

**PROPUESTA DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA PARA REDUCIR LA
CONGESTIÓN VIAL EN HORAS PICO EN LA CIUDAD DE PEREIRA PERIODO
2012-2016**

FABIO EDUARDO LAVERDE CARRILLO

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESPECIALIZACIÓN EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN ESTRATÉGICA
PEREIRA
2017**

**PROPUESTA DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA PARA REDUCIR LA
CONGESTIÓN VIAL EN HORAS PICO EN LA CIUDAD DE PEREIRA PERIODO
2012-2016**

FABIO EDUARDO LAVERDE CARRILLO

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de
Especialista en Planeación y Gestión Estratégica**

Asesores

JHONIER CARDONA SALAZAR

PhD en Economía

WALTER IVÁN GARCÍA MORALES

Especialista Pedagogía Universitaria

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESPECIALIZACIÓN EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN ESTRATÉGICA
PEREIRA
2017**

Nota de aceptación

Firma del Presidente del Jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Ciudad y Fecha:

TABLA DE CONTENIDO

	pág.
LISTA DE TABLAS	6
LISTA DE GRÁFICOS	8
INTRODUCCIÓN	10
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
OBJETIVO GENERAL	16
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
DISEÑO METODOLÓGICO.....	16
1. FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA CONGESTIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA	18
1.1 PARQUE AUTOMOTOR	18
1.2 CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE LA CIUDAD.....	29
1.3 EXCLUSIVIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO.....	54
1.4 CULTURA DEL NO CARRO.....	84
2 PROPUESTA DE PLAN ESTRATÉGICO PARA CONTRIBUIR CON LA SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LA CONGESTION VIAL EN HORAS PICO EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA CON BASE EN LA INFORMACIÓN OBTENIDA ENTRE 2012-2016.....	89
2.1 ANALIZANDO LOS PROBLEMAS DE ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA PARA MANEJAR ESTE PROBLEMA.	89
2.2 PRESUPUESTO PARA LA SEÑALACIÓN, SEMAFORIZACIÓN Y DEMARCACIÓN DE VÍAS.....	117
2.3 LA MALA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD COMO UNO DE LOS FACTORES MÁS GRAVES QUE INCIDEN EN EL PROBLEMA.	135
2.4 LA FALTA DE IMPLEMENTACIÓN Y APLICACIÓN OBJETIVA DE LAS LEYES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD.	142
2.5 ANÁLISIS DOFA DE LA MOVILIDAD DE PEREIRA.	149

2.6. PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE PEREIRA.....	156
2.6.1 ALCANCE DEL PLAN.....	156
2.6.2 JUSTIFICACIÓN.....	156
2.6.3 MARCO DE REFERENCIA	157
2.6.4 MOVILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE	186
2.6.5 ESTRATEGIAS DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD.	189
2.6.6 ESTRATEGIA AGENDA DE MOVILIDAD.	191
2.6.7 ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO.....	196
2.6.8 ESTRATEGIA DE TRANSPORTE.....	203
2.6.9 ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA	208
2.6.10 ESTRATEGIA FORTALECIMIENTO EN LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO.	212
3. CONCLUSIONES	217
4. RECOMENDACIONES.....	221
BIBLIOGRAFÍA.....	224

LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Parque automotor por tipo 2008- noviembre 2016.....	21
Tabla 2. Número de Vehículos Particulares por cada mil habitantes. 2013-2016..	25
Tabla 3. Programa Movilidad sostenible para el desarrollo, matriz de resultados.	53
Tabla 4. Rutas alimentadoras de la cuenca de Dosquebradas.....	62
Tabla 5. Rutas alimentadoras cuenca de Cuba.	64
Tabla 6. Rutas alimentadoras Asociadas.....	65
Tabla 7. Total pasajeros trasportados por trimestre y anual AMCO.	79
Tabla 8. Ejecución presupuestal de los ingresos del Municipio de Pereira 2009-2016.....	95
Tabla 9. Participación de los rubros de ingresos presupuestal de los ingresos del Municipio de Pereira 2009-2016.	96
Tabla 10. Indicadores per cápita de los principales rubros presupuestales del municipio de Pereira.	99
Tabla 11. Presupuesto de egresos 2009- 2016.	106
Tabla 12. Variación anual del Presupuesto de egresos 2009- 2016.....	107
Tabla 13. indicadores de inversión en el Presupuesto de Pereira 2009-2016.	107
Tabla 14. Ingresos 2009 - 2016 Instituto de Movilidad de Pereira.	121
Tabla 15. Presupuesto de gastos 2009-2016 Instituto de movilidad de Pereira. .	123
Tabla 16. % de participación de los gastos en el presupuesto 2009-2016	125
Tabla 17. Programas de inversión 2009-2016 Instituto de movilidad de Pereira .	126
Tabla 18. Participación de los rubros de inversión en los Gastos ejecutados 2009-2016 Instituto de Movilidad.	127
Tabla 19 variaciones Porcentuales de los rubros de Inversión	128
Tabla 20 Análisis DOFA Debilidades y fortalezas	149
Tabla 21 Análisis DOFA Oportunidades y Amenazas.....	150

Tabla 22. PMD. 2016-2019	Tabla 89. Programa Movilidad sostenible para el desarrollo, matriz de resultados.....	182
Tabla 23 Indicadores del PMD. 2016-2019 programa de movilidad Sostenible para el desarrollo.		184
Tabla 24 PMD 2016-2019 Pereira Capital del Eje .	Tabla 91. Subprograma Gerencia de la movilidad, matriz de productos	185

LISTA DE GRÁFICOS

Pág.

Gráfico 1. Parque automotor histórico 2008-2016	19
Gráfico 2. Delimitación Plan Parcial Proyecto de Renovación Urbana“Ciudad Victoria”. Decreto 1301 del 17 octubre de 2002.....	35
Gráfico 3. Delimitación Plan Parcial de Renovación Urbana Bavaria.	36
Gráfico 4. Delimitación Plan Parcial de Renovación Urbana sub-centro Cuba.	38
Gráfico 5. Plano De Culminación del Anillo Longitudinal.	39
Gráfico 6. El puente más largo después del viaducto Cesar Gaviria Trujillo.....	39
Gráfico 7. Estado Actual de la Avenida San Mateo.	41
Gráfico 8. Avenida calle 50	43
Gráfico 9. Estado actual de la AV. de la Independencia.	44
Gráfico 10. Ampliación de la Av. 30 de agosto	46
Gráfico11.Integración Av. Ricaurte circunvalar centro Av. Bavaria y obras complementarias.....	47
Gráfico 12. Glorieta UTP – Canaán.	48
Gráfico 13. Conexión vial El poblado – El Dorado.	49
Gráfico 14. Conexión vial El poblado – El Dorado.	50
Gráfico 15. Composición accionaria del MEGABÚS.....	56
Gráfico 16. Sistema de Transporte Masivo.....	59
Gráfico 17. Rutas Troncales y estaciones de Megabús.....	60
Gráfico 18. Cuenca-Dosquebradas.....	61
Gráfico 19 Cuenca-Cuba.	63
Gráfico 20 Total pasajeros trasportados por trimestre y anual AMCO.....	81
Gráfico 21. Proyecto del cable Aéreo de Pereira.	82
Gráfico 22. Modos de Transporte Utilizados en el 2016.	83
Gráfico 23. Municipio de Pereira Evolución de los ingresos 2009-2016.	97

Gráfico 24. Presupuesto de Pereira Egresos Aforo Total de la Vigencia 2009 – 2010.....	108
Gráfico 25. Participación de la infraestructura vial en el total de la inversión ejecutada.	109
Gráfico 26. Infraestructura - Vías Presupuesto Ejecutado 2009-2016.....	116
Gráfico 27 Porcentaje de ejecución del presupuesto 2009-2016 Instituto de Movilidad de Pereira.	119
Gráfico 28. Comparendos por infracciones 2015-2016.....	145
Gráfico 29. Coaliciones y accidentes.....	147
Gráfico 30. Muertes totales en accidentes de tránsito años 2012 a 2016.....	147
Gráfico 31. Zona de influencia del centro tradicional.	199
Gráfico 32. Propuesta de ampliación de Pico y placa.....	204
Gráfico 33. Ampliación de vías, Anillo vehicular del centro tradicional y vías aledañas al centro.....	210

INTRODUCCIÓN

El problema de la planificación estratégica de la movilidad en el desarrollo de las ciudades modernas cambia su enfoque de uno basado en estudios técnicos que buscaban la solución de la movilidad en el número de viajes, cantidad de vehículos y la solución de infraestructura para los mismos; a un enfoque dirigido a cuidado del medio ambiente, aumento en la calidad de vida, y el uso de medios alternativos de transporte (peatones, ciclo-rutas, transporte público masivo), es decir ,orientado a una planificación sostenible e inclusiva que optimice los recursos financieros a nivel local.

Pereira es una ciudad que ha tenido un crecimiento vertiginoso en su desarrollo urbano, evidenciado tanto en el crecimiento de nuevas urbanizaciones como en el crecimiento de parque automotor de la ciudad como se demuestra a través del presente trabajo.

Esta situación ha llevado a que la ciudad enfrente graves problemas de movilidad que requieren soluciones creativas y urgentes, en este sentido el presente trabajo es un caso aplicado de planeación estratégica a la situación de la movilidad de la ciudad de Pereira (Risaralda) que busca contribuir a la solución de este álgido problema.

El trabajo se divide en dos bloques, en su primer capítulo se analizan los factores fundamentales que contribuyen a la congestión vial del municipio, analizando las principales variables como: el parque automotor, la caracterización de las vías de la ciudad, el Sistema Integral de Transporte Masivo MEGABÚS y la cultura de no carro, en el período comprendido entre 2012 y 2016.

En el segundo capítulo se realiza una propuesta de plan estratégico que contribuya a la solución del problema con base en la información obtenida entre 2012 y 2016, para lo cual se analizan los problemas de asignación de presupuesto para vías, señalización con base a los informes fiscales de la contraloría municipal, los informes de gestión de la Alcaldía, el Instituto Municipal de Transporte y los boletines del DANE, igualmente se hace un análisis de la mala utilización del espacio público, la falta de implementación y aplicación objetiva de la leyes de tránsito, para pasar a hacer un análisis DOFA y sus respectivas estrategias con las cuales se diseña finalmente El Plan Estratégico de Movilidad de Pereira el cual tiene el siguiente contenido: el Alcance del plan, la Justificación, la misión, el marco de referencia legal, la movilidad y el desarrollo sostenible con las diferentes estrategias de modelo de movilidad de la ciudad hacia el futuro y los programas para cada una de las estrategias seleccionadas. Finalmente se presentan las conclusiones y recomendaciones.

MARCO TEÓRICO

PRIMERA VISIÓN

Así están las vías de mayor congestión en Pereira: la complejidad del tráfico automotor en Pereira ha sido tema reciente de diferentes comités de movilidad que hacen las instituciones del orden municipal y departamental. Uno de los puntos neurálgicos es la entrada y salida hacia y desde el municipio de Dosquebradas con un flujo vehicular mayor a 45.000 vehículos por día.¹

Otra situación similar se vive en la vía llamada tobogán que presenta colas interminables generadas por el desplazamiento de vehículos hacia la zona de Mundo Nuevo, la intersección de Glorieta Cuba estación el viajero en sus horas pico presenta un acumulamiento de hasta 6.000 vehículos y sumándole el tráfico hasta y desde el aeropuerto.

SEGUNDA VISIÓN

Con solo cuatro avenidas principales que colapsan cuando se presenta un pequeño accidente se calcula que los conductores de Pereira ruedan a un promedio de 13 km por hora .se dice que dentro de unos 35 años (2050) 20 millones de personas llegaran a nuestras ciudades ocasionando un flujo de necesidades desde la infraestructura para vivir como la que deberá existir para

¹ La Tarde.com MONCADA, Maribel.

movilizarnos. Esto teniendo en cuenta que nuestra ciudad fue creciendo sin la planeación hacia el futuro que necesitaba*

TERCERA VISIÓN

Pereira vial ¿al borde del colapso? El cambio climático, el aumento de la temperatura con unos pavimentos que derriten literalmente los neumáticos de los vehículos, los trancones y muchos ciudadanos que recuerdan con nostalgia lo bueno que era tener vehículo en otra época en la ciudad de Pereira. La invasión de las calles pereiranas por el mal llamado mega estorbo (MEGABUS) que está utilizando gran parte de las vías de una ciudad que no estaba preparada para un sistema como este, el exceso de motos en la ciudad, se habla de que en Pereira se venden alrededor de 700 motos mensuales. Todo esto se conjuga para tener una ciudad con unas horas pico interminable debido al caos que se forma la salida de los ciudadanos de sus trabajos y escuela para retornar a sus hogares.^{2*}

ARTICULACIÓN DE LOS ASPECTOS

El crecimiento de las ciudades y la falta de infraestructura conllevan al estancamiento de las mismas. La congestión generada por la estrechez de las ciudades y el cambio climático severo presentado, junto con los fenómenos atmosféricos vías, la escasez de rutas principales, el flujo migratorio desde el campo hacia las mundiales debido al calentamiento global, desembocan en la falta de calidad de vida de los ciudadanos y en una movilidad inadecuada que ataca los

² El diario.com. ENFOKADOS. Pereira vial ¿al borde del colapso?, publicado en Pereira. 2012, 05,25, consulta online [En http://www.eldiario.com.co/seccion/ENFOKADOS/pereira-vial-al-borde-del-colapso-120526.html](http://www.eldiario.com.co/seccion/ENFOKADOS/pereira-vial-al-borde-del-colapso-120526.html)

sectores económicos y de productividad de una región. Esa congestión de que hablamos sobre todo en las horas pico. El tiempo de traslado de los habitantes hacia o desde sus hogares a sus lugares de trabajo o estudio, es un tema complejo que están tratando de solucionar las diferentes administraciones del orden municipal, departamental y nacional, ya que debido al crecimiento desmedido del parque automotor se torna en un problema cada vez más crónico, dado que tenemos calles pequeñas y en algunas partes peatonalizadas lo que crea más falta de movilidad.

La integración en áreas metropolitanas ubica a la ciudad en otro problema sobre todo con el municipio de Dosquebradas puesto que la trashumancia entre los municipios es una vivencia diaria y las vías tanto de Dosquebradas como de Pereira son estrechas y cada día es más difícil el tránsito hacia y desde estos municipios. Además, si observamos la circulación hacia los barrios de la periferia de la ciudad como Mundo nuevo, Villa Santana, las Brisas, Samaria y Villa Verde que no tienen el servicio de los alimentadores y articulados del servicio masivo Megabus, se nota que estas comunidades están ahogadas en los trancones presentados en las horas de mayor congestión ósea las horas llamadas pico.

De igual manera, se destaca, que una Ciudad como Pereira de más de 500.000 habitantes solo tiene cuatro avenidas principales, que colapsan con el menor accidente presentado. A diario la población está sometida a trancones generados por tales situaciones, esto acompañado de una legislación que permite el bloqueo

de las principales vías de la ciudad al presentarse cualquier incidente y debemos esperar a que aparezcan los funcionarios de tránsito para que tomen las exageradas mediciones y solucionen el impase, esto genera horas de improductividad y estrés para una población que podría marchar más ágilmente si la cultura ciudadana ayudara.

Sumándose a lo expuesto el cambio climático ha hecho que una ciudad como Pereira que en el pasado disfrutaba de sus 22 grados centígrados promedio ahora debe soportar hasta picos de temperatura de 34 grados y estos se presentan normalmente en las horas de mayor congestión lo que representa un dolor de cabeza adicional para las personas que piensan regresar a sus hogares a tomar el descanso de medio día o al finalizar sus jornadas diariamente.

Por estas razones es imprescindible tomar acciones reales que permitan mejorar la calidad de vida de nuestros compatriotas presentando un plan estratégico que permita mejorar la movilidad en la ciudad que más lento se mueve en el país 13 kilómetros por hora en promedio en sus horas pico.³

MARCO JURÍDICO

Se hace referencia a todas aquellas leyes que inciden en el manejo de la movilidad en la ciudad, teniendo en cuenta además las acciones interpuestas por

³ Diario del Otún, Local Quinchía Víctor. No hay Vías para tanto Vehículo, publicado el 22/12/2015
En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/no-hay-v-as-para-tanto-veh-culo1512.html>

el alcalde local, los acuerdos generados y aprobados por el Honorable Concejo Municipal y las acciones a tomar por parte del instituto encargado de administrar la circulación eficiente en la ciudad. Así mismo, se toman y adoptan todas aquellas medidas aprobadas por los entes del orden departamental y nacional que conduzcan a mejorar la movilidad en horas pico en la ciudad de Pereira.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVO GENERAL

Elaborar un plan estratégico que permita reducir la congestión vial del Municipio de Pereira.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Examinar los factores que contribuyen a la congestión vial en el Municipio de Pereira.
- Elaborar la propuesta de plan estratégico que permita reducir la congestión vial en el municipio de Pereira.

DISEÑO METODOLÓGICO

TIPO DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo a los análisis previos se utilizará una investigación de tipo descriptivo.

MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN

Basados en la información obtenida en el periodo de tiempo 2012 - 2016 se utiliza un método de investigación descriptivo.

INFORMACIÓN SECUNDARIA:

Todo lo que se pueda extraer de las estadísticas manejadas por el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de la ciudad en cuanto a movilidad y accidentalidad inherentes al problema.

DANE, reportes periodísticos realizados por los diarios de la ciudad.

LIMITANTES:

Algunas de las dificultades que se presentan tienen que ver con la recolección de la información acerca de la movilidad en la ciudad de Pereira , la dispersión de la información relacionada con los presupuestos ejecutados en los diferentes programas de movilidad y las dificultades para poder concretar a los funcionarios encargados de la información, al investigador .

Igualmente por lo extenso de los temas sobre movilidad y la cantidad de población a intervenir es muy costosa y dispendiosa la obtención de información primaria por medio de encuestas a los usuarios de SITM y a los conductores de la ciudad.

1. FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA CONGESTIÓN VIAL EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA

1.1 PARQUE AUTOMOTOR

Uno de los factores que más contribuyen a la congestión vial en Pereira es el crecimiento de su parque automotor, como lo ha reseñado en diferentes ocasiones la prensa regional y nacional en diferentes artículos, como el publicado por el Diario del Otún en el año 2012 “La Moto, el sistema masivo de los pereiranos”⁴ donde se analiza con preocupación el crecimiento de la utilización de las motos y se consolidan estas como el medio de transporte principal del municipio, incluso superando al ya tradicional Sistema de Transporte Masivo, Megabús. Basándose en estudios del analista económico Jhonier Cardona Salazar, quien plantea la evidencia de la importancia que tiene este tipo de vehículos para los pereiranos, según Cardona “es un vehículo que arrasó con los sistemas de transporte tradicionales, gracias a su bajo costo, facilidad en la movilidad y ahorro de dinero”⁵.

Igualmente al analizar las cifras del Instituto de Tránsito Municipal del año 2013 en

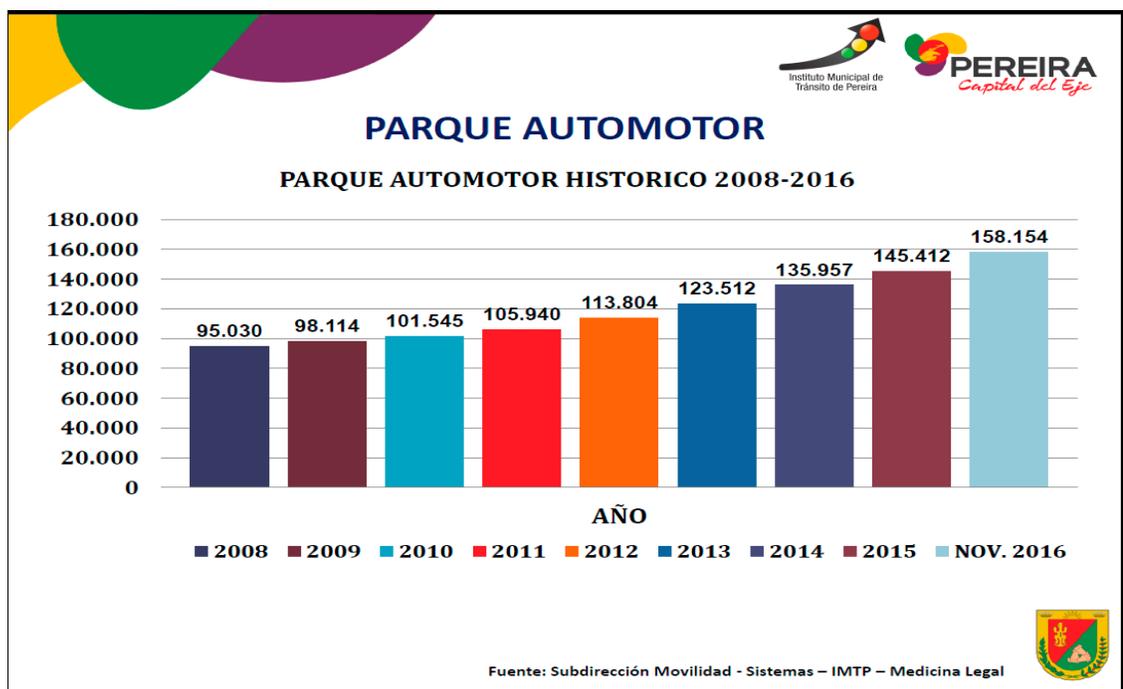
⁴ PACHÓN, Ortiz Erwin, La Moto, el sistema masivo de los pereiranos, eldiario.com.co/ECONÓMICA

<http://eldiario.com.co/antiores/04-10-2012/la-moto-el-sistema-masivo-de-los-pereiranos121003.html>

⁵ ibid.

su artículo “Aumentan los vehículos en Pereira”⁶, publicado en el 2014, Quinchía, muestra como el incremento del parque automotor en ese año ya es preocupante para la movilidad y la calidad de vida de la ciudad , como las autoridades estudian diferentes posibilidades para disminuir el tráfico de la ciudad con medidas el aumento de los horarios del pico y placa, la continuidad de la prohibición del parrillero hombre. Lo cierto es que en la ciudad el crecimiento del parque automotor ha sido vertiginoso en los últimos diez años como se puede observar de acuerdo a las cifras del informe de gestión del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira como se muestra en el gráfico 1.

Gráfico 1. Parque automotor histórico 2008-2016



Fuente: Instituto Tránsito y Transporte de Pereira

⁶ Diario del Otún. Secc. Local. QUINCHÍA, Víctor M. Aumentan Los Vehículos en Pereira, consultado el 02/06/2017 recuperado de <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/aumentan-los-veh-culos-en-pereira1401.html> Artículo

Si ya entre el 2005 y el 2008 el número de vehículos en la ciudad había crecido en un 67%, la tendencia en el incremento del parque automotor no parece retroceder en un futuro cercano, entre el 2009 y el 2010 paso de 98.114 vehículos a 101.545, es decir, que entraron a transitar en la ciudad 3.431 más con respecto del año anterior con un incremento equivalente 3,5%; para el año 2011 se pasó a 105.940, es decir, un incremento de 4.395 vehículos correspondiente 4,33% con relación al año anterior; en el año 2012 se llegó a 113.804 vehículos es decir 7.864 más que el año anterior equivalentes al 7,42%; para el año 2013 el total de vehículos matriculado en la ciudad ascendió a 123.512 con un crecimiento del 8,53% respecto al año inmediatamente anterior, correspondiente a 9.708 vehículos; para el año 2014 el parque automotor de Pereira asciende a 135.957 Vehículos con un incremento del 10,08% respecto al año anterior equivalente a 12.445 nuevos vehículos circulando por la ciudad; en el año 2015 la cantidad de vehículos que circulaban en Pereira fue, de 145.412 con un incremento de 9.455 para un incremento del 6.95% con relación al año anterior; finalmente, en el año corrido hasta noviembre de 2016, los vehículos que transitaban por la ciudad ascendieron 158.154 para una variación del 8.76% equivalente a 12.442 vehículos.

En total en los años corridos entre 2012 al 2016 se pasó de 113.804 a 158.154 vehículos, con un crecimiento del 38.97%, es decir, que en última década Pereira duplica su parque automotor sin tener la infraestructura adecuada para recibir esta cantidad de vehículos.

Respecto al crecimiento del parque automotor por tipo de vehículo entre el año 2008 y el 2016 de acuerdo a las cifras de la misma entidad tuvieron el siguiente comportamiento ver en el gráfico 1 y la Tabla 1.

Tabla 1. Parque automotor por tipo 2008- noviembre 2016.




PARQUE AUTOMOTOR

PARQUE AUTOMOTOR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NOV. 2016	(%) INC. 2008-2016	PARQUE RODANTE	(%) Partici.
Automóviles	34.088	35.388	37.590	40.424	43.736	46.872	50.429	53.748	58.000	70,1%	75.400	36,7%
Motos	41.166	42.592	43.122	43.946	47.415	52.620	59.450	63.597	69.449	68,7%	90.284	43,9%
Camperos	7.363	7.498	7.830	8.012	8.272	8.413	8.626	8.734	9.334	26,8%	12.134	5,9%
Camionetas	8.228	8.367	8.663	9.168	9.751	10.691	11.917	13.150	14.520	76,5%	18.876	9,2%
Microbús	594	597	601	605	621	643	669	677	802	35,0%	1.043	0,5%
Buseta	542	501	500	488	487	487	487	472	474	-12,5%	616	0,3%
Bus	532	508	516	515	530	540	549	565	568	6,8%	738	0,4%
Camion	1.616	1.622	1.671	1.706	1.840	1.930	2.045	2.168	2.388	47,8%	3.104	1,5%
Volqueta	484	494	480	489	507	515	534	550	600	24,0%	780	0,4%
Tracto-Camion	163	161	158	158	166	168	182	177	197	20,9%	256	0,1%
Maquinaria Agrícola	22	19	19	21	21	20	20	22	26	18,2%	34	0,0%
Otros	232	367	395	408	458	613	1.049	1.552	1.796	674,1%	2.335	1,1%
TOTAL	95.030	98.114	101.545	105.940	113.804	123.512	135.957	145.412	158.154	66,4%	205.600	100,0%



Fuente: Subdirección Movilidad - Sistemas – IMTP – Medicina Legal

Fuente: Instituto Tránsito y Transporte de Pereira.

El parque automotor correspondiente a automóviles entre el año 2008 y 2016 paso de 34.088 a 58.000 automóviles para un incremento del 70,1% equivalente a 23.912 automóviles que ingresaron al parque automotor, en total ruedan en la ciudad 75.400 automóviles con un porcentaje de participación del 36,7% del total del parque automotor rodante; por su parte el grupo de motos en el mismo periodo

tuvo el siguiente comportamiento, paso de 41.166 en el 2008 a 69.449 en 2016 con un incremento del 68,7%, equivalente a 28.283 motocicletas, y una participación del parque automotor rodante de 43,9%; mientras el grupo de camperos tuvo un incremento de 1.971 unidades con un crecimiento del 26,8% y una participación en los vehículos rodantes del 5,9%; por su parte las camionetas pasaron de 8.828 en el 2008 a 14.520 en el 2016 con un crecimiento del 76,5% equivalente a 6.292 vehículos y su participación del parque automotor rodante era de 9,2%; en tanto los microbuses crecieron el 35% al pasar de 594 a 802 con una participación de 0,5% del parque automotor rodante; las busetas decrecieron en un menos 12,5% pasando de 542 en el 2008 a 474 en el 2016 y su participación en el parque automotor era del 0.3%; en cuanto los buses pasaron de 532 a 568 con un porcentaje de crecimiento de 6.8% y una participación de la flota urbana del 0,4%; los camiones tuvieron un crecimiento de 47,8% al pasar de 1.616 a 2.388, los camiones tipo volqueta y tracto-camiones pasaron de 484 y 163 a 600 y 197 con unos incrementos del 24,0% y el 20,9 % respectivamente. Según el Instituto Municipal de Tránsito en la ciudad asciende en noviembre de 2016 a 205.600 vehículos.

Es de anotar que siendo las busetas uno de los elementos principales del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo SITPM, en lugar de incrementar su participación en el tráfico de la ciudad, presentan un decrecimiento, mientras que cómo se puede observar en el gráfico al final, los vehículos particulares vienen teniendo un incremento alto y sostenido.

Respecto a los buses se puede decir que tienen una estabilidad relativa y que su crecimiento está más motivado por el uso en el transporte de servicios especiales que por el servicio transporte público urbano.

Este crecimiento no solo afecta la movilidad de los pereiranos sino que también se traduce en un incremento de la accidentalidad como lo reseña el Concejo de Pereira en su página web

“Las intervenciones de los Concejales estuvieron centradas en el incremento de la accidentalidad en las vías de la ciudad y sobre las medidas que se deben implementar para disminuir las estadísticas.

Al respecto, el presidente del Concejo Municipal de Pereira, Steven Cárdenas Espinosa socializó algunas cifras de interés en relación a la incrementación de los comparendos, los cuales en el Eje Cafetero, sólo incrementaron en Pereira con 8139 mostrando las principales causas como el crecimiento del parque automotor y la imprudencia de los conductores de todo tipo de vehículos. "en Armenia se presentó una disminución del 29% y en Manizales fue del 41%, mientras que Pereira subió un 85%" aseveró Cárdenas.

Mauricio Noreña mostró su preocupación por el aumento de los accidentes en las vías especialmente de motociclistas. "A los motociclistas prácticamente no se les pide nada para manejar su vehículo y para verificar la pericia que tienen para manejar. La mayor parte de los motociclistas evaden las normas de tránsito, por eso es importante brindarles un curso de conducción antes de entregar la licencia”

En ese sentido, se pronunció la concejala Carolina Giraldo Botero al señalar que es preocupante el aumento de los accidentes de tránsito. "Es muy triste ver que las muertes han aumentado y a la vez que el parque automotor. Hay que pensar en el transporte multimodal, el uso peatonal y la bicicleta. Esta ciudad está hecha para los automotores y no para las personas, destacó".⁷

Es así, como se demuestra por parte del Concejo de la ciudad que uno de los factores que contribuyen de la accidentalidad es la cantidad de vehículos.

⁷ CONCEJO DE PEREIRA, Concejales preocupados por aumento de accidentalidad vial, Pereira 24 de marzo 2010 En <http://www.concejopereira.gov.co/es/ieventos/ver/1001/concejales-preocupados-por-aumento-de-accidentalidad-vial/>

Es que ya en el año 2014 el aumento en las ventas promedio de los vehículos daba cuenta de los problemas de movilidad que se generaban en la ciudad, como lo reseña el artículo del Diario Del Otún, Preocupante incremento del parque automotor donde Vega plantea:

Desesperante, desde todo punto de vista, es el panorama que hoy registra la movilidad en Pereira, especialmente en varias arterias consideradas puntos neurálgicos de la ciudad.

Los años han pasado y las soluciones no llegan. Los crecimientos del parque automotor agudizan este panorama, haciendo de los desplazamientos toda una experiencia negativa, al mejor estilo de la capital de la república.⁸

Y continua planteando como ciudades vecinas como Armenia y Manizales el promedio de venta de vehículos es muy inferior en un año a las de Pereira que alcanzaba en ese entonces las 9000 unidades.

Este incremento en la adquisición de vehículos particulares viene aumentado la tasa de motorización en la ciudad la cual ha sido constante en los últimos años como lo plantea el informe de movilidad de Pereira como Vamos

En cuanto a la tasa de motorización que se determina por el número de vehículos particulares motorizados por cada 1.000 habitantes, se puede apreciar en el Cuadro 1 cómo ha venido creciendo desde el 2013 y en el 2016 es de 173 automóviles y 151 motocicletas para un total de 324 vehículos por cada mil habitantes, es decir, cerca de tres vehículos particulares por cada diez habitantes lo cual es similar a la de las grandes ciudades de Colombia y a la de la mayoría de países de América Latina. Para tener un referente de comparación con el resto del mundo se encuentra que Estados Unidos alberga 965 vehículos por cada mil habitantes, esto es, casi un vehículo por habitante. Luego le siguen los principales países de Europa con un índice que varía entre cuatro y seis vehículos por cada mil habitantes.⁹

⁸ EL DIARIO DEL OTÚN, Secc. Opinión, VEGA, Lemus Mauricio, Preocupante el Incremento del Parque Automotor en Pereira. Pereira 15 de mayo de 2014 recuperado el (2017,06,30) de: <http://eldiario.com.co/seccion/OPINION/preocupante-incremento-del-parque-automotor140514.html>

⁹ Pereira Como Vamos. Movilidad y espacio público, documento de Word, (sn), (Sf) págs. 2-3

Tabla 2. Número de Vehículos Particulares por cada mil habitantes. 2013-2016.

Número de Vehículos Particulares por cada mil habitantes. 2013-2106					
Clase de Vehículo	2013	2014	2015	2016	Incremento 2013/2016
Automóviles	142	152	161	173	21,8%
Motocicletas	113	127	135	151	33,6%
Total	255	279	296	324	27,1%

Fuente: fuente Pereira Como Vamos- El autor con base a información del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira

El crecimiento en la tasa de motorización ha sido constante en los últimos cuatro años y alcanza un crecimiento acumulado de 69 vehículos por cada 1000 habitantes equivalente al 27.5% con un promedio de crecimiento aproximado de 18 vehículos por cada mil habitantes por año, desde luego que la comparación con la tasa de motorización pereirana que hace el autor del informe con la de países desarrollados como Estados Unidos, o de Europa, donde la tasa es de casi 1 vehículo por cada mil habitantes en el caso del país norteamericano o de 4 a 6 vehículos en caso de los países europeos, resulta un poco irónico, ya que da la apariencia de que la gravedad del problema es inferior a la realidad, sobre todo para los aquellos lectores del común que no son expertos en movilidad o están desinformados, la mayoría de estos países nos llevan años de ventaja en planificación de la movilidad y el espacio público, así como en el desarrollo de sus vías urbanas e intermunicipales y por esos pueden soportar cargas vehiculares mayores además con una preocupación constante en mejorar los sistemas de semaforización, de transporte masivo y otras alternativas como el uso de la

bicicleta con vías e intercepciones seguras, y otras alternativas como “El car-sharing es un servicio donde las personas pueden alquilar un carro por un determinado período de tiempo, lo cual puede ayudar a reducir el número de carros particulares y el poolcar, incentivando a los dueños de vehículos a utilizar la capacidad de los mismos invitando a sus vecinos a compartir el transporte para desplazarse a los lugares de trabajo o estudio y por efecto colateral disminuir el tráfico en la malla vial”, Sistemas de parqueo inteligentes entre otros.¹⁰

Pero además la capital risaraldense y el Área Metropolitana Centro Occidente (A.M.C.O). no estaban preparadas para este crecimiento de parque automotor y desde luego de la tasa de motorización, ni desde el punto de vista de la planificación de la movilidad vial, ni de la infraestructura vial disponible y mucho menos desde el punto de vista presupuestal, al contrario las acciones de solución al transporte masivo originaron muchos de los problemas de movilidad que hoy padece la ciudad y que llevaron a que los pereiranos pensarán en una alternativa de transporte particular como la compra de automóvil o de moto, es por esto que algunos de los factores que contribuyen al crecimiento del parque automotor son: de un lado la facilidad que dan los concesionarios para la compra de los vehículos a sus clientes y por otra parte ,dados los costos del pasaje urbano de la ciudad, para los usuarios del sistema de transporte resulta más rentable comprar un

¹⁰ YOUNGMARKETING . co. ORTEGA HERMIDA, Camila Alicia. 8-lecciones de movilidad para las ciudades de futuro, marzo 9, 2017, recuperado el (2017 ,07, 26) de: <http://www.youngmarketing.co/8-lecciones-de-movilidad-para-las-ciudades-del-futuro/#ixzz4o9EJBeu8>

vehículo que costear las tarifas del transporte público. Otro factor que incentiva la necesidad de compra de vehículo particular tiene que ver con los tiempos de espera y la lentitud de las diferentes rutas de transporte en el Área Metropolitana Centro Occidente (A.M.C.O).

Como bien lo describen Cardona y García¹¹ dando un ejemplo ilustrativo de como un trabajador que realiza al día un solo trayecto de ida y vuelta gastaría de lunes a viernes en SITM \$ 83.000 y como en el mercado le entregan una moto con solo \$60.000 quedando el remanente de \$23.000 para gasolina y otros gastos, pero si además este trabajador consigue un parrillero que le ayude con un de \$50.000 obtendría ingresos adicionales por \$33.600 mensuales, es de anotar que el ejemplo los analistas solo se refieren a un viaje diario de ida y vuelta, pero si el trabajador requiere hacer dos o más viajes en el día de ida y vuelta, significa un ahorro mucho mayor, con el incentivo de tener un vehículo a disposición para transportarse cuando le sea necesario. Pero además el trabajador estaría obteniendo un activo que le representa un incremento en su patrimonio y que aún con la depreciación del vehículo cuando lo venda o lo piense cambiar por otro de mejor modelo tendría un capital ahorrado en su vehículo, estos son los incentivos que han llevado al incremento exponencial de este tipo de vehículos en la ciudad y que de una u otra manera también actúan en los segmentos de la población de mejores ingresos para la compra de automóviles.

¹¹ CARDONA SALAZAR, Jhonier & GARCÍA, MORALES, Walter Iván. Hechos y Territorios II, Editorial Universidad Libre de Colombia Secc. Pereira ISBN 978-958-8859-38-5. págs., 77-98

Además por ser Pereira un cruce de caminos, acompañada de una vocación comercial, de servicios financieros y turísticos se incrementa la cantidad vehículos visitantes conformando un parque automotor flotante que agrava más la situación de movilidad en las horas pico sobre todo durante las épocas de vacaciones, temporadas comerciales como: el día de la madre, el día del padre, el día amor y amistad, entre otras, así mismo sucede en los días de quincena y fines de semana. Como lo reseña Vega en su artículo, “Una ciudad como Pereira, consolidada como el Centro del Eje Cafetero y con la fuerza empresarial más fuerte de la región, no puede seguir en este rezago de movilidad”¹², además también Pereira es el centro del área metropolitana y por su conurbación con Dosquebradas y La Virginia circulan muchas motocicletas que están matriculadas en estos municipios. Aproximadamente hay 83 mil motos circulando diariamente por las calles de Pereira.¹³

Todo este crecimiento del parque automotor es de proporciones bastante grandes y alarmantes y se convierte en uno de los factores más determinantes que contribuyen a los problemas de movilidad de la ciudad, el cual agregado a otros, como son la conformación y características geográficas de la ciudad, que limitan entre otros las posibilidades de desarrollo de la infraestructura vial urbana, factores que ven agravados por la falta de una cultura ciudadana de inteligencia

¹² Óp. Cit.

¹³ Caracol Radio Pereira. Movilidad. El Tránsito de motos no disminuyo en Pereira tras el permiso del con el parrillero Hombre, Pereira (12, 05, 2016, 13.57 hora CEST) recuperado el 07 de marzo 2017 de: http://caracol.com.co/emisora/2016/05/12/pereira/1463054265_335400.html

vial, y un sistema de transporte masivo deficiente, así como otros problemas de carácter socioeconómico como las ventas ambulantes.

1.2 CARACTERIZACIÓN DE LAS VÍAS DE LA CIUDAD

Pereira se encuentra localizada en el centro-occidente del territorio colombiano, en un pequeño valle formado por la terminación de un ramal que se desprende de la Cordillera Central y estratégicamente como parte del abanico central del país dentro de la región cafetera.¹⁴

La localización geográfica de Pereira es estratégica y siempre ha sido vista como un cruce de caminos, está cerca y bien conectada con algunas de las más importantes ciudades del país y del Eje Cafetero como: Cali, 242 km (2 vías); Medellín, 260 km (2 vías); Bogotá, 385 km (2 vías); Buenaventura, 384 km; Armenia, 69 km; Manizales, 77 km; e Ibagué, 175 km.¹⁵

Por sus características topográficas ubicada en las estribaciones de la cordillera central, la topografía de la ciudad está constituida por ramales cordilleranos (o cuchillas) que van desde el suroeste al suroccidente formando valles y cañones que son surcados por la oferta hídrica de la ciudad por los ríos Otún, Consotá, La quebrada el Oso, la quebrada Barbas entre otros; esta situación ha hecho que el diseño de las vías de la ciudad se haya construido en el sentido que van dichas cuchillas cordilleranas y las vertientes hídricas.

¹⁴ CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE RISARALDA. CARDER, MUNICIPIO DE PEREIRA, SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL MUNICIPAL SIGAM. Agenda ambiental resumen ejecutivo. Pdf, Pereira, Colombia, 2002 ISBN 958-9487-25-4 recuperado el (2017,06,05) de: <https://www.google.com.co/search?q=vias+de+pereira&oq=vias+de+pererira&aqs=chrome.1.69i57j0l5.4664j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=agenda+ambiental+municipal+pereira> pág. 11

¹⁵ Alcaldía de Pereira, Plan de desarrollo Pereira 2016-2019 Pereira Capital del Eje. Pdf. pág. 20

La pertenencia del municipio a la región del Eje Cafetero, definida a partir de las identidades económico-sociales e históricas de las entidades territoriales que lo conforman, lo vincula a los intereses de los grandes proyectos de infraestructura vial del sistema nacional, a las opciones de desarrollo y crecimiento a partir del paisaje cultural cafetero (PCC) y a los sistemas ambientales compartidos (Parque Nacional Natural de los Nevados). Los flujos poblacionales por intercambio de servicios académicos, técnicos, comerciales y productivos establecen estrechos vínculos del municipio de Pereira con esta región.¹⁶

Pereira es el corazón del área metropolitana de centro occidente, conformada por los municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, esta situación hace que se presente una conurbación con los municipios del A.M.C.O marcada por relaciones interdependientes en aspectos como: Educación, servicios, actividades económicas e industriales, ambientales y sociales. La extensión actual del área es de aproximadamente 112.000 has., de las cuales Pereira tiene 60.552 has., siendo el 86,2% del territorio rural, el 5,5% suburbano y el 8,3% restante urbano y de expansión urbana. El municipio está conformado por 19 comunas a las cuales pertenecen 610 barrios, y por 12 corregimientos en la zona rural compuestos por 109 veredas, 52 centros poblados rurales y 10 centros poblados urbanos.

Pereira desde hace más de tres décadas viene presentado un atraso en la obras

¹⁶ Municipio de Pereira, Óp. Cit., página 22

de infraestructura vial que requiere la ciudad para satisfacer las necesidades de movilidad.

La red vial del área urbana está compuesta por vías carácter regional metropolitano, e intraurbano de las cuales 295 kilómetros son vías asfaltadas y 5 kilómetros de vías urbanas sin asfalto, de estos 120 kilómetros corresponden a los corredores principales de la ciudad,¹⁷ El sistema vial se ha desarrollado de forma longitudinal en sentido oriente occidente presentándose grandes falencias en el sentido norte sur, dificultando la interconexión de los sectores hacia el costado sur de la Av. 30 de agosto dificultando la comunicación de sectores como Cuba, Naranjito y El Poblado con el resto de la ciudad. “Según el área metropolitana hay 200,3 kms., de vías arteriales y colectoras lo que daría un promedio de 0.0017 kms., de vía por vehículo. El atraso en infraestructura se evidencia principalmente en la falta de soluciones a las intersecciones y la terminación en los proyectos anteriores”.¹⁸

En el año 1991 cuando la crisis del sector de la construcción en Pereira, se presentó el fracaso del Plan Bienal 90-90, nombre genérico que le dio el alcalde de la época Cesar Castillo a un conjunto de obras públicas, de vías, puentes y demás sistemas de circulación vial que serían financiadas por el sistema de valorización municipal y el cual fue derrotado en la consulta popular en ese

¹⁷ CARDER, Óp. Cit., pág. 15

¹⁸ Municipio de Pereira Óp. Cit., pág. 25

entonces, cuando se le pregunto a los pereiranos: “Ciudadano: Está usted de acuerdo con la aplicación del sistema de valorización para financiar las obras del plan 90 - 90? Sí o No”. En esta ocasión el No, ganó dejando sin piso jurídico el mencionado plan, el cual ha ido siendo realizado a por partes por las diferentes administraciones. El intentar hacer obras financiadas por el sistema de valorización ha sido una constante de las diferentes administraciones de Pereira, incluyéndolas en los diferentes planes de desarrollo, pero siempre se han enfrentado a la oposición de los sectores económicos afectados por la contribución y otros factores políticos.

