULO V ZONAS SIN TRÁFICO VEHICULAR

ARTICULO 25.- Son áreas del territorio municipal, a las cuales únicamente solo pueden acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes.

ARTICULO 26.- Las áreas que cumplen con este requisito y dispuestas para tal fin son los corredores paisajísticos y turísticos, parques, etc, tales como:

- Corredor ambiental Río Otún, corredor ambiental Consota, corredor ambiental Quebrada El Oso, Corredor ambiental Quebrada El Chocho, Corredor ambiental La Bedoya, corredor ambiental El Tigre, entre otros.



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

-6-

30 JUL 2008

- Parque lineal Egoja, Jardín Botánico, Parque El Vergel, Parque Metropolitano del Café, entre otros.

ARTICULO 27.- Estos corredores se encuentran en el plano N° 21 Sistema de Espacio Publico del Plan de Ordenamiento Territorial.

CAPITULO VI ZONAS DE EMISIONES BAJAS

ARTICULO 28.- Son zonas a las cuales únicamente pueden acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros, siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios.

ARTICULO 29.- Con la futura implementación de combustibles limpios (Bio-diesel) en vehículos de transporte público masivo, el corredor de la carrera sexta desde la Avenida Ferrocarril hasta la calle 24 deberá cumplir con estos requisitos; igualmente el corredor de la calle 24 entre carreras octava y décima.

CAPITULO VII PLAN MAESTRO DE PARQUEADEROS

ARTICULO 30.- La definición de las zonas para parqueaderos depende de la caracterización de usos del sector y del volumen de carros a albergar.

ARTICULO 31.- El plan maestro de parqueaderos debe estar ligado al sistema de transporte masivo Megabus, mediante la provisión de áreas de estacionamiento sobre vías de acceso regional en áreas periféricas.

ARTICULO 32.- Los parqueaderos deberán localizarse al interior de predios o estructuras dispuestas para tal fin o en la vía pública en los sitios determinados a continuación:

- **Zonas amarillas.** Son zonas dispuestas para el parqueo de taxis, hasta donde llegara el usuario que requiera el servicio, con el fin de evitar la congestión de la zona centro al hacer que el usuario busque el servicio y no el taxista busque al usuario. Actualmente se encuentran ubicadas en la zona central de la ciudad.
- **Zonas de parqueo permitido (zonas azules).** Las zonas de parqueo permitido son administradas mediante contrato otorgado a un particular y se controla por medio de un tiquete con el cual se cancela el servicio por hora. Se ubican en sectores de menor congestión a la periferia de la zona central.

ARTÍCULO 33.- Criterios para definir zonas amarillas.

Algunos criterios que se pueden tener en cuenta para ubicar zonas amarillas son:



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

296
-6-
30 JUL 2008

- Ubicarlos en vías que permitan ceder un carril de circulación sin generar congestión.
- En sectores que demanden este servicio.
- Ubicarlos hacia la periferia de la zona en conflicto.
- Debe existir control por el Instituto de Tránsito y Transporte, para que se cumpla realmente con su objetivo.

ARTÍCULO 34.- Criterios para definir zonas azules.

Algunos criterios para definir zonas de paqueo permitido son:

- Determinar las características y las necesidades de la zona.
- Ubicarlos en vías que no generen congestión.
- Donde la Planificación Intermedia lo defina
- Determinar la demanda que se necesita atender y el volumen que se puede ofertar.
- Deben encontrarse cerca de los destinos de los usuarios.
- Garantizar la seguridad y tranquilidad del sector donde se vayan a ubicar.
- Garantizar la presencia del supervisor de la zona.

ARTÍCULO 35.- El Plan maestro de parqueaderos define las siguientes disposiciones de ubicación, involucrando desde luego la ubicación de parqueaderos para bicicletas en cada uno de estos sitios:

1. En cada uno de los nodos de desarrollo definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo complementen.
2. La Planificación Intermedia determinará la ubicación estratégica de los parqueaderos
3. En la zona occidente de la ciudad, en los sectores donde se ubicarán los intercambiadores del SITM y las terminales de transferencia, de tal forma que permita la articulación del sistema con los modos alternativos y con los usuarios del vehículo particular.
4. En las terminales de transporte intermunicipal.
5. Todos los usos del suelo deben satisfacer sus propias necesidades de parqueaderos al interior del predio.