Las obras de infraestructura futuristas que caracterizaron a las administraciones de otrora, que construyeron la Avenida 30 de Agosto o la Avenida de las Américas se vinieron abajo con las nuevas características de las administraciones posteriores a la década de 80, pero la situación se agrava aún más cuando en el gobierno de Martha Elena Bedoya se empieza una nueva estrategia de renovación urbana enmarcada en la visión Pereira ciudad región - territorio de oportunidades, cuya visión de eje comercial de servicios y turístico fue diseñado y planteado en el documento Eje cafetero Territorio de oportunidades, y para lo cual se requería de cambio en la infraestructura y el modelo de ciudad.

Conjuntamente se implementa la entrada del sistema de transporte masivo al que denominaron MEGABÚS como una forma de “aprovechar” los recursos asignados

por el gobierno nacional para los sistemas de transporte masivo. Como se analiza más adelante.

En esta ocasión la dirigencia pereirana, pierde la gran oportunidad de hacer de la ciudad un territorio amable y futurista en lo que respecta a la movilidad, por dar más importancia a los intereses de los grandes conglomerados económicos que llegan a la ciudad atraídos por las exenciones tributarias y otros beneficios, fruto del terremoto de 1999 contenidas en la Ley Quimbaya.¹⁹

Como lo reseña el artículo de enfocados del diario del Otún

Un año después de expedida la ley, la doctora Martha Elena Bedoya R. llegó a la Alcaldía de Pereira y tomó como una de las banderas de su administración, la transformación de Pereira en una ciudad de vocación comercial. Las expectativas fueron muchas y la medida, enmarcada en el discurso de la ecorregión de aquel entonces, parecía ser uno de los eslabones de una trinidad perfecta formada por la región quindiana turística y agroindustrial, la región caldense educativa y cultural y claro está, la región risaraldense comercial.

Como la Ley Quimbaya incluyó como beneficiarios de sus exenciones a hiperalmacenes foráneos, estos llegaron a la ciudad con ventajas gigantescas sobre los comerciantes minoristas. Mediante planes parciales y desplazamiento forzoso de los vendedores ambulantes de la ciudad, Pereira se embarcó en la aventura de reforzar el sector terciario de su economía, en detrimento del sector productivo, y la vocación comercial terminó por convertirse en una renuncia a la generación de valor agregado y en vocación importadora.²⁰

Por un lado, con la remodelación del sector de la antigua galería por medio del llamado plan de renovación urbana Ciudad Victoria, que incluyó la construcción del Centro comercial, la plazoleta del mismo nombre, y la venta de los terrenos para la construcción de los Almacenes ÉXITO, se privatiza el espacio público al

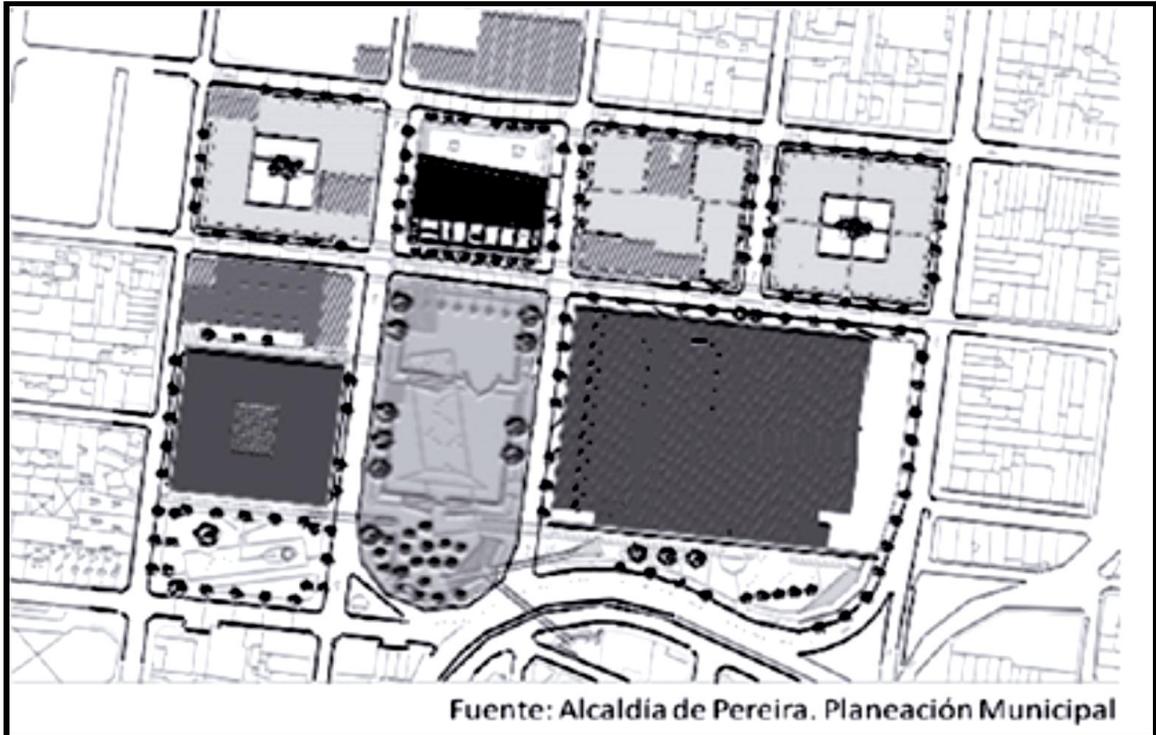
¹⁹ Ley 608 de agosto 8 2000 congreso de la republica

²⁰ Diario del Otún enfocados <http://www.eldiario.com.co/seccion/ENFOKADOS/el-modelo-pereirano110723.html>

cortarse la continuidad de la carrera 11, produciendo el embotellamiento entre las calles 13, 17 y 18 al desembocar en las Carreras 10 y 12, reflejándose el trancón sobre las carreras 9, 10 y la avenida 30 de agosto a la altura de la glorieta de la gobernación.

Si bien el plan parcial de Ciudad Victoria logra recuperar un espacio urbano en la ciudad para el uso de la comunidad pereirana, mejorando la comunicación entre los sectores de la Av. Circunvalar y la Plaza de Bolívar por el puente peatonal a la altura de la Avenida del Ferrocarril, generando una mejor sinergia urbana y la recuperación del valor del suelo urbano, muchos de los supuestos del decreto 3391 del 2000 aun 17 años después no se han cumplido, como en el caso del Centro Internacional Financiero. La construcción de vivienda urbana y la adecuación de algunas vías complementarias apenas en estos últimos años se vienen a intervenir.

Gráfico 2. Delimitación Plan Parcial Proyecto de Renovación Urbana “Ciudad Victoria”. Decreto 1301 del 17 octubre de 2002.



Fuente: Delimitación Plan Parcial Proyecto de Renovación Urbana “Ciudad Victoria”. Decreto 1301 del 17 octubre de 2002.

En el caso del plan parcial Bavaria sucede algo similar al no darle continuidad a la carrera 4 con la construcción de Carrefour (hoy Jumbo). Que viene a ser “solucionado” 12 años después con la construcción del anillo vial de Bavaria pero que de todas maneras deja embotellado un sector de la comuna Villavicencio en las intersecciones de la Av. del ferrocarril con las carreras 7-8-9 y 10.

Gráfico 3. Delimitación Plan Parcial de Renovación Urbana Bavaria.



Fuente: “Bavaria” Pereira. Decreto 293 de 2003, decreto 190 de 2008. (Alcaldía de Pereira. Planeación Municipal).

De otra parte la falta de inversión en vías primarias y secundarias que descongestionen la ciudad, como las circunvalaciones que existen en otras ciudades del país no existen en la nuestra, por tal razón el tráfico se concentra por las viejas vías centrales de la ciudad. Únicamente hay cuatro vías principales de entrada y salida a la ciudad: la Av. 30 de Agosto, la Av. de las Américas y la Av. del Río, teniendo en cuenta que esta última desemboca obligatoriamente en la Av. 30 de Agosto por un lado a la altura de Turín y por el otro en el Puente Mosquera en límites con el municipio de Dosquebradas donde se bifurca con la calle 8 que

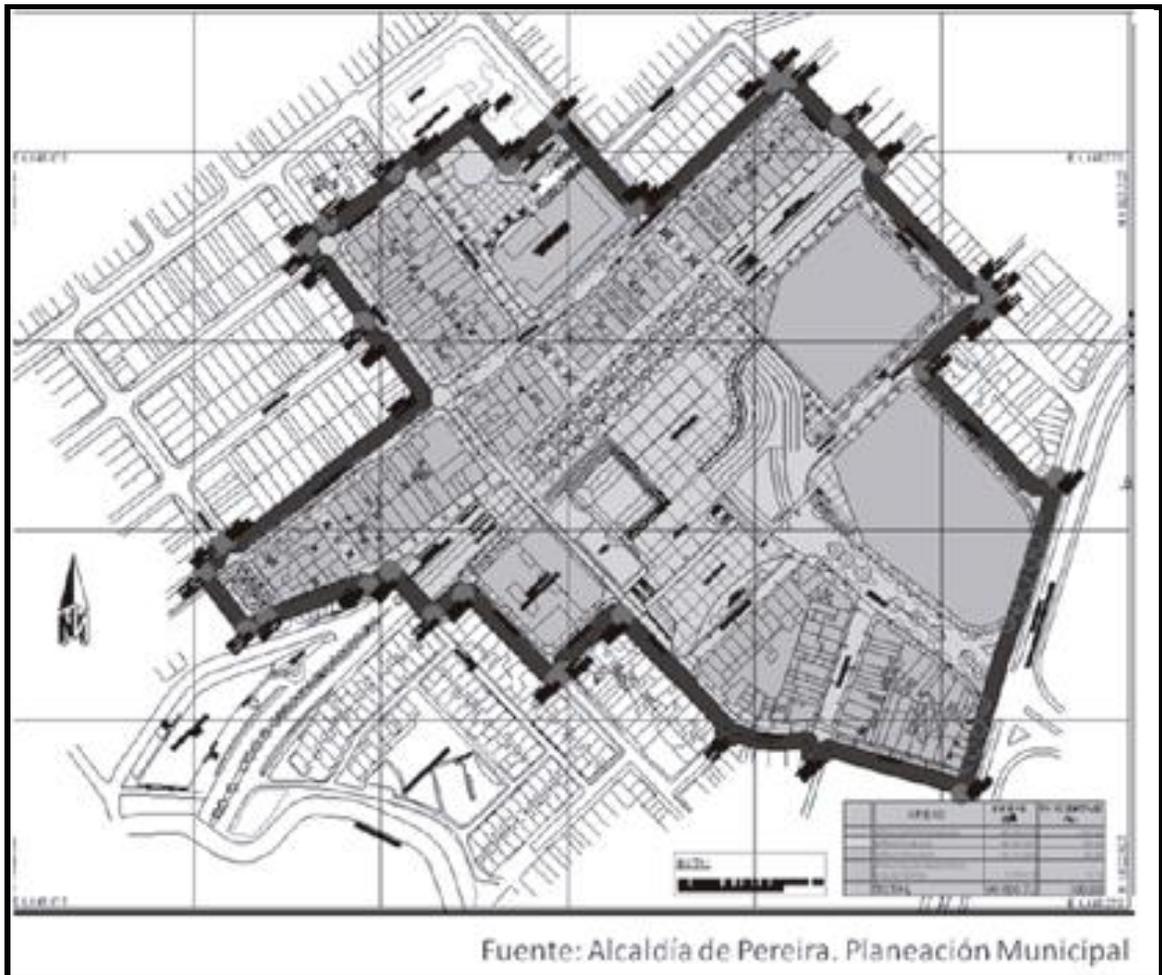
sube hacia Bavaria y la carrera 4 que lleva directamente al centro de la ciudad y finalmente la entrada por el viaducto Cesar Gaviria que entra por la Av. Del Ferrocarril bifurcándose en la carrera 6 hacia el centro y continua hasta la glorieta gobernación hacia la salida a Armenia por la calle 17 o empata hacia la Av. 30 de Agosto hacia el occidente de la ciudad.

Algo similar ocurrió con el plan parcial de renovación urbana de Cuba cuyo objeto principal fue el diseño del intercambiado para el sistema de transporte masivo Megabús con la remodelación del parque Guadalupe Salcedo que dividió el sector de Cuba al dificultar la comunicación entre el sector de la Galería de Cuba y el sector compuesto por las de Comuna el oso, Perla del Otún, Consotá, entre otras.

Estas obras de los planes parciales y del Megabús contemplan una serie de obras complementarias que darían a la ciudad un mejor flujo en su movilidad y para solucionar algunos embotellamientos como: en caso del anillo longitudinal donde sólo existe una vía paralela a la 30 de agosto que comienza a la altura de la calle 40 y termina en la calle 33 lo que ocasiona embotellamiento a esa altura de la Av. 30 de agosto, puesto que el tráfico que se moviliza por esta vía desemboca obligatoriamente allí. Algunos barrios están aislados como son los casos de los barrios Jardín primera y segunda etapa, Maraya y San Nicolás que deberían tener una comunicación con vías secundarias, situación que vienen a tratar de solucionar con la culminación del anillo Longitudinal por el sector sur que culmina

en la glorieta construida en la Av. Belalcázar a la salida del Barrio San Nicolás y el Barrio México que se encuentra próxima a inaugurarse.

Gráfico 4. Delimitación Plan Parcial de Renovación Urbana sub-centro Cuba.



Fuente: Delimitación Plan Parcial de Renovación Urbana sub-centro Cuba. Decreto 233 de abril 23 de 2007, Decreto 794 diciembre 28 de 2007.(Megabús).

Gráfico 5. Plano De Culminación del Anillo Longitudinal.



Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de Obras 2012-2015

Gráfico 6. El puente más largo después del viaducto Cesar Gaviria Trujillo.



Fuente: Diario del Otún.

La obra se inició en diciembre de 2009 y ha sido entregada parcialmente con grandes sobrecostos desde su valor inicial como se reseña en el diario del Otún.

En \$4111 millones aumentó el contrato 1981 celebrado con la firma Agremezclas S. A. para la ejecución de las obras de construcción en el tramo tres de la paralela Sur del Anillo Longitudinal. La obra pactada inicialmente en \$6354 millones, terminó costándole al municipio \$10.465 millones, 65 % más del presupuesto convenido.

Como este, los contratos 1979 y 1982 para la ejecución de los tramos uno y dos del anillo, presentan un incremento similar. El primero se adjudicó por \$939 millones y se liquidó en \$1439 millones, mientras que las obras del segundo tramo se calcularon en \$2058 millones y terminaron costando \$2218 millones.²¹

El Anillo longitudinal después de 8 años de iniciación de obras aún no se ha concluido en su totalidad a pesar que sus avances son significativos.

Los sobre costos y los atrasos en las obras son una constante en las obras de infraestructura vial del municipio ya que como se mencionó anteriormente en la vía Av. 30 de Agosto a la altura de aeropuerto existe una desviación hacia el sector de Cuba que implicó la construcción de un puente y un deprimido en el sector del Plumón, pero esta vía esta sin terminar, es de anotar que las administraciones locales no se han centrado en la solución real a los problemas de movilidad. Como bien lo explica el artículo de Caracol radio “Muchos años de atraso tienen varias obras de Pereira Muchas promesas y pocas ejecuciones de proyectos, descubrió caracol Radio en la capital de Risaralda.”²²

²¹ Diario del Otún/ Local, Anillo Longitudinal le salió caro a Pereira. Pereira (2012, 08, 23) recuperado El 2/07/2017 de: www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/anillo-longitudinal-le-sali-car-a-pereira120822.html

²² CARACOL RADIO PEREIRA, Muchos años de atraso tienen varias obras de Pereira. Pereira (2017,03,11, 20:37 H CEST) recuperado el 30 de junio de 2017 de http://caracol.com.co/emisora/2017/03/11/pereira/1489261031_136107.html

La avenida San Mateo que debería conectar la salida de La Ciudadela cuba y la Avenida Sur con la avenida 30 de Agosto, cuyo inicio de obra fue en el 2008 con plazo de entrega para octubre de 2009 con un costo inicial de 7.000 millones de pesos para todo el proceso de construcción, más 860 millones de pesos para la interventoría, en la actualidad no se conoce cuál será su costo final, ni tampoco la fecha de culminación ya que solo tiene las tierras aplanadas con un lucro cesante grandísimo para la ciudad dado que el puente y el deprimido sobre la Av. 30 de Agosto está listo desde el año 2009 y en la actualidad desemboca en un potrero del barrio el Plumón.

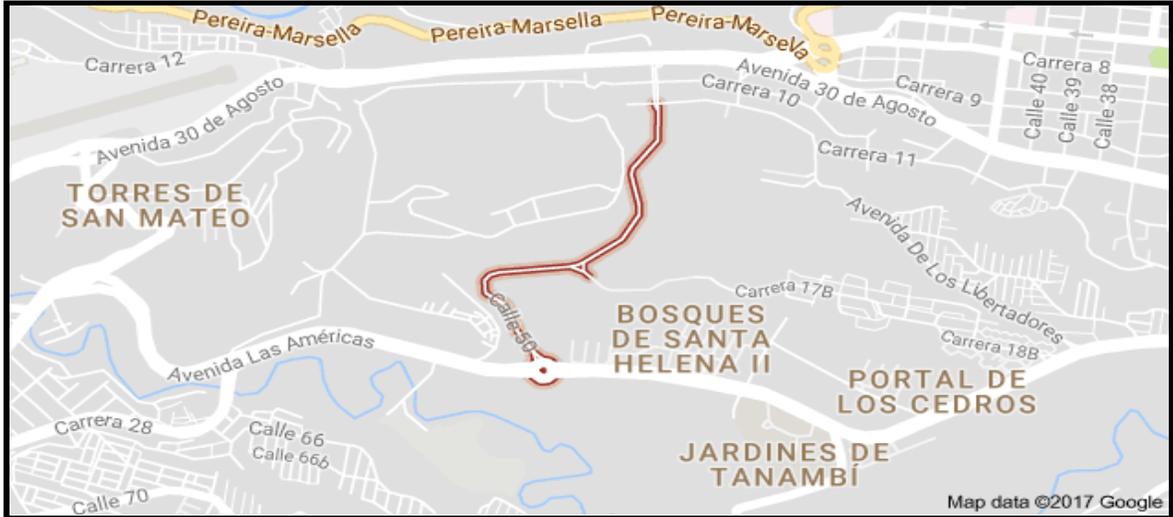
Gráfico 7. Estado Actual de la Avenida San Mateo.



Fuente: Foto de Caracol Radio.

La Obra de la calle 50 construida por el sistema de valorización con una duración de 10 meses inaugurada en junio de 2008 unió a la Av. 30 de Agosto con la Av. de las Américas con un costo de 8.495 millones de pesos, es una de las pocas avenidas trasversales que no van en el sentido de las cuchillas cordilleranas y que facilito la movilidad en la ciudad, pero que al llegar a la altura de la glorieta de la Avenida de las Américas sufre un embotellamiento en las horas pico, ya que allí culmina y se encuentra con la Avenida de las Américas que trae todo el tráfico que viene desde el centro y el sector del terminal, esta obra pudo tener en un momento dado continuidad, si se hubiera proyectado sobre la calzada sur de la Avenida de las Américas hasta llegar al Barrio la Divisa o conectándola con el barrio Villa Consota y el Dorado por detrás de la Universidad Católica, situación que hoy es imposible dada la construcción de varios proyectos de vivienda los cuales no existían en el momento de su planeación, es de esta forma como la dirección administrativa de la ciudad ha dado prioridad a los intereses particulares sobre el interés general.

Gráfico 8. Avenida calle 50.



Fuente: Google mapas calle 50 de Pereira.

Otro ejemplo del atraso y sobre costos de las obras de infraestructura de la ciudad tiene que ver con la Av. de la Independencia, la cual nace en la Av. de las Américas a la altura del batallón San Mateo y debería terminar en el sector Corales con una glorieta, de acuerdo al artículo de Caracol citado anteriormente esta es una de las obras de movilidad que más atraso tiene en la ciudad, la obra debe conectar la salida de la Ciudadela Cuba y la Av. de las Américas con la Av. 30 de Agosto se iniciaron trabajos en 2007, pero la fecha de entrega aún no se tiene especificada y el estado de la obra es Inconclusa. El proyecto pretendía dos glorietas, una estaría en el Batallón y otra en la calle 71. También puentes vehiculares sobre el río Consota y acceso a Las Mercedes, una calzada y un andén con una longitud de 1.000 metros, pero nada de eso se hizo. Se compraron

predios y se inició la pavimentación pero no se avanzó más de 100 metros.²³

Gráfico 9. Estado actual de la AV. de la Independencia.



Fuente: Foto Caracol Radio

Según Caracol radio existe un proceso jurídico, ya que el Concejo de Pereira determino que la plata de la venta de las acciones del municipio en la Telefónica se destinaria a la culminación de la obra pero esto no se hizo. Igualmente la glorieta de la intercepción de Corales, se inició la obra hace más de 10 años y hoy se encuentra Inconclusa, estaba proyectada como una ampliación del ordenador vial con el fin de conectar el tráfico desde la Avenida de la Independencia (si estuviera terminada) con Cuba, El Cardal y los corregimientos de Altagracia y Morelia.

²³ Caracol radio Óp. Cit., muchos atrasos en la obras de Pereira

Aunque que se han realizado otras obras que han contribuido a mejorar la movilidad de la ciudad como la ampliación del carril mixto de la 30 de agosto entre el intercambiador del Viajero y la Av. San mateo; la Integración Av. Ricaurte circunvalar- centro Av. Bavaria y obras complementarias; la -Glorieta UTP – Canaán1 y Conexión vial El poblado – El Dorado; como obras macro así como también otras de menor envergadura, como el tercer carril de La carrera 9a. entre calles 13 y 26 de Pereira, el tercer carril de calle 18 entre carreras 11 y 12. Aún es mucho lo que falta para poner al día a la ciudad en infraestructura vial, algunas obras proyectadas como la ampliación de la carrera séptima entre calles 11 y 13 prevista desde 1995 cuando se hizo el viaducto César Gaviria, de la cual no se ha hecho nada, esta vía hacía parte del proyecto del viaducto para mejorar la movilidad de la ciudad, pero esto no se construyó a pesar de que estaba proyectada y presupuestada. Existe proceso jurídico con INVÍAS, responsable del viaducto, al cual no se ha dado respuesta, igualmente sucede con la segunda calzada de la Avenida Del Río, la obra se proyectó hace 20 años para mejorar la movilidad de la ciudad y como en el caso anterior, no se ha hecho nada a pesar que se compraron los predios necesarios, no se destinó plata y esos terrenos ya se invadieron de nuevo.²⁴

²⁴ Caracol radio Óp. Cit. muchos años de atraso tiene varias obras de Pereira

Gráfico 10. Ampliación de la Av. 30 de agosto



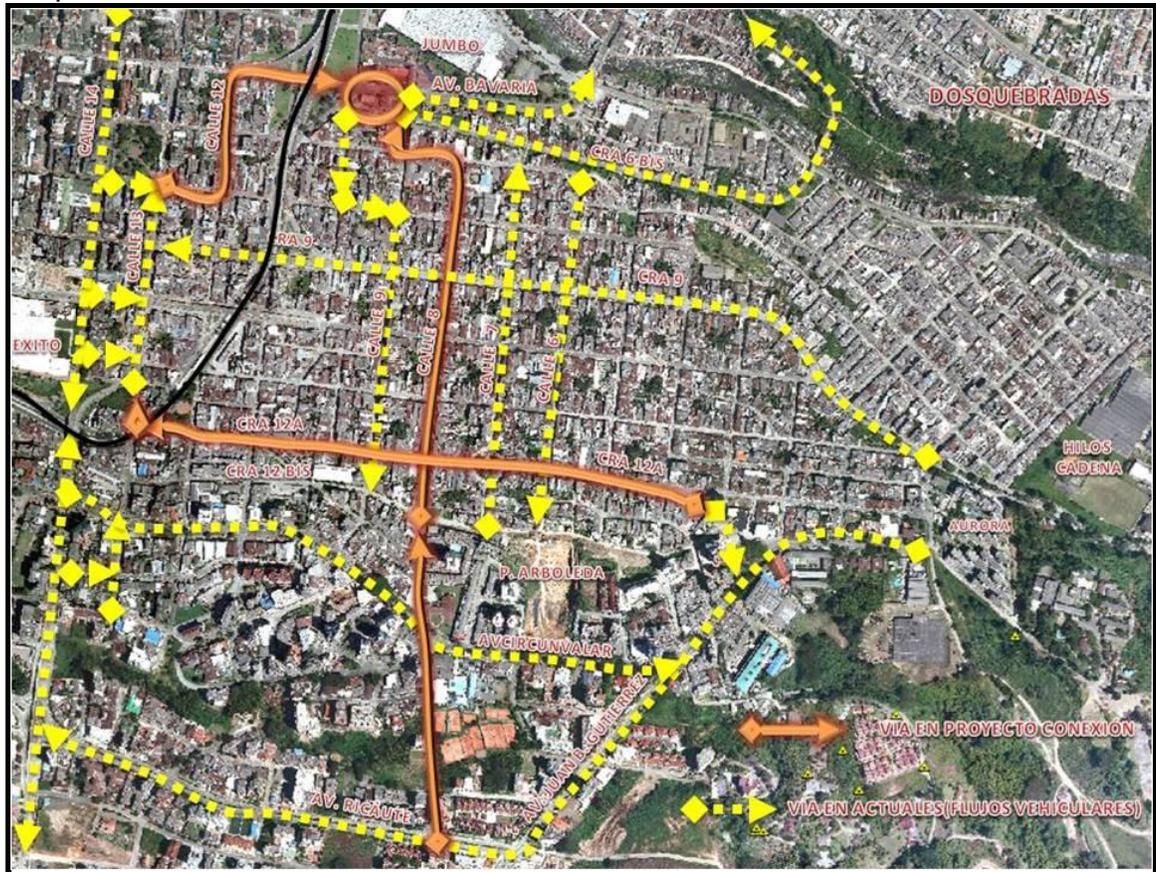
Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de Obras 2012-2015

Esta obra hacia parte de la obras completarias del Megabús al igual que la avenida San Mateo.

La Integración de la Integración Av. Ricaurte circunvarar centro Av. Bavaria y obras complementarias eran parte del plan parcial de Bavaria que como se

planteó anteriormente, debían estar listas con la entrada del Megabús y que solucionarían la continuidad de la carrera 4 entre otras.

Gráfico 11. Integración Av. Ricaurte circunvalar centro Av. Bavaria y obras complementarias



Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de Obras 2012-2015

Glorieta UTP – Canaán

Regula el tráfico vehicular en el trayecto donde confluyen las calles 12 y 14, la vía llamada el tobogán, la vía Canaan y acceso a la UTP. Está compuesta por una glorieta con diámetro de 25 m y secciones viales de 11 m.

Gráfico 12. Glorieta UTP – Canaán.



Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de Obras 2012-2015

- Conexión vial El poblado – El Dorado

Gráfico 13. Conexión vial El poblado – El Dorado.



Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de Obras 2012-2015.

Gráfico 14. Conexión vial El poblado – El Dorado.



Fuente: Alcaldía de Pereira, plan de obras 2012-2015.

Construida sobre la margen izquierda del río Consotá y contempla una sección de 7.30 m de ancho de la calzada, zonas verdes y andenes de 1 m de ancho a ambos lados. Conecta el barrio el Dorado con el Barrio El Poblado desahogando este importante sector de la ciudad al permitir la comunicación entre el sector de Cuba con el sector de Poblado sin pasar por la Av. de las Américas

En la actualidad se adelantan otras obras de gran envergadura y como el puente que unirá la Av. Circunvalar con el centro de Pereira costará \$ 10.000 millones.

La obra que unirá la carrera 12 bis con la 9a en Pereira será de 70 metros, además contará con 2 luces de 35 metros cada una, una calzada de 7.20 metros y 2 andenes de 2.20 metros. Se contempla que el ancho de la obra quede de 14.80 metros y que tenga una ciclorruta de 2.20 metros por el costado occidental del puente.

El valor de estos trabajos estará cercano a los \$ 10.000 millones y el plazo de ejecución es de 14 meses y los encargados de ejecutarlo será la Unión Temporal

Pereira Moderna 2015, mientras que la interventoría estará a cargo del Consorcio PCH.²⁵

A pesar de las nuevas obras y la terminación de algunas que ya estaban empezadas estas no han sido suficientes para solucionar los problema de movilidad y su consecuente problema ambiental tal y como lo plantea “Pereira Como Vamos”

“Sin embargo, Estas obras tienen un impacto muy inferior al crecimiento de casi un tercio (29,2%) del parque automotor en el último cuatrienio, y por ende, es menester que la administración municipal tome medidas urgentes para construir, mejorar y ampliar nuevas vías, y solucione problemas prioritarios del momento, como el del servicio de transporte público y los trancones que se desarrollan en diferentes sitios de la ciudad, que todo el mundo conoce menos la Secretaría de Tránsito y Transporte. Adicionalmente, debe implementar acciones que masifiquen el uso de medios alternativos de transporte, como la bicicleta, que tiene un menor impacto en el medioambiente en términos de emisiones de gases, y fomenta la práctica del deporte y la vida saludable.”²⁶

En cuanto a la falta de presupuesto en el Concejo Municipal se evalúan las posibilidades para conseguir recursos que puedan dar solución a los trancones esto mediante la implementación de leyes y la consecución de recursos que permitan generar una mayor movilidad en una ciudad que se quedó pequeña para la gran población permanente y flotante que día a día llenan nuestra ciudad.

A pesar de que en el discurso de las administraciones de turno siempre está la solución al problema de la movilidad de la ciudad y del Área Metropolitana, las acciones reales de sus políticas públicas son mínimas para la gravedad del

²⁵ El diario del Otún, Local. El puente que unirá la Av. Circunvalar con el centro de Pereira valdrá \$10.000 millones. Pereira publicado el 2016,09,06) recuperado el 02/07/2017 de: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/el-puente-que-unir-la-av-circunvalar-con-el-centro-de-pereira-valdr-10-000-millones1609.html>

²⁶ Óp. Cit. Pereira como vamos. Pág. 3

problema, algunas pasan por la falta de presupuesto y otras porque las metas que se imponen en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial son mínimas con el objetivo de alcanzarlas, lo que hace que se critique la política pública por estar lejana a la realidad este es el caso del actual plan de desarrollo que propone como meta ampliar solamente 3 kilómetros las vías como lo podemos ver en el siguiente aparte: “Nuevo Plan de Desarrollo del Municipio 2016-2019 “Pereira, Capital del Eje” es de soló ampliar la red urbana en 1 kilómetro los primeros tres años y dos en el cuarto para un total de 3 km., aunque en los últimos meses si se ha visto el mejoramiento y recuperación de algunas vías importantes para la ciudad.”²⁷

En el mismo documento se resalta que uno de los ejes fundamentales de la política de movilidad tiene que ver con la reducción de los tiempos de desplazamiento y la desmotivación de los pereiranos para utilizar los medios de transporte privados.

“El programa de movilidad sostenible para el desarrollo reconoce que se hace imperativo lograr tanto la disminución de los tiempos de desplazamientos de las personas, como la modificación de la estructura del consumo en transporte, generando transformaciones a favor del sistema público motivadas en los mejores resultados que tiene sobre la calidad de vida de las personas, la calidad del medioambiente urbano y de manera impactante, sobre la salud de la población.

Es así entonces, como los procesos de integración del transporte tendrán prioridad en la agenda pública, optimizando así tanto el tiempo de las personas en sus desplazamientos como la infraestructura vial del Municipio.”²⁸

²⁷ Pereira como Vamos. Óp. Cit. pág. 1

²⁸ MUNICIPIO DE PEREIRA. Plan de Desarrollo 2016-2018 “Pereira Capital del Eje”.

Por lo tanto, en el Plan de Desarrollo plasma las siguientes acciones y metas para desestimular el uso de vehículos particulares, incrementar el transporte público y fomentar el uso de la bicicleta el transporte a pie. (Ver tabla 3.)

Tabla 3. Programa Movilidad sostenible para el desarrollo, matriz de resultados.

Programa Movilidad sostenible para el desarrollo, matriz de resultados.							
Indicador de resultado	Descripción de la meta de resultado	Valor Línea Base	Valor esperado meta				
			2016	2017	2018	2019	Total
Porcentaje de viajes en vehículo particular	Reducir el % de viajes en vehículo particular en 5%	20%	0%	0%	2%	3%	15%
Porcentaje de viajes en transporte público	Incrementar en 4% los viajes en transporte público	41%	0%	1%	1%	2%	45%
Porcentaje de viajes en bicicleta	Incrementar en 3% los viajes en bicicleta	3%	0%	1%	1%	1%	6%
Porcentaje de viajes que se realizan a pie	Incrementar el porcentajes de viajes que se realizan a pie	25,09%	0%	1%	2%	2%	30%

Fuente: Plan de Desarrollo de Pereira 2016-2019

Pero como se puede ver en la tabla las metas son mínimas para los 4 años del plan. Y continua planteado que se crea la Gerencia de Movilidad para lograr los objetivos del plan, ojala que esta no resulte en un aparato burocrático más y no llene las expectativas para las que fue creado dando como resultado un desangre para las finanzas del municipio.

La falta de adecuadas políticas públicas que contribuyan a mejorar la movilidad en la ciudad ha llevado al traste con el ordenamiento vial en las horas pico, al contrario muchas medidas que son tomadas por la administración pública del municipio parecen ir en contravía de una buena movilidad.

Así por ejemplo, por orden de la alcaldía se utilizan en ciudad las llamadas zonas azules de estacionamiento, las cuales en lugar de solucionar el problema de congestión vial lo agravan, debido a que esta medida convirtió la ciudad en un parqueadero, fundamentalmente en algunas vías centrales donde están ubicadas, taponando carriles que podrían estar siendo utilizados por el parque automotor que cada vez es mayor en la ciudad y especialmente de motocicletas.

Otro aspecto de la política pública en lo referente a la planeación de la ciudad es que las vías no fueron diseñadas hacia el futuro y muchas de ellas son demasiado angostas, y adicionalmente cada gobierno interviene las mismas, peatonalizando y cerrando carriles lo que conlleva a un mayor embotellamiento del tráfico de la ciudad.

Igualmente con la implementación del Sistema de Transporte Masivo MEGABÚS se intervienen diferentes vías de la ciudad estrechándolas para crear el carril exclusivo para el sistema en detrimento de la movilidad de los pereiranos como se analiza en el capítulo siguiente.

1.3 EXCLUSIVIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO

1.3.1 Naturaleza jurídica de MEGABÚS

DENOMINACIÓN Y RÉGIMEN: La sociedad se denominará "MEGABÚS S.A" y es una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas, de la especie de las

anónimas, creada mediante acuerdo metropolitano N° 02 febrero 25 de 2003 y regida en lo pertinente por las disposiciones legales aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del estado.

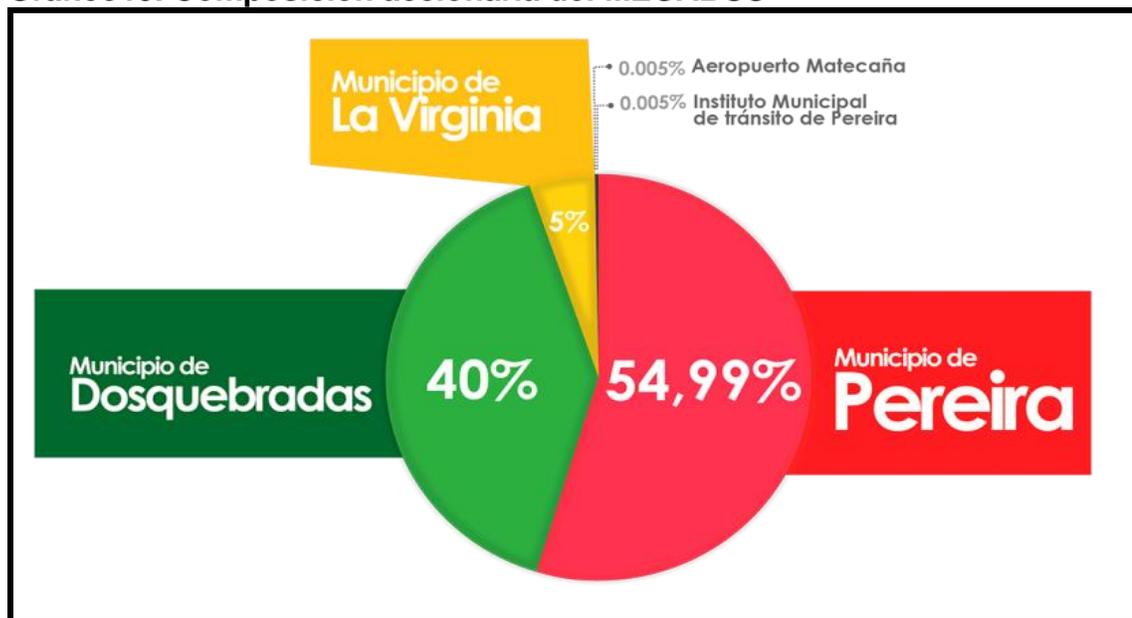
El sistema de transporte masivo actualmente tiene una cobertura del 47% de la ciudad, y 85.300 pasajeros promedio en el año 2015, con una reducción significativa, ya que en 2008 movilizó 119.135 pasajeros promedio diario.²⁹

Algunas de las razones por las cuales el Megabús no ha alcanzado las metas de números de pasajeros diarios transportados las describen muy bien Cardona y García ³⁰ así: Los oferentes del transporte público no han sido un sustituto para el transporte privado ya que vienen descendiendo la utilización SITM, las personas han buscado otras alternativas de la opción privada y de transporte individual que resultan menos onerosas debido al costo de los pasajes. Otro caso es en los trayectos cortos donde para las familias resulta más económico transportarse a pie o en taxi. Igualmente la modelación del sistemas elaborado por la Corporación Financiera del Valle proyecto 142.964 pasajeros diarios pero esta meta no se ha cumplido al contrario el sistema pasa de movilizar 97.875 en 2010 a 80.161 en el 2014.

²⁹ Megabús, naturaleza jurídica, <http://www.Megabús.gov.co/index.php/ct-Megabús/naturaleza-juridica>, consultado 04/03/2017

³⁰ CARDONA Y GARCIA Op.cit. pags. 81-90

Gráfico15. Composición accionaria del MEGABÚS



Fuente: Megabús S.A.

A pesar que la empresa es mayoritariamente de los municipios de Pereira y Dosquebradas los operadores del sistema son entidades privadas y mientras la entidad del Estado debe hacer las vías, mantener las estaciones. Los operadores prestan el servicio de transporte de pasajeros y el operador de recaudo cobra las tarifas, en cambio el reparto de las utilidades en su mayoría son para los operadores.

Con las dificultades que ha tenido el sistema para alcanzar el número de pasajeros proyectados para hacer viable financieramente el sistema, la empresa del estado de acuerdo al contrato ha tenido que asumir las diferencias entre los ingresos y los egresos de los operadores manteniendo sus utilidades a pesar de esto se han presentado casos como la liquidación de la empresa Promasivo S.A

operador del sector de Cuba que dio como resultado que retiraran de servicio de transporte masivo muchas busetas las cuales fueron incorporadas como alimentadores del sistema Megabús en detrimento de los usuarios y las rutas que no cubre el Megabús.

1.3.2 Rutas del Megabús.

1.3.2.1 Buses Articulados. En los once años de operación el Megabús ha tenido altas y bajas debido a diferentes problemas estructurales en su concepción y financiación

“Los buses articulados y sus alimentadores comenzaron a rodar el 21 de agosto de 2006 en medio de las expectativas de miles de usuarios del transporte colectivo en el Área Metropolitana, quienes creían que este sistema implicaría una mejora sustancial en este servicio.

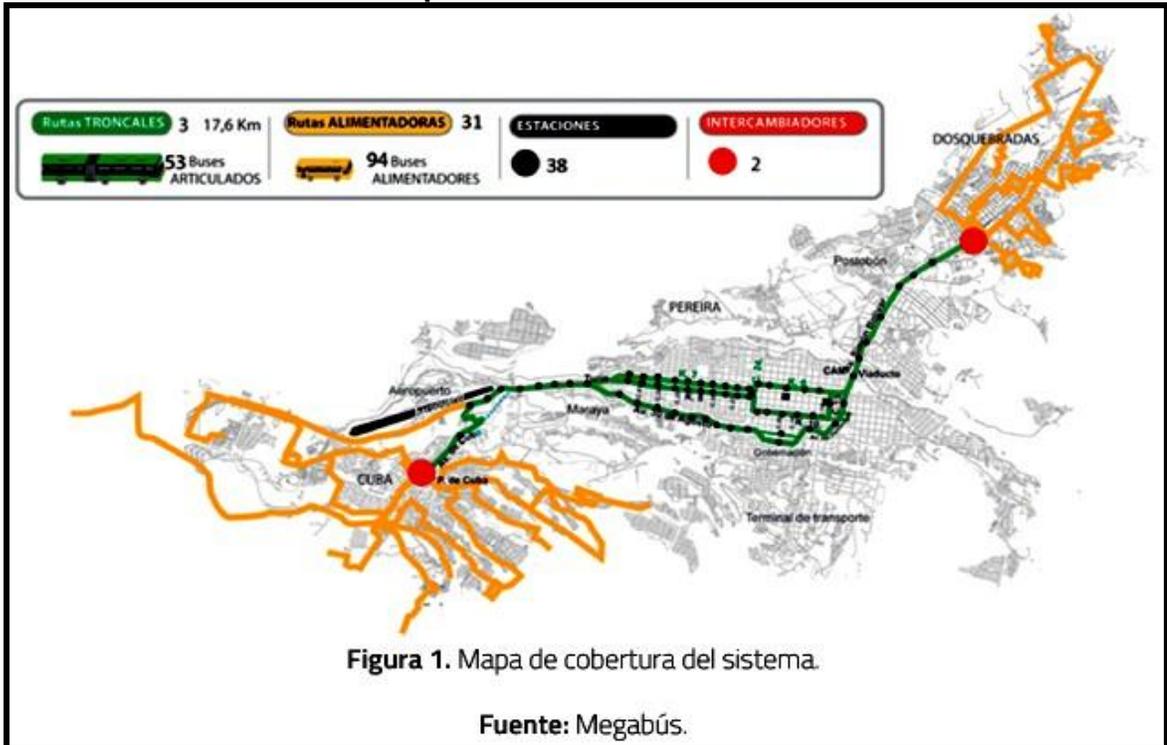
El sistema fue dividido en dos cuencas, la de Cuba operada por Promasivo, una empresa integrada por la familia López y alrededor de 190 propietarios de una o dos busetas, con una participación inicial del 60 %; y la de Dosquebradas entregada a la operación de Integra en donde se agrupan las empresas agremiadas en Asemtur con el 40%. Allí estaban agremiadas la totalidad de las empresas que por años han operado el transporte urbano, sin embargo, prematuramente luego de casi dos años de operación de Megabús, dos de las empresas tradicionales agremiadas a Asemtur desistieron de su participación en dicho operador.

El servicio de Megabús inició con tres rutas troncales que suman 19.1 kilómetros, las mismas que están hoy en operación: la **1**, entre Cuba y Dosquebradas a lo largo de la avenida 30 de agosto, la **2** entre Cuba y Dosquebradas por el centro de Pereira y la **3** una ruta circular de Cuba a Cuba. Estas troncales son abastecidas por 36 rutas alimentadoras. Para la operación el sistema cuenta con 112 buses alimentadores y 36 buses articulados.”³¹

³¹ Diario del Otún. Local. A dónde va el sistema de transporte integrado? Pereira Publicado 16/08/2017. Recuperado el 27/08/2017 de <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/a-d-nde-va-el-sistema-de-transporte-integrado-1708.html>

El sistema como se puede ver en los gráficos 15 y 16 empieza a operar dejando vastos sectores de la ciudad sin cubrimiento tanto por las rutas troncales del Megabús como por el sistema de alimentadores; las troncales atraviesan a Pereira y Dosquebradas por el sector central, interconectándolas mutuamente con la Rutas 1 y 2, la primera partiendo del intercambiador Cuba hasta la Avenida 30 de Agosto y continuando por esta hasta el Viaducto Cesar Gaviria y siguiendo por la Avenida Simón Bolívar hasta el intercambiador provisional frente al CAM de Dosquebradas y posteriormente con la terminación del intercambiador definitivo del Centro comercial el Progreso y viceversa. La Ruta 2 parte del intercambiador de Cuba tomando la Avenida 30 de agosto en la estación el viajero hasta Turín donde toma la carrera 8 hasta la calle 10 en donde hace un giro, para tomar la Avenida del ferrocarril hasta el Viaducto Cesar Gaviria y siguiendo por la Avenida Simón Bolívar hasta el intercambiador de Dosquebradas en el Centro comercial el Progreso y de regreso sale del intercambiador de Dosquebradas hasta el viaducto Cesar Gaviria donde toma la carrera 6 hasta la calle 23 subiendo a la carrera 7 y continuando por esta hasta Turín donde se empalma con la Avenida 30 de agosto hasta la estación el viajero donde toma la bajada por la Avenida central de cuba hasta el parque Guadalupe Zapata.

Gráfico16 Sistema de Transporte Masivo.



Fuente: Megabús

La ruta 3 es una ruta circular entre el cuba y el centro de Pereira, la cual parte del parque Guadalupe Zapata en cuba tomando la Avenida Central de Cuba hasta la Avenida 30 de agosto a la altura de la estación el viajero, siguiendo por esta hasta Turín donde toma la carrera 8 hasta la calle 24 allí gira por esta, hasta la carrera 10 continuando por la 10 hasta la calle 14 donde baja hasta la calle 6 retornando hacia Cuba por la 6 hasta la calle 23, subiendo a la carrera 7 hasta Turín donde se empalma con la Avenida 30 de Agosto hasta la glorieta de Cuba por donde desciende nuevamente hasta el intercambiador de Cuba.

Gráfico 17. Rutas Troncales y estaciones de Megabús.



Fuente: Omair.com

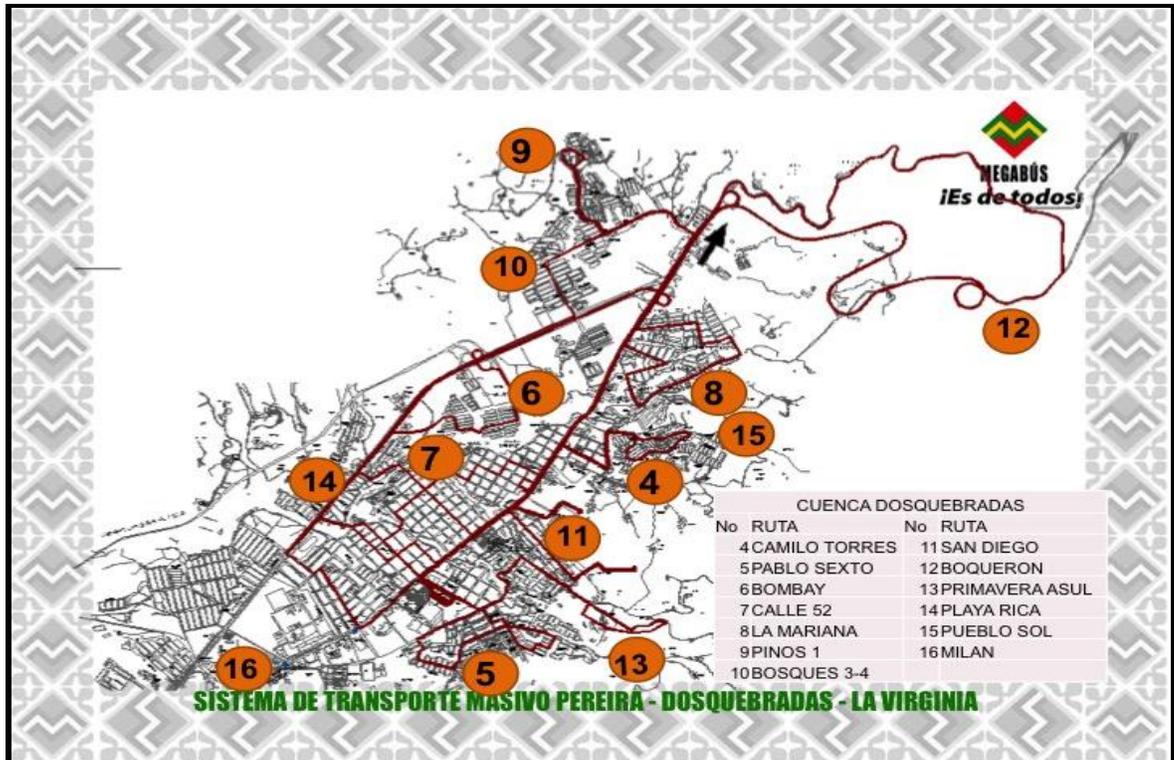
1.3.2.2 Rutas Alimentadoras: Las rutas alimentadoras fueron divididas en dos cuencas la de Cuba y de Dosquebradas con un total de 36 rutas alimentadoras en las que operan 112 buses alimentadores.

- Cuenca de Dosquebradas

Como se puede observar en la ilustración 17 y la tabla 4 en la cuenca de Dosquebradas operan 13 rutas circulares que parten del barrio llevando los

usuarios hasta el intercambiador y regresando a finalizar la ruta en el barrio, en su recorrido cada ruta interconecta los barrios intermedios con el intercambiador de Dosquebradas.

Gráfico 18. Cuenca-Dosquebradas.



Fuente: Megabús cuenca de Dosquebradas

Tabla 4. Rutas alimentadoras de la cuenca de Dosquebradas.

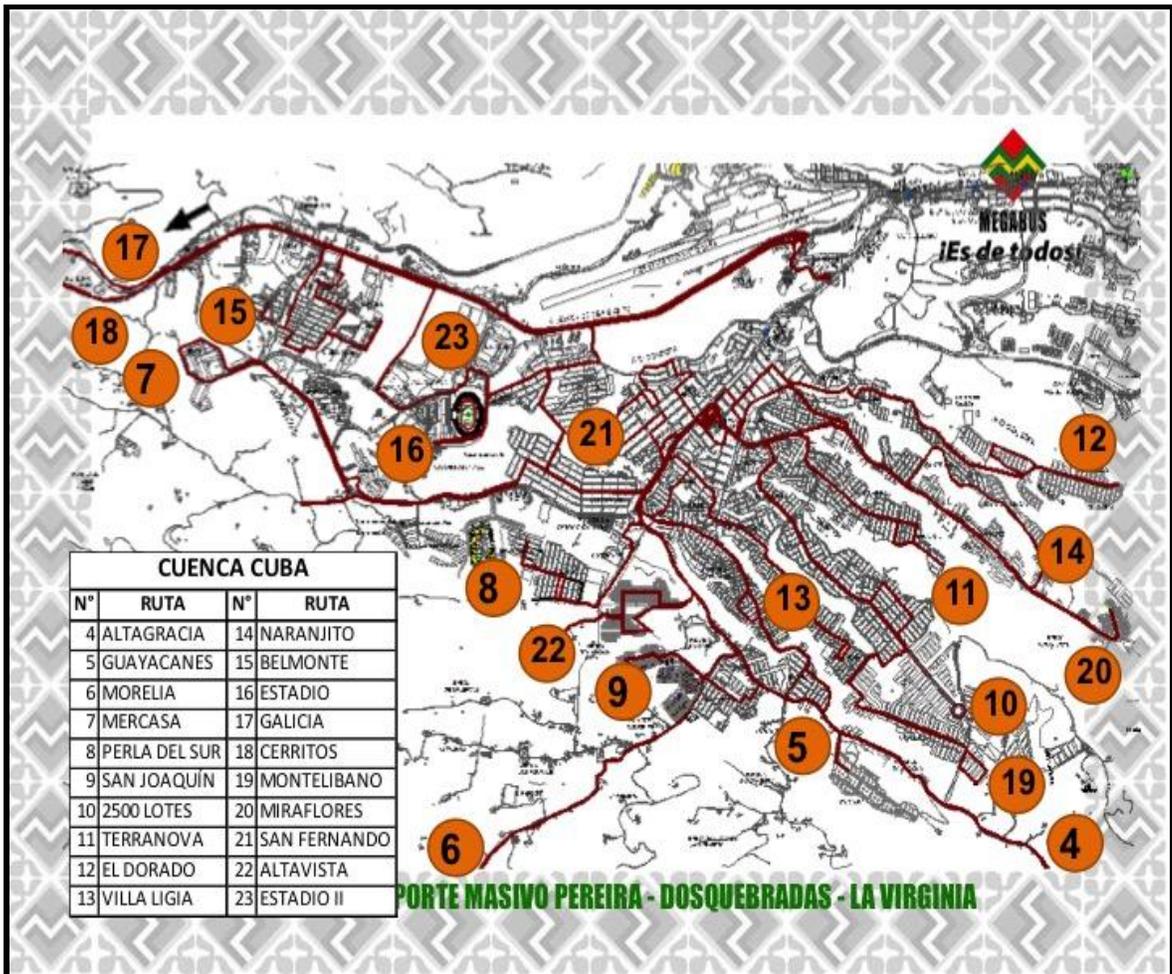
RUTA ALIMENTADORES	LONGITUD EN KILÓMETROS
• Ruta-10-Bosques-3-4	10,25
• Ruta-11-San-Diego	5,72
• Ruta-12-Boquerón	13,88
• Ruta-13-Primavera-Asul	3,79
• Ruta-14-Playa-Rica,	6,56
• Ruta-15-Pueblo-Sol,	5,02
• Ruta-16-Milan	3,28
• Ruta-4-Camilo-Torres	5,46
• Ruta-5-Pablo-Sexto	2,81
• Ruta-6-2-Bombay	6,82
• Ruta-6-Bombay	7,13
• Ruta-7-Calle-52	3,37
• Ruta-8-La-Mariana	6,39
• Ruta-9-Pinos-1:	9,67

Fuente: Megabús

- Cuenca de Cuba

Como se puede observar en el gráfico 18 y la tabla 5 en la cuenca de Cuba operan 20 rutas circulares que parten del barrio llevando los usuarios hasta el intercambiador y regresando a finalizar la ruta en el barrio, en su recorrido cada ruta interconecta los barrios intermedios con el intercambiador de Cuba.

Gráfico19 Cuenca-Cuba.



Fuente. Megabús Escrito por Administrador Rutas Troncales - Cuenca Dosquebradas - Cuenca Cuba - Rutas Asociadas

Tabla 5. Rutas Alimentadoras Cuenca de Cuba.

RUTA ALIMENTADORES	LONGITUD EN KILÓMETROS
Ruta-10-2500	5,8
Ruta-11-Terranova	4,27
Ruta-12	6,77
Ruta-13-Villa-Ligia	5,4
Ruta-14-Naranjito	6,35
Ruta-15-Belmonte	9,14
Ruta-16-Estadio	6,08
Ruta-17	20,33
Ruta-18-Cerritos	32,37
Ruta-19	7,62
Ruta-20-Miraflores	6,66
Ruta-21-San-Fernando	3,52
Ruta-22-Altavista	5,24
Ruta-23-Estadio	8,98
Ruta-4-Altigracia	21,16
Ruta-5-Guayacanes-Cardal	6,4
Ruta-6-Morelia	11,66
Ruta-7- Mercasa	9,08
Ruta-8-Perla-del-Sur	4,68
Ruta-9-San-Joaquín	5,98

Fuente. Megabús Escrito por Administrador Rutas Troncales - Cuenca Dosquebradas - Cuenca Cuba - Rutas Asociadas

- Rutas Asociadas

Como se puede observar en la tabla 6 en la cuenca de Cuba operan 20 rutas circulares que parten del barrio llevando los usuarios hasta el intercambiador y

regresando a finalizar la ruta en el barrio, en su recorrido cada ruta interconecta los barrios intermedios con el intercambiador de Cuba.

Tabla 6. Rutas alimentadoras Asociadas.

RUTA ALIMENTADORES	LONGITUD EN KILÓMETROS
• Ruta-24-Puerto-Caldas	44,08
• Ruta-25-Aeropuerto	8,14
• Ruta-26-Salamanca	8,64

Fuente. Megabús Escrito por Administrador Rutas Troncales - Cuenca Dosquebradas - Cuenca Cuba - Rutas Asociadas

Después de 10 años de operación del sistema Megabús se viene a dar un impulso a la integración del sistema con la implementación de nuevas rutas alimentadoras y la ampliación del recorrido de algunas rutas para integrar nuevos sectores al sistema integral de transporte Megabús estas rutas en la cuenca de Cuba son:

Ruta 27 UTP, la cual parte del intercambiador de Cuba para llegar a la universidad. A este intercambiador llegan rutas alimentadoras de toda la zona de influencia de la cuenca de Cuba y de los corregimientos de Puerto Caldas y Caimalito y de la Zona Franca e interconectado además por la Terminal de Transporte. Inicialmente, la ruta será atendida con 12 buses, que tendrán una frecuencia de cada seis minutos en hora 'pico' y de nueve minutos en hora 'valle'. A lo largo del recorrido habrá 26 paraderos en cada trayecto, es decir, pararán

cada 300 metros en promedio con un recorrido aproximado 7.6 kilómetros...El comienzo de una nueva ruta del Sistema de Transporte Masivo en el Área Metropolitana Centro Occidente, corresponde a un gran logro para los ciudadanos; luego de 10 años de estar operando el sistema, lograr abarcar los 3 municipios es ahora un hecho.³²

Ruta N° 28, MEGABÚS transportará usuarios en un solo trayecto entre La Virginia y Pereira llegando al Intercambiador de Cuba, permitiéndole a cada usuario escoger entre varias opciones de viaje una vez haya ingresado al sistema...Por medio de una ruta asociada, con vehículos amarillos alimentadores y con vehículos naranja del Transporte Público Colectivo (TPC), entrará en marcha la ruta con frecuencias de cada 45 minutos ...Igualmente otro de los destacados beneficios de la nueva ruta es la posibilidad de realizar la llamada Ruta Virtual, lo cual permite hacer intercambio de pasajeros de un destino a otro, en este caso de La Virginia a Puerto Caldas o viceversa, con la facilidad de no tener que contar con un intercambiador o estación y sin tener que pagar otro pasaje por ello.³³

Ruta 20 con la extensión del recorrido de esta ruta alimentadora hasta Villa Verde a partir del mes de agosto 2017.³⁴

³² Redacción EL TIEMPO 20 de agosto 2016 , 12:26 p.m. Ruta de Megabús a la UTP comenzó a operar, Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/ruta-de-Megabús-llego-a-la-universidad-tecnologica-de-pereira-utp-39425> consulta online el 20/08/2017.

³³ Megabús. Estrena Ruta a la Virginia Recuperado de: <http://www.Megabús.gov.co/index.php?view=article&id=47: Megabús-estrena-ruta-a-la-virginia> consulta on line 07/08/2017

³⁴ CARACOL RADIO PEREIRA El Megabús llegará a Villa Verde a partir de agosto, publicado en Pereira 18/07/2017 - 13:16 h. CEST recuperado de http://caracol.com.co/emisora/2017/07/18/pereira/1500376617_825613.html. El 20/ 08 2017

Respecto a las nuevas Rutas Alimentadoras en la cuenca de Dosquebradas se implantaron a partir de marzo de 2016 las siguientes rutas:

-Ruta #14 Playa Rica: Cubre los barrios de Buenos Aires, Los Reyes, San Félix y Playa Rica

- Ruta #15 Pueblo Sol: Cubre los barrios El Diamante, La Capilla, Altos de la Capilla y Pueblo Sol.

- Ruta #16 Milán: Comienza en Conjunto Residencial Cipres, Lagos de La Pradera, Milán y Centro Comercial Único.

Además se anunció una modificación a la Ruta #6 Bombay para dar mejor cubrimiento a sectores como Nuevo Milenio, Agua Azul, El Bosque, Av. Simón Bolívar y Quintas del Bosque.³⁵

La baja cobertura que ha tenido el sistema Megabús ha dejado muchos barrios sin el servicio , acompañado de las bajas frecuencias de las rutas alimentadoras, anudado al alargamiento de los recorridos en los que las rutas de buses colectivos (transporte tradicional) o al reemplazo de estos por rutas alimentadoras de Megabús, obligan a usuario a ir hasta el intercambiador de Cuba, aumentando en muchos casos los tiempos de desplazamiento hacia algunos sectores de la ciudad, contribuyendo notablemente a los problemas de movilidad y al

³⁵ CARACOL RADIO PEREIRA. Nuevas rutas alimentadoras del Megabús para Dosquebradas publicado en Pereira 01/03/2016 - 15:11 h. CET, recuperado de: http://caracol.com.co/emisora/2016/03/01/pereira/1456841478_302508.html el 28/08/2017

cumplimiento de las metas promedio de usuarios transportados y por ende a las dificultades financieras del sistema.

1.3.3 Análisis del Sistema Integrado de Transporte Megabús.

La mayor oportunidad que pierde la dirigencia pereirana de hacer un cambio real y futurista en el sistema vial y urbano, es con la puesta en marcha del sistema masivo de transporte, con grandes inversiones del esfuerzo regional, ya que el gobierno nacional si bien, hizo su aporte y fue muy importante, este no cubrió la totalidad del costo “El Gobierno se tuvo que comprometer a crear un fondo con 7.500 millones de pesos para prestarles a bajos intereses.”³⁶ Mientras que la inversión supero con creces este valor como lo se puede ver en la siguiente nota: “El sistema que beneficia por ahora a Pereira y Dosquebradas, y en cuyo proyecto inicial se han invertido cerca de 110 mil millones de pesos, es el segundo después del Transmilenio de Bogotá.”³⁷

La construcción del sistema que se apalanco financieramente durante el gobierno de Martha Elena Bedoya y se desarrolló en los gobiernos posteriores de Juan Manuel Arango (segundo Gobierno) y de Israel Londoño. Genero graves problemas de movilidad a la ciudad por el diseño de la obra que en lugar de

³⁶ El tiempo.com Por: REDACCIÓN NACIONAL. Pereira prende hoy su Megabús publicado el 21 de agosto de 2006, 5 a.m. recuperado el 25 de octubre de 2016 En <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2144705>

³⁷ El Tiempo.com. Redacción. Megabús de Pereira, el segundo sistema de transporte masivo más avanzado del país. Publicado el 22 de junio de 2007, 05:00 am Consulta en línea el 25 de octubre de 2016, En <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3607741>

ampliar las Avenidas y otras vías de Pereira, lo que hizo fue reducirlas y dedicar algunas de ellas para el tránsito exclusivo del sistema, bajo el supuesto que el sistema de Transporte masivo reduciría el uso de los vehículos particulares; que se chatarrizarían gran cantidad del parque automotor del servicio público de la ciudad y que además los pereiranos usarían preferencialmente el MEGABÚS para realizar los desplazamientos urbanos.

El sistema trabajo bajo el supuesto de hacer un promedio de 142.000 pasajeros diarios en base a los estudios técnicos.

“el documento técnico principal del diseño operacional, elaborado por la Corporación Financiera del Valle, mostró en la modelación de la demanda que el sistema movilizaría 142.964 pasajeros diarios; cifra que fue incorporada a la ficha EBI del Proyecto Número 10099 y al Anexo Número 1 del Documento Conpes 3220.

El SITM pasó de movilizar 97.875 pasajeros diarios en 2010 a 80.161 en 2014; una disminución de 17.714, equivalentes a una reducción del 18.1%”³⁸

Hasta el año 2017 el Megabús no ha logrado la meta de pasajeros diarios esta situación se debe a diferentes factores entre ellos según Cardona y Garcia³⁹ a que Pereira se le vendió la imagen de Curitiba - Brasil como una ciudad pequeña que opto por este tipo de sistema, lo que no le dijeron a los pereiranos es que Curitiba tenía una población de 1.500.000 habitantes y su área metropolitana llegaba a 2.500.000, además el sistema se venía proyectando desde la década de los 70.

³⁸ CARDONA Y GARCÍA Óp. Cit. Pag.85

³⁹ Ibíd. pág. 79

Igualmente se puede afirmar que otro de los factores que influye en el no logro de la meta de pasajeros es que el sistema no entro a operar con toda su capacidad y todas sus obras, ya que, primero el sistema por diferentes causas se desfinancio y no fue puesto en marcha con todas las obras complementarias que requería y que estaban planeadas, como por ejemplo la Av. San Mateo, el intercambiador de Cuba y el de Dosquebradas, entre otras, algunas de las cuales aún hoy no están en servicio por las mismas razones por las cuales el sistema se inauguró incompleto, como en el caso de la av. San Manteo como se pudo observar en el capítulo anterior.

Volviendo al diseño urbano del SITM en Pereira con el diseño de las troncales del Megabús se redujeron 2 carriles de la Av. 30 de agosto, desde la glorieta de Cuba hasta la gobernación, 2 carriles de la Av. del ferrocarril y del viaducto Cesar Gaviria. Se dedicó de manera exclusiva al sistema, la carrera 6 desde el viaducto hasta la calle 23 , la calle 24 se dedicó exclusivamente al Megabús entre las carreras 6 y 7 y entre la 8 y la 10 volviendo su continuidad intermitente, igualmente ocurrió con las carreras 7, 8 desde la calle 24 hasta Turín y la carrera 10 desde las calle 24 a la 14, privatizando a favor de Megabús importantes vías que fueron en otras épocas amplias y suficientes para el tránsito y la movilidad de la ciudad, además como el resultado de la puesta en marcha del sistema Megabús se prohibió girar a la izquierda en muchas intercepciones prolongando los recorridos de los vehículos y aumentado el caos vehicular de la ciudad, porque las vías por donde se volvió obligatorio girar no son lo suficientemente amplias para atender el

flujo vehicular y esto agregado a la falta de cultura ciudadana agrava la situación.

Tal como se puede ver en la siguiente nota:

“Según los empresarios, el dinamismo de la ciudad se vio afectado desde la implementación del Megabús, el congestionamiento en el centro y el impacto ambiental son unas de las problemáticas a enfrentar.

Las afirmaciones fueron hechas este lunes 28 de julio, en rueda de prensa, por los gerentes de las empresas de transporte público José Fernando López Hernández, de Trans Servilujo S.A., y Luis Fernando Arango Carvajal, de Transperla del Otún S.A.

De acuerdo con los transportadores, el Megabús posee varias falencias. El hecho de ser una fiel copia del Transmilenio bogotano, el cual fue trasplantado a la capital risaraldense, equivale a un gran error, ya que el proyecto capitalino es un sistema que opera en una ciudad de más de 8 millones de habitantes, en comparación de Pereira con 650 mil habitantes, incluyendo su población rural.

La contaminación ambiental es, según ellos, otra de las problemáticas a las que se enfrenta Megabús, ya que se juzga al parque automotor por la calidad del combustible que utiliza, aunque es el mismo que se emplea para los buses alimentadores y articulados. Caso contrario fuera que tanto articulados como alimentadores funcionaran a gas.

López y Arango afirmaron que Megabús agravó el problema de congestión vehicular en Pereira, ya que desde su implementación el ingreso a ambos lados del viaducto César Gaviria Trujillo, al igual que al centro de Pereira y diferentes zonas de la ciudad, se ha convertido en un "eterno trancón".

Para lograr una solución a este problema -opinaron- es necesario implementar políticas de gestión, la construcción de nuevas vías y control efectivo por parte de las autoridades de tránsito.

Por eso, aseguraron, Pereira se tornó demasiado lenta en su movilidad, hasta el punto que el desplazamiento del bus articulado se presenta con contratiempos, los carriles mixtos están congestionados y causan la mayoría de los accidentes de tránsito.

Para los dos gerentes, el recorte de rutas implica una desatención a un gran número de usuarios para favorecer a Megabús, lo que se traduce para las empresas de transporte complementario en una flota sobrante, lo que se agrava con el 'Pico y placa' y el incumplimiento contractual de chatarrización por parte del sistema de transporte masivo.⁴⁰

⁴⁰ * El Tiempo.com. La Redacción, 28 de julio de 2008, Movilidad de Pereira se afectó con el Megabús, aseguran transportadores tradicionales consulta online el 25 de octubre de 2016 [En http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4411428](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4411428)

Pero no solamente con la primera fase sucedió que los dineros por diferentes factores fueran insuficientes, en el contrato de la Av. San Mateo que debe reemplazar el uso de la vía de acceso sector de Cuba, desde la glorieta con la 30 de Agosto hasta la entrada de San Fernando por el sistema Megabús y dedicar un carril al tráfico particular y en la cual se han invertido cuantiosas sumas de dinero como se puede ver en la siguiente nota:

7.850 millones de pesos se dio inicio por parte de Megabús a la construcción de la segunda Fase de la Av. San Mateo luego de ser adjudicadas las obras y la interventoría a consorcios de la capital risaraldense.

La segunda fase de la Avenida San Mateo, que fue adjudicada al consorcio SM de Germán Torres y Rodrigo Cárdenas con interventoría de Hernández Pantoja, comprende la adecuación de carril solo bus y vías para vehículos particulares desde el sector de la antigua sede de Aguas y Aguas en la Avenida 30 de Agosto incluyendo la construcción de un túnel que permitirá el tránsito de buses articulados.⁴¹

La obra que debía durar 10 meses en su construcción aún no ha sido terminada en su totalidad y el puente termina en un potrero en el barrio el Plumón desde finales de 2011 como se planteó anteriormente.

Esta situación de falta de infraestructura se puede resumir en las declaraciones dadas por el entonces director del AMCO en año 2008 a portafolio.

“Para mejorar la movilidad en Pereira se necesitaría invertir 2 billones de pesos en la red vial. Así lo anunció el director del Área Metropolitana Centro Occidente (Amco), Carlos Elías Restrepo, quien agregó que desde el 2005 el parque automotor de esta capital ha crecido 67 por ciento.

Restrepo precisó que si fuera posible que la Administración Municipal invirtiera ese dinero, se podrían construir 371 kilómetros adicionales en la red vial para solucionar

⁴¹ El Darío del Otún, Local, Avenida San Mateo, en pre construcción. Publicado (2011,01, 12) consulta Online el 26/10/2016 En <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/avenida-san-mateo-en-pre-construccion-110111.html>

todos los inconvenientes relacionados con movilidad. Pero esa no es más que una quimera, si se tiene en cuenta que el total del presupuesto anual del municipio llega escasamente a los 260 mil millones de pesos. En cuanto al incremento de los automotores que transitan por las calles de Pereira.⁴²

A pesar de que poco a poco se han ido haciendo las obras complementarias del sistema de transporte masivo Megabús y otras obras necesarias para la ciudad, el atraso en infraestructura causado por tantos años de falta de planificación futurista y el mal diseño de las obras, así como aplicación incorrecta de los recursos lleva a que las próximas administraciones debe hacer un plan de choque que permita la construcción de vías que desembotellen algunos sectores neurálgicos de la ciudad en las horas pico y den solución a la cantidad de vehículos que tiene la ciudad en la actualidad la cual no puede ser superada solo con medidas como el pico y placa.

Según MEGABÚS la historia del sistema de transporte Masivo se reduce a la siguiente nota publicada en la página web

Pereira, Dosquebradas y la Virginia, al igual que en todas las ciudades de nuestro país, el transporte público como servicio básico, se ha convertido en una de las principales problemáticas ciudadanas, es por eso que en el año 2002 el gobierno nacional toma como política implementar Sistemas de Transporte Masivo en poblaciones mayores a 500.000 habitantes con alto nivel de desarrollo y crecimiento.

El primero de estos Sistemas en concluirse fue el nuestro (MEGABÚS) en Agosto de 2006. El camino recorrido para llegar a contar con un transporte a la altura de las grandes capitales del mundo y que responde a las necesidades y derechos de nuestra comunidad, ha sido difícil, pero al mismo tiempo fructífero.⁴³

⁴² Portafolio, Economía, Finanzas. Pereira busca cómo mejorar su movilidad. -MARZO 27 DE 2008 - 05:00 A.M. consulta online el 27 de octubre de 2016 En:

<http://www.portafolio.co/economia/finanzas/pereira-busca-mejorar-movilidad-306590>

⁴³ Megabús, Reseña Histórica. Creado: 02 diciembre 2016 | Última actualización: 22 febrero 2017 Escrito por Administrador, consulta online el 04 de marzo de 2017 <http://www.Megabús.gov.co/index.php/ct-Megabús/resena-historica>

Lo que no narra en su historia la empresa es que el sistema entro a operar sin haber estado culminadas todas sus obras complementarias y los problemas de des-financiación de las mismas y para llegar a alcanzar el número de pasajeros que hagan sostenible el sistema como se pudo observar anteriormente.

Es importante decir que como resultado de la mala proyección de los ingresos por concepto de pasajes se generó un déficit financiero para los operadores que en últimas como lo afirman Cardona y García tuvieron que asumir los costos recurriendo a préstamos de la banca y disminuyendo la calidad y la frecuencia del servicio, generando inconformidad en los usuarios, los cuales han buscado otros medios de transporte.⁴⁴

De tal manera que la banca ha sido en realidad la única beneficiada de esta operación.

Los operadores, para sostener la prestación del servicio pactado en el contrato de concesión, se endeudaron con la banca; la cual, en últimas, es la que más le ha sacado provecho al sistema. El descenso presentado en los ingresos por la disminución del número de pasajeros transportados, los llevó al incumplimiento de las obligaciones financieras, laborales y también las contempladas en el contrato de concesión.⁴⁵

Pero la raíz del problema es que las proyecciones iniciales tanto de número de pasajeros como de las tarifas se cumplieron, como lo afirman Cardona y García

Es importante mencionar que la tarifa al usuario en 2010 fue de \$1.400 hasta el mes de agosto. A partir del mes de septiembre, esta ascendió a \$1.500. En la vigencia

⁴⁴ CARDONA Y GARCÍA Óp. Cit. Pág.80

⁴⁵ Óp. Cit. p 86

de 2011 la tarifa se mantuvo en \$1.500 hasta el mes de junio, posteriormente aumentó a \$1.600.

Durante el año 2012, la tarifa alcanzó los \$1.700, sin aumento para las vigencias de 2013 y 2014.

La tarifa al usuario en el periodo evaluado creció a una tasa promedio anual del 4,2%. La técnica progresó al 6,7% y la diferencia avanzó a una media anual del 21.7%.

La tarifa al usuario representó el 85% de la técnica. Es decir, que durante el tramo de tiempo analizado los operadores tuvieron que asumir en promedio un 15% más de lo ingresado por pasajero.

La diferencia entre la tarifa al usuario y la técnica tendría que haberse corregido mediante el fondo de compensación tarifaria, el cual se debió constituir con las diferencias positivas entre ingresos y costos, lamentablemente durante los años que lleva de operación el sistema, nunca se han logrado saldos favorables.⁴⁶

Toda esta situación financiera por la que atravesó el sistema Megabús, anudada a que el sistema entro en operación sin las obras complementarias necesarias para su óptimo funcionamiento, tuvo como consecuencia directa una mala prestación del servicio, lo que redundo, en la búsqueda por parte de los usuarios de otros medios alternativos de transporte aumentando el problema de movilidad de la Ciudad.

Pero el SITPM no solamente está compuesto por las líneas alimentadoras y los articulados del Sistema MEGABÚS, a este también corresponde las rutas de buses y busetas que van a los sectores donde no llega MEGABÚS hay que decir que este sistema solo cubre el 47% de la ciudad quedando grandes sectores sin cubrimiento como el caso de las comunas del café, Villa Santana, Kennedy, Villavicencio, Oriente, la Universidad, Boston, el Poblado, El Rocío y algunos

⁴⁶ Óp. Cit. p 86

sectores de la comuna centro. A pesar que se han implementado algunas rutas con el fin de mejorar el cubrimiento del sistema Megabús como en el caso de La Virginia y la UTP, siguen siendo muchos los barrios que no cuentan con este servicio y que por las frecuencias y la disposición de la rutas ven afectada su movilidad siendo este un factor que como se planteó anteriormente contribuye a la tendencia de compra de vehiculó particular.

El número de usuarios de busetas en el periodo de estudio decreció a una tasa promedio anual del 5.3% y los del SITM disminuyeron a una media del 5.1 %. Es decir, que la velocidad a la cual viene cayendo el número de pasajeros transportados en busetas es levemente superior a la registrada para los usuarios del SITM

La demanda de transporte cuenta dos oferentes para satisfacerla, uno privado y otro público. El primero está relacionado con los automóviles y motos, el segundo con el SITM, transporte público colectivo (busetas) y el transporte público individual (taxis). La población del área metropolitana no está remplazando la utilización del SITM por busetas. Es decir, las últimas no se han convertido en sustituto del primero, porque como ya se evidenció, ambos vienen descendiendo, indicando que las personas han buscado otras alternativas de transporte, como las de la opción privada y el transporte público individual, las cuales resultan menos onerosas, más cómodas y además los hacen propietarios.⁴⁷

En el diseño de las rutas de las busetas se alargaron sus recorridos, en vueltas interminables y de bajas frecuencias, siendo este otro factor que llevo a que el número de pasajeros de este componente del SITM también disminuyera.

Hoy se plantea que el sistema Megabús se encuentra en franca recuperación, como se puede ver en el artículo diario del Otún “Las cifras que acaba de entregar el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre los resultados de la encuesta de transporte urbano de pasajeros en el país, son muy

⁴⁷ Cardona, Óp. Cit. Págs. 83-84

satisfactorias para el Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana y, por supuesto, para la ciudad.”⁴⁸

Según el informe, en el primer trimestre de este año el Sistema transportó 8.8 millones de pasajeros que equivalen al 46% del total de los usuarios movilizados en el Área Metropolitana y lo que significa un aumento del 12,5% en el número de personas transportadas con respecto a el mismo período de año 2016, cuando se movió 7,8 millones de ciudadanos.

De los 8.8 millones movilizados en la ciudad, los articulados movieron 4.8 millones, que equivalen a la cuarta parte de los pasajeros transportados por todo el sistema, y los buses alimentadores cuatro millones. De otro lado, el transporte urbano tradicional, es decir los buses y busetas, movilizó 10.3 millones de pasajeros que equivalen al 54% de los usuarios totales. Sin embargo, a pesar de que este servicio sigue siendo mayoritario, disminuyó casi el 3% frente al año inmediatamente anterior

Y para prestar el servicio, todo el Sistema contó con un promedio mensual de 159 articulados y 539 buses y busetas. Esto quiere decir, que en el primer caso hubo un significativo aumento del 12,2% en comparación con el mismo período del año inmediatamente anterior cuando solamente hubo 142 vehículos de esta característica y en el segundo, el fenómeno fue al contrario al tener un parque automotor un 1.5% menor que el utilizado en primer trimestre del 2016.

Ahora, y aquí está lo más importante, el Megabús, según el mismo documento, transportó durante el primer trimestre del presente año 34.6 millones de pasajeros, que comparados con los 31.7 millones que se habían montado en el sistema en el período enero – marzo de 2016, significan un incremento del 9,4%. Mientras tanto el transporte tradicional bajo el 7,7% al pasar de 46.5 millones de usuarios a 42.9 millones⁴⁹

A pesar de la aparente mejora en la participación en el transporte de pasajeros por Sistema Integrado de Transporte Masivo MEGABÚS como se puede observar en la tabla 7 y la ilustración 20 la ciudad ha venido perdiendo usuarios del transporte público a pesar del crecimiento urbano tanto de las ciudades del AMCO como de los municipios con los cuales tiene altos índices de conurbación como

⁴⁸ DANE. Boletín de encuesta de transporte público junio 2016

⁴⁹ EL DIARIO, Editorial. Recuperación de Megabús, Pereira 2017,06,23 consulta online el 25 de agosto de 2016 En <http://eldiario.com.co/seccion/EDITORIAL/la-recuperaci-n-del-megab-s1706.html>.

Cartago, Santa Rosa y Marsella, en el año 2009 en total se transportaron casi 86 millones de pasajeros por todo el sistema de transporte público de los cuales el Megabús solamente transporto el 26,21%, es decir que el 73,79 % eran transportado por el sistema tradicional de Buses, durante el año cifra que en el 2010 y 2011 alcanza casi los 96 millones, y la participación de Megabús era del 37% más o menos pero a partir de ese año empieza a descender drásticamente en número de pasajeros hasta alcanzar en el año 2016 la suma de 76.8 millones de pasajeros con una participación del sistema de transporte masivo del 43,8% y si bien es cierto en términos porcentuales el sistema Megabús ha venido ganando participación en el número de pasajeros transportados, este crecimiento no se ve tan grande en términos reales como se analiza a continuación:

Tabla 7. Total pasajeros transportados por trimestre y anual AMCO.

Tipo de vehículo	Total pasajeros transportados (miles)*							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Alimentadores	3.404	3.326	3.424	3.320	3.097	3.187	3.068	3.366
Troncal	5.275	5.173	4.975	4.636	4.349	4.332	4.189	4.468
Buseta Corriente	15.770	15.034	15.258	14.390	12.982	12.483	12.121	10.630
Área metropolitana de Pereira	21.045	23.535	23.657	22.346	20.428	20.002	19.378	18.465
Alimentadores	3.499	3.450	3.548	3.184	3.197	3.232	3.196	3.556
Troncal	5.314	5.315	5.053	3.617	4.567	4.343	4.327	4.613
Buseta Corriente	15.161	15.147	15.169	13.930	12.942	12.460	12.009	11.002
Área metropolitana de Pereira	20.475	23.912	23.770	21.730	20.706	20.035	19.532	19.171
Alimentadores	3.675	3.646	3.646	3.262	3.355	2.187	3.494	3.847
Troncal	2.629	5.382	5.382	4.738	4.319	4.043	4.545	4.777
Buseta Corriente	14.906	15.334	15.334	14.223	13.078	12.895	12.026	10.863
Área metropolitana de Pereira	20.535	24.362	24.362	22.223	20.751	19.125	20.065	19.487
Alimentadores	3.581,00	3.628,00	3.628,00	3.373,00	3.341,00	3.160,00	3.557,00	4.092,00
Troncal	5.521,00	5.313,00	5.313,00	4.802,00	4.544,00	4.374,00	4.725,00	4.946,00
Buseta Corriente	15.359,00	15.241,00	15.241,00	14.043,00	12.845,90	12.377,00	11.798,00	10.697,00
Área metropolitana de Pereira	20.880,00	24.182,00	24.182,00	22.218,00	20.730,90	19.911,00	20.080,00	19.736,00
Tipo de vehículo	Total pasajeros transportados (miles)*							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Alimentadores	14.159	14.050	14.246	13.139	12.990	11.766	13.315	14.861
Troncal	18.739	21.183	20.723	17.793	17.779	17.092	17.786	18.804
Buseta Corriente	61.196	60.756	61.002	56.586	51.848	50.215	47.954	43.192
Área metropolitana de Pereira	82.935	95.991	95.971	88.517	82.616	79.073	79.055	76.859
Alimentadores		14,64	14,84	14,84	15,72	14,88	16,84	19,34
Troncal	26,21	22,07	21,59	20,10	21,52	21,62	22,50	24,47
Megabus	26,21	36,70	36,44	34,94	37,24	36,50	39,34	43,80
Buseta Corriente	73,79	63,29	63,56	63,93	62,76	63,50	60,66	56,20

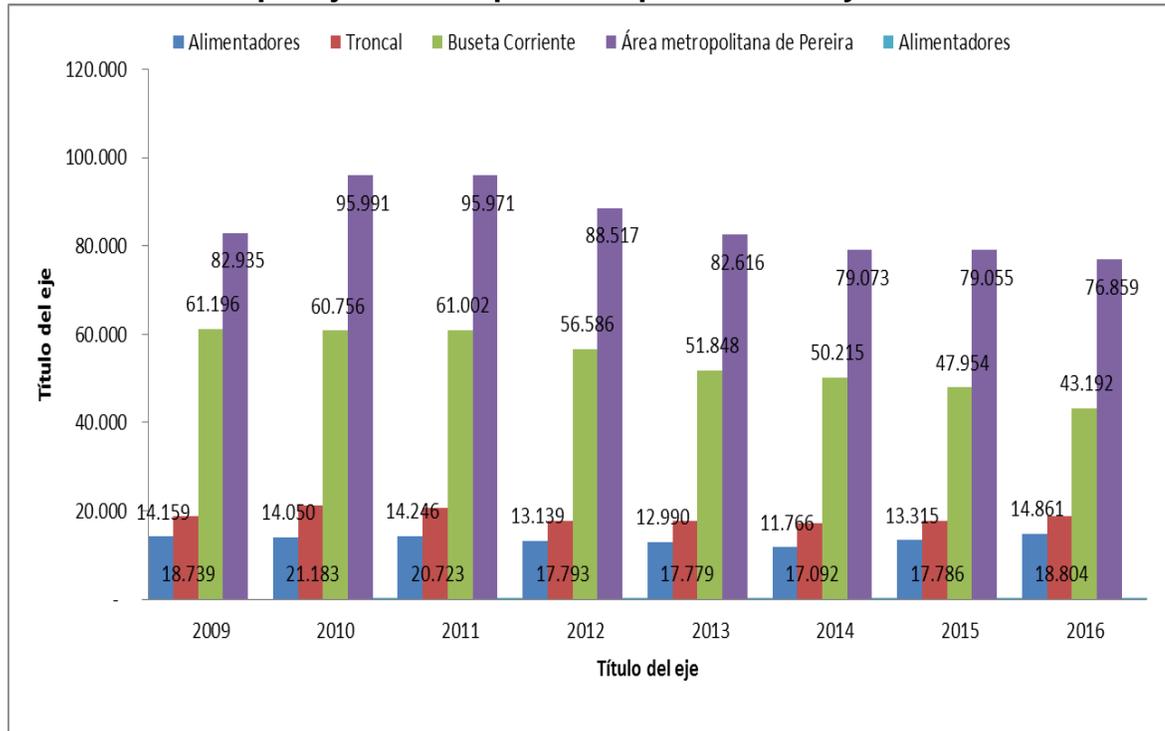
Fuente: Elaboración propia con datos del DANE. Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros -ETUP- Históricos Transporte urbano de pasajeros, Boletines Técnicos Trimestrales 2009-2016

En el año 2009 Megabús transportó a 21.737,6 pasajeros en el año equivalentes al 26,21% del total de pasajeros transportados y durante el año en el año 2010

alcanza la cifra de 35.233 millones de pasajeros con una variación de 13.4 millones de pasajeros equivalente del 62% de ahí en adelante empieza a perder pasajeros así. -264 mil en 2011 equivalente al 0.75 % con relación al año anterior en año 2012 pierde 4 millones de pasajeros correspondiente al – 11,53% comparado con el año 2011 para el año 2013 la pérdida de pasajeros alcanza los 163 mil con relación al año 2012 equivalentes 0,53% y durante el año 2014 pierde casi 2 millones de pasajeros el -6,21% con relación al 2013 y en los años 2015 y 2016 se tiene una recuperación de 2.2 millones y 2.6 millones respectivamente con unas variaciones anuales del 7,77 y 8,24 % con relación al año inmediatamente anterior, dicha recuperación apenas sí vuelve a igualar en el año 2012 los niveles de pasajeros transportados en año 2011.

Entonces cabe preguntarse: Por qué si la ciudad creció, si el área metropolitana también creció en número de habitantes en edad de usar el transporte público, e igualmente sucedió con los municipios circunvecinos ¿a dónde se fueron los pasajeros? ¿Qué sistemas de transporte están usando? La respuesta está en el aumento del parque automotor de la ciudad. En que por muchas razones los habitantes de Pereira, Dosquebradas y la Virginia y municipio circunvecinos optaron por otros medios de transporte diferentes al transporte público como respuesta a sus falencias de frecuencias, costos del transporte entre otros.

Gráfico 20 Total pasajeros transportados por trimestre y anual AMCO.



Fuente: elaboración propia con datos del DANE Boletines Técnicos Trimestrales 2009-2016.

Hoy la apuesta de la administración pública es a mejorar el sistema por medio de la implementación del transporte multimodal y aumentando el cubrimiento del sistema Megabús con nuevas rutas y la construcción del cable aéreo que fue anunciado por la administración del alcalde Juan Pablo Gallo con una inversión de 250 mil millones de pesos y que debe ser entregado en el 2019 con tres líneas para la ciudad.