ARTICULO 36.- Estas zonas se encuentran relacionadas en el plano No2.

CAPITULO VIII IMPLEMENTACIÓN DE CALZADAS DE SERVICIO

ARTICULO 37.- Son vías de servicio adicionales a la sección transversal de la vía involucrada que permiten el acceso y salida a cada uno de los predios a lo largo de la vía sin generar traumatismos.

C. P. M.

Alfaro



SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

570

297
-6-3 0 JUL 2008

ARTICULO 38.- Es necesario implementar las calzadas de servicio en zonas donde el desarrollo del sector ha generado sobrecargas y congestión en los corredores principales.

ARTICULO 39.- Debe tener una sección mínima de 7,00 metros y su establecimiento corresponde a los siguientes tramos, en el transcurso de los cuales será obligatoria como concepto de cesión obligatoria gratuita y que deberá ser transferida totalmente construida:

- Avenida 30 de Agosto desde la Glorieta de Cuba hasta el límite occidental del municipio, en ambos costados.
- En todo el recorrido de la Avenida de Las Américas, en ambos costados, desde la calle 17 hasta el cruce con la paralela Sur.
- En la Autopista del Café, en ambos costados, desde Punto 30 hasta la intersección de la glorieta del Pollo y desde allí hasta el límite norte del municipio
- La Avenida 30 de Agosto y la Avenida del Ferrocarril, en ambos costados, entre la Glorieta de Cuba y el Viaducto, en los predios donde se localicen usos de alto impacto y usos especiales según la clasificación del estatuto de usos del suelo, y adicionalmente los siguientes usos: C8, C9, S5, S7, EC de cobertura municipal y/o metropolitana, siempre y cuando sean permitidos por la norma.

PARAGRAFO 1: La calzada de servicio será adicional a los elementos constitutivos de la sección de la vía correspondiente conforme al POT o a las normas que lo complementen o adicionen.

ARTICULO 40.- En los corredores suburbanos interregionales la calzada de servicio deberá ser implementada en los tramos que no queden cubiertos por el artículo 11 del Decreto Nacional 3600 de 2007 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, particularmente en donde no haya obligación de dotar calzada de desaceleración.

CAPITULO IX

PROYECTOS VIALES ESTRATÉGICOS PARA LA MOVILIDAD

ARTICULO 41.- El plan de desarrollo 2008-2011 definió dentro de la línea estratégica "Pereira amable", tres sectores básicos a atender, el sector 1 es Movilidad para la Productividad y para lograrlo planteo los siguientes proyectos viales estratégicos:

1. Anillo longitudinal Avenida 30 de Agosto.
2. Proyectos zona sur-occidente. Para esta zona se planteo la ejecución de la Avenida La Independencia desde la Avenida de Las Américas hasta la vía a Altagracia.
3. Proyectos zona occidente. Vía Nacederos – Estadio.
4. Proyectos nor-occidente. Doble calzada a Ciudadela del Café y el Teleférico al Alto del Nudo.



298
30 JUL 2008

SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

-6-

570

5. Proyectos zona centro. Conexión vial Avenida de las Américas y conexión vial Jardín – calle 35.
6. Proyecto zona oriente. La construcción del Megacable para transportar a los usuarios del Remanso y Tokio.
7. Zona sur-oriente. Conexión calle 13 Álamos – Pinares.

CAPITULO X DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 42.- Hace parte del presente acto administrativo los siguientes planos:

Plano No 1: Red de cicloruta y red peatonal

Plano No 2: Sistema de transporte Público y parqueaderos

Plano No 3: Calzadas de servicio y Proyectos viales estratégicos.

ARTICULO 43.- El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Pereira a los ____

30 JUL 2008

LILIANA VALENCIA LOPEZ

Alcalde Municipal (E)

CLAUDIA PATRICIA VELASQUEZ LOPERA

Secretario de Planeación (E)

Elaboró y proyectó: Abogado Nelson Uribe R