1. Extremo suroriental. Partiendo del barrio Kennedy conecta con la Comuna Villa Santana e integra los barrios Tokio, El Remanso y Las Brisas, en una extensión de 1800 metros y con una inversión de 67 mil millones, aproximadamente.
2. Extremo suroccidental. Partiendo del intercambiador de Cuba, conecta con Montelíbano, en una extensión de 2500 metros y con una inversión de 100 mil millones de pesos, aproximadamente.
3. Sur de la ciudad. Partiendo de Villaverde conecta el Parque Olaya Herrera, pasando por Hamburgo, El Poblado y todo el sector que hoy carece de vehículos

alimentadores del transporte masivo, en una extensión de 3 mil metros y con una inversión de 115 mil millones, aproximadamente.⁵⁰

El proyecto busca integrar a sectores que han estado aislados del sistema Megabús como la comuna Villa Santana, La UTP, el terminal de transporte y el sector de Villa Verde El Poblado y Hamburgo, mejorando su movilidad y mejorando su calidad de vida con obras que generan actividades económicas complementarias, la obra se iniciara con la línea que lleva a la comuna de Villa Santana.

Gráfico 21. Proyecto del cable Aéreo de Pereira.



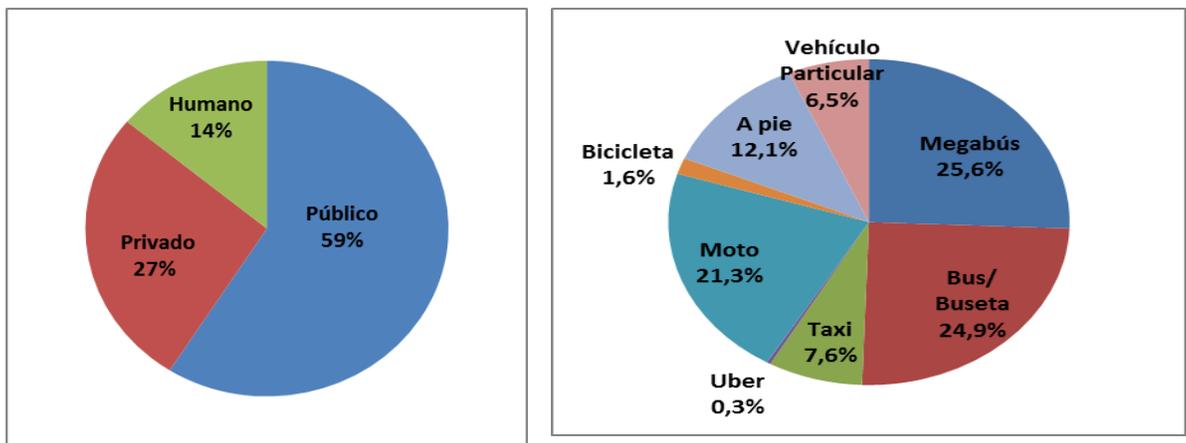
Fuente: Risaralda hoy.com

⁵⁰ Risaralda Hoy.com- Pereira por Editor General. Tres líneas de aéreo tendrá Pereira: Juan Pablo Gallo Pereira (2015, 04, 28) recuperado el 04 de julio de 2017 En <http://risaraldahoy.com/tres-lineas-de-cable-aereo-tendra-pereira-juan-pablo-gallo/>

Es importante tener en cuenta que los pereiranos aún no tienen una preferencia marcada por el sistema de transporte masivo a pesar de cierta recuperación en la credibilidad en el sistema, tal y como lo podemos ver en el siguiente aparte sobre los modos de transporte de la ciudad:

“Dado que Pereira no cuenta con una matriz origen-destino actualizada y hay que esperar los resultados del Plan de Movilidad que se está ejecutando en la actualidad, se recurre a una aproximación a los medios de transporte utilizados a través de las cifras de la Encuesta de Pereira Cómo Vamos de 2016 (ver Gráfica 1), en la cual el 63% respondió que se movilizaba en transporte público frente al 51% del año pasado, el 27% en vehículo privado frente al 38% del año anterior y el restante 14% a pie o en bicicleta frente al 11% del año 2015. Con respecto al transporte público, el 25% lo hace en bus, buseta o colectivo (el 27% en 2015), el 26% en Megabús (16% en 2015), el 8% en taxi (7% en 2015) y el 0,3% en el nuevo servicio de Uber. Es de resaltar en este punto, el incremento de pasajeros en el megabús, lo que refleja nuevamente la confianza de los usuarios de esta servicio que se había perdido en años anteriores.⁵¹

Gráfico 22. Modos de transporte utilizados en el 2016.



Fuente: Pereira Cómo Vamos – Encuesta de Percepción, año 2016

Con respecto al transporte privado, el 21,3% lo hace en moto propia frente al 27% del año 2015, y el 6,5% en automóvil particular frente al 11% del año anterior. Del 14%

⁵¹ PEREIRA COMO VAMOS. Movilidad y espacio público, documento de Word, (sn), (Sf).

restante, el 12,1% lo hace a pie frente al año pasado que fue del 9%, y el 1,6% en bicicleta que es similar al 2% del 2015.”⁵²

En conclusión el SITM de Pereira no logro la integración, ni la operatividad proyectada, debido a múltiples factores tales como:

- a) Haber entrado en operación sin tener terminadas las obras, tanto de Megabús en si, como las complementarias que garantizaran una óptima operación del sistema.
- b) La mala planeación y proyección de número de pasajeros, que redundo en una desfinanciación tanto de los operadores como del sistema Megabús
- c) Las bajas frecuencias y largos recorridos de las rutas de busetas y el bajo cubrimiento de la ciudad del sistema Megabús.

Todo esto conlleva a que los usuarios del SITM buscaran otros medios de transporte, agravando el problema de movilidad por el aumento del parque automotor, y adicionalmente la falta de cultura ciudadana, de inteligencia vial, y la mala educación de los conductores y peatones respecto a las normas de tránsito

1.4 CULTURA DEL NO CARRO

Si bien es cierto que la construcción de una cultura de no uso del carro o mejor del vehículo particular tiene que ver con la conciencia y la cultura ciudadana es

⁵² Pereira como Vamos, Óp. Cit.

también innegable que el estado a través de sus diferentes entidades interesadas debe propender por realizar las acciones legales tendientes a generar esta cultura y esa conciencia social.

En este sentido las diferentes administraciones han venido implementado políticas públicas para el control del tráfico y mejorar la movilidad desde la perspectiva del desincentivar el uso del carro como forma de transporte individual propendiendo por la aceptación del transporte masivo como alternativa, esta era una de la metas estratégicas que se buscaba con la implementación del Sistema Megabús como parte de SITM, pero que no se ha cumplido producto de las deficiencias del sistema y convirtiéndose en un efecto bumerang con el aumento de parque automotor como se pudo observar a lo largo de los tres puntos anteriores.

Igualmente para incentivar la cultura del no carro, las diferentes administraciones de la ciudad han tomado medidas como el pico y placa, la cual no ha resultado suficiente para bajar los índices de embotellamiento y movilidad de la ciudad por lo cual cada administración que llega va ampliando el área de cobertura de este sistema, sin que esta medida llegue a ser la solución óptima.

De igual manera sucede con la medida de la prohibición del parrillero hombre la cual tiene su origen en los supuestos del control a los problemas de seguridad, pero que va en contravía de la cultura del no carro y del uso racional de los vehículos, porque obliga a muchos motociclistas a andar solos por no poder llevar

pasajeros hombres los cuales pueden ser compañeros de trabajo, familiares o amigos.

Otra medida para crear la concientización de la comunidad pereirana es la puesta en marcha de las jornadas del DÍA SIN CARRO en las cuales se hacen mediciones de la contaminación del aire y de movilidad pero únicamente en el caso pereirano se hace una vez en el año.

Finalmente una de las medidas que viene tomando fuerza en la ciudad para disminuir el tráfico de vehículos es la construcción y puesta en marcha de las ciclo vías, pero desde que se construyeron 700 metros entre 2001 y 2004 en la alcaldía de Marta Elena Bedoya son muy pocas las acciones dirigidas a aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. A pesar que en el plan de desarrollo del actual gobierno municipal en el punto 3.1.2 programas 5. Movilidad al servicio de la actividad programa IV construcción Ciclorutas enmarca el incremento y construcción de estas vías, aún falta mucho por hacer como lo plantea el asesor del Ministerio de Transporte, Jesús David Acero,

“dijo que Pereira en la actualidad pese a que no se cuenta con la infraestructura completa para que la bicicleta se convierta en uno de los medios de transporte más utilizados por los ciudadanos, el escenario que se está planteando puede tener futuro, según él, existe voluntad política.

Expresó que no se trata solo que el alcalde Juan Pablo Gallo tenga la intención de hacerlo, sino que se necesita que los demás actores se involucren y eso está pasando.

Destacó además que las ciclorutas, las ciclobandas y los biciparqueaderos que existen en la ciudad es el primer paso, pero aún faltan más elementos.

“Hay tres cosas elementales que las personas siempre piden en las ciudades donde se les plantea el uso de este medio de transporte y es seguridad, ciclorutas, parqueaderos e incentivos, al tenerlos todos los ciudadanos empezarán a utilizar más la bicicleta”, afirmó Acero.

Acero indicó que en la actualidad existe un potencial de ciudadanos que sí usan este medio de transporte, y eso lo pueden evidenciar los domingos cuando salen las personas a realizar su ejercicio. “Por eso en lo que se debe trabajar es en la promoción para que quienes aún no la usan para ir a su trabajo lo hagan”.

Para Acero lo que tienen que empezar a buscar los colectivos ciudadanos que les interesa el tema, es que se cumpla lo que quedó dispuesto en el Plan de Desarrollo.

En este documento debe estar plasmado la construcción de ciclorutas, además que las que se segregan en la vía, lo que hace es enviarle un mensaje a los conductores que deben respetar al ciclista, porque ya este medio está considerado como uno más de transporte en la ciudades.

“En lo que tiene que ver con las bicicletas públicas, es bueno señalar que el convenio se hará con el Ministerio y lo que permitirá es romper esa barrera cultural, porque todo el tiempo lo que nos vienen diciendo que quien tiene carro es el que tiene mejor estatus”, señaló Acero.

Comentó que en 4 años la Perla del Otún tendrá un incremento en el uso de la bicicleta, y eso se atreve a decirlo por el escenario que existe en la actualidad, puede suceder según él, como fue el movimiento del uso de este medio en Medellín.⁵³

Por lo anterior ,se hace necesario que la administración de la ciudad, además de tener una guía como es el plan desarrollo municipal que con su implementación, daría las condiciones objetivas para el uso de la bicicleta como medio de transporte, también anude fuerzas con otras instituciones públicas y el sector privado para aumentar dichas condiciones y además crear las condiciones subjetivas como son la conciencia social del uso de la bicicleta como medio de

⁵³ EL DIARIO.COM.CO, Local. ¿Tiene futuro Pereira en el uso de la bicicleta? Publicado en Pereira el 2016,09,26 consulta online el 15 de agosto de 2016 [En http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/tiene-futuro-pereira-en-el-uso-de-la-bicicleta-1609.html](http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/tiene-futuro-pereira-en-el-uso-de-la-bicicleta-1609.html)

transporte y sus beneficios ambientales, de movilidad y en la salud de los pereiranos.

En conclusión, los cuatro factores analizados son los más importantes en los problemas de movilidad que tiene en la actualidad Pereira, pero existen otros factores que también contribuyen al caos vehicular y que tienen que ver con problemas económicos y sociales, como es el caso de la mala utilización del espacio urbano por parte de los vendedores ambulantes y estacionarios, los problemas de cumplimiento y aplicación de las leyes y normas de tránsito, así como la falta de una cultura ciudadana respecto al transporte de pasajeros y comportamiento de los peatones.

2. PROPUESTA DE PLAN ESTRATÉGICO PARA CONTRIBUIR CON LA SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LA CONGESTIÓN VIAL EN HORAS PICO EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA CON BASE EN LA INFORMACIÓN OBTENIDA ENTRE 2012-2016

2.1 ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS DE ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO EN EL MUNICIPIO DE PEREIRA PARA MANEJAR ESTE PROBLEMA.

Como se pudo observar en el capítulo anterior se identificó que uno de los factores que incide notablemente en la movilidad de la ciudad es la caracterización de las vías para lo cual se requiere asignación presupuestal de recursos, para la implementación de los planes de infraestructura vial, señalización y demarcación y además la cultura ciudadana.

En lo que tiene que ver con la infraestructura vial, el rezago producido durante muchos años respecto al crecimiento urbano y del parque automotor es muy alto, así lo analizaba el doctor Restrepo el director de AMCO en el año 2008; “Para mejorar la movilidad en Pereira se necesitaría invertir 2 billones de pesos en la red vial...”⁵⁴ donde además plantea que con este monto de dinero, se podrían construir 371 kilómetros adicionales en la red vial para solucionar todos los

⁵⁴ Portafolio, Economía, Finanzas. Pereira busca cómo mejorar su movilidad -MARZO 27 DE 2008 - 05:00 A.M. consulta online 27 de octubre de 2016. En <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/pereira-busca-mejorar-movilidad-306590>

inconvenientes relacionados con movilidad. Pero esa no es más que una quimera, si se tiene en cuenta que el total del presupuesto anual del municipio llegaba en ese entonces escasamente a los 260 mil millones de pesos.

En la actualidad la situación a pesar de las múltiples inversiones en infraestructura vial aún en la actualidad no ha cambiado como lo analiza el columnista del diario del Otún VERA Ospina, John Jairo “El primero, la imposibilidad, tanto física como económica, de ampliar algunas de nuestras principales vías arterias; lo que permitiría el “desembotellamiento” de importantes sectores del centro de la ciudad...”⁵⁵ Y es que el rezago que tenía la ciudad respecto a la infraestructura vial ha llevado a que las cuantiosas inversiones en la en ésta parezcan insuficientes, aunque hay que decir que muchas de estas obras han sido una solución para algunos problemas de embotellamiento y distribución del tráfico vehicular y peatonal de la ciudad, en los últimos años es mucho lo que se ha avanzado en construcción de vías, pero muchas obras se encuentran paralizadas y sus sobrecostos por la adiciones al valor de los contratos que en algunos casos son muy superiores al valor inicial de la obra, como en el caso del anillo longitudinal y la avenida San Mateo ,entre otras.

La solución integral al problema del desarrollo vial de la ciudad pasa por mejorar la destinación de presupuesto para la inversión en ampliación, mantenimiento y

⁵⁵ El diario.com.co / OPINION. La movilidad en Pereira por VERA OSPINA, John Jairo, publicado (2016, 04, 16) recuperado el 20 de diciembre de 2016 En: <http://eldiario.com.co/seccion/OPINION/la-movilidad-en-pereira1604.html>

adecuación de vías, para tener un panorama real de la situación se analiza el comportamiento de los presupuestos municipales desde el año 2009 hasta el 2016 utilizando como fuente de información los informes de auditoría de la contraloría municipal para cada una de la vigencias.

2.1.1 Composición de los ingresos del municipio.

La composición de los ingresos del municipio está enmarcada en la normatividad colombiana y de acuerdo a ella se hace la planeación presupuestal de los mismos, los ingresos más representativos son aquellos que llegan de manera recurrente a sus arcas, siendo conocidos como ingresos corrientes y están divididos en dos subgrupos: “Ingresos Tributarios” y los “Ingresos No Tributarios”; los primeros tienen el carácter de impuestos obligatorios siendo propiedad del municipio, y pueden ser exigidos coactivamente y no generan una contraprestación para el ciudadano o la persona jurídica que los paga, por ejemplo: impuesto predial, industria y comercio, avisos y tableros, impuestos a los espectáculos públicos, impuesto de degüello de ganado y los juegos de azar.

Los ingresos no tributarios son aquellos ingresos recibidos de manera regular pero no son impuestos, pero son de carácter obligatorio por el uso o el usufructo de bienes o servicios producidos por el municipio de entre ellos: Tasas, consideradas como la remuneración por servicios prestados por el municipio y relacionados con

la venta de servicios públicos; Multas, relacionadas con las rentas pecuniarias impuestas por el mismo municipio; Contribuciones fiscales, relacionados con los recursos provenientes de la obligación de personas que se benefician por una obra del municipio; Transferencias, que hace alusión a los recursos percibidos por otros niveles del Estado (participaciones municipales, situado fiscal y cofinanciación); finalmente las Regalías, que son los recursos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables.

Existen otros tipos de ingresos como los recursos de capital y los Fondos Especiales los primeros son aquellos recursos ocasionales y esporádicos, en donde se agrupa aspectos que surgen de los resultados de vigencias anteriores y/o de la gestión administrativa tendientes a conseguir recursos necesarios para el financiamiento de los proyectos, a través de la colocación de los recursos que permitan generar rendimientos financieros como bonos u otro tipo de formas de inversión, así como también los créditos con la banca nacional para el caso del municipio. Igualmente, incluyen los recursos producto de los excedentes financieros de las entidades descentralizadas y la venta de activos, entre otros aspectos.

Para el caso de los segundos se conforman aquellos recursos que por exigencia de la ley o políticas gubernamentales aprobadas a través del concejo, adquieren la obligatoriedad de un manejo especial y específico de la destinación que debe hacer la administración municipal de estos recursos. El municipio de Pereira,

dentro del presupuesto contiene diez (10) Fondos Especiales, así: Fondo Municipal de Salud -Fondo Comparendo Ambiental -Fondo de Valorización Municipal -Fondo de Seguridad y Convivencia Ciudadana – Fondo Municipal de Bomberos - Fondo Solidaridad y Retribución de Ingresos - Fondo Promoción y Comercialización Agropecuaria - Fondo de Compensación para el Ordenamiento Territorial - Fondo de Aprovechamientos Económicos del Espacio Público⁵⁶

Tanto los ingresos como los egresos (Gastos, Inversiones) del municipio son ejecutados mediante el presupuesto municipal el cual es aprobado por el concejo para la vigencia de un año y durante su ejecución la administración municipal le hace ajustes por medio de adiciones, reducciones y traslados a los rubros existentes por medio de créditos y contra créditos lo que da el aforo final del presupuesto pero de este valor la administración ejecuta solo una porción la cual da como resultado el presupuesto ejecutado realmente, dejando la porción no ejecutado como recursos del balance de vigencias anteriores. Igualmente, la administración municipal programa pagos y compromisos de sus ingresos para las vigencias futuras pignorando ingresos durante varios años como por ejemplo el caso de la sobretasa de la gasolina que estuvo pignorada hasta el año 2016 para costear el valor de las obras del Megabús.

⁵⁶ Contraloría Municipal de Pereira, Informe consolidado sobre el manejo y estado de las Finanzas Públicas Municipales vigencia 2016 pág. 32 recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016 el 01/08/2016

2.1.1 Análisis del comportamiento de los ingresos del municipio de Pereira.

Respecto al comportamiento de la ejecución presupuestal de los ingresos del Municipio de Pereira como se puede observar en las tablas 8 y 9 y la gráfica 23 estos han tenido un crecimiento sostenido en los últimos años pasando de 403.775.4 millones de pesos en el 2009 a 695.087.6 millones de pesos en el 2016 con una variación promedio anual de 8,37% equivalente a 24.395.63 millones de pesos anuales que comparado con la variación promedio de los índices de inflación del 3,68% se puede afirmar que en términos reales el crecimiento promedio de los ingresos ejecutados es 4,68% anual.

Por su parte los ingresos tributarios pasaron de 107.129 millones de pesos en el 2009 a 223.892.5 millones de pesos en el 2016 con un crecimiento promedio 9.91% equivalente a 16.680.5 millones de pesos promedio anual que comparado con el promedio de inflación del 3,68% se tendría en crecimiento real de 6,23% anual y una participación promedio anual en los ingresos del municipio de 30,2%.

Los componentes de los ingresos tributarios son los impuestos directos e indirectos los cuales tiene una participación promedio del 13,5% y del 16,7%, con una variación promedio 5.873,39 millones de pesos equivalente al 8,85% de una variación promedio anual y de 10.807, 11 millones de pesos correspondiente al 13,56% de variación promedio anual.

Tabla 8. Ejecución presupuestal de los ingresos del Municipio de Pereira 2009-2016.

EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE LOS INGRESOS DEL MUNICIPIO DE PEREIRA 2009-2016 (millones de pesos)								
Rubro Presupuestal	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
INGRESOS	403.775,4	431.324,2	425.639,0	430.827,9	540.523,0	607.496,4	670.149,0	695.087,6
INGRESOS CORRIENTES	263.025,0	314.534,7	308.276,7	311.432,8	364.213,8	426.976,2	410.944,7	433.794,4
INGRESOS TRIBUTARIOS	107.129,0	122.697,9	129.068,6	134.179,5	169.594,7	190.870,0	204.697,5	223.892,5
Impuestos directos	52.559,9	56.652,2	57.686,6	61.325,5	74.412,6	86.669,1	85.681,5	93.673,6
Impuestos indirectos	54.569,1	66.045,7	71.382,0	72.854,0	95.182,1	104.200,9	119.016,0	130.218,9
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	155.896,0	191.836,8	179.208,1	177.253,3	194.619,1	236.106,2	206.247,2	209.901,9
Tasas multas y contribuciones	15.684,5	15.263,1	12.010,6	10.059,2	7.862,8	5.671,3	7.277,3	11.567,2
Transferencias	138.215,3	173.554,2	165.618,1	164.664,3	184.456,7	225.762,0	195.633,6	194.473,5
Rentas ocasionales	1.996,2	3.019,5	1.579,4	2.529,8	2.299,6	4.672,9	3.336,3	3.861,2
RECURSOS DE CAPITAL	71.149,2	46.360,2	44.752,8	27.610,0	58.592,2	51.067,0	99.835,7	117.899,4
Recursos de crédito	16.000,0	14.526,3	11.200,0	10.000,0	2.009,3	-	-	-
Rendimientos financieros	2.390,4	1.473,2	1.240,7	1.889,6	1.305,4	2.216,2	2.268,9	5.232,8
Excedentes financieros	19.943,4	5.661,9	3.217,8	-	10.057,4	-	4.450,0	2.486,4
Venta de activos	3.384,4	585,0	2.183,0	143,3	209,5	1.305,5	552,5	157,4
Recursos del balance	29.213,6	24.036,0	26.857,3	15.520,9	44.909,9	47.405,5	91.462,6	54.842,3
Otros recursos del capital	217,4	77,8	54,0	56,1	100,7	139,8	1.101,7	55.180,5
FONDOS ESPECIALES	69.601,2	70.429,3	72.609,5	91.785,1	117.717,0	129.453,2	159.368,6	143.393,8

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira

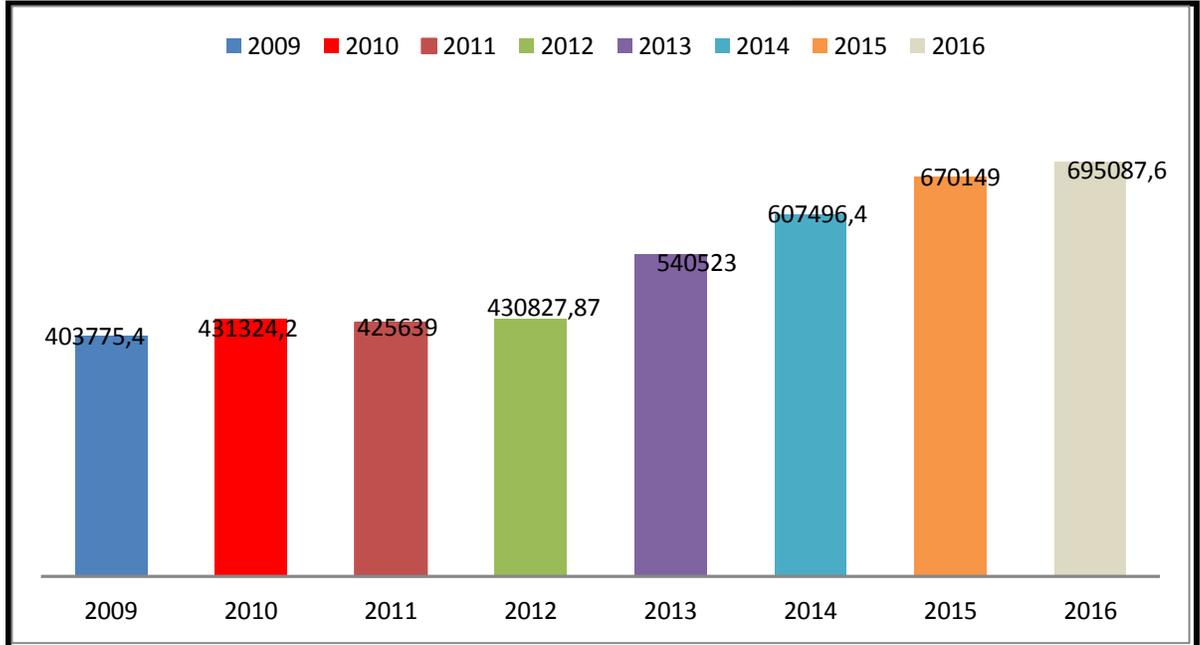
Tabla 9. Participación de los rubros de ingresos presupuestal de los ingresos del Municipio de Pereira 2009-2016.

PARTICIPACIÓN DE LOS RUBROS DE INGRESOS PRESUPUESTAL DE LOS INGRESOS DEL MUNICIPIO DE PEREIRA 2009-2016								
Rubro Presupuestal	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
INGRESOS	100,0%							
INGRESOS CORRIENTES	65,1%	72,9%	72,4%	72,3%	67,4%	70,3%	61,3%	62,4%
INGRESOS TRIBUTARIOS	26,5%							
Impuestos directos	13,0%	13,1%	13,6%	14,2%	13,8%	14,3%	12,8%	13,5%
Impuestos indirectos	13,5%	15,3%	16,8%	16,9%	17,6%	17,2%	17,8%	18,7%
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	38,6%	44,5%	42,1%	41,1%	36,0%	38,9%	30,8%	30,2%
Tasas multas y contribuciones	3,9%	3,5%	2,8%	2,3%	1,5%	0,9%	1,1%	1,7%
Transferencias	34,2%	40,2%	38,9%	38,2%	34,1%	37,2%	29,2%	28,0%
Rentas ocasionales	0,5%	0,7%	0,4%	0,6%	0,4%	0,8%	0,5%	0,6%
RECURSOS DE CAPITAL	17,6%	10,7%	10,5%	6,4%	10,8%	8,4%	14,9%	17,0%
Recursos de crédito	4,0%	3,4%	2,6%	2,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Rendimientos financieros	0,6%	0,3%	0,3%	0,4%	0,2%	0,4%	0,3%	0,8%
Excedentes financieros	4,9%	1,3%	0,8%	0,0%	1,9%	0,0%	0,7%	0,4%
Venta de activos	0,8%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%
Recursos del balance	7,2%	5,6%	6,3%	3,6%	8,3%	7,8%	13,6%	7,9%
Otros recursos del capital	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	7,9%
FONDOS ESPECIALES	17,2%	16,3%	17,1%	21,3%	21,8%	21,3%	23,8%	20,6%

Rubro Presupuestal	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012 - 2013	2013 -2014	2014 - 2015	2015 - 2016	Variación promedio
INGRESOS	6,8%	-1,3%	1,2%	25,5%	12,4%	10,3%	3,7%	8.4%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira

Gráfico 23. Municipio de Pereira Evolución de los ingresos 2009-2016.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira.⁵⁷

El crecimiento de los ingresos no tributarios tuvo una variación promedio anual de 7.715,13 millones de pesos equivalentes a una variación del 5,09% promedio anual al pasar de 155.896,0 millones de pesos en el año 2006 a 209.901,9 millones de pesos en el año 2016 la participación porcentual de los Ingresos no tributarios entre el año 2009 y 2016 fue del 37,8% y la participación de sus componentes el Tasas multas y contribuciones 2,2%, Transferencias 35,0% Rentas ocasionales 0,6% en del total de los ingresos municipales, es de anotar que en lo respectivo a la tasa de la gasolina esta ha sufrido el impacto de las conversiones a gas de un gran número de vehículos, modalidad que ha disminuido su atractivo por la pérdida de estímulos, y la desaceleración en la demanda de

⁵⁷ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

gasolina por las continuas alzas en su precio⁵⁸ fundamentalmente desde al año 2011. Igualmente este rubro se afectado por las decisiones judiciales respecto al cobro de valorización.

Los ingresos por Recursos De Capital pasaron de \$71.149,2 millones de pesos en el 2009 a \$117.899.4 millones de pesos teniendo una variación negativa muy alta entre el 2011 y el 2012 y repitiéndose el fenómeno a la inversa. Entre el 2012 y el 2013 situación que continua hasta el 2016 en promedio la variación anual de este rubro de ingresos fue de \$ 7.715,13 millones de pesos equivalente a una variación promedio anual de 5,09% que comparada con el promedio del índice de inflación del 3,68% da como un resultado da un crecimiento promedio anual en términos reales del 2,03%.

Por su parte, los fondos especiales pasaron de \$ 69.601,2 millones en el año 2009 a \$ 143.393,8 en el año 2016 con una variación promedio de \$10.541,80 millones anuales equivalente a una variación promedio anual del 11,71% en este rubro se encontraban los recursos comprometidos para el sistema integral de transporte Megabús que al igual que la tasa de la gasolina estaban comprometidos desde vigencias anteriores.

⁵⁸ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2011- 2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

Tabla 10. Indicadores per cápita de los principales rubros presupuestales del municipio de Pereira.

CAMPO DE APLICACIÓN	N °	VARIABLES DEL INDICADOR	INDICADOR 2010	INDICADOR 2011	INDICADOR 2012	INDICADOR 2013	INDICADOR 2014	INDICADOR 2015	INDICADOR 2016
	1	POBLACIÓN PROYECTADA POR EL DANE	428.397	459.641	462.209	464.719	467.185	469.612	469.612
INGRESOS FISCALES PER CÁPITA	2	INGRESO PER CÁPITA	1.006.833,0	926.024,9	932.106,1	1.163.117,9	1.300.333,7	1.427.028,2	1.472.643,1
	3	INGRESOS TRIBUTARIOS PER CÁPITA	286.411,8	280.797,4	290.300,6	364.940,4	408.553,4	435.887,6	474.348,7
	4	INGRESOS CORRIENTES PER CÁPITA	734.213,3	670.688,6	673.792,1	783.729,3	913.933,9	875.074,1	919.056,0
	5	SGP PER CÁPITA	366.995,2	342.326,5	313.760,5	367.981,7	443.760,3	358.977,7	504.279,4
GASTOS FISCALES PER CÁPITA	6	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO PER CÁPITA	149.114,5	141.110,1	143.949,5	152.074,5	172.168,6	185.230,7	175.390,9
	7	INVERSIÓN PER CÁPITA	930.287,6	693.484,7	676.125,4	882.633,4	988.402,2	1.088.486,3	1.087.126,7
	8	DEUDA PÚBLICA PER CÁPITA	193.087,5	192.247,6	191.419,9	210.221,9	206.789,6	183.565,3	157.126,7

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira⁵⁹

⁵⁹ Contraloría Municipal de Pereira. Óp. Cit. 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

Como se puede observar en la tabla 3, los ingresos fiscales per cápita fueron de \$1.006.833,0 en el año 2010 disminuyendo a \$926.024,9 durante el año 2011 a partir del cual recuperan la dinámica de crecimiento al pasar de \$ 932.106,1 en año 2012; a \$ 1.163.117,9 en el año 2013; a \$1.300.333,7 durante el año 2014; a \$1.427.028,2 en año 2015 y finalmente a \$ 1.472.643,1 en el año 2016.

El anterior indicador significa que cada uno de los pereiranos en promedio en año ha aportado al fisco municipal entre el año 2010 y 2016 un total de \$1.028.510,86. Mostrando como la gestión de los ingresos del municipio tiene una tendencia a crecer. Valores que a concepto de la contraloría municipal sobre todo en los dos últimos años son un resultado bajo resultado bajo en las perspectivas del crecimiento en las finanzas municipales.⁶⁰

Respecto a los Ingresos Tributarios Per Cápita estos tienen el siguiente comportamiento en año de 2010 fueron del orden de \$ 286.411,8 incrementándose en el 2011 a \$ 280.797,4 pasando en el 2012 a \$290.300,6 y en el 2013 a \$364.940,4, para el año 2014 a \$ 408.553,4; pasando a \$435.887,6 y \$ 474.348,7 en el año 2015 y 2016 respectivamente, la dinámica de crecimiento en los ingresos tributarios está enmarcada en la conformación del catastro que permitió una mejor dinámica en el cobro del impuesto predial, y la economía de la

⁶⁰ Contraloría Municipal de Pereira Óp. Cit. 2016 pág. 56

región que permitió a la administración hacer un esfuerzo fiscal por aumentar el recaudo de los tributos directos del municipio.

Respecto a los ingresos corrientes per cápita se puede afirmar de acuerdo a la tabla que su comportamiento tiene una dinámica creciente pasando de \$734.213 en el 2010 a \$ 919.056 en el 2011, con unas leves caídas entre los años 2011 y 2013, pero en general muestran el esfuerzo fiscal de las administraciones de estas vigencias por mejorar el recaudo de los recursos directos del municipio.

Los gastos de funcionamiento per cápita presentan una tendencia dentro de los parámetros de austeridad de las administraciones baja durante los años 2010 al 2016 teniendo un valor promedio per cápita de \$ 139.879,85 anuales, es decir, que de los dineros que obtiene el municipio se gastaron en funcionamiento por persona 139.879.85.

La Inversión per cápita del municipio tiene una tendencia oscilatoria del crecimiento durante los años analizados primero presenta una fuerte caída durante los años 2011 y 2012 pero posteriormente se recupera la tendencia de incremento hasta finalizar el año 2015 donde vuelve a descender al pasar de \$1.088.486,3 a \$ 1.087.126,7 en el 2016 mostrando un estancamiento en la inversión del municipio.

DEUDA PÚBLICA PER CÁPITA en total cada uno de los habitantes de Pereira

fruto del endeudamiento del municipio debían \$193.087,5 en el 2010 valor que comienza a descender paulatinamente hasta el año 2012 cuando alcanza un valor de \$ 191.419,9 y comienza un aumento del endeudamiento del municipio y desde luego de sus habitantes al alcanzar un valor de \$ 210.221,9 en 2013 y descender a \$ 206.789,6 en el 2014 continuando la tendencia decreciente hasta el 2016 donde cada uno de los pereiranos debe un valor de \$ 157.126,7 , este comportamiento de la deuda pública demuestra como la administración ha venido haciendo esfuerzos por no endeudar más al municipio que ya había alcanzado niveles de endeudamiento altos en las vigencias anteriores.

Los ingresos del municipio se han visto afectados en lo que tiene que ver con el cobro de valorización ya que a pesar que se realizó un recaudo durante los años 2015 y parte del 2016 el cobro de estos fueron paralizados por orden judicial y hasta el momento no tiene claro cómo será el proceso de devolución de estos dineros a los contribuyentes pereiranos.

Y es que uno de los escollos más grandes que tienen que salvar las administraciones para acometer la obras de infraestructura vial que requiere la ciudad, es cómo lograr que la ciudadanía pereirana acepte el cobro por el sistema de valorización tanto por el usufructo directo de las obras, como por reflejo de las mismas, situación que no es nada fácil de superar más ahora cuando los escándalos de corrupción están a la orden del día en todo el ámbito nacional.

2.1.2 Composición de los Egresos del municipio de Pereira

Los egresos del municipio están compuestos por los gastos de funcionamiento, el servicio de la deuda y la inversión. En los gastos de funcionamiento se incluyen los gastos personales está relacionado con los servicios personales asociados a la nómina y servicios personales indirectos; los gastos generales que son aquellos gastos relacionados con la adquisición de bienes y servicios necesarios para la entidad en el cumplimiento de sus funciones y con el pago de los impuestos y multas a que está sometida la Administración; las transferencias que corresponde a aquellos gastos que la Administración debe realizar a las entidades públicas o privadas con fundamento en un mandato legal, entre las cuales tenemos la seguridad social, entre otras.

El servicio de la Deuda: en este grupo de gasto se incluyen la proyección efectuada para el manejo de la deuda por medio del pago de los intereses y demás gastos financieros que genera la deuda del municipio.

Inversiones ,en este grupo se concentra el plan de inversiones, para la vigencia que están planeados ,de acuerdo con el plan de desarrollo municipal y sus rubros son: EDUCACIÓN; AGUA POTABLE- SANEAMIENTO BÁSICO; VIVIENDA; RECREACIÓN Y DEPORTE; ARTE Y CULTURA: DESARROLLO COMUNITARIO; DEFENSA Y SEGURIDAD; JUSTICIA; TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL; DESARROLLO COMERCIAL; DESARROLLO TURÍSTICO; AGROPECUARIO; COMUNICACIONES; INFRAESTRUCTURA VIAL; MEDIO AMBIENTE; GOBIERNO,

PLANEACI Y DESARROLLO INSTITUCIONAL; PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DESASTRES; EQUIPAMIENTO; CIENCIA Y TECNOLOGÍA; SERVICIOS PUBLICAS (ALUMBRADO PUBLICO) ATENCIÓN GRUPO VULNERABLE; PROMOCIÓN SOCIAL Y PROMOCIÓN DEL DESARROLLO.⁶¹

2.1.3 Análisis del comportamiento de los Egresos del municipio de Pereira.

Como se puede observar en la tablas 11, 12 y 13 y los gráficos 24 y 25, el comportamiento del presupuesto total de egresos del municipio de Pereira tiene una tendencia de crecimiento durante los años analizados al pasar de \$411.881.3 millones de pesos en el año 2009 a \$ 686.167.6 millones de pesos en el año 2016, presentando las siguientes variaciones del año 2009 al año 2010 \$31.013.7 millones de pesos, equivalentes a una variación del 7,53% para el año 2010 al 2011 tuvo una variación de \$200.0 millones equivalentes al 0,05% ; en el año 2012 la variación fue \$5.353.9 millones de pesos equivalente a una variación del 1,21% con relación al año anterior; para el periodo de la vigencia fiscal de 2012 al 2013 la variación fue de \$128.470.9 millones de pesos correspondiendo a una variación porcentual de 28.65%; para la vigencia del 2014 la variación fue del 12,8% equivalente a \$69.663.4 millones de pesos con relación al año inmediatamente anterior; en el periodo comprendido entre diciembre de 2014 y diciembre de 2015 la variación porcentual ascendió a \$118.575.9 millones de pesos equivalente al 18,34% con el relación al año 2014 finalmente para la

⁶¹ Contraloría Municipal de Pereira. Óp. Cit. 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/201

vigencia del año 2016 se presentó una variación negativa de \$78.991.5 millones de pesos equivalente al -10.32% con respecto al año 2015 lo que significa una disminución bastante fuerte en la planeación y ejecución de los egresos de este año.

Tabla 11. Presupuesto de egresos 2009- 2016.

PRESUPUESTO MUNICIPAL DE PEREIRA	VIGENCIA								TOTAL ACUMULADO
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
AFORO TOTAL DE LA VIGENCIA GASTOS PRESUPUESTADOS *	411.881,3	442.895,0	443.095,0	448.448,9	576.919,8	646.583,2	765.159,10	686.167,6	4.421.149,9
PRESUPUESTO TOTAL INVERSIÓN**	324.829,1	361.177,8	346.907,2	358.241,3	493.100,2	533.881,9	656.190,20	575.825,9	3.650.153,6
PRESUPUESTO INVERSIÓN EJECUTADO ***	285.017,8	322.499,0	318.754,6	312.511,3	410.176,5	461.766,7	511.166,20	513.124,2	3.135.016,3
INFRAESTRUCTURA Y VÍAS PRESUPUESTO EJECUTADO	8.715,7	25.259,3	19.027,0	15.719,0	27.813,0	32.438,2	76.760,00	53.299,1	259.031,3

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira.⁶²

* al presupuesto aprobado por el Consejo Municipal la administración previa aprobación del COMFIS y de la corporación edilicia le hace modificaciones que pueden ser adiciones, reducciones créditos y contra créditos los cuales al final dan como resultado el valor del presupuesto o aforo total de la vigencia

** el valor del presupuesto de inversión no es igual al ejecutado por tal razón la partida restante pasa en el balance como vigencias anteriores algunas de estas son reclasificadas en el presupuesto de la vigencia siguiente como adiciones o reducciones y/o créditos y contra créditos

*** el presupuesto ejecutado es el valor real por el cual se han realizado o causado los pagos durante la vigencia fiscal.

⁶² Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

Tabla 12. Variación anual del Presupuesto de egresos 2009- 2016.

VARIACIÓN	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
AFORO TOTAL DE LA VIGENCIA	31.013,7	200,0	5.353,9	128.470,9	69.663,4	118.575,9	- 78.991,5
PRESUPUESTO TOTAL INVERSIÓN	36.348,7	- 4.270,6	11.334,1	134.858,9	40.781,7	122.308,3	- 80.364,3
PRESUPUESTO INVERSIÓN EJECUTADO	37.481,2	- 3.744,4	- 6.243,3	97.665,2	51.590,2	49.399,5	1.958,0
INFRAESTRUCTURA Y VÍAS PRESUPUESTO EJECUTADO	16.543,6	- 6.232,3	- 3.308,0	12.094,0	4.625,2	44.321,8	- 23.460,9

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira.⁶³

Tabla 13. Indicadores de inversión en el Presupuesto de Pereira 2009-2016.

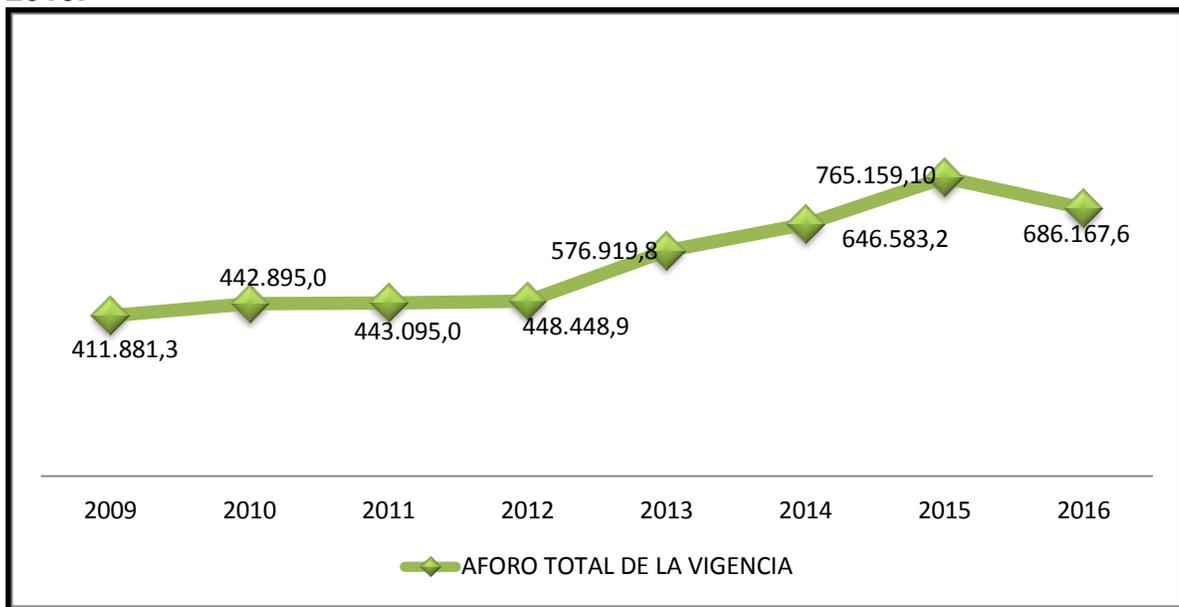
ÍTEM	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL ACUMULADO
PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EN EL PRESUPUESTO	0,79	0,82	0,78	0,80	0,85	0,83	0,86	0,84	0,83
NIVEL DE EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN	0,88	0,89	0,92	0,87	0,83	0,86	0,78	0,89	0,86
PARTICIPACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL TOTAL DE LA INVERSIÓN EJECUTADA	0,03	0,08	0,06	0,05	0,07	0,07	0,15	0,10	0,08

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira.⁶⁴

⁶³ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

⁶⁴ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2009 -2016 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

Gráfico 24. Presupuesto de Pereira Egresos Aforo Total de la Vigencia 2009 – 2010.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira

En total se tuvo una variación promedio anual de \$39.183.8 millones de pesos equivalentes a una variación acumulada del 8.22% que al compararla con el crecimiento de la variación del IPC del 3.68 promedio anual nos daría un crecimiento en términos reales del 4.54 de los egresos del municipio.

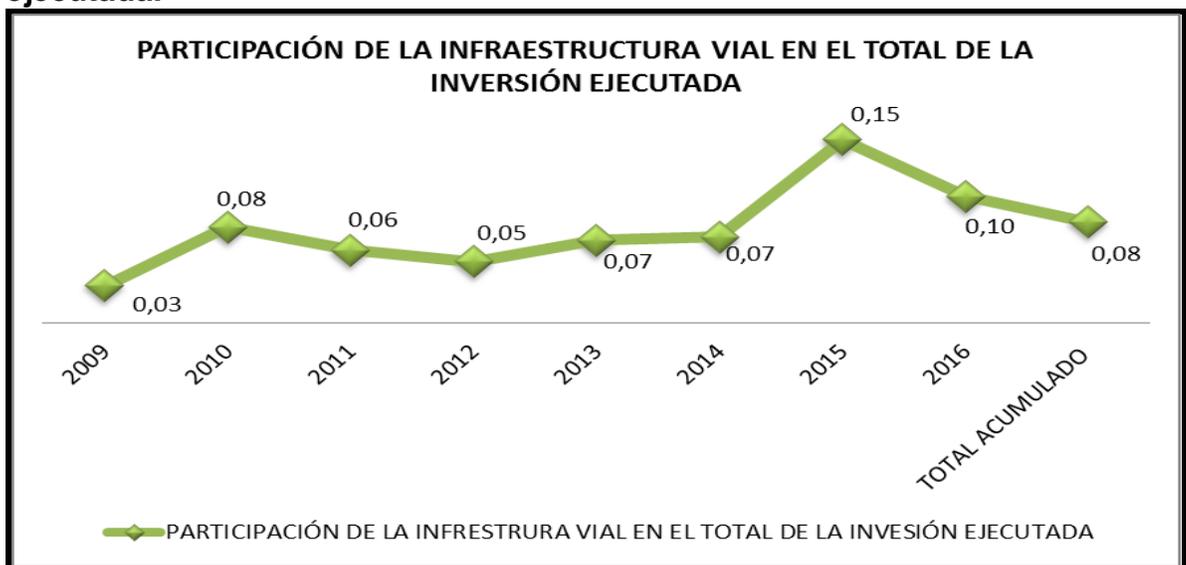
El presupuesto total de la inversión durante el periodo comprendido entre el año 2009 y el año 2016 tuvo el siguiente comportamiento: para el año 2009 la administración presupuestó \$324.829.1 millones de pesos de los cuales fueron ejecutados el 88% equivalente a \$285.017.8 millones de pesos con una participación del total de la inversión del 79% en el valor del presupuesto total ejecutado para este año se ejecutaron en infraestructura y vías \$8.715.7 millones

de pesos, equivalente al 3% de la inversión ejecutada como se puede ver en el siguiente aparte del informe fiscal de la contraloría municipal de Pereira.

“La Secretaria de Infraestructura realizó inversiones por \$28.907,2 millones, en donde el más representativo ha sido el proyecto denominado **Equipamientos para Todos**, registrando una participación del 42.9% del total ejecutado por esta Secretaría, el cual durante la vigencia presentó una ejecución de 80.1% y un grado de avance de 86,3%. Así mismo, el proyecto **Vías Amables** presentó una ejecución de \$8.715,7 millones, ocupando así el segundo lugar dentro del total de proyectos de la misma, con una participación de 30.2% y un grado de avance 93,6%.

En estos programas se destacan las siguientes obras: **Vías de acceso Ciudadela del Café**, donde se benefician más de 27.000 habitantes; **Avenida la Independencia** la cual está funcionando en el tramo Avenida Sur - Calle 71, vía de accesos a los 2500 lotes mejorando la movilidad para más de 83.000 residentes del sector; Construcción en un 80% del primer tramo de la primera fase de la **Avenida San Mateo**, con una inversión de \$4.720 millones; El **Anillo Longitudinal**, proyecto considerado como la obra vial más importante que se ejecuta en los últimos tiempos, se iniciaron obras en los tres (3) tramos iniciales de la primera etapa de este, correspondientes al sector comprendido entre las calles 24 y 42, la remodelación del Parque “El Lago Uribe Uribe”⁶⁵

Gráfico 25. Participación de la infraestructura vial en el total de la inversión ejecutada.



Fuente: Elaboración propia con datos de la contraloría municipal de Pereira.

⁶⁵ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2009 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016

Para el año 2010 la administración municipal presupuestó para inversión un valor \$361.177.8 millones de pesos, correspondiendo a una participación del 78% del aforo total del presupuesto, el nivel de ejecución el rubro presupuestal fue del 89% con una inversión ejecutada de \$322.499.0 millones de pesos, de los cuales \$25.259.3 millones de pesos correspondieron a la inversión en vías, con una participación del 8% del total de la inversión ejecutada

El segundo programa de mayor relevancia dentro de esta línea estratégica es “*Ciudad en Movimiento*”, al cual se destinó la suma de \$28.645,4 millones. Se destaca los recursos asignados al cumplimiento del subprograma “*Vías Amables*”, cuya finalidad es promover y ejecutar la construcción de vías rápidas que descongestionen el tráfico urbano, y así disfrutar de una armonía entre el sistema integral de transporte y los vehículos particulares. Así mismos, el mejoramiento de la Malla Vial urbana y rural para aumentar el porcentaje de vías en buen estado y accesibles y mantenerlas en esta condición.

... los recursos fueron asignados al cumplimiento de los diferentes programas; Sin embargo para el ente de control, emitir un concepto de los resultados obtenidos y el impacto de las inversiones, no es posible debido a la escasez de recursos tanto humanos como económicos.

Entre las obras viales más destacadas se mencionan los siguientes: Anillo Longitudinal, Avenida la Independencia primero y segundo tramo, Anillo Vial Samaria primer tramo y mejoramiento vía a la Florida, entre otros.

El presupuesto igualmente refleja que por el subprograma “*Transporte Integrado*”, se destinó la suma de \$3.386,1 millones, pero la Secretaría de Planeación reporta dicha inversión como ejecutada a través del subprograma “*Vías Amables*”⁶⁶

Durante el año 2011 el valor del presupuesto total aforado para la vigencia fue de \$443.095.0 millones de pesos con una participación del 78% para el presupuesto de inversiones el cual fue de \$346.907.2 millones de pesos teniendo una variación negativa de \$-14.270.6 millones de pesos con un presupuesto de inversión

⁶⁶ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2010 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016 págs. 49-50

ejecutada durante la vigencia de \$318.754.6 millones de pesos equivalente a un nivel de ejecución del 92% y una variación negativa con respecto al año anterior de \$-3744.4 millones de pesos; respecto a la infraestructura de vías se ejecutó un presupuesto de \$19.027 millones de pesos con una participación respecto a la inversión ejecutada del 6% es de anotar \$3386.10 millones de pesos se transfirieron al sistema integral de transporte MEGABÚS .

En la vigencia fiscal del año 2012 el aforo total del presupuesto fue de \$448.448.9 millones de pesos de los cuales se destinaron para inversión \$358.241.3 millones de pesos con un nivel de ejecución del 87% equivalente a \$312.511.3 millones de pesos presentando una variación negativa \$-6243.3 millones con relación al año anterior, del valor total del presupuesto de inversión se ejecutaron en infraestructura y vías \$15.719.0 millones de pesos con una variación negativa respecto al año inmediatamente anterior de \$-3.308.0 millones de pesos equivalente a una participación del 5% del total de la inversión ejecutada al sistema integrado de transporte le correspondieron \$9.284.2 millones de pesos.

Durante el año 2013 el presupuesto aforado ascendió a \$ 576.919,8 millones de pesos con una variación de \$128.470,9 millones equivalentes a 28,65% con relación al año anterior; por su parte el presupuesto para la inversión total del año fue de \$493.100.2 millones de pesos con una variación de \$134.858.9 millones de pesos equivalente al 37,64% del total de este presupuesto se ejecutaron \$410.176.5 millones de pesos con una variación del 31,25%; el presupuesto

asignado para infraestructura y vías y ejecutado durante la vigencia fue de \$27.813.0 millones de pesos con una variación con respecto al año anterior del 77% equivalente a \$12.094 millones de pesos y una participación en el presupuesto total de inversión del 7%, así lo reseña el informe fiscal de la contraloría como se puede ver en el siguiente aparte:

El Sector Infraestructura Vial ocupa el quinto puesto en participación de recursos dentro del presupuesto de gastos del Municipio con el 6.8% del total, de un presupuesto inicial de \$ 31.243,4 millones, al cierre de la vigencia 2013 alcanza un nivel de cumplimiento en meta de gasto del 89.0%, que equivale a la aplicación de recursos en este sector por \$ 27.813.0 millones. Al comparar el comportamiento de gasto de inversión en infraestructura vial con respecto a los desarrollado en el año inmediatamente anterior se puede ver un avance positivo del 76.9% reflejado en un incremento nominal en la inversión en dicho sector. Importante este comportamiento en el mejoramiento de la infraestructura del municipio en términos de la actualización de la malla vial y de la movilidad urbana.⁶⁷

En el año 2014 el aforo total del presupuesto de la vigencia fue de \$646.583.2 millones de pesos con una variación con respecto al año anterior de \$69.663.4 millones de pesos, equivalente al 12,08% con relación al año anterior, de este aforo total se destinaron para el presupuesto de inversión \$533.881.9 millones de pesos ,con una variación porcentual del 8,27% correspondiente a \$40.781.7 millones de pesos ,de este presupuesto la administración central ejecutó el 86% equivalente a \$461.766.7 millones de pesos con una participación en el presupuesto del 83% del valor de las inversiones ejecutadas se destinaron \$32.438.2 millones de pesos para infraestructura de vías con una participación del 7% sobre el valor total del presupuesto de inversión ejecutado y una variación

⁶⁷ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2013 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016 págs. 59 -60

\$4.625.2 millones de pesos correspondiente al 17% con relación al año anterior; para el transporte integrado se dispusieron \$1.019.6 millones de pesos.

En tercer lugar se ubica el sector Infraestructura Vial con una participación dentro del total de recursos del 7% ligeramente superior a la del 2013, presenta una variación positiva nominal del 16,6% frente a los recursos ejecutados en este ramo en la vigencia inmediatamente anterior, pero presenta un nivel deficiente de ejecución si se compara con otros niveles alcanzados en el gran rubro de inversión, pues solo ejecutó el 68,4% de los recursos programadas.⁶⁸

En el año 2015 el comportamiento del presupuesto total aforado para los ingresos fue de \$765159.10 millones de pesos presentándose una variación de \$118.575.9 millones de pesos del equivalente al 18,34% con respecto al año inmediatamente anterior. Para el presupuesto de inversión se destinaron durante este año \$656.190.2 millones de pesos con una participación correspondiente al 86% del presupuesto total aforado y una variación respecto al año anterior de \$122.308.3 millones de pesos correspondiente al 22.91%; de este presupuesto aforado para la inversión se ejecutaron \$511.166.20 millones de pesos para un nivel de ejecución del presupuesto de ejecución del 78% y una variación frente al año anterior \$49.399.5 millones de pesos equivalente al 10,7%; para los programas de infraestructura de vías se asignaron \$76.760 millones de pesos con una variación de \$44.321.8 millones de pesos equivalente al 137,0% con relación al año anterior; para sistema de transporte integrado se asignaron \$9.830.60 millones de pesos, en total la inversión en vías fue del 15%. Como se puede ver en el informe de la contraloría municipal de Pereira

⁶⁸ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2014 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016 págs.

“En tercer lugar se ubica el sector Infraestructura Vial con una participación dentro del total de recursos del 15%, el doble a lo mostrado en el 2014 que fue del 7%, presenta una variación positiva nominal del 176% muy superior al 16,6% frente a los recursos ejecutados en este ramo en la vigencia inmediatamente anterior, pero sigue presentando un nivel deficiente de ejecución si se compara con otros niveles alcanzados en el gran rubro de inversión, pues solo ejecutó \$ 76,760.6 esto es el 71% de los recursos aforados, en el 2014 ejecuto el 68,4% de los recursos programados y ejecutados en la vigencia. Este sector dejo de ejecutar recursos del orden de los \$31,397.3 millones.”⁶⁹.

Para la vigencia del año 2016 el valor total aforado del presupuesto municipal ascendió a \$ 686.167,6 millones de pesos con una variación negativa de \$ - 78.991,5 equivalente al -10,32% con respecto al año anterior. El presupuesto del rubro de inversiones para esta vigencia alcanzo la suma de \$ 575.825,9 con una participación del 84% del presupuesto y una variación negativa con relación al año anterior de \$ -80.364,3 millones de pesos equivalente al -12.25% de este presupuesto aforado el nivel de ejecución fue del 89% para un presupuesto de inversión ejecutado de 513.127.2 millones de pesos por su parte la infraestructura vías tuvo una participación de 8% de la inversión total ejecutada con un presupuesto ejecutado en la vigencia de 53.299 millones de pesos presentando una variación negativa de -23.460.9 equivalente al -31.% con relación al valor del año anterior.

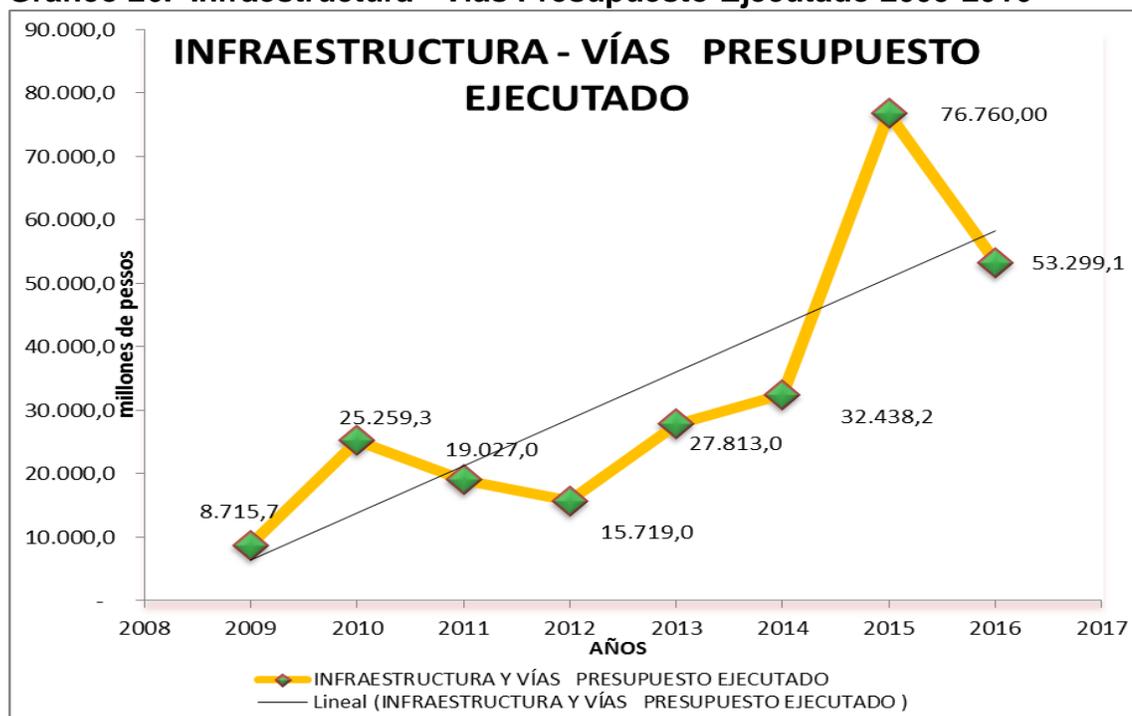
En total el presupuesto para el rubro de inversión durante el periodo analizado tuvo una participación promedió anual del 82,56% equivalente a una inversión promedio anual de \$ 456.269,20 con una promedio de ejecución anual del 85.89%

⁶⁹ Contraloría Municipal de Pereira. Informes Fiscales y Financieros 2015 documento PDF recuperado de <http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1> el 01/08/2016 págs.

equivalente a 391.877.04 dejando de ejecutar en promedio anual el 14.11% equivalente a \$ 64.392.16 millones, mostrando que el desempeño de la administración municipal respecto a la ejecución presupuestal es regular durante el periodo analizado.

Respecto a la infraestructura vial se ejecutaron durante el periodo comprendido entre 2009 -2016 un total de 259.031.3 millones de pesos para un promedio anual de \$32.378.91 millones de pesos equivalente a una participación promedio anual del 8.26% en el presupuesto de rubro de inversiones del municipio, por su parte la variación promedio anual fue\$ 44.321.8 equivalente a una variación promedio anual de 46.63% la cual parece a primera vista atípica sobre todo cuando se observa el gráfico 26 donde, luego de un incremento entre el año 2009 y 2010 se presenta un descenso en los valores de la inversión en vías que baja desde los \$25.259 millones hasta el nivel de \$15.719 millones empezado una recuperación de los valores de inversión hasta el año 2015 donde se dispara en un 137% al alcanzar 76.760 millones y vuelve a descender de forma abrupta a 53.299.1 millones.

Gráfico 26. Infraestructura - Vías Presupuesto Ejecutado 2009-2016



Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal de Pereira.

Las anteriores variaciones son explicadas por la decisión política de las dos últimas administraciones municipales de dar un mayor impulso al desarrollo de la infraestructura vial basados en las modificaciones del plan de ordenamiento territorial (POT) de Pereira 2011, mediante el acuerdo 28 del Concejo Municipal del año 2012 y del acuerdo 35 de la misma corporación del año 2015 que permitieron el acceso a nuevos recursos por conceptos como a) Participación en plusvalías, b) Bonos de Reforma Urbana, c) Pagares de Reforma Urbana, d) Contribución de Valorización e) Sobretasas, f) Exenciones tributarias g) Fondos de compensación y h) aprovechamientos económicos del espacio público, algunos de ellos fueron adoptados a través del estatuto tributario que entro en vigencia en el año 2012 y además por los ingresos provenientes de la actualización catastral

que mejoró notablemente el recaudo del impuesto predial, estos y otros elementos del POT son desarrollados en los planes municipales “Por una Pereira mejor” y “Pereira Capital del Eje” dándose un incremento en la inversión en obras de infraestructura vial a partir de año 2012 una vez terminado el empalme con el gobierno anterior que da un crecimiento prolongado hasta el año 2015 donde se vuelve a presentar un decrecimiento en los valores ejecutados como producto del empalme entre las dos administraciones y mientras se adopta el nuevo plan de desarrollo lo que hace que en este año el nivel de ejecución del presupuesto sea de apenas 77,9% .

2.2 PRESUPUESTO PARA LA SEÑALIZACIÓN, SEMAFORIZACIÓN Y DEMARCACIÓN DE VÍAS

Otro elemento que incide en la movilidad de la ciudad es la Demarcación y Semaforización y Señalización de las vías, estas actividades están incluidas en diferentes programas del plan de Desarrollo municipal y se llevan a cabo por parte del Instituto de Tránsito de Pereira, hoy Instituto de Movilidad de Pereira. Al igual del control del tráfico, la educación vial y demás programas de cultura ciudadana que se encuentran insertos en los diferentes programas del plan de desarrollo municipal y el plan de ordenamiento territorial de la ciudad.

Los ingresos del Instituto de Movilidad de Pereira provienen de dos fuentes principales, los ingresos corrientes que están compuestos por los ingresos

tributarios y los no tributarios, y los recursos de capital que los componen los recursos del crédito los recursos de balance y los excedentes financieros, el superávit fiscal y el debido cobrar o impuestos por cobrar (generalmente el cobro coactivo) que corresponde a las multas de vigencias anteriores.

Por su parte, los ingresos tributarios corresponden a los ingresos de vehículos automotores y al impuesto de circulación y tránsito los cuales cobra regularmente la administración municipal por intermedio del Instituto de Movilidad de Pereira.

Los ingresos no tributarios lo componen las tasas y derechos o los servicios y tramites de acuerdo a la clasificación dada por la contraloría municipal la cual cambia esta denominación de acuerdo al periodo de cada Contralor Municipal. Este ítem lo componen las matriculas; los traspasos; la reserva de dominio; la cancelación de matrículas; ingresos por traslado de cuenta; duplicados de placas de transito; licencias de conducción.

En los ingresos no tributarios se encuentran también las cuentas de las zonas de permitido parqueadero (zonas azules), las cuales dicho sea de paso vienen siendo desmontadas paulatinamente por la actual administración; la cuenta de Parqueadero y Grúa; Escuela de Enseñanza Automovilística de la cual a partir del 2016 se separan los valores percibidos por los cursos obligatorios; Otros Ingresos; aportes y transferencias finalmente las multas y sanciones.

2.2.1 Análisis de los ingresos del Instituto de Movilidad de Pereira.

Como se puede observar en la tabla 14 durante el período 2009 y 2016 los ingresos del Instituto pasaron de 7.831.6 millones a 17.675.7 millones mostrándose una variación acumulada del 225,7%, es decir, que el presupuesto se duplico en los últimos 8 años. Con una gestión en la ejecución presupuestal que va en crecimiento y que en los últimos 4 años ha superado el presupuesto aforado. En el año 2009 la ejecución presupuestal fue del 91,28% para el año 2010 ascendió al 109% descendiendo nuevamente en el año 2011 al 90,4%, en el año 2012 llega al orden del 96,4% y a partir del año 2013 la ejecución siempre supera el valor del presupuesto aforado (valor del presupuesto inicial más adiciones menos reducciones, partidas contrapartidas) pasando del 107,7% a 104,3%; 106,0% 131,8% en los años 2014, 2015 y 2016 respectivamente. Ver gráfico 27

Gráfico 27. % de ejecución del presupuesto 2009-2016 Instituto de Movilidad de Pereira.



Fuente: Elaboración propia con datos de los informes fiscales de la contraloría Municipal de Pereira 2009-2016 y los informes de gestión del Instituto de Movilidad de Pereira.

Los ingresos corrientes durante el periodo analizado pasaron de 7.813 millones en 2009 a 13.598.8 millones en el 2016 mostrando un crecimiento constante y por encima del promedio del índice de inflación.

La participación de los ingresos tributarios en el total de ingresos presupuestados tuvo el siguiente comportamiento: El 3,5% en el año 2009 para el año 2010 fue 4,0% con una variación anual del 0,5% para el año 2011 fue del 4,4% con una variación anual de 0,4% respecto al año inmediatamente anterior; durante el año 2012 la participación fue del 18,8% con una variación anual del 14,13%: en el 2013 teniendo una variación negativa del - 1,5 al alcanzar una participación del 17,3%; en el 2014 la participación en los ingresos totales alcanzo el 22,5% con una variación 5,2%: en el año 2015 21,3% y en año 2016 del 18,8% con una variación del -1,3% y el -2,04 %, respectivamente.

Los ingresos no tributarios tuvieron una participación sobre los ingresos totales del 96,5% en el 2009 para el 2010 del 96,0% para el año 2011 95,6% para el año 2012 81,2% en el año 2013 vuelve ascender al 82,7% y en 2014 pasa a 77,5% en 2015 a 78,7% y en 2016 del orden 81,2%. Los servicios y tramites, pasaron de 432.5 millones en el año 2009 con una participación 5,5% en los ingresos totales del instituto y del 5,7 % de los ingresos no tributarios a \$6.694.0 millones en el 2016 donde tiene una participación del 49,4% de los ingresos totales y del 63,79%

de los ingresos no tributarios siendo los rubros de mayor crecimiento las matrículas y los traspasos de vehículos al igual que las licencias de conducción.

Tabla 14. Ingresos 2009 - 2016 Instituto de Movilidad de Pereira.

ÍTEM	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Presupuesto aforado para la vigencia	8.579,9	8.141,4	11.298,0	9.658,0	10.433,9	12.603,3	13.745,2	13.413,4
Presupuesto ejecutado	7.831,6	8.216,0	10.212,0	9.311,3	11.234,3	13.146,6	14.569,9	17.675,7
INGRESOS CORRIENTES	7.813,0	8.151,0	7.133,0	9.266,4	11.234,3	9.502,1	10.598,8	13.598,8
Tributarios	275,8	323,1	316,6	1.738,6	1.943,6	2.140,4	2.254,2	2.562,3
Impuesto de vehículos	275,8	323,1	316,6	1.738,6	1.943,6	2.140,4	2.254,2	2.562,3
No Tributarios	7.537,2	7.827,7	6.816,5	7.527,8	9.290,6	7.361,7	8.344,7	11.036,5
Tasas y derechos servicios y tramites	432,5	2.261,0	2.543,3	2.810,6	2.949,0	4.695,9	4.944,0	6.694,0
Matrículas		228,8	316,4	455,7	492,8	622,6		747,4
Traspasos		939,0	1.068,3	1.130,6	1.282,3		1.982,4	2.708,4
Reserva de dominio		353,1	423,4	468,0	527,4			
Cancelación de matrículas		12,5	15,4	15,2	18,7		16,1	15,0
ingresos por traslados de cuenta		49,0	63,0	0,8	12,6	1.551,6		
Cambio de características de vehículo		52,0	57,3	95,6	210,0	83,1		
Duplicados de placas licencias de transito		26,6	33,0	41,5	49,5			
Certificaciones y papelería		324,8	334,8	335,4	355,7			
Licencias de conducción		275,2	231,7	267,8	348,1	483,8	429,0	705,4
Zonas de permitido parqueo	239,7	286,7	344,0	431,0	535,0	523,9	861,8	799,2
Aparcadero y grúa		218,1	6,9	6,3	-		45,2	109,5
cursos obligatorios								960,6
Escuela de enseñanza automovilística	128,5	495,6	168,6	852,2	420,5			186,1
Otros ingresos		85,5	25,1	18,4	13,5	86,8	67,5	881,3
Aportes y transferencias		-	-	-	-			
Multas y Sanciones	3.221,2	2.977,3	2.739,6	3.409,3	2.276,5	2.665,8	2.539,0	3.242,8
Multas de la vigencia	1.862,3	1.659,2	1.270,6	2.077,9	2.276,5	2.665,8	2.539,0	3.242,8
Multas y Sanciones contractuales				352,7	734,5	354,6		
Derechos de semaforización	1.399,2	1.503,5	1.459,7	-	-			
RECURSOS DE CAPITAL	18,6	65,1	3.079,1	44,9	477,4	3.644,6	1.403,4	4.076,8
Recursos del Crédito	18,6	-	2.700,0	-	-	-	-	-
Interno	18,6	-	2.700,0	-	-	-	-	-
recursos del balance						602,4	1.403,4	1.894,5
Excedentes financieros		-	327,4	-	369,7		37,2	54,5
Rendimientos bancarios			-	0,2	13,3			
Venta de activos		-	1,2	-	-			
Dividendos			-	44,7	54,4		102,8	69,9
Otros Recursos de Capital		67,8	51,3	-				35,5
Reintegros					40,0			
superávit fiscal							1.027,0	1.734,6
devido cobrar	1.358,9	1.318,1	1.469,0	1.331,4	2.013,5	3.042,2	2.576,6	2.182,3
Multas de vigencias anteriores	1.358,9	1.318,1	1.469,0	978,7	2.013,5	3.042,2	2.576,6	2.182,3

Fuente: Elaboración propia con datos de los informes fiscales de la contraloría Municipal de Pereira 2009-2016 y los informes de gestión del Instituto de Movilidad de Pereira.*

* El Instituto de Tránsito y Transporte de Pereira cambia a Instituto de Movilidad de Pereira a partir del año 2016 como resultado de la reforma administrativa autorizada por el Concejo Municipal al Alcalde de Pereira

Por su parte ,las multas y sanciones corresponden al 41,23% de los ingresos totaleros del instituto y 42,74% de los ingresos no tributarios en el año 2009 pasando a 3.242.8 millones en el año 2016 con una participación del 23,96% y 30,43% de los ingresos totales y de los ingresos no tributarios ,respectivamente.

Es importante analizar que en los ingresos del instituto de tránsito de Pereira hoy instituto de movilidad no recibe aportes del sector central municipal para el desarrollo de actividades como la educación vial y la cultura cívica sino que al contrario el instituto traslada el porcentaje legal de los excedentes al municipio.

2.2.2 Análisis de los Egresos.

Los gastos del instituto de Movilidad se dividen en tres grandes grupos así: gastos de funcionamiento, Servicio de la Deuda, e Inversión. Dentro de los Gastos de Funcionamiento se incluyen los rubros de Servicios Personales, Gastos Generales y Transferencias; El Servicio de la Deuda agrupa los rubros de interés y amortizaciones y los Gastos de Inversión agrupa los rubros de: Educación Vial, Seguridad Vial, Centro de Enseñanza, Señalización, Semaforización, Mantenimiento Equipo Computo y TIC, Capacitación y Desarrollo. Institucional, Especies Venales y Otros Costos, S.G.C e Implementación MECI, Centro de Documental y cobro coactivo, Gestión Ambiental, Inversión en acciones, y Dotación adecuación mantenimiento y compra de equipos.

De acuerdo a los informes fiscales de la Contraloría Municipal de Pereira los gastos del instituto tuvieron el comportamiento que se puede ver en la tabla 15.

Tabla 15. Presupuesto de gastos 2009-2016 Instituto de Movilidad de Pereira.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
presupuesto para la vigencia	8.579,9	8.141,4	11.297,5	9.658,0	11.568,9	12.603,3	13.745,2	15.147,9
GASTOS TOTALES ejecutado	7.920,7	7.797,3	10.966,1	8.942,9	11.373,1	12.119,7	12.824,3	14.067,3
FUNCIONAMIENTO	5.475,2	6.225,3	6.048,1	6.381,9	7.035,2	7.879,5	9.074,4	10.375,3
Servicios Personales	3.753,2	4.228,7	4.062,0	4.377,2	5.567,1	6.040,3	6.040,3	7.737,4
Gastos Generales	711,6	826,7	832,6	881,6	1.099,6	1.352,4	13.352,4	1.339,3
Transferencias	1.010,4	1.169,9	1.152,5	1.123,1	368,5	486,7	486,7	1.298,6
DEUDA PÚBLICA	659,4	807,3	798,0	1.820,3	1.685,5	1.961,6	1.062,8	537,5
Servicio a la Deuda	659,4	807,3	798,0	1.820,3	1.685,5	1.961,6	1.062,8	537,5
INVERSIÓN	1.786,1	764,8	4.140,5	740,6	2.652,5	2.278,7	2.687,1	3.154,8

Fuente: elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal informes fiscales 2009-2016

Los gastos del Instituto de Movilidad ascendieron de \$8.579.9 millones en 2009 con un 93,32% de ejecución presupuestal frente al presupuesto aforado; en el año 2015 pasaron a \$ 8141.14 millones con una variación negativa de \$ -123.9 millones con relación al año anterior y nivel de ejecución del 95,77% frente al presupuesto aforado; para el año 2011 los gastos fueron de \$ 10.966.1 millones presentándose una variación de \$ 3.168.8 millones, el nivel de ejecución para este año respecto al presupuesto aforado fue del 97,7%: en el año 2012 el presupuesto ascendió a \$ 8.942.9 millones presentándose una variación negativa de \$ -2.023.2 millones, con un nivel de ejecución presupuestal del 92,6%; durante el año 2013 se ejecutaron gastos por \$11.373.1 millones con un nivel de ejecución presupuestal del 98.31% el nivel más alto de los años analizados y una variación de \$ 2.430.2 con respeto al año anterior; en el año 2014 el presupuesto de gastos

ejecutado fue \$ 12.119.7 con un nivel de ejecución presupuestal de 96,16% y una variación respecto al año 2013 de \$ 746.6 millones en el año 2015 los gastos ejecutados ascendieron a \$ 12.824.3 millones con una variación de \$ 704.6 millones y un ejecución del 93,3% con relación al año inmediatamente anterior y finalmente en el año 2016 el nivel de ejecución fue del 94,87% cuando los gastos ejecutados llegaron al nivel de \$ 14.067.3 millones con una variación respecto al año anterior de \$ 1.243 millones.

En general el nivel de ejecución presupuestal de los gastos del Instituto es favorable y los gastos en promedio crecieron 8,7% por encima del promedio del índice de inflación que fue 3,68% en los 8 años analizados, presentándose un crecimiento promedio real del 5.02%.

2.2.2.1 Participación de los rubros de gastos en el presupuesto ejecutado.

Como se puede ver en la tabla 16 los Gastos de Funcionamiento en los años analizados tiene una participación del total de los gastos que va desde 55,15 % en el año 2011 donde obtiene la participación más baja, hasta el 73,75% del año 2016 donde se tiene la participación más alta en los egresos del instituto. En promedio la participación de los gastos de funcionamiento en los 8 años analizados es del 68,36% con un crecimiento muy superior al promedio de inflación de los últimos 8 años que fue del 3,68%. Los gastos de funcionamiento están compuestos por los servicios personales, los gastos generales y las

transferencias.

Tabla 16. % de participación de los gastos en el presupuesto 2009-2016

RUBROS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GASTOS TOTALES ejecutado	100%							
FUNCIONAMIENTO	69,13%	79,84%	55,15%	71,36%	61,86%	65,01%	70,76%	73,75%
Servicios Personales	68,55%	67,93%	67,16%	68,59%	79,13%	76,66%	66,56%	74,58%
Gastos Generales	13,00%	13,28%	13,77%	13,81%	15,63%	17,16%	147,14%	12,91%
Transferencias	18,45%	18,79%	19,06%	17,60%	5,24%	6,18%	5,36%	12,52%
DEUDA PÚBLICA	8,33%	10,35%	7,28%	20,35%	14,82%	16,18%	8,29%	3,82%
INVERSIÓN	22,55%	9,81%	37,76%	8,28%	23,32%	18,80%	20,95%	22,43%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal informes fiscales 2009-2016.

El rubro de la Deuda Pública del Instituto paso de una participación de 8,33% en el 2009 al 3,82% en 2016 siendo este año la participación más baja y la más alta en el año 2012 con 20,35% el promedio anual de participación de la deuda pública es del 11,18%.

2.2.3 Análisis de los rubros de inversión del Instituto de Movilidad de Pereira.

El rubro de inversión que está compuesto los programas de educación vial, seguridad vial, señalización, centro de enseñanza, señalización, semaforización, centro de cómputo y tecnologías de la información, capacitación y desarrollo institucional, especies venales y otros, sistema de control interno MECI, centro documental (archivo) y cobro coactivo, gestión ambiental y finalmente adecuación de activos, sede auditiva y vehículo de criminalística.

Estos programas son ejecutados en concordancia a los programas del Plan de Desarrollo Municipal aprobado por el Concejo Municipal de Pereira, para el periodo correspondiente a cada una administraciones.

Debido a forma de presentación de los informes de la contraloría del año 2016 en donde no se presenta la discriminación del rubro inversión los datos de este año solo pueden ser analizados parcialmente.

Tabla 17. Programas de inversión 2009-2016 Instituto de movilidad de Pereira

RUBROS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GASTOS ejecutados	7.920,7	7.797,3	10.966,1	8.942,9	11.373,1	12.119,7	13.745,2	14.067,3
PROGRAMAS DE INVERSIÓN ejecutados	1.786,1	764,8	4.129,5	740,6	2.689,8	2.278,7	2.687,1	3.154,8
Educación Vial	324,3	139,4	111,7	5,1	60,2	83,2	141,0	94,2
Seguridad Vial	469,6	324,6	573,5	359,8	468,7	380,3	987,9	515,0
Centro de Enseñanza	77,5	49,1	69,6	63,6	78,7	108,1	99,9	
Señalización	383,9	95,1	489,8	26,6	652,5	319,0	369,8	206,9
Semaforización	32,2	21,7	2.703,9	245,9	1.140,8	1.198,7	305,9	543,2
Mantenimiento Equipo Computo y TIC	204,0	22,2	4,5	20,0	95,5	29,7	289,8	173,0
Capacitación y DIIo. Institucional	71,0	19,0	20,6	30,0	124,8	76,8	53,7	
Especies Venales y Otros Costos	29,1	14,2	22,0	24,0	15,9	24,4	28,3	42,9
S.G.C e Implementación .MECI	123,8	65,7	81,3	5,8	10,6	24,2	29,4	184,4
Centro de Documental y cobro coactivo	43,2	11,2	40,4	2,0	25,7	25,0	25,2	
Gestión Ambiental	27,5	2,6	13,0	6,1	16,5	9,3	23,2	21,6
Dotación adecuación mat. y/O adquisición sede auditiva							332,9	
vehiculo de criminalistica								180,0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal informes fiscales 2009-2016

Tabla 18. Participación de los rubros de inversión en los Gastos ejecutados 2009-2016 Instituto de Movilidad.

RUBROS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PROGRAMAS DE INVERSIÓN ejecutados	22,55%	9,81%	37,66%	8,28%	23,65%	18,80%	19,55%	22,43%
Educación Vial	4,09%	1,79%	1,02%	0,06%	0,53%	0,69%	1,03%	0,67%
Seguridad Vial	5,93%	4,16%	5,23%	4,02%	4,12%	3,14%	7,19%	3,66%
Centro de Enseñanza	0,98%	0,63%	0,63%	0,71%	0,69%	0,89%	0,73%	0,00%
Señalización	4,85%	1,22%	4,47%	0,30%	5,74%	2,63%	2,69%	1,47%
Semaforización	0,41%	0,28%	24,66%	2,75%	10,03%	9,89%	2,23%	3,86%
Mantenimiento Equipo Computo y TIC	2,58%	0,28%	0,04%	0,22%	0,84%	0,24%	2,11%	1,23%
Capacitación y DIIo. Institucional	0,90%	0,24%	0,19%	0,34%	1,10%	0,63%	0,39%	0,00%
Especies Venales y Otros Costos	0,37%	0,18%	0,20%	0,27%	0,14%	0,20%	0,21%	0,30%
S.G.C e Implementación .MECI	1,56%	0,84%	0,74%	0,06%	0,09%	0,20%	0,21%	1,31%
Centro de Documental y cobro coactivo	0,55%	0,14%	0,37%	0,02%	0,23%	0,21%	0,18%	0,00%
Gestión Ambiental	0,35%	0,03%	0,12%	0,07%	0,15%	0,08%	0,17%	0,15%
Dotación adecuación mat. y/O adquisición sede auditiva	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,42%	0,00%
vehiculo de criminalistica	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,28%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal informes fiscales 2009-2016

Tabla 19. Variaciones Porcentuales de los rubros de Inversión

RUBROS	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
PROGRAMAS DE INVERSIÓN ejecutados	-57,18%	439,95%	-82,07%	263,19%	-15,28%	17,92%	17,41%
Educación Vial	-57,02%	-19,87%	-95,43%	1080,80%	38,16%	69,47%	-33,19%
Seguridad Vial	-30,88%	76,68%	-37,26%	30,27%	-18,87%	159,80%	-47,87%
Centro de Enseñanza	-36,65%	41,75%	-8,62%	23,69%	37,40%	-7,55%	
Señalización	-75,23%	415,04%	-94,57%	2352,88%	-51,10%	15,92%	-44,05%
Semaforización	-32,61%	12360,37%	-90,91%	363,93%	5,07%	-74,48%	77,59%
Mantenimiento Equipo Computo y TIC	-89,12%	-79,73%	344,44%	377,39%	-68,93%	876,62%	-40,29%
Capacitación y Dllo. Institucional	-73,24%	8,42%	45,63%	316,02%	-38,46%	-30,04%	
Especies Venales y Otros Costos	-51,20%	54,93%	9,09%	-33,88%	53,96%	15,95%	51,41%
S.G.C e Implementación .MECI	-46,93%	23,74%	-92,87%	82,83%	127,95%	21,63%	527,21%
Centro de Documental y cobro coactivo	-74,07%	260,71%	-95,05%	1182,70%	-2,55%	0,96%	
Gestión Ambiental	-90,55%	400,00%	-53,08%	170,46%	-43,36%	148,01%	-6,80%
Dotación adecuación mat. y/O adquisición sede auditiiva	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	-100,00%
vehiculo de criminalistica	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Contraloría Municipal informes fiscales 2009-2016

2.2.3.1 Gastos de Inversión frente los Gastos Totales. El total de gastos de inversión en el año 2009 fue de \$1.786,1 millones con una participación del 22,55% frente a los gastos totales de ese año; durante el año 2010 la inversión total ascendió a \$ 764,8 con una variación de -57,18% equivalente a \$-1.021,3 millones de pesos con respecto del año anterior y una participación del 9,81% del total de los gastos del Instituto; para el año 2011 los gastos de inversión fueron del orden de \$ 4.129,5 con una variación del 439,95% equivalente a \$ 3.364,7 millones explicada por la inversión en semaforización la participación en este año de los programas de inversión sobre los gastos totales fue del 37,66% la más alta en el periodo analizado; para el año 2012 la inversión alcanzo los \$ 740.6 con una participación del 8,28% con respecto a los gastos totales la más baja del periodo analizado presentado una variación negativa del -82,07% equivalente a \$ -3.388,9 millones con respecto al año inmediatamente anterior variación que es explicada por la terminación de la ejecución de los gastos de semaforización causados en el año anterior; durante el año 2013 la inversión fue de \$ 2.689,8 millones con una participación de 23,65% y presentado una variación de \$1.949,2 equivalente al 263,19% explicado por la inversión en los gastos de señalización y educación vial; En el año 2014 la inversión fue de \$ 2.278,7 millones con una participación del 18,80% sobre los gastos ejecutados en dicho año y variación de \$ -411,1 equivalente al -15,28% con respecto al año 2013; para el año 2015 los gastos de inversión fueron de \$2.687,1 millones con una variación porcentual del 17,92% equivalente a \$ 408.4 millones y una participación del 19,55% de los gastos totales; para el año 2016 los programas de inversión alcanzaron los \$3.154,8

millones con una participación de 22,43% sobre los gastos totales y una variación de \$ 467,7 correspondiente a una variación porcentual del 17,41% de los gastos ejecutados en el periodo.

En promedio la participación de la inversión en los gastos totales en los 8 años analizados es del 20.34% pero hay que tener en cuenta que existen dos periodos atípicos que llevan el promedio hacia arriba.

2.2.3.2 Análisis de la Inversión en Educación Vial. La participación promedio de los gastos de inversión en educación vial durante los 8 años analizados es del 1,23% del total de los gastos del instituto, con una inversión total de \$959.1 millones para un promedio anual \$119.9 millones, en señalización. \$546.5 millones para un promedio de 68.3 millones anuales.

2.2.3.3 Análisis de la Inversión en Seguridad Vial. La participación promedio de los gastos de inversión en seguridad vial durante los 8 años analizados es del 4,68% la inversión total en los 8 años fue de \$4.079,4 millones para un promedio anual de \$ 509,93 millones.

2.2.3.4 Análisis de la Inversión en el Centro de Enseñanza. La participación promedio de los gastos de inversión en el centro de enseñanza durante los 7 años analizados es del 0,75% la inversión total en los 7 años fue de \$546,5 millones para un promedio anual de \$78,07 millones por no disponer

de datos no se incluye el año 2016 en el análisis.

2.2.3.5 Análisis de la Inversión en Señalización. La participación promedio de los gastos de inversión en señalización durante los 8 años analizados es del 2,92% del total de los gastos del Instituto, con una inversión total de \$2.543,6 millones para un promedio anual de \$317,95 millones.

2.2.3.6 Análisis de la Inversión en Semaforización. La participación promedio de los gastos de inversión en semaforización durante los 8 años analizados es del 6,76% del total de los gastos del instituto, con una inversión total de \$6.192,3 millones para un promedio anual de \$774,03 millones.

En general estos son los rubros que inciden en la movilidad de la ciudad y entre todos alcanzan una participación promedio anual del 16,35% de presupuesto de gastos ejecutado por Instituto de Movilidad. Lo anterior muestra como más del 80% de los gastos se utilizan para el funcionamiento y el servicio de la deuda y una mínima parte para la inversión en activos.

Por los análisis realizados en este capítulo se puede concluir que a pesar de que en los últimos años se viene haciendo esfuerzos para dar un mayor peso en este tipo de inversiones y que sus resultados se notan en lo que tiene que ver con la señalización y la semaforización, aún quedan muchos problemas por solucionar al respecto ya que la señalización y la semaforización son cíclicas en lo que tiene

que ver con la vida útil de los elementos que la componen, es decir que pasado un lapso de tiempo se tiene que volver a reemplazar la demarcación o la señal vertical por una nueva fase de pintura y de colocación de señales verticales, mientras que los semáforos no solo deben ser reemplazados en algunos casos sino que requieren de mantenimiento permanentemente. Por lo anterior, resulta necesario que además de los recursos propios del instituto se le asigne en el presupuesto de ente central presupuesto a estos dos rubros con destinación específica.

Respecto al rubro de educación vial es que los recursos resultan insuficientes para moldear una cultura ciudadana de inteligencia vial que a pesar de los esfuerzos y de acciones como la capacitación de casi 19.948 niños y 24.584 jóvenes de los grados 6 a 11 por la cultura vial realizado durante el año 2016 o la contratación de 60 reguladores viales.

Pues si bien estos programas estan dirigidos a los peatones y conductores del futuro, existe un rezago entre la población mayor de 18 años que no está siendo atendida, es más los requisitos para conseguir una licencia de conducción son demasiado fáciles respecto a los exámenes sobre normas de tránsito y respecto a la pericia del conductor , casi que se puede afirmar que lo importante es tener el dinero para pagar la academia y ya se tiene el pase de conducción de carro y ni hablar de las motocicletas, igualmente sucede con los ciclistas que no tienen ningún requisito para circular por la calles pereiranas.

Igualmente, como se analizó en la primera parte del capítulo la falta de recursos para la adecuación, la ampliación y construcción de nuevas de vías es responsabilidad de la falta de una voluntad política y de sensibilización de los ciudadanos para pagar las contribuciones que estas generan.

El acometer obras por la vía del sistema de valorización tiene un costo político que muchos alcaldes y concejales no están dispuestos a pagar, la forma más fácil de hacer política y de ganar adeptos es decirle a los votantes que no hay que pagar impuestos perdiendo en algunos casos la oportunidad de aplicar estos recursos en la ampliación de vías neurálgicas de la ciudad un ejemplo de esto lo tenemos hoy cuando el alcalde Juan Pablo Gallo utiliza los recursos de la sobre tasa de la gasolina recién liberada de los compromisos de Megabús y los recursos provenientes de la reestructuración administrativa del INFI Pereira y el Instituto de Cultura para pagar las obras que se habían contratado por el sistema de valorización y otras obras planeadas en el nuevo, plan de desarrollo.

El Alcalde de Pereira, Juan pablo Gallo Maya radicó ante el Concejo Municipal el Proyecto de Acuerdo que busca derogar el Acuerdo 038 de 2013, que autorizó el cobro de la contribución por valorización para la realización de unas obras en la ciudad.

“Hoy radicamos ante el Concejo de Pereira uno de nuestros grandes compromisos de campaña, gracias a la eficiencia y al buen manejo de las finanzas; hoy entrego el proyecto y quedamos en manos de los concejales; estoy confiado que van a hacer un buen trabajo; solo estamos a un paso, y espero que con el apoyo le podamos cumplir a los ciudadanos”, expresó el mandatario.

Con la aprobación de este Proyecto de Acuerdo se busca no cobrar la contribución por valorización.

Para las personas que pagaron en 2015 se usará la figura de la compensación, quiere decir que los contribuyentes que se encuentren en mora de otras obligaciones con la Administración, podrán hacer el cruce de cuentas para impuesto Predial de otras vigencias.

Es importante resaltar que las obras del municipio se ejecutaron con recursos propios sin acudir al bolsillo de los ciudadanos, esto demuestra que la actual Administración tiene un manejo eficiente de los recursos del Municipio.

En total son siete obras con un valor de 87 mil millones de pesos, de las cuales cinco de ellas se han entregado sin contratiempos, dos se encuentran en ejecución y sin duda contribuirán al desarrollo de la ciudad.

El mandatario hizo énfasis en la obra que se está desarrollando en el puente la calle 13, una de las más representativas para Pereira, ya que en uno de sus extremos terminará en un parque, este permitirá aumentar el espacio público para los ciudadanos.⁷⁰

Si bien es cierto que las obras se ejecutaron con recursos propios, estos dineros se habrían podido utilizar en la ampliación y recuperación de vías tan importantes como las carreras tercera, cuarta y quinta que ya resultan insuficientes para el tráfico de la ciudad y que dado su desarrollo urbanístico y el ensanche aprobado por el plan de ordenamiento territorial, podría darse una ampliación de las mismas sobre todo por la carrera tercera desde la calle 14 hasta Turín ,donde no existen aún grandes edificaciones. Igualmente, se podía estudiar la ampliación de una de las vías entre la calle 30 y la calle 24 desde la 30 de agosto hasta la Avenida de Rio, sobre todo por ejemplo la calle 25, para darle continuidad a la Avenida Belalcazar.

⁷⁰ Alcaldía de Pereira. El alcalde radica proyecto de acuerdo que deroga el cobro de valorización consulta ONLINE el 20/08/2017

<http://www.pereira.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/-ALCALDE-DE-PEREIRA-RADIC%C3%93-EL-PROYECTO-DE-ACUERDO-QUE-DEROGA-EL-COBRO-DE-VALORIZACI%C3%93N.aspx>

Pero la fórmula más fácil para los alcaldes y concejales es decirle a los pereiranos que no se van a cobrar impuestos cuando lo real es que si se están pagando como en el caso de la sobretasa a la gasolina.

En la conciencia ciudadana debe estar el saber que la movilidad cuesta que tener un vehículo particular cuesta y que hay que pagar por ello.

Por tal razón, también debe tener un costo la utilización del espacio público como parqueadero permitido o no y el acceso al centro de la ciudad como ocurre en otras partes del mundo e inclusive de Colombia.

2.3 LA MALA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD COMO UNO DE LOS FACTORES MÁS GRAVES QUE INCIDEN EN EL PROBLEMA.

Según el decreto 1504 DE 1998 (Agosto 04) por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial de la Presidencia de la República, en su Artículo 2º.- El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades

urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

Igualmente el Plan De Ordenamiento Territorial de Pereira define el espacio en su Capítulo V así:

ARTÍCULO 139. DEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. El sistema de espacio público y sus componentes, se definen como estructurantes, a partir de los cuales se desarrollará la estructura física urbana y rural, deberá estar articulado con otros componentes que hacen parte del espacio público como la conectividad, la movilidad, los equipamientos y los servicios públicos convirtiéndose en elemento generador de equidad, inclusión y pertenencia.

ARTÍCULO 140. ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO (EPE). Es el Espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Se clasificarán como Espacios Públicos Efectivos las calles peatonales pertenecientes a las Centralidades Metropolitanas, Urbanas y Locales.⁷¹

De acuerdo a estas definiciones encontramos que la utilización del espacio público pereirano escapa a la correcta utilización el mismo, en la ciudad faltan zonas de parqueadero adecuadas; las zonas verdes y las zonas peatonales están invadidas, cuando deberían ser para mejorar los desplazamientos de la gente y embellecer la ciudad. Igualmente el espacio público se ve afectado por la inadecuada disposición de basuras que actualmente se hace en bolsas plásticas que son tiradas a la calle y posteriormente son regadas en andenes y calzadas por los recicladores taponando los andenes y obligando a los transeúntes a utilizar las calzadas destinadas a los vehículos automotores y generando más trabajo a las

⁷¹ CONCEJO MUNICIPAL DE PEREIRA. Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira ver 2., acuerdo 35 de 2016, pág. 76 disponible En: http://planeacion.risaralda.gov.co/Documentos/site/planeacion/documentos/plan_de_ordenamiento_territorial_pot

personas de la compañía de recolección de basuras. Como bien lo plantea el siguiente aparte: “Con el peatón, pecamos por la ocupación del espacio público que lo obliga a caminar por la calzada reduciéndole velocidad al carro.”⁷²

Es que a pesar de los muchos operativos de control y los innegables esfuerzos de las autoridades municipales por controlar la ocupación del espacio público por parte de vendedores ambulantes y estacionarios, este fenómeno se produce por factores como la pobreza, el desempleo y la falta de oportunidades educativas, analizados no solamente desde lo económico, sino también como factores sociales que contribuyen notoriamente a los problemas de movilidad de la ciudad, e incide en la congestión de la ciudad. Como lo reseñaba el periódico en el año 2013.

Ninguna de las medidas impuestas logra detener la avalancha de personas que cotidianamente se lanzan a las calles, al sector de las ventas ambulantes donde confluye gran parte de los desempleados y de los que buscan una forma para aumentar sus esporádicos jornales.

Represión

Al tiempo que aumenta la represión, aumenta también la unidad de los vendedores, quienes alegan su derecho al trabajo y cuestionan el incumplimiento de los acuerdos que solo quedan en el papel. Este sector ha librado una constante lucha con los controladores del espacio público, hombres, mujeres y niños que se enfrentan a las autoridades y ante la brutalidad y las amenazas siempre responden: "Trabajar no es un delito, mientras la alcaldía no nos garantice un empleo seguiremos en esta actividad".

Estadísticas

Los vendedores ambulantes son hijos del desempleo y aunque según datos del DANE, la tasa de desocupación se mantuvo en 14,8 %, esto no indica que la economía haya generado suficientes puestos de trabajo, en relación con el aumento

⁷² El diario. Com. Opinión por: QUIROGA, Luis García. Los pecados de la movilidad en Pereira, publicado 04/03/2015, recuperado el 20 de febrero de 2017 En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/OPINION/los-pecados-de-la-movilidad-en-pereira1503.html>

de habitantes 601.000, de los cuales 129.800 personas que viven en la pobreza, y 13.222 en la pobreza extrema o miseria.⁷³

Esta situación continua hasta ahora, las diferentes acciones de las autoridades y el no lograr mejorar los índices de empleo y la calidad del mismo, produciéndose una continuidad al problema del rebusque entre los habitantes pereiranos y los que llegan a la ciudad atraídos por su progreso, como se puede ver en el artículo de caracol radio “Vendedores ambulantes se toman los espacios recuperados por la Alcaldía. Aunque se hacen operativos para retirar las carretas y casetas ubicadas en las zonas priorizadas por la Alcaldía de Pereira, como la 18, cada día llega un nuevo vendedor.”⁷⁴

Pero además el problema de los vendedores se agrava porque existe un gran número de ellos que son “empleados” de otros que han generado del espacio público sus negocios privados, como lo reseña RCN:

En Pereira el espacio público se convirtió en un negocio ilegal, donde personas inescrupulosas cobran alquiler por un pedazo de andén para los vendedores ambulantes.

La revelación fue hecha por Nora Bartolo, Directora de Control y Vigilancia del Municipio de Pereira, quien indicó que el espacio público es foco de diferentes actores que se usufructúan de la necesidad de las personas por acceder a algún tipo de trabajo.

A tal extremo ha llegado el tema, que se han detectado personas inescrupulosas que le están cobrando al vendedor informal por el pedazo de andén que ocupan.

⁷³ El Diario. com. Local. Vendedores ambulantes, lucha diaria Publicado 2013, 01, 21 recuperado el 25 de octubre de 2016 EN eldiario.com.co/seccion/LOCAL/vendedores-ambulantes-lucha-diaria130120.html?score=3&id=88771

⁷⁴ CARACOL RADIO PEREIRA. Vendedores ambulantes se toman los espacios recuperados por la Alcaldía. Pereira 26/04/2016 - 13:54 h. CEST Consulta Online 24 de mayo de 2017 En: http://caracol.com.co/emisora/2016/04/26/pereira/1461671678_966542.html

“Hicimos una retención en un puesto en el barrio Cuba, donde un anciano que salió de una finca, desgastado por su edad y su trabajo, le cobraban tres mil pesos por un metro cuadrado al frente de un supermercado”, dijo la funcionaria, precisando que desafortunadamente personas inescrupulosas están alquilando los andenes, el espacio público, lucrándose de los más necesitados.

En igual sentido, la funcionaria reveló que en el espacio público se evidencian personas con grandes capitales y miembros del comercio organizado, que hacen entrega de carretas y mercancías a los vendedores, para que inunden las calles con diferentes productos.

“Estamos encontrando que el espacio público se convirtió en un negocio. Desafortunadamente hay personas con grandes capitales que les alquilan las carretas a los vendedores ambulantes y les entregan las mercancías por una comisión diaria. También son los almacenes entregando tenis y camisetas a los vendedores para que ocupen el espacio público, lo cual se evidencia mucho más en las temporadas de partidos de fútbol, días de los niños y navidad, entre otros”, agregó la funcionaria.

Desde la Alcaldía y la Personería de Pereira se hizo un llamado a las organizaciones sindicales de vendedores ambulantes para que asuman un compromiso de buen uso del espacio público, argumentando que si bien es cierto que ellos tienen derecho al trabajo, también es claro que los ciudadanos tienen derecho a un buen espacio público.⁷⁵

Otro ejemplo de la pobreza incidiendo en la movilidad son los vendedores y artistas callejeros que actúan en las intercepciones viales, en cada semáforo de Pereira se pueden encontrar un gran número de personas mendigando y ofreciendo gran cantidad de servicios por una moneda: se puede conseguir quien limpie el parabrisas del vehículo, quien calcule de un golpe la presión del aire en las llantas, quien vende bolsas para la basura, quien cante o baile, quien haga malabarismo, es mas en cuestión de segundos se puede ver la presentación de un acto circense completo. Son personas de bajos recursos que se encuentran desempleadas, consumidores de drogas o simplemente personas tratando de

⁷⁵ RCN Pereira En Pereira se alquilan los andenes para los vendedores ambulantes, publicado en Enero 19, 2017, 8:20 Am recuperado el 20 de agosto de 2017 En: <http://www.rcnradio.com/locales/pereira-se-alquilan-los-andenes-los-vendedores-ambulantes/>

subsistir. Todo esto incide directamente en la movilidad que es crítica y sobre todo en las horas pico de la ciudad, Como bien lo reseña Munera en su artículo:

“Del semáforo de la carrera 12 con calle 18 contiguo a la Gobernación de Risaralda podría decirse que sin ser el único, es el mejor escenario en Pereira para los artistas de calle.

En este concurrido punto de la capital de Risaralda, un enjambre de artistas realiza sus ‘shows’ en los pocos minutos que les da el semáforo para convencer a su público: los conductores.

Ante el desempleo, la creatividad en el rebusque no da espera. Es por esto que cobran vida como por arte de magia personajes como el ‘Chavo del ocho’, ‘Pedro El Escamoso’, estatuas humanas y gimnastas intrépidos dignos de estar en un circo.⁷⁶

Otro ejemplo de la mala utilización del espacio público por parte de los pereiranos es el parqueo de vehículos en calles y andenes de la ciudad, algunos permitidos por orden de la alcaldía y por medio de las llamadas zonas azules de estacionamiento, las que en lugar de solucionar el problema de congestión vial lo agravan, debido a que esta medida convirtió la ciudad en un parqueadero, fundamentalmente en las vías centrales donde están ubicadas taponando carriles que podrían estar siendo utilizados por los vehículos que cada vez son más en la ciudad especialmente motocicletas.

A pesar de que la actual alcaldía viene desmontando algunas de ellas persisten aún otras que no son parte del programa de desmonte.

...se alcanzará la suma de 39 eliminadas, cumpliendo con lo anunciado por parte del alcalde de Pereira, Juan Pablo Gallo Maya de desmontarlas, mejorando la movilidad de la ciudad... El programa de retiro de las zonas azules se ha venido cumpliendo paulatinamente en Pereira, recuperando el espacio vehicular, lo cual

⁷⁶ EL TIEMPO.COM. El 'show' del semáforo, el arte de verde a rojo. Por: MÚNERA, Alexis publicado el 9 de julio de 2016, 01:39 pm recuperado el 20 de agosto de 2017 En: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16640460>

contribuye a mejorar las condiciones de movilidad en sitios importantes para la ciudad, dijo el director del Instituto de Movilidad, Mario León Ossa.

...y recordó que no basta con eliminar la zona demarcada de azul, sino que es necesario insistirles a los conductores de vehículos y comerciantes que el espacio recuperado es para la movilidad y de ninguna manera se permite parquear o instalar puestos de venta.⁷⁷

El desmonte de las zonas azules ha creado la controversia de donde parquear en la ciudad y los costos que esto acarrea para los conductores de vehículos en la ciudad. Pero además porque la ciudad no cuenta con parqueaderos suficientes en zonas neurálgicas como lo plantea el siguiente aparte:

Actualmente se desarrolla el estudio del Plan Maestro de Parqueaderos, teniendo en cuenta que la ciudad presenta un flujo vehicular superior a 120.000 automóviles y motocicletas, pero el número de estacionamientos, especialmente en la zona céntrica, no dan abasto y el caos en varios lugares es incontrolable, a pesar de medidas como el Pico y Placa.⁷⁸

Si bien es cierto que la administración está desmontando las Zonas de permitido parqueo, como una forma de desincentivar el uso del vehículo particular, también es cierto que son muchos los sectores donde los conductores parquean sin autorización obstaculizando el tráfico tanto de otros vehículos como de peatones.

⁷⁷ Municipio de Pereira. ALCALDÍA DE PEREIRA RETIRA OTRAS DOS ZONAS AZULES 30/05/2017 recuperado el 20 de junio de 2017 En: <http://www.pereira.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/-ALCALDIA-DE-PEREIRA-RETIRA-OTRAS-DOS-ZONAS-AZULES.aspx>

⁷⁸ EL DIARIO.COM, Local Habrá menos zonas azules, Publicado 22/01/2015 recuperado el 20 de junio de 2017 En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/habr-menos-zonas-azules-1501.html>

2.4 LA FALTA DE IMPLEMENTACIÓN Y APLICACIÓN OBJETIVA DE LAS LEYES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD.

A pesar del aumento en 80 patrulleros y de algunos planes de cultura ciudadana el incumplimiento de las normas de tránsito es una situación cotidiana en la ciudad anudada a la falta de aplicación de sanciones respectivas así por ejemplo:

De acuerdo con las normas de tránsito los vehículos no deben estacionarse a menos de 5 metros, de las esquinas, esto para procurar una mayor visibilidad y no entorpecer los giros de vehículos, pero en cada esquina se puede ver como no hay respeto por esta norma y no existe autoridad que la haga cumplir o la que existe es insuficiente para controlar el cumplimiento de las normas, entonces muchas personas hacen lo que les viene en gana, estacionándose como sea y dónde sea, prima el interés individual al interés de colectivo.

De acuerdo con el código nacional de tránsito los ciudadanos en aras de permitir la movilidad y evitar problemas de tránsito no deben parquear en:

- En curvas.
- Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacios destinados para peatones.
- Tampoco puedes hacerlo en vías arterias, autopistas o cruces.
- En vías principales y en las que se indique la prohibición o la restricción en ciertos horarios o para cierto tipo de vehículos.
- Ni en puentes, viaductos o túneles y mucho menos en los accesos a estos.

- En los paraderos de taxis y buses o en los estacionamientos exclusivos para personas en situación de discapacidad.
- En los carriles exclusivos de los vehículos de transporte masivo.
- A una distancia mayor de treinta centímetros de la acera y/o a menos de cinco metros de las intersecciones.
- En doble fila de carros estacionados.
- Frente a hidrantes, entradas de garajes o espacios que interfieran la salida de otros carros.⁷⁹

Pero todas estas normas son violadas por los actores viales de la ciudad, que por falta una política pública que proporcione a los ciudadanos una educación en las normas de tránsito, genere la ética en cultura ciudadana y debido a esto los actores viales no atienden a las normas de la sociedad civil para convivir en paz. Así lo ha reseñado la prensa de la ciudad en diferentes ocasiones como lo podemos ver en los siguientes apartes:

Como conductores, pecamos al no respetar las señales de tránsito y por falta de inteligencia vial, como se le llama ahora al componente de la movilidad en la cultura ciudadana.⁸⁰

“Pereira se ha convertido en un caos en materia de movilidad, la falta de autoridad por parte de los organismos de tránsito y también la ausencia de cultura ciudadana han ocasionado que la capital de Risaralda esté completamente embotellada”⁸¹.

...pero también invertir en educación, pues parece que muchos conductores tienen códigos particulares de tránsito. Tiene mucha culpa la falta de cultura ciudadana, pero las leyes existen y aplicarlas puede rescatar a la ciudad de este gran caos.

⁷⁹ Código Nacional de tránsito, ley 769 de 2002. consulta el 2017,05,26 Online En: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

⁸⁰ Ibíd.

⁸¹ Cámara de comercio de Pereira. Pereira un gran trancón. Publicado en el Periódico la Tarde, por VEGA, Mauricio, Pereira: Recuperado el 26 de mayo de 2017 En: <http://www.camarapereira.org.co/es/ieventos/ver/1491/pereira--un-gran-trancon/>

La responsabilidad entonces está en el terreno de los gobernantes y de las autoridades que regulan el tránsito y el transporte de Pereira. Y en esa materia, hacer cumplir la ley debería ser el primer cometido. Para ello, no hay disculpas, pues la autoridad no cuesta plata ni requiere inversiones, sólo gerencia y voluntad.⁸²

Aunque expertos en movilidad aseguran que uno de los problemas de la ciudad son las zonas de permitido parqueo (zonas azules), también aparece la falta de cultura de los pereiranos para estacionar los vehículos en parqueaderos y no en la calle, así lo demuestran las cifras del Instituto Municipal de Tránsito (IMTP), donde la infracción que más se comete en la ciudad es parquear en sitios prohibidos.⁸³

Las estadísticas de comparendos por infracciones al código nacional de tránsito del Instituto de Movilidad, muestran como a pesar de las campañas los conductores pereiranos continúan cometiendo infracciones respecto a uso indebido del espacio público como se puede ver en la siguiente ilustración:

⁸² Ibid.

⁸³ EI DIARIO DEL OTÚN. COM. Local por QUINCHIA V, Víctor. Abundan los mal estacionados publicado el 24/08/2015 recuperado el 26/07/2017. En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/abundan-los-mal-estacionados1508.html>

Gráfico 28. Comparendos por infracciones 2015-2016.

Comportamiento	AÑO 2015	AÑO 2016	Diferencia	%
No portar chaleco y casco	4.758	10.029	5.271	110,8%
Parquear en sitios prohibidos	7.903	8.219	316	4,0%
Conducir sin Licencia	1.928	2.662	734	38,1%
No tener o portar Revision Tecnico mecanica	1.559	3.364	1.805	115,8%
Uso del cinturón de seguridad	592	1.370	778	131,4%
TOTAL (Todas la Infracciones)	36.006	49.754	13.748	38,2%
EXONERACIONES POR AMONESTACION ART.122	724	866	142	19,6%
EXONERACIONES PROCESO CONTARAVENCIONAL ART.136	493	258	-235	-47,7%
TOTAL TRANSITO	33.781	47.109	13.328	39,5%
TOTAL POLICIA TRANSITO	2.225	2.645	420	18,9%
TOTAL MUNICIPIO PEREIRA	36.006	49.754	13.748	38,2%
Comportamiento	AÑO 2015	AÑO 2016	Diferencia	%
No Respeto al semáforo	183	234	51	27,9%
No portar los seguros obligatorios	781	974	193	24,7%
Conducir en estado de Embriaguez	351	319	-32	-9,1%
Conducir un vehículo que se destine a servicio diferente al estipulado en su licencia de transito	228	358	130	57,0%
Licencias suspendidas y canceladas por Transporte ilegal	147	163	16	10,9%

Fuente: Informe de gestión Instituto de movilidad 2016 - Subdirección Movilidad – Sistemas- IMTP.

Parquear en sitios prohibidos ocupa el primer lugar con 7.903 comparendos en el año 2015 y 8.219 en 2016 ,es decir, que en el mes se están impartiendo 274 comparendos en promedio o sea unos 23 comparendos diarios, pero estos

comparendos no cubren el total de las infracciones que se cometen en la ciudad sino que únicamente son los pocos sancionados por las autoridades.

En una observación realizada del sector comprendido entre calle 70 con carrera 26 “Almacenes Éxito Cuba y la calle 67 con carrera 26 en el transcurso de 15 minutos se evidenciaron más de 50 infracciones de no permitido parqueo durante 5 días consecutivos. Igualmente, sucede en otros sectores de la ciudad donde la autoridad no aplica sanciones a los infractores por el no permitido parqueo.

Este comportamiento también se ve en el no respeto a los pares en la intercepciones viales; parar a recoger y dejar pasajeros tanto de vehículos de servicio público como particular en lugares no permitidos; el cargue y descargue de mercancías fuera de los horarios permitidos; situaciones que afectan la movilidad y la seguridad de peatones y pasajeros y dan como resultado que la accidentabilidad y las colisiones mantengan estadísticas que como se puede ver en las gráficas 27 y 28 tienen un crecimiento que a pesar de ser leve matemáticamente tiene una tendencia continua a no disminuir aunque se diga que dado el crecimiento del parque automotor es decreciente.

Gráfico 29. Colisiones y accidentes.

Descripción	AÑO 2015	AÑO 2016	Diferencia	%
Colisiones	3.254	3.290	36	1,1%
Accidentes	1.573	1.597	24	1,5%
Heridos	2.359	2.389	30	1,3%
Víctimas	76	80	4	5,3%

Fuente: Informe de gestión Instituto de movilidad 2016 - Subdirección Movilidad – Sistemas- IMTP – Medicina legal

Gráfico 30. Muertes totales en accidentes de tránsito años 2012 a 2016.

Tipo de víctima	2012	2013	2014	2015	2016
Peatón	34	36	27	24	36
Pasajero	4	5	4	2	1
Conductor	4	1	4	2	3
Motociclista	20	27	28	26	27
Parrillero	6	2	7	7	8
Ciclista	6	4	5	7	5
Sin Informacion	0	0	0	8	0
TOTAL	74	75	75	76	80

Fuente: Informe de gestión Instituto de movilidad 2016 - Subdirección Movilidad – Sistemas- IMTP – Medicina legal

En conclusión la normatividad para controlar y mejorar muchos de los factores que inciden en la movilidad pereirana existe, pero hay hacer una aplicación de ella por parte de las autoridades, implementado una política de fortalecimiento de las autoridades de tránsito, tanto desde el número de componentes, como de su

revestimiento de autoridad y capacidad operativa para hacer cumplir las leyes de tránsito en la ciudad. La cual debe estar acompañada de jornadas permanentes dirigidas a peatones y conductores sobre el respeto a las normas de tránsito, es decir ,de inteligencia vial con el fin de formar una cultura ciudadana que sea una práctica cotidiana. Las campañas esporádicas y cortas consistentes en jornadas de cursos y seminarios y planes de marketing esporádicos se olvidan fácilmente.

2.5 ANÁLISIS DOFA DE LA MOVILIDAD DE PEREIRA.

Tabla 20 Análisis DOFA Debilidades y Fortalezas

DEBILIDADES		FORTALEZAS	
1	Falta de continuidad en las obras de infraestructura vial por parte de las administraciones municipales.	1	Tener un presupuesto saneado por parte de la administración.
2	Falta de vías transversales amplias de norte a sur que sean corredores viales que desembotellen la ciudad.	2	Tener una administración que parece estar comprometida con el mejoramiento de la movilidad de la ciudad.
3	Sistemas de control de circulación vial deficientes.	3	Ser una ciudad donde realizar los planes de ampliación y diseño de nuevas vías aún es posible con costos relativamente bajos.
4	Baja utilización del SITM por parte de los pereiranos fruto de los costos, bajas frecuencias e interconexión de sectores de la ciudad.	4	La institucionalidad puede ejercer influencia sobre los pereiranos para crear una cultura de inteligencia vial en niños y jóvenes de la ciudad como una apuesta hacia el futuro.
5	Problemas del manejo y control del espacio público.	5	Poder acceder a programas nacionales, y convenios del gobierno nacional.
6	Una cultura del no carro deficiente	6	
7	Una cultura del respeto por las normas de tránsito deficiente.	7	

Tabla 21 Análisis DOFA Oportunidades y Amenazas

OPORTUNIDADES		AMENAZAS	
1	Crear una cultura de inteligencia vial.	1	Obras inconclusas que generan un detrimento patrimonial de los ingresos de la ciudad.
2	Mejorar los indicadores de movilidad	2	Aumento creciente del parque automotor particular en la ciudad.
3	Aumentar la competitividad de la ciudad	3	Aumento en los índices de accidentalidad de la ciudad.
4	Dar impulso a la cultura del uso del no carro al generar un plan de vías en los nuevos desarrollos urbanos de la ciudad con aceras, zonas peatonales y ciclo rutas que incentiven el uso de medios alternativos de transporte.	4	Por hacer parecer que se está dando prioridad a la cultura del uso de medios alternativos como la bicicleta, aumentar el embotellamiento de la ciudad al no planear las ciclorutas conjuntamente a la ampliación de las vías y/o restricciones viales para la circulación de vehículos particulares en las zonas donde no hay posibilidades de ampliación de las vías.
5	Generar una cultura de respeto a las normas de tránsito	5	Un aumento en la tendencia de no utilizar el SITM por parte de los pereiranos.
6	Mejorar las vías existentes por medio de un plan de ampliación de vías en sectores aledaños a los centros de industria y comercio de la ciudad, que no solo contemple la movilidad vehicular sino de peatones y otros medios de transporte alternativos.	6	Falta de compromiso de la clase política para acometer obras que generen costos que deben ser cubiertos por nuevos impuestos.
7	Aprovechar los espacios para negociarlos teniendo en cuenta que en la mayoría de estos sectores no existen grandes edificios ni desarrollos urbanísticos aún.	7	Aumento en los problemas de salud pública fruto de la contaminación del aire y auditiva.
8	Mejorar la competitividad de la ciudad que dada su ubicación estratégica con respecto a otras ciudades y sus vías de comunicación se puede volver aún más atractiva para la inversión turística, comercial e industrial.		

2.5.1 Estrategias DO.

Con el fin de superar las debilidades de movilidad de la ciudad y aprovechar las oportunidades que tiene la ciudad se plantean las siguientes estrategias:

1. Estrategia de desarrollo urbano: Las ciudades no permanecen estáticas a lo largo del tiempo, él no tener en cuenta esta condición es un error en el que cayeron algunas de las administraciones de la ciudad, esto combinado con la falta de continuidad en los planes y obras dio como resultado que la ciudad creció desordenada y sin las adecuadas estructuras para su desarrollo; la realidad es que Pereira es dinámica y afectada por todas las relaciones sociales, económicas y ambientales por lo que es necesario contar con adecuadas herramientas de planificación, que programen y direccionen a la ciudad para garantizar una movilidad efectiva.

La relación existente entre la movilidad efectiva y de calidad con la estructura urbana es inherente, presentándose la estructura urbana como la base sobre la cual se desarrolla la movilidad, entendida como el flujo de personas y mercancías.

Sin una adecuada estructura urbana con proyecciones futuristas y que tenga en cuenta a las personas como parte vital del desarrollo y no solamente se enfoque en los medios de transporte como tal, es imposible garantizar a los ciudadanos del futuro una movilidad sostenible con el medio ambiente y sus habitantes.

Por tal razón, la propuesta de un plan estratégico que contribuya con la solución de la movilidad de Pereira debe partir de la base de plantear que los nuevos procesos de desarrollo y de renovación urbana sean sostenibles por medio de los siguientes programas:

- Programa de renovación y recuperación de espacios públicos en el Centro, Cuba y Kennedy.
- Programa de política pública de nuevas estructuras urbanas
- Programa transporte no motorizado en el Centro y Cuba

2. Estrategia de transporte: El componente de la movilidad con mayor relevancia sin lugar a dudas es el transporte, el ciudadano tiene la necesidad de cambiar su localización, o de llevar algún elemento físico a otro lugar generando un viaje desde una ubicación de origen, a otra de destino, para realizar estas actividades de movilización hay varias maneras de transportarse, y cada una de ellas juega un importante papel dentro del funcionamiento de la ciudad.

La actividad de movilidad involucra diferentes actores como peatones, motociclistas, conductores de vehículos públicos y particulares, ciclousuarios, usuarios de transporte público, usuarios de transporte intermunicipal y transportadores de carga. Por tal razón, la estrategia de transporte debe permitir mitigar las debilidades aprovechando las oportunidades por medio de diferentes programas que permitan una optimización en los costos, una disminución en las

emisiones al medio ambiente y una cultura ciudadana así como un impacto en la salud pública así:

- Programa de Transporte no motorizado
- Programa de Transporte público
- Programa de Transporte intermunicipal
- Programa de Transporte de carga
- Programa de Gestión de tránsito y seguridad vial

3. Estrategia de Infraestructura:

La infraestructura es otro de los elementos importantes en la movilidad para lograr que esta esté acorde con la estructura de desarrollo urbano y el transporte, se deben tener programas que mejoren las condiciones de las vías como:

- Programa de ampliación de vías en sectores aledaños a los centros de comercio e industria de la ciudad.
- Paraderos de transporte público.
- Nuevas vías con un enfoque futurista y sostenible.

2.5.1 Estrategias FA.

Para aprovechar las fortalezas y minimizar el impacto de las amenazas se requieren estrategias.

1. Estrategia Movilidad Política y Comunidad - Agenda de la movilidad:

Tener los recursos suficientes para la movilidad requiere un compromiso por parte de los diferentes actores de la ciudad desde los políticos, los comerciantes e

industriales, y la comunidad en general por lo cual se requiere diseñar un programa de concientización respecto al uso adecuado y recaudo de los recursos dirigidos a la movilidad y así lograr un mejor aprovechamiento de estos y así acceder a las posibilidades de recursos del orden nacional e internacional.

- Programa de participación ciudadana y movilidad

2. Estrategia para el no uso del carro: Para lograr el compromiso de la comunidad en el no uso del carro y la utilización de transportes alternativos no basta con la creación de nuevas áreas peatonales, ciclo rutas y despejar el espacio público se debe crear un nivel de conciencia y comportamiento de la utilización de las mismas y el respeto a las normas a través de una estrategia de formación de cultura ciudadana acompañado de políticas que restrinjan la utilización de medios de transporte en los sectores neurálgicos de la ciudad.

- Programa Cultura de la movilidad
- Programa de cultura ciudadana dirigida a conductores y peatones mayores de 18 años.

3. Estrategia fortalecimiento en la aplicación de las normas de tránsito:

Para aprovechar las fortalezas dadas por la institucionalidad se debe además de las estrategias anteriores fortalecer la gestión de la autoridad a través de un programa que permita generar la aplicación de las normas y sancionar con eficacia los malos comportamientos de los ciudadanos sobre la movilidad

mediante la aplicación de comparendos pedagógicos primero y después comparendos efectivos con sanciones económicas sin excepciones.

- Programa Gestión de Tránsito y Transportes

Las anteriores estrategias se combinan una con otras para conformar las posibles soluciones de mitigación y minimización de los impactos de la debilidades y amenazas las estrategias con las fortalezas y oportunidades de la ciudad de Pereira a fin de formular una propuesta de plan estratégico que tengan en cuenta los diferentes actores que toman decisiones sobre la movilidad de Pereira.

2.6. PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE PEREIRA

2.6.1 ALCANCE DEL PLAN

Presente plan es un ejercicio académico que se pone a disposición de la administración del municipio de Pereira pues brinda sugerencias para mejorar la movilidad de la ciudad.

2.6.2 JUSTIFICACIÓN

Pereira es una ciudad dinámica con un crecimiento urbano que ha sido constante en los últimos años, acompañado de un crecimiento del parque automotor de uso particular que entre el año 2012 y 2013 alcanzó un 38,7%, duplicando en la última década el número de automóviles y motos que circulan por la ciudad y desbordando la capacidad de las vías y de algunas de las medidas adoptadas por las administraciones municipales. Por lo anterior, existe necesidad de contar con un plan de movilidad urbana para la ciudad que sea sostenible con el medio ambiente y los ciudadanos.

Este plan es de utilidad para toda la comunidad que esté interesada en el tema como para la academia como un aporte a la solución de los problemas de la movilidad de la ciudad.

2.6.3 MARCO DE REFERENCIA

Para la elaboración del presente plan se tiene en cuenta el marco normativo sobre la movilidad.

2.6.3.1 CONSTITUCIÓN.⁸⁴

Las normas constitucionales que dan el fundamento jurídico a las entidades territoriales para formular, ejecutar y administrar el transporte y elaborar planes de movilidad están contenidas en los artículos 1, 2, 24, 79, 80, 82, 311, 333, 334, 339, 342, 365 de la carta política.

En el **Artículo 1°**. Se define la concepción del estado y la autonomía de las entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista; el Artículo 2°. Consagra como fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, promoción a la prosperidad general y la garantía de los principios, derechos y deberes consagrados en la constitución, la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación; la defensa de la convivencia pacífica y la protección a los residentes en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

⁸⁴ CORTE CONSTITUCIONAL. Constitución política de Colombia, Actualizada con los actos legislativos a 2015, edición especial, ISBN 2344-8987

La Constitución Política consagra varios derechos fundamentales, como el derecho a la libertad, circulación en el territorio nacional consagrado en el artículo 24, premisa fundamental de la locomoción y de la movilidad. También, elemento estructural para el ejercicio de los demás derechos fundamentales.

En este orden de ideas los artículos 79 y 80 garantizan el disfrute del ambiente sano y la obligación del Estado para garantizar la sostenibilidad con el medio ambiente, la participación ciudadana en las decisiones que puedan afectarlo y el deber del Estado de proteger y conservar la diversidad e integridad del ambiente, así como a planificar el manejo aprovechamiento y garantizar el desarrollo sostenible y a prevenir y controlar los factores del deterioro ambiental entre otros elementos.⁸⁵

Por su parte el constituyente en el artículo 82., da al Estado la obligación de velar por la protección, integridad y destinación del espacio público en el cual prevalece el interés común sobre el particular. Establece quienes participarán en la plusvalía de la acción urbanística, la regulación de la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común por parte de las entidades públicas.⁸⁶

En el título XI, la Constitución Política establece que la “Organización territorial” de Colombia está formada por los Departamentos, los Distritos, los Municipios y los Territorios Indígenas. Adicionalmente, la Ley podrá dar carácter de entidad

⁸⁵ *Ibíd.*, pág. 25

⁸⁶ *Ibíd.*, pág. 26

territorial a las Regiones y Provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la Ley consagrando en el artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado a quien le corresponde prestar los servicios públicos, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria entre otros.⁸⁷

De igual forma, y para perfeccionar la administración territorial en determinados casos, el artículo 319 de la Constitución Política establece que cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características propias de un área metropolitana, estas podrán organizarse bajo esta figura como entes administrativos.⁸⁸

Por otra parte, el Artículo 333. Garantiza la libertad de la actividad económica y la iniciativa privada, la libre competencia, la función social de las empresas, dentro de los límites del bien común y la no exigencia de permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley para su ejercicio, igualmente en este artículo se faculta al Estado para delimitar su alcance cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación.⁸⁹

⁸⁷ *Ibíd.*, pág. 85

⁸⁸ *Ibíd.*, pág. 88

⁸⁹ *Ibíd.*, pág. 91

El Artículo 334. Da la dirección general de la economía al Estado, quien intervendrá, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, establece la racionalización de la economía y la sostenibilidad fiscal, como un instrumento para alcanzar del Estado Social de Derecho dando prioridad al gasto público social. Entre otros aspectos como el pleno empleo, el acceso a bienes y servicios básicos estableciendo que al interpretar el artículo “bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.”⁹⁰

El Artículo 339. Establece la generación de los planes de desarrollo tanto nacionales como territoriales los cuales deben contener un plan de inversiones de las entidades públicas, señalarán los propósitos y objetivos, las metas y las prioridades de la acción estatal así como las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución, dentro de un marco que garantice la sostenibilidad fiscal.

Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el Gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley.

⁹⁰ Ibíd., pág. 91

Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo⁹¹.

El Artículo 342 establece la creación de la ley orgánica para reglamentar lo relacionado con los procedimientos de elaboración, aprobación y ejecución de los planes de desarrollo y generación los mecanismos su armonización y para la sujeción a ellos de los presupuestos oficiales. Y para determinar, la organización y funciones del Consejo Nacional de Planeación y de los consejos territoriales, los procedimientos para hacer efectiva la participación ciudadana en la discusión de los planes de desarrollo, y sus modificaciones, conforme a lo establecido en la Constitución.⁹²

Y finalmente el Artículo 365. Establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y su deber de asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio colombiano.

Dicta que los servicios públicos se someterán a un régimen jurídico especial y podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Y la posibilidad de reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos.

⁹¹ Ibíd., pág. 92

⁹² Ibíd., pág. 94

En base a estos artículos constitucionales se reglamentan las actividades que tienen que ver con la movilidad sostenible en todo el territorio nacional y se fundamentan los planes de movilidad los cuales deben estar acordes con los planes de desarrollos nacionales y territoriales así como con los planes de ordenamiento territorial.⁹³

2.6.3.2 ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

La Ley 388 de 1997 define los principios generales del ordenamiento territorial y la función básica del ordenamiento en sus artículos 2 y 3 así:

Artículo 2: “Principios. El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios:

1. La función social y ecológica de la propiedad.
2. La prevalencia del interés general sobre el particular.
3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

Artículo 3: Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.
2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.
3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.
4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.⁹⁴

⁹³ *Ibíd.*, pág. 103

⁹⁴ Ley 388 de 1997 consulta online el 27/07/2017 En:
http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pd

ARTICULO 5. CONCEPTO. El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales.⁹⁵

Desde la misma perspectiva del ordenamiento territorial se expide la ley 1083 de 2006, por medio de la cual se establecieron algunas normas sobre planeación urbana sostenible en su artículo 1 dispone:

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, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley. (...) ⁹⁶

El artículo 2 da a los Alcaldes de los municipios y distritos de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Y establece los lineamientos que debe llenar estos planes:

Identificando los 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; la Articulación de los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta y en especial, el diseño la red peatonal y de ciclorrutas que complementen el sistema de transporte, y articule las

⁹⁵ Ibíd.

⁹⁶ Ley 1083 de 2006 consulta online el 27/07/2017 [En file:///C:/Users/alfonso/Downloads/ley1083310706.pdf](file:///C:/Users/alfonso/Downloads/ley1083310706.pdf)

zonas de producción, los equipamientos urbanos, la reorganización de las rutas de transporte público y tráfico que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación así como crear zonas sin tráfico vehicular a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes.⁹⁷

Dentro de las normas de planeación que deben tener en cuenta al formular la planeación de la movilidad y que debe estar acorde con los planes de ordenamiento territorial se encuentra la ley 1618 de febrero de 2013⁹⁸ por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar los derechos a las personas con discapacidad.

Por su parte el plan de ordenamiento territorial de Pereira en su artículo 4 presenta la visión del ordenamiento territorial del municipio así:

El Municipio de Pereira durante la vigencia del plan se consolidará como un municipio ordenado, que reconoce sus potencialidades y restricciones ecosistémicas; que aprovecha racional y eficientemente su infraestructura, brindando la plataforma territorial para el fortalecimiento de los sectores estratégicos.

Un territorio equilibrado, inteligente, que valora su diversidad, propicia el bienestar social, la cultura ciudadana y la igualdad de sus habitantes y que respeta su identidad y patrimonio cultural; a través del manejo adecuado y aprovechamiento de los recursos naturales, la generación de un sistema efectivo de espacio público, la constitución de un enclave turístico con proyección nacional y global. Un territorio que favorece el desarrollo industrial, agroindustrial y logístico, manteniendo su liderazgo como centro de negocios y servicios de la región.

⁹⁷ *Ibíd.*

⁹⁸ Ley 1618 de febrero de 2013 consulta online el 27/07/2017 En
: <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201618%20DEL%2027%20DE%20FEBRERO%20DE%202013.pdf>

El Municipio de Pereira para dar cumplimiento a la visión territorial acogerá las siguientes directrices:

1. Mantener el liderazgo del Municipio como Centro de Negocios y Servicios de la Región, propiciando la plataforma territorial para la prestación de servicios administrativos, comerciales y de consultoría para los sectores productivo, agropecuario y de comercio exterior.
2. Convertir al Municipio en un polo de desarrollo industrial y agroindustrial, generando una plataforma territorial que propicie la generación de centros logísticos, aprovechando su privilegiada situación geográfica, su articulación a los ejes interregionales, su infraestructura de servicios públicos y sus ventajas comparativas.
3. Constituir a Pereira en un enclave turístico con proyección nacional y global, conformando sistemas de áreas de conservación y reserva turística para el desarrollo de proyectos, a través de un uso adecuado de los recursos naturales, el aprovechamiento de las riquezas paisajísticas, ambientales y de biodiversidad; así como las ventajas que trae la declaratoria del paisaje cultural cafetero.
4. Consolidar a Pereira como un Municipio líder en el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, garantizando la generación de bienes y servicios ecosistémicos, así como la disponibilidad en cantidad y calidad del recurso hídrico, reduciendo la vulnerabilidad frente a amenazas y riesgos naturales y antropocotecnológicos, mitigando los impactos ambientales de los procesos de urbanización.
5. Consolidar en el Municipio de Pereira un sistema de espacio público efectivo que garantice la cantidad, cobertura y calidad del mismo con el fin de promover hábitos de vida saludable.⁹⁹

El plan contempla como sus objetivos y estrategia el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes: establecer un modelo de crecimiento espacial equilibrado, con densificación al interior de la ciudad, y optimizar los procesos de expansión urbana de Pereira; Planear el municipio de Pereira desde la sostenibilidad territorial; Avanzar hacia un modelo económico diverso y competitivo; Aplicar los instrumentos de Planificación, Gestión y Financiación del

⁹⁹ Concejo municipal de Pereira, ACUERDO 35 de 2016, revisión del POT acuerdo 26 versión: 2 aprobación: Agosto 01 de 2011

suelo como base para el desarrollo territorial. Y como determinantes del ordenamiento el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira las determinantes ambientales relacionadas con la estructura ecológica principal, gestión del riesgo ambiental y adaptabilidad al cambio climático; y previa etapa de consulta y cumpliendo con los mecanismos de participación ciudadana, las determinantes de patrimonio cultural, las determinantes de orden metropolitano y departamental y las determinantes generales de ordenamiento territorial.

En el libro I título III de los objetivos y estrategias de largo plazo para la ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo, capítulo III De la movilidad, vías y transporte, el plan define las estrategias para el cumplimiento de los objetivos del sistema de movilidad, vías y transporte entre ellas: Definir directrices para la construcción de andenes, cruces peatonales y mobiliario; para el diseño vial para pacificar el tráfico (Tráfico calmado) en el área de influencia de los equipamientos colectivos y en las zonas residenciales dando prioridad al peatón; construir una red peatonal con accesibilidad universal y una red de ciclorrutas; secciones viales completas, que incluyan todos los medios de transporte, redistribuyendo los perfiles viales existentes de manera que se reasigne el espacio público; Reservar el espacio vial necesario para la implementación de la integración del sistema de transporte público; criterios para la densificación urbanística en los ejes viales principales por donde van las rutas troncales y pretroncales del sistema de transporte público; Definir criterios y desarrollar infraestructura para diferentes modos de transporte en equipamientos, estaciones, paraderos y terminales que permitan la

interconexión modal , limitar el desarrollo de proyectos nuevos y existentes que requieran expansión dentro de la zona de influencia de los equipamientos del transporte de pasajeros y aéreo; reservar el espacio vial necesario para el desarrollo futuro de la ciudad; especificar circuitos y conexiones viales que mejoren la conectividad urbana y urbano-rural, y permitan generar recorridos alternos a las vías principales; Puntualizar el sistema vial jerarquizado urbano y rural, acorde con los lineamientos metropolitanos y la normatividad vigente; flujos continuos sobre las vías arterias principales, generando conexiones y cruces en vías alternas o paralelas; Especificar criterios para la construcción y adecuación de las intersecciones viales entre otros.¹⁰⁰

En este capítulo también se definen los principios de la movilidad sostenible con accesibilidad, sostenibilidad ambiental, competitividad y sostenibilidad económica, e integración regional y metropolitana para lo cual se implantan políticas de pacificación del tráfico y accesibilidad universal: prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, el SITM como eje estructurador de la ciudad, la gestión de la demanda de viajes y crecimiento y la integración modal. A fin de garantizar los objetivos del plan; señala las estrategias a largo plazo para el cumplimiento de los objetivos del sistema de movilidad, vías y transporte así como la constitución de sistema vial y los procedimientos para presentación de proyectos ante la comisión de vías, tránsito y transporte, el sistema de transporte

¹⁰⁰ *Ibíd.*

motorizado público y presenta el diseño de los sistemas de transporte de la ciudad.

El capítulo planea la creación de la red peatonal y de ciclorutas con sus criterios para el diseño y construcción igualmente para el transporte de carga finalmente en su artículo 119,120 y 121 define el plan maestro de movilidad así:

ARTÍCULO 119. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD MUNICIPAL. La administración municipal, en el corto plazo de la vigencia del Plan de ordenamiento Territorial, deberá revisar y actualizar el Plan de Maestro de Movilidad para el Municipio de Pereira contenido en el Decreto Municipal 570 de 2008, de acuerdo a los estudios detallados de movilidad que le corresponden; deberá definir o precisar programas y proyectos con el fin de particularizar en el territorio los criterios, objetivos, estrategias y políticas generales dadas por este Plan; no podrá en ningún caso modificar la Jerarquía Vial. La propuesta de Plan de Movilidad se someterá a consideración y estudio de la Comisión de Vías, Tránsito y Transporte.¹⁰¹

ARTÍCULO 120. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD METROPOLITANO: Por tratarse de un hecho Metropolitano, se reconocen las disposiciones contenidas en el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano contenido en el Acuerdo Metropolitano 17 de 2011 o la norma que lo adicione modifique o sustituya.¹⁰²

ARTÍCULO 121. LINEAMIENTOS PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD MUNICIPAL.

La definición de políticas, objetivos, estrategias y metas de largo, mediano y corto plazo.

2. La formulación de los proyectos y el cronograma de ejecución.
3. La definición de parámetros para la aplicación de los mecanismos de gestión para generar el suelo necesario para el desarrollo de los proyectos.
4. El análisis, evaluación y diseño de los aspectos financieros y económicos.
5. El análisis, evaluación y definición del impacto del plan en las condiciones sociales.
6. El análisis, evaluación y diseño de la estrategia ambiental y de reducción de vulnerabilidad.

¹⁰¹ Ibid. pág. 68

¹⁰² Ibid. Pág. 68

7. Los mecanismos de seguimiento, evaluación y ajuste del Plan.
8. La cartografía de soporte cumpliendo las disposiciones sobre manejo de la información geográfica del POT.
9. El análisis y evaluación de riesgos y diseño de planes de prevención y contingencia.
10. La articulación con el sistema de espacio público y equipamientos, tomando en consideración los lineamientos metropolitanos, el Plan Integral de Movilidad Metropolitana y demás documentos que sean generados por el AMCO sobre el particular.
11. Deberá definir la ubicación de terminales de transporte rurales mixtos e intermunicipales, que permitan la integración con el sistema de transporte público.
12. Estudios necesarios para la ubicación de paraderos del SITP, cumpliendo con los criterios del POT.
13. Inventario georeferenciado de las cesiones viales entregadas al municipio en zona rural y de expansión.
14. Inventario y georeferenciación de andenes, pasos, puentes y calles peatonales.
15. Matriz Origen – Destino.
16. Definir la estrategia para desarrollar los puntos de conexión urbano – rural para el transporte público.
17. Proponer soluciones de transporte con combustibles limpios.
18. Ubicación estratégica de parqueaderos multimodales.
19. Analizar la pertinencia de incluir motovías.
20. Estrategias para implantar la red peatonal y de ciclorrutas, cumpliendo con los criterios propuestos para el sistema no motorizado en el POT.
21. Definir los puntos de conexión que permitan el desarrollo de parqueaderos para bicicletas públicas.
22. Estudiar la factibilidad para el desarrollo de carriles de rebaso para el SITP, en las rutas troncales.
23. Analizar la ubicación de bahías de servicio conjuntas, para los usos que lo requieran según el estatuto de usos del suelo.

24. Priorizar en la red peatonal existente, la adecuación de andenes que cumplen con los criterios de accesibilidad universal, complementado con estrategias de tráfico calmado.

25. Definir estrategias para optimizar la velocidad y los tiempos de viaje de la ruta troncal del SITP.¹⁰³

El plan también toma las decisiones sobre el manejo del espacio público en el capítulo V definiendo los criterios para la implementación uso y diseño del mismo, su equipamiento y elementos complementarios y en el artículo 148 ordena la implementación del plan maestro de espacio público.

Este capítulo es importante para la movilidad puesto que presenta los criterios para el uso y entrega de las áreas de cesión.

El libro III del componente urbano en su Título I De los sistemas estructurantes del componente urbano, Capítulo I Sistema ambiental y gestión del riesgo. Subcapítulo I Sistema ambiental plantea Mejorar la calidad del hábitat urbano minimizando los impactos de las dinámicas que generan diferentes tipos de contaminación ambiental y Fomentar una cultura ambiental ciudadana, Identificar, prevenir y mitigar amenazas y vulnerabilidades a través de la gestión integral del riesgo en las áreas urbanas.¹⁰⁴

Se define que la calidad del aire está supeditada a la acumulación o concentración de contaminantes en la atmósfera ya sea por fuentes fijas y móviles y a niveles de

¹⁰³ *Ibíd.* pág. 167

¹⁰⁴ *Ibíd.* pág. 87

presión sonora, de tal manera que el municipio y la autoridad ambiental deben garantizar que los habitantes dispongan de un aire limpio, se plantea el manejo sobre el ruido en el área urbana y de las fuentes de contaminación del aire móviles.

Finalmente, en el libro III del componente urbano título I de los sistemas estructurantes del componente urbano capítulo II sistema de movilidad, vías y transporte se definen las estrategias y planes a mediano y corto plazo que debe tener la administración municipal donde se define en el artículo 222 las políticas de movilidad así:

Promover un sistema de movilidad integral donde la infraestructura vial, los modos y sistemas de transporte Integrado articulen la estructura urbana y rural del Municipio con la Región y el País, generando una plataforma urbano-rural con un alto nivel de eficiencia y funcionalidad espacial, que garantice la accesibilidad universal y la movilidad sostenible, en pro de la competitividad económica, la equidad y la calidad de vida de los ciudadanos.

El sistema de movilidad urbano está compuesto por el sistema vial y el sistema de transporte.¹⁰⁵

El plan continúa sistema de jerarquización vial el cual es importante para el diseño, construcción, ampliación las vías existentes y las nuevas; estableciendo a su vez las normas del sistema vial urbano para usos de alto o gran impacto, especiales o mayores de 1200 metros cuadrados sobre ejes viales; normas del sistema vial urbano para la implantación de usos del suelo con sus correspondientes criterios para la entrega de áreas de cesión y ejecución de vías.

¹⁰⁵ Ibíd. pág. 111.

Ordena en su artículo 231¹⁰⁶ la implementación por parte de la administración municipal del Plan maestro de Parqueaderos entregando en los artículos posteriores los criterios generales para los parqueaderos o estacionamientos, su accesibilidad, la norma de parqueaderos para nuevos desarrollos urbanos.

El Artículo 237 y 238¹⁰⁷ establecen los criterios generales del sistema integrado de transporte público y de carga a fin de garantizar la accesibilidad desde las periferias hacia el Centro Metropolitano de la Ciudad y de ésta con la Región y la intercomunicación al interior de las zonas urbanas y de éstas con las áreas de expansión.

El artículo 239 plantea la posibilidad de establecer peaje Urbanos en zonas de alto tráfico y alto volumen de vehículos para los cuales en el artículo 240 se hacen las consideraciones sobre su localización.¹⁰⁸

2.6.3.1 **NORMATIVIDAD DE TRANSITO.**¹⁰⁹

La columna vertebral de la movilidad en Colombia está dada por la Ley 769 de 2002 y sus normas modificatorias. – “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se fijan otras disposiciones”

¹⁰⁶ Ibíd. pág. 109

¹⁰⁷ Ibíd. pág. 112

¹⁰⁸ Ibíd. Pág. 113

¹⁰⁹ MINISTERIO DE TRANSPORTE, LEY 769 Código nacional de Transito recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Leyes> el 26/08/2017

La presente ley ha tenido varias modificaciones reformas y sentencias de la corte, siendo la reforma más importante ley 1383¹¹⁰ de 2010 del congreso “por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

- Título I disposiciones generales Capítulo I principios modificado el artículo 1. por ley 1383 de 2010.

- Capítulo II Autoridades: Artículos 3 a 8. Competencias de los municipios: Parágrafo 3 del Artículo 6. Modificados los artículos 3 y 5 por la ley 13836 en sus artículos 2 y 3 el primero tiene que ver con las autoridades de tránsito y el segundo con la demarcación de vías.

- Capítulo III dicta medidas sobre registros de información, RUN Artículos 9 a 11.
 - Título II RÉGIMEN NACIONAL DE TRANSITO
- El capítulo I Centros de enseñanza automovilística. Artículos 12. Al 16.

- Capítulo II Licencias de conducción. Artículos 17 al 26, los artículos 17 19, 22 y 26 fueron modificado mediante los artículos 4, 5, 6 y 7 de la ley 1383 respectivamente.

¹¹⁰ MINISTERIO DE TRANSPORTE, LEY 1383 modificatoria del Código nacional de Tránsito recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Leyes> el 26/08/2017.

- Capítulo III Vehículos artículos 27 al 33 del cual el artículo 28 Condiciones técnico-mecánica, de gases y de operación. Fue modificado por el artículo 8 de la ley 1383.
- Los capítulo IV y V, VI, VII, están dedicados a las licencias de tránsito; seguros y responsabilidad; placas; Registro automotor, respectivamente en sus artículos 34 al 49.
- El capítulo VIII Revisión técnico – mecánica y de emisiones gases. Artículos 50 a 54. Fue modificado mediante los artículos 9 al 14 de la ley 1383.
 - TITULO III NORMAS DE COMPORTAMIENTO.
 - Capítulo I Reglas generales y educación en el tránsito Artículos 55 a 56.
 - Capítulo II Normas de comportamiento para peatones. Artículos 57 a 59.
 - Capítulo III Conducción de Vehículos- Artículos 60 a 86. El artículo 76 Lugares prohibidos para estacionar, fue modificado mediante el artículo 15 de la ley 1383.
 - Capítulo IV Normas de comportamiento para el transporte público. Artículos 87 a 93. El artículo 91 De los paraderos es modificado por el Artículo. 16 de la ley 1383 y el Artículo. 93 por el art. 17 de la misma ley y se adiciona en el artículo 18 el artículo 93-1. Solidaridad por las multas.

- Capítulo VI Normas de comportamiento para ciclistas y motociclistas: Artículos 94 a 96.
- Capítulo V Normas de Tránsito de otros vehículos y de animales Artículos 97 y 98.
- Capítulos VII, VIII, IX, X, XI, XII y XIII normas de Tránsito de personas en actividades colectivas; Trabajos eventuales en vía pública; Protección ambiental; Clasificación y uso de las vías; Límites de velocidad; Señales de tránsito; Procedimientos de control de tránsito, Artículos 97 y 121, el artículos 102 por el Artículo. 19 de ley 1383.

- TITULO IV SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS.

- Capítulo I Sanciones, artículos 122 al 129 el art. 122 es modificado por el art. 20 de la ley 1383.
- Capítulo II Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito. Artículo. 30.
- Artículo 131. Multas. Es modificado por el art. 21 de la ley 1383.
- Capítulo III Competencia Normas de comportamiento. Artículos 133 al 135 el artículo 135, fue modificado mediante el artículo. 22 de la ley 1383.
- Los capítulos IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI dictan normas sobre: Actuación en caso de imposición de comparendo al conductor para el transporte público; Recursos; Procedimiento en caso de daños a cosas; Actualización en caso de infracciones penales; Actuación en caso de embriaguez; Sanciones especiales;

Ejecución de la sanción; Caducidad Aplicaciones de otros códigos y disposiciones finales. Artículos 136. al 170.

Es importante aclarar que el Código Nacional de tránsito, deja en manos de las autoridades locales de tránsito la autonomía para regular el tránsito vehicular y peatonal del respectivo municipio y la forma de hacerlos efectivos, siempre acatando las normas nacionales.

2.6.3.2 NORMAS DE TRANSPORTE.

La normatividad en materia de transporte, se encuentra en varias disposiciones legales, de las cuales, se citan relevantes, así:

Ley 105 de 1993¹¹¹ “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales. Define que el sector y sistema del transporte está integrado por: el Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos o vinculados y Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Decreta que el Ministerio de Transporte en coordinación con las entidades sectoriales, debe definir las políticas sectoriales sobre el transporte y el tránsito. Define los principios rectores del transporte dentro de los cuales se encuentran la soberanía del pueblo, la intervención del estado, la libre circulación, la integración

¹¹¹ Congreso de la República de Colombia, Ley 105 de 1993 consulta Online el 27/08/2017 en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>

nacional e internacional, y la seguridad. De igual manera define los principios del transporte público como: acceso al transporte; carácter del servicio de transporte público; colaboración entre entidades; la participación ciudadana; las rutas para el servicio público, la libertad de empresa; permisos y contratos de concesión; del transporte intermodal y de los subsidios a determinados usuarios.

En su artículo 4 decreta la protección al medio ambiente en la construcción de vías y obras de infraestructura por medio de la solicitud de las respectivas licencias ambientales ante las autoridades correspondientes.

En el capítulo III. Define las competencias del desarrollo de políticas y regulaciones sobre el transporte y tránsito En el capítulo V define los perímetros y el tránsito por carreteras colombianas.

En el título II infraestructura del transporte, capítulo I. En el artículo 12 define la infraestructura de transporte, indicando que se trata de los tipos de vías, puertos, líneas férreas, red de ayudas para transporte aéreo y marítimo, los puentes, viaductos, túneles y accesos a las capitales de departamentos, distritos y municipios.

Por su lado los artículos 17 y 18, indican:

“Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y

marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos...” Artículo 18º.- Entidades autónomas. Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta”¹¹²

El decreto también contempla las formas de financiación y cofinanciación de vías y obras de infraestructura por medio de tasas y contribuciones, sobretasas, impuestos, peajes, y de su administración y coordinación por medios organismos como FINDETER

Ley 336 de 1996 ¹¹³“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”. Esta norma se constituye en el marco para la realización de dos funciones por parte de las autoridades de transporte que son: La regulación, entendida como las reglas de diversa índole que permiten el ejercicio de la actividad por parte de los particulares; y la reglamentación, entendida como la normatividad expedida por el gobierno para permitir la actividad transportadora. También se consagra en esta ley, los principios mínimos para la operación de cualquier tipo de transporte público como son la seguridad, la comodidad, la accesibilidad y la eficiencia, la prevalencia de los medios de transporte masivo, entre otros. Dispone el marco de regulación y vigilancia que realiza el Estado sobre el transporte público.

¹¹² Óp. Cit. Ley 105 de 1993

¹¹³ CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. LEY 336 DE 1996 (Diciembre 20) consulta Online el 27 de agosto de 2017 En: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346> el 27/08/20117

Decreto Nacional 170 de 2001¹¹⁴ “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros” – Reglamentario de la Ley 336 de 1996. Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.

Este decreto confirma la competencia de las autoridades de la siguiente manera:

“ARTICULO 10.-Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

En la jurisdicción nacional. El Ministerio de Transporte.

En la jurisdicción distrital y municipal. Los alcaldes municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

En la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley. La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.

Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.”

“ARTICULO 11.-Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”

“ARTICULO 12.-Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el servicio público de transporte terrestre colectivo de pasajeros en el radio de acción metropolitano, distrital y municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

¹¹⁴ PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, Decreto 170 de febrero 5 de 2001 recuperado el 28 de agosto de 2017 En: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=128>

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos”.

“ARTICULO 24.-Prestación del servicio. La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el presente decreto.

La continuidad de la prestación del servicio en las rutas y frecuencias autorizadas a las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la fecha de expedición de este decreto, estará sujeta a la obtención de la habilitación en los términos establecidos en el artículo 14 de la presente disposición.

PARÁGRAFO.-El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.”¹¹⁵

2.6.3.3 PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL.¹¹⁶

El plan de desarrollo municipal Pereira Capital del Eje 2016 - 2018 está enfocado en el programa de gobierno en las dimensiones: ambiental; Económica; de desarrollo territorial; sociocultural y político institucional dentro de los parámetros y programas de los objetivos de la Agenda de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible 2016 – 2030; Camino hacia la prosperidad urbana ONU-HÁBITAT; Declaración COP21 – Cumbre Mundial de Cambio Climático; El PND 2014 – 2018 Todos por un nuevo país”; Visión Risaralda 2032, Un Futuro Posible;

¹¹⁵ Óp.Cit.

¹¹⁶ Plan de desarrollo Municipal 2016-2019 Pereira Capital del eje pdf

la Visión Pereira 2032; El Plan Ambiental de la CARDER; y El Plan Regional de Competitividad Risaralda 2032.

Como resultado del Diagnóstico de la ciudad, la discusión y análisis de alternativas de desarrollo territorial se diseñaron las estrategias y los objetivos estratégicos del plan de desarrollo en cada una de las dimensiones analizadas, estableciendo las metas y objetivos a alcanzar por plan y eje estratégico, algunos de ellos son transversales pues tocan en todos los aspectos de la vida del municipio.

Plan de Desarrollo busca cambiar las dinámicas sociales, económicas y políticas de Pereira. Para hacerlo se debe modificar el enfoque de la administración pública y la forma como ella se relaciona con los ciudadanos.

El primer cambio es el enfoque conceptual del Plan, el cual está orientado hacia el Desarrollo Humano.¹¹⁷

En este sentido el plan tiene dos enfoques el primero hacia el desarrollo humano y el segundo un escenario de libertad en las acciones de la administración dentro de cinco ejes articuladores así:

El primero, enfocado en la Competitividad, la innovación y el empleo,

El segundo eje apunta a una Pereira educada y educadora.

El eje tercero gira en torno al Desarrollo social, paz y la reconciliación.

El cuarto La construcción y gestión de un Hábitat, un ambiente y un territorio sostenibles.

Finalmente, el quinto eje, Gestión institucional eficaz.

¹¹⁷ Plan de desarrollo Municipal 2016-2019 Pereira Capital del eje pág.220

Dentro del primer eje se presentan en la página 225 los programas y subprogramas de acuerdo con los pilares competitivos y las problemáticas y línea base, los siguientes programas:

Pereira con diversidad económica;

Movilidad sostenible para el desarrollo con los sub programas infraestructura para la competitividad y Gerencia de la movilidad que son desarrollados en el programa 5 así:

Programa 5. Movilidad sostenible para el desarrollo¹¹⁸

La adecuada promoción y gestión del cambio requiere mejorar las capacidades de la administración municipal para hacer realidad el anhelo de los pereiranos; en la medida que el gobierno local, debe responder a las demandas y nuevas perspectivas gerenciales que exige la ciudadanía, bajo un modelo de gobierno del siglo XXI; moderno, inteligente, incluyente y en paz; permitiendo un proceso para toma de decisiones estratégicas de forma integral e intersectorial; promoviendo en síntesis, un proceso de modernización y fortalecimiento de capacidades de la administración municipal que permita contar con una estructura organizacional adaptada a las necesidades de la ciudad y con proyección de largo plazo.

El programa de movilidad sostenible para el desarrollo reconoce que se hace imperativo lograr tanto la disminución de los tiempos de desplazamientos de las personas, como la modificación de la estructura del consumo en transporte, generando transformaciones a favor del sistema público motivadas en los mejores resultados que tiene sobre la calidad de vida de las personas, la calidad del medio ambiente urbano y de manera impactante, sobre la salud de la población.

Es así entonces, como los procesos de integración del transporte tendrán prioridad en la agenda pública, optimizando así tanto el tiempo de las personas en sus desplazamientos como la infraestructura vial del Municipio.

Tabla 22. PMD. 2016-2019. Programa Movilidad sostenible para el desarrollo, matriz de resultados

Indicador de producto	Descripción de la meta de	Valor línea	Tipo de meta (incremento, mantenimiento,	Valor esperado meta de producto
-----------------------	---------------------------	-------------	--	---------------------------------

¹¹⁸ Municipio de Pereira, Plan de Desarrollo Municipal, 2016-2019 Pereira Capital del eje págs. 247, 248 249 y 250

	producto	base	reducción)	2016	2017	2018	2019	Acumulado
Porcentaje de viajes en vehículo particular	Reducir el % de viajes en vehículo particular en 5%	20%	R	20%	20%	18%	15%	15%
Porcentaje de viajes en transporte público	Incrementar en 4% los viajes en transporte público	41%	I	41%	42%	43%	45%	45%
Porcentaje de viajes en bicicleta	Incrementar en 3% los viajes en bicicleta	3%	I	3%	4%	5%	6%	6%
Porcentaje de viajes que se realizan a pie	Incrementar el porcentaje de viajes que se realizan a pie	25,09%	I	25,09%	26,09%	28,09%	30%	30%
Porcentaje de satisfacción de los usuarios del servicio de transporte público en Pereira	Incrementar el % de satisfacción que tienen los usuarios del sistema de transporte público en Pereira	58% (2015) Fuente: Pereira como vamos	I	61%	64%	67%	70%	70%

Fuente: Plan municipal de Desarrollo 2016-2019 Pereira Capital del Eje.

2.2.6.5.1. Subprograma 5.1. Infraestructura para la competitividad

Se busca generar las condiciones físicas, financieras y operacionales que propicien y promuevan la efectiva articulación entre los diferentes modos de transporte, formulando y gestionando un sistema integrado de transporte público al servicio de todos, con posibilidades de ampliar la oferta con cables aéreos y un sistema de bicicletas públicas, garantizando para ese propósito vías tanto urbanas como rurales en mejores condiciones, así como garantizar la icónica infraestructura aeroportuaria como elemento integrador de la competitividad de Pereira.

Tabla 23. Indicadores del PMD. 2016-2019 programa de movilidad Sostenible para el desarrollo.

Indicador de producto	Descripción de la meta de producto	Valor línea base	Tipo de meta (incremento, mantenimiento, reducción)	Valor esperado meta de producto				
				2016	2017	2018	2019	Acumulado
de vías urbanas construidos, con condiciones de accesibilidad	Incrementar cinco kilómetros de vías urbanas, con condiciones de accesibilidad	450,2	I	1	1	1	2	455,2
Número de kilómetros de vías rurales construidos	Incrementar cinco kilómetros de vías rurales	647,8	I	1	1	1	2	652,8
Porcentaje de implementación de la primera etapa del Plan Maestro Aeroportuario	Implementar en 100% la primera etapa del Plan Maestro Aeroportuario	75%	I	80%	89%	98%	100%	100%
Porcentaje de implementación de una línea de cable aéreo	Implementar una línea de cable aéreo	No aplica	I	10%	20%	35%	35%	100%
Número de kilómetros de la red de cicloruta	Incrementar en 30 kilómetros la red de cicloruta	3	I	0	10	10	10	30
Porcentaje de implantación de las fases I, II y III del Plan de parqueaderos	Implementar en 100% la primera fase del Plan de parqueaderos	0	I	10%	20%	30%	40%	100%

Fuente: Plan municipal de Desarrollo 2016-2019 Pereira Capital del Eje.

2.2.6.5.2. Subprograma 5.2. Gerencia de la movilidad

Se deben mejorar las condiciones de accesibilidad a bienes y servicios sociales, económicos y naturales en ámbitos urbanos y rurales, generando un equilibrio entre oferta y demanda de transporte como una condición fundamental para avanzar hacia una sociedad más competitiva, justa y responsable.

El patrón de crecimiento urbano y rural ha estado enmarcado en modelos de crecimiento enfocados a privilegiar el aumento de la motorización, esta situación ha redundado en situaciones impactantes como el aumento en la congestión, contaminación del aire, accidentalidad, costos sociales y otros que no permiten consolidar a la ciudad como un eje de competitividad socioeconómica y ecosistémica.

Con este subprograma se pretende generar un equilibrio en la relación oferta y demanda de viajes a través del enfoque de empujar y atraer las prácticas, hábitos y comportamientos.

En este caso se desea desincentivar la satisfacción de la movilidad individual motorizada y atraer la movilidad basada en el transporte no motorizado y el transporte público, soportado esto en estrategias de reducción de viajes, cambiar a modos más amigables y una optimización tecnológica cimentada en proyectos de gobernabilidad, infraestructura y equipamientos, e integración modal, a partir de las cuales se pretende aportar a la competitividad y sostenibilidad territorial. Lo anterior, será posible mediante una estructura gerencial alrededor de la institucionalidad asociada a instrumentos efectivos que permitan incrementar el nivel de conocimiento sobre el sector y proponer las mejores soluciones al respecto.

Tabla 24. PMD 2016-2019 Pereira Capital del Eje Subprograma Gerencia de la movilidad, matriz de productos

Indicador de producto	Descripción de la meta de producto	Valor línea base	Tipo de meta (incremento, mantenimiento, reducción)	Valor esperado meta de producto				
				2016	2017	2018	2019	Acumulado
Implementar Observatorio de movilidad	Implementar en 100% el observatorio de movilidad	Módulo de accidentalidad desarrollado (convenio marco)	I	10%	03%	55%	100%	100%
Porcentaje de cobertura del modelo de integración de transporte público - SITP- en el Área Metropolitana Centro Occidente (con opción del cable aéreo)	Incrementar al 100% la Fase Administrativa (ETLF - Diseños)	47%	I	60%	30%	10%	0%	100%
	Incrementar al 80% la Fase de Construcción (Infraestructura consolidada)	47%	I	0%	30%	30%	20%	80%
	Incrementar al 100% la Fase de Operación (Puesta en marcha)	47%	I	0%	30%	60%	10%	100%
Porcentaje de implementación del plan de monitoreo integrado al	Ejecutar en 100% el plan de monitoreo integrado al centro de control	No aplica	I	20%	50%	80%	100%	100%
Porcentaje de Implementación de las Fases I, II y III del plan maestro de movilidad	Implementar al 100% el plan maestro de movilidad	No aplica	I	10%	40%	70%	100%	100%

Fuente: PMD 2016-2019 Secretaría de Planeación Municipal, 2016

2.6.4 MOVILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El concepto de desarrollo sostenible surge como resultado de la controversia y discusión de la forma como es concebido el desarrollo en los años 70 cuando la rentabilidad económica era vista como el pilar de desarrollo de una región y su población, sin importar la cantidad de recursos utilizados en pro de conseguir esta rentabilidad. Llevando al agotamiento de los recursos sin pensar en las generaciones futuras. Entre los años 80 y 90 el concepto de desarrollo sostenible surge como una prioridad internacional y una misión global. Aunque no hay un solo camino hacia el alcance o la operatividad del sostenibilidad urbana, tal y como lo plantea el informe de la Comisión de Brundtland de 1987 que define el desarrollo sostenible como¹¹⁹

“cubrir las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de generaciones futuras de atender sus propias necesidades”. A pesar de que inicialmente se refería al impacto en sistemas ambientales, el concepto de sostenibilidad ha sido expandido para buscar un balance entre las cualidades ambientales, sociales y económicas presentes y futuras. El valor del discurso de sostenibilidad puede haberse convertido en un método para la asignación de valor a los recursos no económicos y su distribución entre generaciones futuras. El transporte sostenible es la aplicación de metas de desarrollo sostenible en el campo del transporte. La manera como un sistema de transporte define sus conexiones se transfiere en efectividad para su desempeño. El Centro de Transporte Sostenible (CST) ofrece

¹¹⁹ GIZ, Planes de Movilidad Urbana Enfoques Nacionales y Prácticas Locales Avanzando hacia una planificación de transporte estratégica, sostenible e inclusiva Transporte Urbano Sostenible – Documento Técnico #13 pág. 2 disponible En: http://transferproject.org/wp-content/uploads/2015/02/SUMP_spanish.compressed.pdf

una definición más completa, un sistema de transporte sostenible es uno que logre lo siguiente (CST 2002):¹²⁰

- Permite atender las necesidades básicas de individuos y sociedades sin problemas, de manera consistente con la salud humana y del ecosistema, y con equidad dentro y entre generaciones.
- Es asequible, opera eficientemente, ofrece opciones de medios de transporte y apoya una economía dinámica.
- Limita las emisiones y desperdicios dentro de los márgenes de absorción del planeta, minimiza el consumo de recursos no renovables, limita el consumo de recursos renovables al nivel sostenible permitido, recicla sus componentes, minimiza el uso del suelo y la producción de ruido.

En tal sentido la planificación de la movilidad en las ciudades pasa de tener una visión exclusivamente de predecir y proveer donde los planificadores estiman los requerimientos de vías en términos del crecimiento histórico de los automóviles y con base a ellos planifican la infraestructura para tener en cuenta las necesidades de los habitantes haciendo énfasis en otros modos de transporte que sean sostenibles con el medio ambiente y sus habitantes como el andar a pie, el uso de la bicicleta y el transporte masivo.

La sostenibilidad se fundamenta en el equilibrio de relaciones entre el medio ambiente, economía y sociedad, logrando una relación de estos en beneficio para la ciudad y sus habitantes. El Medio Ambiente es el entorno de los seres humanos y otras formas de vida que los soportan y limitan su actividad de acuerdo con las

¹²⁰ *Ibíd.*

leyes físicas básicas. Teniendo en cuenta los factores ambientales que afectan el bienestar presente y determinan el legado que dejaremos a nuestros descendientes.

Por su parte, la economía son las relaciones de producción que se establecen en el intercambio de mercancías en un sistema de producción, y para un sistema productivo como el capitalismo va en búsqueda de rentabilidades financieras.

Sociedad – Equidad: se refiere a las interacciones humanas y sus formas de organización. Los seres humanos somos dependientes de estas relaciones al interior de la sociedad y de estas relaciones depende la sostenibilidad como una forma de mejorar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades y la estructura social que legaremos a nuestros descendientes,

En términos generales la movilidad sostenible está centrada en las personas cuyos objetivos principales son la accesibilidad y calidad de vida en términos de la viabilidad económica equidad social, salud y calidad ambiental buscando un desarrollo balanceado de todos los medios de transporte pero haciendo énfasis hacia el cambio a medios de transporte menos contaminantes y más sostenibles de tal manera que se puedan optimizar los recursos locales.

Este es el sentido de la movilidad hacia el futuro de la ciudad y de acuerdo con los análisis de los factores y los diferentes documentos legales tiene que hacer

énfasis en el desarrollo sostenible de la ciudad en términos de una mejor calidad de vida para sus habitantes y el respeto por el medio ambiente.

2.6.5 ESTRATEGIAS DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD.

Una vez analizados los factores que inciden en la problemática de la movilidad de Pereira se diseña la Propuesta de plan estratégico que contribuya con la solución a este álgido problema en el municipio de Pereira.

2.6.5.1 Modelo de movilidad hacia el futuro.

Políticas de la movilidad de Pereira. La política de movilidad para el municipio de Pereira se centra en sugerir un modelo de movilidad sostenible. Teniendo como ejes para su formulación:

- La movilidad socialmente sostenible: es decir la movilidad como un derecho de las personas y un deber de la administración municipal contribuyendo a mejorar la calidad de vida con criterios de equidad social.
- La movilidad Competitiva, esta debe garantizar el efectivo y adecuado desarrollo de cada uno de los componentes para garantizar la libre circulación de las personas y bienes con un lógica integral, considerando el beneficio sobre las diferentes actividades económicas del municipio.

- La movilidad ambientalmente sustentable: esta debe garantizar el uso racional de los recursos en términos de la salud y el bienestar para nuestra población actual y futura.

En este contexto, el plan de movilidad con un enfoque de sostenibilidad para la Ciudad de Pereira prioriza los modos transporte que mayor beneficio ambiental y de uso racional del espacio urbano de acuerdo con la siguiente jerarquía:

1. Peatones Ciclistas
2. Transporte público
3. Transporte público
4. Transporte particular de automóviles y motos.

2.6.5.2 Misión. El sistema de movilidad de la ciudad de Pereira debe satisfacer las necesidades de Accesibilidad y movilidad de las personas, bienes y servicios de la manera eficiente, segura y a un costo razonable y equilibrado con el desarrollo económico de la ciudad, el cuidado de los recursos naturales y contribuyendo a elevar la calidad de vida de los habitantes actuales y futuros.

2.6.5.3 Objetivos del plan. Formular un plan estratégico de movilidad para la ciudad de Pereira (Risaralda) orientado a optimizar, articular, e integrar y complementar el sistema vial de todos los medios de transporte, garantizando accesibilidad y la movilidad urbana de los habitantes bienes y servicios, proporcionando estrategias para el desarrollo físico y socioeconómico sostenibles que beneficien y contribuyan a la competitividad regional y produzcan un mejoramiento de la calidad de vida de los pereiranos.

2.6.5.4 Estructura del Plan. Pereira tiene una estructura urbana compuesta por calles y carreras que dada la conformación topográfica de la ciudad dificulta la organización urbana de los circuitos tanto rectos, como circulares y la jerarquización de algunas de sus vías, por tal razón y como una forma de atacar los problemas más álgidos en lo referente a la movilidad reconocidos en la etapa de diagnóstico el Plan de Movilidad de Pereira se formula en dos niveles así:

- Estrategias
- Programas estratégicos.

Así se consideran como estrategia del Plan de Movilidad de Pereira las siguientes:

- Estrategia Agenda de Movilidad
- Estrategia de Desarrollo Urbano
- Estrategia de Transporte
- Estrategia de infraestructura
- Estrategia de fortalecimiento en la aplicación de las normas de tránsito

Cada una de las estrategias cuenta con uno o más programas estratégicos que se enmarcan dentro de la estrategia planteada y de la cual se desprenden las acciones a realizar en cada estrategia.

2.6.6 ESTRATEGIA AGENDA DE MOVILIDAD.

2.6.6.1 Estrategia movilidad- política y comunidad - agenda de la movilidad.

Contar con el apoyo de la ciudadanía en las acciones emprendidas por la administración pública respecto a la movilidad sustentable requiere de un proceso de concienciación en toda la comunidad pereirana.

Por un lado para que los impactos de las obras y acciones ciudadanas emprendidas sean socializados adecuadamente y por el poder para contar los recursos suficientes para la movilidad, lo anterior requiere un compromiso por parte de los diferentes actores de la ciudad desde los políticos, los comerciantes e industriales, y la comunidad en general.

Algunas de las acciones emprendidas por la administración municipal van a tener la resistencia de sectores de la sociedad que no son conscientes de la necesidad de la acción emprendida convirtiéndose en obstáculo para el desarrollo de la misma, por tal razón se requiere colocar en el centro de las discusiones tanto empresariales, académicas y sociales la política de la movilidad sustentable por medio de un programa de participación ciudadana y de divulgación de los objetivos de cada una de las obras y acciones que emprendan para mejorar la movilidad.

2.6.6.2 Programa de participación ciudadana y movilidad

Proyecto difusión de la participación ciudadana		Indicadores
Objetivos:	Las leyes de Colombia y el municipio reconocen el derecho a la ciudad y la movilidad por lo que la participación ciudadana incide en la toma de decisiones de las políticas publicas	Aumento en la difusión de las herramientas de participación ciudadana
Objetivos específicos	Difundir mediante diferentes medios que aseguren la participación de la sociedad civil en el manejo y utilización de las herramientas de participación ciudadana	Aumentar en un 30% los porcentajes de participación ciudadana para el primer año continuando con un incremento del 5% para los 4 años siguientes hasta llegar a un 50%
Resultado esperado	Aumenta el uso y la incidencia de la participación ciudadana en la toma de decisiones	<p>1 se diagnostican los espacios de difusión en los 2 primeros meses como: mesas foros, blog de discusión, espacios radiales, veedurías ciudadanas, redes sociales</p> <p>2 se operativizan 30% de los espacios de difusión creando una plataforma ciudadana a los 5 meses del proyecto</p> <p>3 en un lapso de 3 meses se implementan 3 formas de difundir los mecanismos de participación ciudadana de manera creativa, concisa y entendible.</p> <p>4 a partir del 4 mes hay 2 espacios de difusión masiva que presentan las políticas leyes, planes y programas de participación ciudadana</p>

2.6.6.3 Proyecto fomento a la participación ciudadana.

Proyecto fomento a la participación ciudadana		
		Indicadores
Objetivos:	Las leyes de Colombia y el municipio reconocen el derecho a la ciudad y la movilidad por lo que la participación ciudadana incide en la toma de decisiones de las políticas publicas	Aumento en la utilización de las herramientas de participación ciudadana
Objetivos específicos	Utilización por parte de la ciudadanía de los espacios efectivos de la participación ciudadana	Aumentar en un 30% los porcentajes de participación ciudadana para el primer año continuando con un incremento del 5% para los 4 años siguientes hasta llegar a un 50%
Resultado esperado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Los espacios de vinculación social son una herramienta para las autoridades y la ciudadanía para incidir en la toma de decisiones 2. Elaboración y diseño de un manual de la participación ciudadana con aplicación a casos prácticos de la movilidad 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se diagnostican 30% de los espacios de vinculación de la ciudadanía en los difusión en los 2 primeros meses del proyecto 2. Se operativizan 20% de los espacios de vinculación social de acuerdo con la plataforma ciudadana a los 6 meses del proyecto 3. En un lapso de 5 meses hay 3 nuevos espacios de dialogo para la discusión, análisis y diagnóstico de la movilidad,

2.6.6.4 Proyecto Mesa inter sectorial de la movilidad.

Proyecto Mesa inter sectorial de la movilidad		
		Indicadores
Objetivos:	Contar con espacio de dialogo entre los diferentes actores de la sociedad respecto a las políticas de movilidad de la ciudad	4. Aumento en la participación ciudadana. Para la toma de decisiones consensuadas sobre los temas álgidos de la movilidad como políticas de intervención de zonas y planes parciales de tasas y contribuciones
Objetivos específicos	Mantener un espacio por parte de la ciudadanía de consulta y conceso de la políticas públicas de la movilidad.	5. Aumentar en un 30% los porcentajes de participación. Contar con decisiones concertadas con los gremios empresariales, la academia y la sociedad civil.
Resultado esperado	1 se cuenta con un espacio de dialogo intersectorial que permita tomar decisiones y políticas públicas concertadas, evitando oposición y trabas jurídicas a la aplicación de las mismas.	6. Se invita a los gremios, la academia y a la sociedad civil a participar del espacio. 7. Se hace un reglamento de funcionamiento y reuniones periódicas durante los 3 primeros meses del proyecto. 8. En un lapso de 3 meses se diagnostican los temas más importantes y se someten a la discusión. 9. Se diseñan las políticas públicas e intervenciones que se requieran de forma consensuada. 10. Se crea un observatorio de la las políticas de movilidad

2.6.7 ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

Para un adecuado manejo de la movilidad esta se debe implantar desde la perspectiva de un desarrollo urbano armónico y sostenible con el medio ambiente, así las cosas se debe superar la etapa donde lo importante eran los estudios sectoriales del transporte asociados únicamente a la demanda de movimiento de pasajeros y a la adaptación de soluciones entre oferta y demanda, es decir, infraestructura, número de viajes y parque automotor necesario para ello, lo importante es asumir la responsabilidad sobre el tipo de ciudad en la que se estructuran los medios de transporte y la movilidad de la ciudad donde se articulen objetivos claramente trazados para tener una ciudad donde las relaciones sociales, económicas y ambientales estén encaminadas a dar un mejor nivel de vida a los habitantes por medio de un desarrollo urbano que sirva de base para proyectos de movilidad urbana generadores de viajes y circuitos por los cuales se dé la movilidad como un flujo de personas bienes y servicios.

La creciente dinámica urbana de Pereira genera nuevos sectores y desarrollos urbanísticos, así como nuevos usos del suelo que sin una adecuada planeación pueden llevar a generar nuevas problemáticas e intensificar las existentes.

Como parte de la estrategia de desarrollo urbano se definieron los siguientes programas

- Programa recuperación de espacios públicos en el centro

- Programa de política pública de nuevas estructuras urbanas
- Programa transporte no motorizado en el centro

Si bien casi todas las administraciones municipales han realizado esfuerzos para la recuperación del espacio público urbano, recuperando importantes zonas de la ciudad y especialmente del centro histórico, algunas de estas medidas han sido insuficientes o lo que han logrado es desplazar el problema a otros sectores del centro de la ciudad. Donde son liberadas zonas de vendedores ambulantes y estacionarios, habitantes de calle, y estos espacios en algunas ocasiones vuelven a ser ocupados por otros vendedores o los mismos e igualmente sucede con los habitantes de calle quienes se desplazan a ocupar nuevas de zonas del centro. Una situación similar sucede con el estacionamiento automotor permitido donde las zonas a las que se les quito el servicio, siguen siendo utilizadas ilegalmente en este sentido.

Teniendo en cuenta el POT de Pereira, dentro de los objetivos del sistema de movilidad entre otros elementos dice:

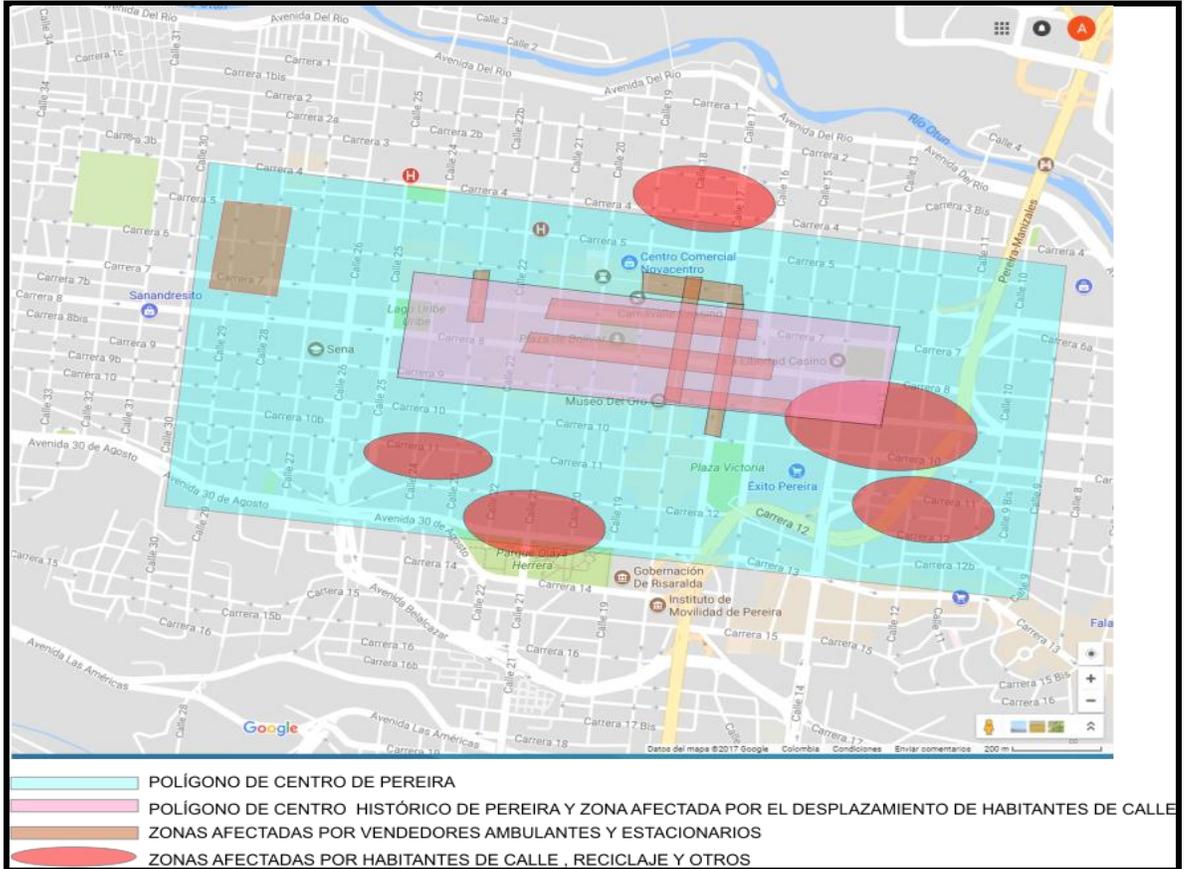
- 1 Garantizar la accesibilidad de personas en condición de discapacidad o movilidad reducida en vías públicas, parques, plazas, plazoletas, jardines, recorridos peatonales, mobiliario urbano y en general, a los servicios que presta el municipio.
2. Garantizar la accesibilidad de los habitantes de Pereira a los equipamientos colectivos del municipio, las zonas residenciales y a los centros de trabajo a través del transporte en modos no motorizados (peatonal, bicicleta entre otros).¹²¹

¹²¹ Concejo municipal de Pereira, ACUERDO 35 de 2016, revisión del POT acuerdo 26 versión: 2 aprobación: Agosto 01 de 2011, pág. 94

Igualmente en el art 142 en su numeral 4 Fortalecer o implementar los instrumentos que permiten combatir el déficit cualitativo:... *Plan de Manejo de Vendedores Informales y requerimiento de diseños para todos los nuevos espacios públicos, así mismo define en el subsistema vial central tres tipos de zona a saber: Zona central de prioridad peatonal. Centro Tradicional: Entre las carreras 5 y 9 y las calles 13 y 25. **Zonas de emisiones bajas:** Son zonas a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante; se incluyen en esta modalidad los vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando éstos utilicen combustibles limpios. Y el Anillo **Periférico Central.** Comprendido entre las carreras 3, 4 y 5; las calles 13 y 14; las carreras 9 y 10; y las calles 25 y 26.*¹²²

¹²² *Ibíd.* Pág. 72

Gráfico 31. Zona de influencia del centro tradicional.



Fuente: Elaboración propia con datos de Google maps.

Como se puede observar en la gráfica 31 la zona de influencia del centro tradicional de Pereira se puede establecer desde la calle 9 hasta la carrera 30 y de la carrera 2 a la Avenida 30 de Agosto han sido los sectores hacia donde se han ido ampliando las actividades comerciales, pero además en algunos de ellos fruto de las intervenciones de recuperación del espacio público por parte de la administración, se ha desplazado el comercio informal, los habitantes de calle, los problemas de parqueo indebido y de congestión vehicular que los empiezan a afectar notablemente. Por tal razón, se propone para este sector los siguientes programas:

2.6.7.1 **Programa recuperación de espacios públicos en el centro.**

Proyecto Programa recuperación de espacios públicos en el centro		
Indicadores		
Objetivos:	Las leyes de Colombia y los acuerdos del POT y PMD del municipio reconocen el derecho a la ciudad, la movilidad y el manejo del espacio público.	Contar con una política pública que permita recuperar los espacios públicos peatonales y de circulación de tráfico automotor de Pereira a través de la concertación con los comerciantes, vendedores ambulantes y estacionarios y con los habitantes de calle para su reubicación en centros Comerciales y de rehabilitación respectivamente, mejorando la movilidad y la seguridad ciudadana.
Objetivos específicos	<p>Consolidar una política de concertación con los comerciantes y los vendedores ambulantes y estacionarios para la reubicación en centros comerciales.</p> <p>Hacer un censo de habitantes de calle y establecer una política para el control y ubicación de los habitantes de calle en hogares de paso que permitan su resocialización y den seguridad a los peatones y comerciantes de la zona céntrica de la ciudad y Tomar acciones pertinentes para evitar el ingreso a la</p>	<p>Establecer mecanismos de concentración para lograr la reubicación del 30% de los vendedores ambulantes y estacionarios y la prohibición de circulación de vendedores ambulantes en el centro tradicional en el primer año de programa.</p> <p>Continuar con la reubicación de los vendedores con un 20% anual hasta llegar al 100%</p> <p>Hacer el censo de habitantes de calle en los 3 primeros meses del proyecto</p> <p>Ingresar al programa de rehabilitación a un 30% de los habitantes censados en el 3</p>

	<p>ciudad de habitantes de calle provenientes de otras ciudades</p> <p>Mejora la movilidad en de los peatones, ciclistas de la ciudad y del transporte público y privado</p>	<p>meses siguientes y continuar con un 10% trimestral hasta alcanzar el 100%</p>
Resultado esperado	<p>Contar con una zona céntrica con los vendedores ambulantes y estacionarios organizados en centros de comercio y zonas asignadas; sin la presencia de habitantes de calle que obstaculicen el tráfico peatonal, ciclístico y del transporte público y privado</p>	<p>Contar con una zona céntrica que garantice la movilidad peatonal, ciclística y del tráfico automotor, libre de vendedores ambulantes y los estacionarios en zonas asignadas y controladas para evitar que vuelvan a ser ocupadas, tener una política permanente de rehabilitación y control de los habitantes de calle. Mejorando la movilidad, la seguridad ciudadana y la competitividad de la ciudad.</p>

2.6.7.2 Programa de política pública de nuevas estructuras urbanas.

Programa de política pública de nuevas estructuras urbanas		Indicadores
Objetivos:	<p>Contar con una estructura urbana con equipamientos para vendedores ambulantes y estacionarios, así como con centros de rehabilitación y hogares de paso para habitantes de calle.</p>	<p>Construir y/o adquirir 5 centros comerciales para la ubicación de vendedores ambulantes que sectores céntricos que sean competitivos.</p> <p>Construir y/ adquirir 3 hogares de paso y centros de rehabilitación para habitantes de calle en el primer año.</p>

Objetivos específicos	<p>Construir y/o adquirir centros comerciales para la ubicación de vendedores ambulantes que sectores céntricos que sean competitivos.</p> <p>Construir y/ adquirir hogares de paso y centros de rehabilitación para habitantes de calle</p>	<p>contar con 2 centros comerciales y zona asignadas para los vendedores ambulantes en el primer semestre del programa</p> <p>contar con 1 centros de rehabilitación y hogar de paso para habitantes de calle en el 1 semestre del programa</p> <p>Contar con 1 centro comercial más cada 3 meses hasta completar los cinco Centros comerciales propuestos.</p> <p>Tener los 3 centros de rehabilitación y hogares de paso funcionado en el segundo semestre del programa.</p>
Resultado esperado	<p>Contar con equipamientos urbanos para la reubicación y asignación de zonas para los vendedores ambulantes y estacionarios, así como con hogares de paso y centros de rehabilitación de habitantes de calle que permitan mejorar la movilidad de la zona céntrica de Pereira y aumentando la percepción de seguridad y competitividad de la ciudad</p>	<p>Contar con una zona céntrica que garantice la movilidad peatonal, ciclística y del tráfico automotor, libre de vendedores ambulantes y los estacionarios en zonas asignadas y controladas para evitar que vuelvan a ser ocupadas, tener una política permanente de rehabilitación y control de los habitantes de calle. Mejorando la movilidad, la seguridad ciudadana y la competitividad de la ciudad.</p>

2.6.7.3 Programa transporte no motorizado en el centro.

Programa transporte no motorizado en el centro		
Indicadores		
Objetivos:	Creación de una zona de tráfico calmado en el centro tradicional de la ciudad de Pereira.	Contar con un centro tradicional donde la movilización peatonal y de medios alternativos de transporte sea la prioridad

<p>Objetivos específicos</p>	<p>Diseñar y Establecer una zona trafico calmado entre las calles 14 a 24 y la carrera 7 y 8 donde la prioridad la tenga el transporte peatonal, el transporte alternativo y el público en un lapso de 3 meses.</p> <p>Control a la velocidad de los vehículos públicos y particulares que circulan por la Zona.</p> <p>Establecer un horario de pico y placa especial.</p> <p>Desincentivar el ingreso de motocicletas al centro tradicional.</p> <p>Desincentivar el uso del vehículo particular en la zona céntrica de la ciudad</p> <p>Socializar con los habitantes de la el programa</p>	<p>Realizar los estudios técnicos financieros y ambientales durante los 3 primeros meses del programa.</p> <p>Crear una Zona de pico y placa especial de la calle 13 a la 26 de la carrera 13 a 26 con los mismos horarios y placas de acuerdo a la propuesta de la ilustración 30</p> <p>Restringir el uso de motocicletas por la carrera 7ª y 8ª desde la calle 14 has tan 24.</p> <p>Establecer una velocidad de 10 Km para los vehículos en la zona de trafico calmado de tal manera que se desincentive la circulación de los vehículos por la zona de trafico calmado.</p> <p>Realizar un estudio de tarifas altas para los parqueaderos en la zona central y de incentivos para los inversionistas que construyan parqueaderos en la periferia del centro</p>
<p>Resultado esperado</p>	<p>Creación de una zona de tráfico calmado en el centro tradicional de la ciudad de Pereira.</p>	<p>Contar con una zona de trafico calmado entre las calles 14 a 24 y la carrera 7 y 8 donde la prioridad la tenga el transporte peatonal, el transporte alternativo y el público.</p>

2.6.8 ESTRATEGIA DE TRANSPORTE.

Para incentivar el uso de los medios de transporte Alternativo y sistema de transporte masivo, se propone establecer programa una ampliación del pico y placa.

Gráfico 32. Propuesta de ampliación de pico y placa



Fuente elaboración Propia con datos del IMP y google maps

2.6.8.1 Programa ampliación del pico y placa

Programa Ampliación del Pico y Placa		Indicadores
Objetivos:	Crear una zona de pico y placa especial y ampliación de las frecuencias de restricción de 2 días a la semana por cada número final de placas. Con el fin de desincentivar el uso del vehículo particular e incentivar el uso de los medios de transporte alternativos y el SITM (ver gráfico 32.)	Aumentar la velocidad y la seguridad en el desplazamiento en la zona de pico placa para los peatones, ciclistas y el transporte público desincentivando el uso de los medios de transporte particulares (carros y motos).
Objetivos específicos	<p>1. Mejorar la movilidad mediante una zona de tráfico restringido para carros particulares y motos en el sector comprendido entre calle 13 y la 26 y las carreras 7 y 8.</p> <p>2. Mejorar la movilidad en el centro de la ciudad mediante el aumento de la frecuencia de restricción de circulación vehículos por el último número de placa dos veces a la semana sin aumentar. La zona actual.</p>	<p>Realizar el estudio de viabilidad jurídica, administrativa, y financiera de nuevo sistema de pico y placa en los dos primeros meses del programa.</p> <p>Implementar la medida mediante decreto de la alcaldía al 3 mes del programa.</p> <p>A los 10 días de expedido el decreto del nuevo pico y placa realizar la colocación de la señalización vial vertical y horizontal (en el piso) con las nuevas frecuencias de las placas y horarios en los puntos de ingreso a las zonas de pico y placa.</p> <p>Durante dos meses hacer una socialización de los nuevos horarios y restricciones por medio de: Volantes, publicidad radial y televisiva por el canal regional.</p>

		<p>Dar 2 meses de plazo para que se habitúen los conductores a la medida por medio de comparendos pedagógicos.</p> <p>Al quinto mes del programa entrara en rigor la medida con los respectivos comparendos con costo para el infractor.</p>
Resultado esperado	Contar con un sistema de pico y placa que desincentive el uso del vehículo particular	Contar con una zona restrictiva de tráfico para motos y carros en el centro y una nueva medida de pico y placa en la ciudad que permita mejorar la movilidad de peatones, ciclistas, y del transporte público y fundamentalmente del SITM. Mejorando los índices de velocidad y movilidad.

2.6.8.2 **Programa de transporte público.**

Programa de Transporte público		
		Indicadores
Objetivos:	Contar con frecuencias y rutas de transporte que faciliten el uso de SITM en la ciudad incentivando su uso y desincentivando el uso del vehículo particular.	Realizar los estudios estadísticos de tiempos y recorridos contra viajes deseados y satisfacción del servicio afin de contar con frecuencias y rutas de transporte que faciliten el uso de SITM en la ciudad incentivando su uso
Objetivos específicos	Realizar los estudios necesarios para mejorar las frecuencias y las rutas del SITM,	<p>Contar con los elementos técnicos que permitan diseñar nuevas rutas y frecuencias de transporte que solucionen las necesidades de los pereiranos y por lo tanto incentiven el uso del SITM.</p> <p>Mejorar los tiempos de desplazamiento de los usuarios del SITM.</p> <p>Aumentar los índices de satisfacción de los usuarios en un 20%, e incentivar el uso de SITM.</p>
Resultado esperado	Contar con frecuencias y rutas de transporte que mejoren los tiempos y faciliten la movilización de los habitantes de la ciudad aumentando el número de viajes	

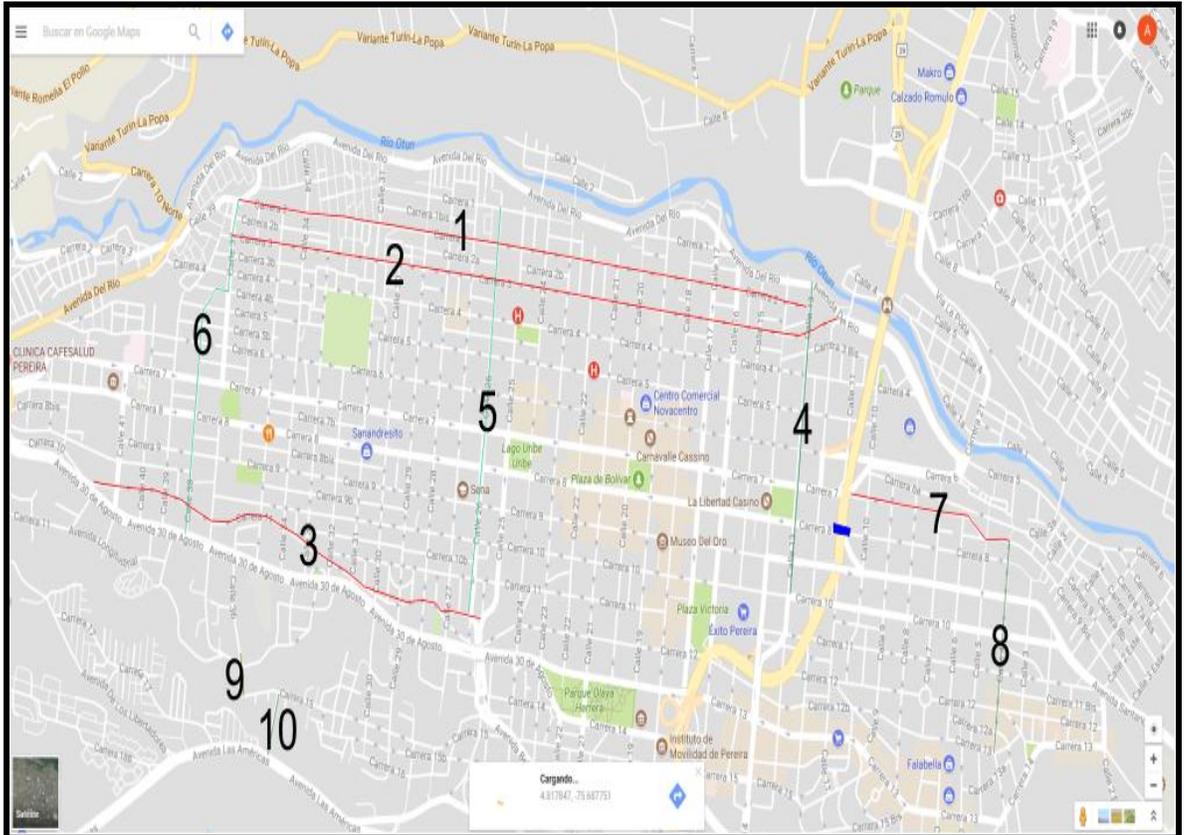
2.6.9 ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA

2.6.9.1 Programa anillo vial en torno al centro de Pereira

Programa anillo vial en torno al centro de Pereira		
		Indicadores
Objetivos :	Crear un anillo de en torno al centro de Pereira que permita el desembotellamiento de las carreras 4, a la 11 y de las calles 13 a la 25 de acuerdo con la ilustración 31	Contar 6 amplias vías auxiliares de desembotellamiento del centro de Pereira en un periodo de tres años
Objetivos específicos	<p>1. Ampliar a tres carriles vehiculares y uno de ciclo vía la carrera segunda en sentido oriente occidente con andenes de acuerdo a los diseños del POT para vías principales desde la calle 13 hasta la calle 37.</p> <p>2. Ampliar a tres carriles vehiculares y uno de ciclo vía la carrera tercera en sentido occidente oriente con andenes de acuerdo a los diseños del POT para vías principales desde la calle 13 hasta la calle 38.</p> <p>3. Ampliar a tres carriles vehiculares y uno de cicloruta la carrera 14</p>	<p>Realizar los estudios técnicos financieros, ambientales y diseños de las vías en los 6 primeros meses del programa.</p> <p>Compra de terrenos y adecuación de los mismos durante los 3 meses siguientes.</p> <p>Elaboración de Pliegos de Licitación de las vías y licitación de las mismas en los 3 meses siguientes a la adquisición de los predios necesarios.</p> <p>Ejecución de la obra con un plazo de dos años para cada una para entrar en funcionamiento.</p>

	<p>con andenes de acuerdo a los diseños del POT para vías principales desde la la intercepción de la AV 30 de agosto con calle 42 hasta la calle 25.</p> <p>4. Ampliación de un carril y uno de ciclo vía de la calle 13 desde la avenida del rio hasta la carrera 10</p> <p>5. Ampliación en dos carriles y uno de ciclo vía de la calle 26 desde la carrera 2 hasta la carrera 14</p> <p>6 Ampliación en dos carriles y uno de ciclo vía de la calle 37 desde calle segunda hasta la carrera 4bis volteando por esta hasta la calle 38 ampliándola hasta la Avenida 30 de Agosto</p>	
Resultado o esperado	6 vías amplias que favorezcan la movilidad en el centro de la ciudad	Contar con un anillo vial alrededor del centro tradicional de Pereira que mejore la movilidad peatonal e incentive el uso de medios de transporte alternativos y del transporte y público. Aumentado los índices de velocidad y tiempo de desplazamiento y mejorando la cantidad de viajes haciendo del centro de la ciudad un sector comercial y de servicios competitivo y con altos índices de calidad de vida.

Gráfico 33. Ampliación de vías, anillo vehicular del centro tradicional y vías aledañas al centro.



Fuente: Elaboración propia sobre mapa de Google maps.

2.6.9.2 Programa de ampliación de vías en sectores aledaños a los centros de comercio e industria de la ciudad

Programa de ampliación de vías en sectores aledaños a los centros de comercio e industria de la ciudad		
Indicadores		
Objetivos:	Creación y ampliación de vías que complementen la movilidad y la interconexión del centro con otros sectores de la ciudad. ver gráfico 33	Contar con nuevas vías de interconexión del centro de Pereira con el resto de la ciudad
Objetivos específicos	<p>7. Ampliación a dos carriles en doble sentido y un carril de ciclo vía en doble sentido de la carrera 7 y 7 bis desde la Avenida del ferrocarril hasta la calle 4.</p> <p>8. Ampliación a dos carriles en doble sentido y un carril de ciclo vía en doble sentido de la calle 4 desde la carrera 7 Bis hasta la carrera 13</p> <p>9. Construcción de una vía a doble carril dando continuidad a la calle 36 entre el anillo longitudinal y la carrera 15 interconectando al sector de San Nicolás</p> <p>10. Construcción de una</p>	<p>Realizar los estudios técnicos financieros, ambientales y diseños de las vías en los 6 primeros meses del programa.</p> <p>Compra de terrenos y adecuación de los mismos durante los 3 meses siguientes.</p> <p>Elaboración de Pliegos de Licitación de las vías y licitación de las mismas en los 3 meses siguientes a la adquisición de los predios necesarios.</p> <p>Ejecución de la obra con un plazo de dos años para cada una para entrar en funcionamiento.</p>

	vía a doble carril dando continuidad a la calle 34 carrera 15 y la Avenida de las Américas interconectando al sector de San Nicolás con el Anillo Longitudinal y la Avenida de las Américas	
Resultado esperado	2 vías ampliadas y dos vías nuevas de interconexión del centro de Pereira con los sectores de Kennedy y Villa Santana al norte y al sur con San Nicolás y Cuba	<p>Contar con 2 vías que faciliten la interconexión con el centro entre el sector de Kennedy y Villa Santana Con el centro de la ciudad mejorando la movilidad y los tiempos de desplazamiento</p> <p>Contar con 2 vías que interconecten el anillo longitudinal con la Avenida de las Américas y a su vez estas con el centro de Pereira en el sector de San Nicolás.</p>

2.6.10 ESTRATEGIA FORTALECIMIENTO EN LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO.

2.6.10.1 Paraderos de transporte público.

Programa paraderos de transporte público		
		Indicadores
Objetivos:	Recuperar la cultura de respeto por las normas en la utilización de los paraderos de transporte público tanto por usuarios del transporte público como por conductores de la ciudad	Contar con un programa de carácter pedagógico y restrictivo que fortalezca el respeto por las normas de tránsito en lo respectivo a los paraderos de transporte público en el sector céntrico de la ciudad.
Objetivos específicos	Optimizar la señalización de los paraderos y sitios donde no es permitido recoger y dejar pasajeros.	Durante el primer mes del programa optimizar la señalización de los paraderos y las zonas donde es prohibido recoger y dejar pasajeros.

	<p>Aumentar el número de controladores de tránsito dedicados a hacer cumplir las normas relativas al buen uso de los paraderos.</p> <p>Realizar una campaña por medio de volantes y redes sociales, indicando la ubicación de los paraderos y la sanción respectiva para quien no cumple la norma.</p> <p>Realizar una campaña de sanciones a infractores en el uso de los paraderos por medios de comparendos pedagógicos.</p> <p>Realizar una campaña de sanciones infractores en el uso de los paraderos por medios de comparendos sancionatorios.</p>	<p>En los dos primeros meses contratar a 10 controladores de tránsito dedicados a controlar que tanto los usuarios como los conductores para que no utilicen las zonas prohibidas para recoger y dejar pasajeros. Indicando a los usuarios que no debe esperar su transporte público en estos sitios.</p> <p>En un lapso 3 meses haber socializado con el 100% de los conductores y la ciudadanía pereirana, los sitios de los paraderos y las zonas donde es prohibido dejar y recoger pasajeros.</p> <p>Durante 2 meses realizar comparendos pedagógicos consistentes en un seminario de 5 horas sobre normas de tránsito tanto para los usuarios como para los conductores.</p> <p>A partir del cuarto mes del proyecto se empezará a imponer comparendos sancionatorios de acuerdo con la cuantía estipulada por las autoridades competentes para este tipo de infracción</p>
Resultado esperado		<p>Contar con una demarcación clara de los paraderos y una cultura ciudadana de respeto por las normas en la utilización de los paraderos de transporte público tanto por usuarios del transporte público, como por los conductores de la ciudad.</p>

2.6.10.2 Programa cultura de la movilidad

<ul style="list-style-type: none"> Programa de cultura ciudadana dirigida a conductores y peatones mayores de 18 años. 		
		Indicadores
Objetivos:	<p>Crear una cultura de la Movilidad e inteligencia Vial en los habitantes de Pereira mayores de 18 años por medio de</p>	<p>Tener capacitado a un 50% de la población mayor de 18 años en normas de tránsito, generando en dicha población actitud de aplicación y respeto por las normas, generando una cultura de la movilidad y la</p>

	<p>campañas educativas en la que se involucren los diferentes actores sociales de la ciudad.</p>	<p>inteligencia vial que dé como resultado una mejora en la movilidad de la ciudad, y una reducción en los índices de accidentalidad vial.</p>
Objetivos específicos	<p>Hacer un convenio con los diferentes actores sociales como: la Cámara de Comercio, Fenalco, la Anidi, Anif, Acopi, entre otras organizaciones sociales para que se realicen seminarios de normas de tránsito con los trabajadores de las empresas asociadas a estos gremios.</p> <p>Hacer una campaña educativa a través de seminarios talleres de normas de tránsito dirigido a los habitantes de los barrios mayores de 18 años por intermedio de la Juntas de Acción Comunal.</p> <p>Seminario de actualización en normas de tránsito obligatorio para los conductores que renueven su licencia de conducción o cambien de categoría.</p>	<p>En los tres primeros meses del proyecto diseñar la estrategia pedagógica para cada uno de los talleres seminarios.</p> <p>En los tres primeros meses del proyecto diseñar la campaña educativa por los medios masivos de comunicación, redes sociales y el diseño de publicidad visual, pasacalles, vallas volantes, etc.</p> <p>En el cuarto y quinto mes del proyecto realizar los convenios con los gremios y otras organizaciones sociales para impartir los seminarios talleres en las empresas.</p> <p>En el cuarto y quinto mes del proyecto hacer los convenios con las juntas de acción comunal para impartir los seminarios talleres en a los habitantes mayores de 18 años.</p> <p>A partir del sexto mes dictar los seminarios talleres en empresa y juntas de acción comunal hasta lograr el cubrimiento de las empresas con más de 10 trabajadores grandes y de todas las juntas de acción comunal. Para lo anterior se pueden agrupar por zonas según la conveniencia.</p> <p>A partir del cuarto mes expedir la resolución por medio de la cual los conductores que renueven su licencia de conducción o soliciten cambio de categoría deben hacer el Seminario de actualización en normas de tránsito obligatorio</p>
Resultado esperado		<p>Contar con una ciudadana informada sobre las normas de tránsito y con una cultura respeto y aplicación de las normas de tránsito, que dé como resultado una mejor movilidad y una reducción en los índices accidentalidad.</p>

2.6.10.3 **Programa cumplimiento de la reglamentación de tránsito.**

<ul style="list-style-type: none"> Programa cumplimiento de la reglamentación de tránsito. 		
Indicadores		
Objetivos:	<p>Las leyes de Colombia y los acuerdos del municipio establecen el deber a cumplir con las normas de tránsito, para todos los habitantes de la ciudad.</p> <p>El desconocimiento de las normas no es una disculpa válida para no cumplirlas. Por tal razón las autoridades de tránsito deben sancionar al infractor sin discusión, el infractor solo tiene las excusas y excepciones que le otorga la ley, por lo anterior se debe realizar una campaña de comparendos sancionatorios para que con la fuerza de la ley los ciudadanos se acostumbren a cumplir con las normas de tránsito.</p>	<p>Aumentar el índice de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores y peatones mejorando los índices de movilidad y bajando los índices de accidentabilidad en la ciudad.</p>
Objetivos específicos	<p>Dotar a los controladores de tránsito de los medios tecnológicos que les permitan hacer bien su labor</p> <p>Instruir en la ética y gestión de tránsito a los controladores de tránsito para que no cedan ante los ruegos, intentos de</p>	<p>En el primer mes del programa realizar los estudios técnicos, administrativos y financieros para dotar a los controladores de tránsito de elementos tecnológicos que permitan hacer los comparendos con foto y que entren directamente al sistema y graben el proceso sancionatorio por medio de cámaras en su radio comunicador.</p>

	<p>corrupción por parte de los sancionados a fin de optimizar el cumplimiento de las normas.</p> <p>Hacer una programación de sitios donde la presencia de la autoridad de tránsito sea constante, de tal manera que sirva como restricción a la tentación de cometer infracciones como: parqueos indebidos, cruces prohibidos, paradas en sitios prohibidos, cambios de carril entre otros, por parte de los conductores</p>	<p>A partir del segundo mes, realizar el diseño de los pliegos de licitación hacer el cronograma y licitar para adquirir los equipos para los controladores.</p> <p>En los dos primeros meses se debe hacer los estudios de las zonas donde se debe tener presencia permanente de controladores de tránsito.</p> <p>A partir de tercer mes realizar campañas sancionatorias en los sitios designados haciendo que los conductores y peatones cumplan las normas de tránsito para evitar ser sancionados.</p> <p>Aumentar la presencia disuasiva de las autoridades de tránsito en el centro de la ciudad</p>
Resultado esperado	<p>Mejorar la movilidad en la ciudad de Pereira producto de un buen comportamiento de los actores viales a partir de la concientización, para tener una ciudad ágil y respetuosa de sus normas.</p>	<p>Tener un alto índice de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores y peatones a través de comparendos sancionatorios que sirvan como disuasivos para los infractores, mejorando la movilidad para los peatones, ciclistas y el transporte público y bajando los índices de accidentabilidad.</p>

3. CONCLUSIONES

A la luz de la información analizada respecto a la congestión en horas pico se pueden concluir:

El crecimiento del parque automotor de la ciudad ha sido vertiginoso con un crecimiento promedio del 70.1% entre el año 2008 y 2016 en el cual tienen más peso el crecimiento de automóviles particulares y las motocicletas

Dadas las facilidades que tienen los usuarios para adquirir vehículos el crecimiento del parque automotor parece no tener límites (tanto motos como automóviles) con promociones irresistibles, acompañadas del ahorro que genera tener vehículo propio dado que el transporte público es caro e ineficiente.

El crecimiento de la ciudad no para, convirtiendo en un caos la movilidad por la falta de planificación de vías futuristas y sostenibles con la calidad de vida y el medio ambiente.

Las vías son construidas como una solución con cierto sentido inmediatista, y su ejecución es lenta, con sobrecostos y en muchas ocasiones son abandonadas durante años como el caso de la Avenida San Mateo, de La Independencia, entre otras,

No hay continuidad en la planificación urbana, los planes parciales que no tienen continuidad de una administración a otra quedando sin ejecutar durante muchos años.

El diseño de las obras del Sistema Megabús fue incompleto y este comenzó a operar y sigue operando con obras inconclusas.

No se ha logrado la integración del El SITM a pesar de múltiples esfuerzos, las rutas de busetas en los sectores donde no tiene cobertura el Megabús, tienen bajas frecuencias y con recorridos largos que aumentan los tiempos de desplazamiento de los usuarios.

El sistema Megabús fue presupuestado sobre un número de viajes que no se ha alcanzado aún, lo que genera altos costos para la ciudad y los operadores llevándolos a la crisis económica.

El presupuesto municipal dedicado para la construcción de vías es precario y en muchas ocasiones durante los años analizados su nivel de ejecución es bajo o medio.

Los análisis muestran que los ciudadanos no utilizan como deberían el transporte masivo, generando congestión al utilizar motocicletas y automóviles en las zonas

de mayor concentración y saturación de vehículos ocasionando los llamados trancones.

Se requiere dar un impulso a los medios de transporte alternativos construyendo, vías adecuadas para el uso de la bicicletas, de viajes cortos de a pie, y al uso del sistema transporte masivo.

Se deben controlar los servicios de transporte colectivo prestados por los llamados piratas en las zonas periféricas de la ciudad, que utilizando los vehículos que han salido de prestar el servicio público por los sistemas de reposición y vehículos particulares por lo general en mal estado, ponen en peligro a la población y violan la reglamentación existente para servicio público .

Los motos también prestan servicio de transporte desde las zonas periféricas hasta el centro y viceversa, se debe controlar esta actividad puesto que pone en riesgo a la población .Esta actividad la llaman mototaxismo.

Los taxistas del servicio individual haciendo caso omiso a la reglamentación que los rige prestan servicio colectivo a las comunidades de la periferia de la ciudad.

La falta de cultura ciudadana, la desidia y corrupción de algunas autoridades y administradores son los aspectos más importantes a atacar para poder generar las

condiciones apropiadas para tener una ciudad con la movilidad que la ciudadanía merece.

Las administraciones han dejado crecer la ciudad sin pensar en el futuro y es ahora cuando los espacios están limitados, cuando se quieren solucionar los problemas generados en el pasado.

Es de anotar que en las últimas administraciones la ciudad ha crecido y obras que estaban estancadas y abandonadas han sido terminadas produciendo una sensación de respiro respecto a las décadas pasadas pero esto ha ido acompañado de un crecimiento desaforado del parque automotor que no permite ver la magnitud de las obras realizadas por la saturación de vehículos en una red vial deteriorada.

4 RECOMENDACIONES

Desde el análisis de la matriz DOFA realizada se pueden generar recomendaciones que harían mejorar las condiciones existentes así:

Iniciar un proceso de planificación sostenible pensando en la ciudad hacia el futuro.

Implementar un programa de participación ciudadana que permita concertar las medidas de movilidad y socializarlas adecuadamente, creando una mesa de concertación intersectorial y un observatorio de movilidad.

Iniciar un programa de recuperación del espacio público concertado con todas las fuerzas vivas de la ciudad que permita la reubicación y formalización de los vendedores ambulantes y estacionarios en centros comerciales y programas de empleo sin permitir el retorno de los mismos a las áreas recuperadas.

Insistir en la iniciación de nuevos programas de rehabilitación y reubicación en hogares de paso de los habitantes de calle, a fin de garantizar la seguridad y la movilidad de los peatones.

Aplicar efectivamente las leyes de tránsito existentes mediante un programa que incremente el número de funcionarios de control, utilizando medios tecnológicos para la imposición de sanciones y vehículos tipo motocarros que estén patrullando

las calles más críticas en cuanto a movilidad de la zona centro, sancionando sin excepción a los infractores de la leyes de tránsito.

Promover la utilización del transporte público masivo en los desplazamientos de los habitantes de la ciudad, mediante campañas eficaces que motiven a las personas, mejorando la cobertura y las frecuencias tanto de las rutas alimentadoras como de los articulados.

Implementar programas educativos que induzcan a los actores viales a cumplir con las reglamentaciones existentes como: el respeto por la semaforización, cruces peatonales solamente en los sitios autorizados, respeto por los carriles exclusivos asignados al transporte masivo y a los ciclistas, utilización adecuada de los paraderos de buses, estacionar solo en sitios permitidos, no bloquear las intersecciones, no transitar en contravía, todo esto acompañado de las sanciones pecuniarias correspondientes y sin excepciones.

Implementar una zona especial pico y placa diaria en la zona centro con el fin de desmotivar la utilización de los vehículos durante la semana en las horas de salidas de los trabajos y colegios.

Crear una zona de tráfico calmado en el centro, prohibiendo la circulación de las motocicletas en las zonas centro de la ciudad y restringiendo el uso del automóvil particular.

Promover la construcción de zonas de parqueadero en la periferia de la ciudad para generar la circulación de peatones en las zonas centrales priorizando la utilización de bicicletas y caminantes en dichas áreas.

Autorizar los giros a la derecha cuando los semáforos están en rojo puesto que esto permite la agilización del tráfico en zonas que realmente lo necesiten, así se hace en ciudades grandes del exterior con excelentes resultados ante embotellamientos persistentes.

No permitir bajo ninguna circunstancia el bloqueo en las intersecciones de la ciudad so pena de hacerse acreedor a una multa, dado que esto paraliza la ciudad por falta de colaboración y conciencia de los actores viales.

Implementar y hacer cumplir vía coercitiva horarios estrictos para cargue y descargue de mercancías en las zonas céntricas de la ciudad y en las principales avenidas y zonas de alto tráfico automotor. .

Finalmente, existen muchas maneras para mejorar la movilidad, pero todo debe arrancar desde el sentido de pertenencia y de cultura ciudadana que debemos tener los habitantes de Pereira, porque queriendo a nuestra ciudad es más fácil establecer y promover sistemas que nos permitan restablecer la movilidad pensando de una manera colectiva y dejando los intereses individuales a un lado para hacer de nuestra querida ciudad un lugar amable y ágil a los procesos de crecimiento que se avecinan.

BIBLIOGRAFÍA

ALCALDÍA DE PEREIRA, Plan de desarrollo Pereira 2016-2019 Pereira Capital del Eje. Pdf. pág. 20- 290

-----, Plan de Obras 2012 – 2015 recuperado el 2017,08,23 de <http://movilidad.pereira.gov.co/>

-----, El alcalde radica proyecto de acuerdo que deroga el cobro de valorización consulta online el 20 de agosto de 2017 En: <http://www.pereira.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/-ALCALDE-DE-PEREIRA-RADIC%C3%93-EL-PROYECTO-DE-ACUERDO-QUE-DEROGA-EL-COBRO-DE-VALORIZACI%C3%93N.aspx>

Cámara de comercio de Pereira. Pereira un gran trancón. Publicado en el Periódico la Tarde, por VEGA, Mauricio, Pereira: Recuperado el 26 de mayo de 2017 En: <http://www.camarapereira.org.co/es/ieventos/ver/1491/pereira--un-gran-trancon/>

Corporación Autónoma Regional de Risaralda. CARDER, Municipio de Pereira, Sistema de Gestión Ambiental Municipal SIGAM., Agenda ambiental resumen ejecutivo. Pdf, Pereira, Colombia, 2002 ISBN 958-9487-25-4. Recuperado el (2017, 06 ,05) En: <https://www.google.com.co/search?q=vias+de+pereira&oq=vias+de+pereri ra&aqs=chrome.1.69i57j0l5.4664j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=agenda+ambiental+municipal+pereira>. págs. 11, 15

CARDONA SALAZAR, Jhonier & GARCÍA, MORALES, Walter Iván. Hechos y Territorios II, Editorial Universidad Libre de Colombia Secc. Pereira. ISBN 978-958-8859-38-5 págs., 77-98

CARACOL RADIO PEREIRA / Movilidad. El Tránsito de motos no disminuyo en Pereira tras el permiso del con el parrillero Hombre, Pereira (12, 05, 2016, 13.57

hora CEST) recuperado el 07 de marzo 2017 de:
http://caracol.com.co/emisora/2016/05/12/pereira/1463054265_335400.html.

-----, Muchos años de atraso tienen varias obras de Pereira. Pereira (2017, 03, 11, 20:37 H CEST) recuperado el 30 de junio de 2017 de:
http://caracol.com.co/emisora/2017/03/11/pereira/1489261031_136107.html.

-----, El Megabús llegará a Villa Verde a partir de agosto, publicado en Pereira (2017, 07, 18 - 13:16 h. CEST) recuperado El 20/ 08 2017 de:
http://caracol.com.co/emisora/2017/07/18/pereira/1500376617_825613.html.

-----, Nuevas rutas alimentadoras del Megabús para Dosquebradas publicado en Pereira (2016, 03, 01 - 15:11 h. CET) recuperado el 28 de agosto de 2017 de:
http://caracol.com.co/emisora/2016/03/01/pereira/1456841478_302508.html

-----, Vendedores ambulantes se toman los espacios recuperados por la Alcaldía. Pereira 26/04/2016 - 13:54 h. CEST Consulta Online 24 de mayo de 2017 En:
http://caracol.com.co/emisora/2016/04/26/pereira/1461671678_966542.html

CONCEJO MUNICIPAL DE PEREIRA. Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira ver 2, acuerdo 35 de 2016, págs. 1 - 399 disponible En:
http://planeacion.risaralda.gov.co/Documentos/site/planeacion/documentos/plan_de_ordenamiento_territorial_pot

-----, Concejales preocupados por aumento de accidentalidad vial, Pereira 24 de marzo 2010 En:
<http://www.concejopereira.gov.co/es/ieventos/ver/1001/concejales-preocupados-por-aumento-de-accidentalidad-vial/>

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ley 105 de 1993 consulta Online el 27 de agosto de 2017 En:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>

-----, LEY 336 DE 1996 (diciembre 20) consulta Online el 27 de agosto de 2017 En: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>

CONTRALORÍA MUNICIPAL DE PEREIRA. Informe consolidado sobre el manejo y estado de las Finanzas Públicas Municipales vigencia 2016. pág. 32 recuperado el 01 de agosto de 2016 En:
<http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=>

-----, Informes Fiscales y Financieros 2009 - 2016 documento PDF recuperado el 01 de agosto de 2016 En
<http://www.contraloriapereira.gov.co/files.php?fcid=1>

CORTE CONSTITUCIONAL. Constitución política de Colombia, Actualizada con los actos legislativos a 2015, edición especial, ISBN 2344-8987

Ecos 1360 Radio. En Pereira la circulación de los carros se hace a 13 kilómetros por hora. lunes, febrero 3, 2014 Consultado el 2016,10 En
<https://www.ecos1360.com/noticias1360/en-pereira-la-circulacion-de-los-carros-se-hace-a-13-kilometros-por-hora/>

EL DIARIO DEL OTÚN/ Local, Anillo Longitudinal le salió caro a Pereira. Pereira (2012, 08, 23) recuperado el 2 de julio del 2017 de:
www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/anillo-longitudinal-le-sali-caro-a-pereira120822.html

-----,ENFOKADOS. Pereira vial ¿al borde del colapso?, publicado en Pereira. 2012, 05,25, consulta online En
<http://www.eldiario.com.co/seccion/ENFOKADOS/pereira-vial-al-borde-del-colapso-120526.html>

-----, Secc. Opinión, VEGA, Lemus Mauricio, Preocupante el Incremento del Parque Automotor en Pereira. Pereira 15 de mayo de 2014 recuperado el (2017, 06 ,30) de:
<http://eldiario.com.co/seccion/OPINION/preocupante-incremento-del-parque-automotor140514.html>

-----, Local. El puente que unirá la Av. Circunvalar con el centro de Pereira valdrá \$10.000 millones. Pereira publicado el (2016, 09, 06) recuperado el 02/07/2017 de:
<http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/el-puente-que-unir-la-av-circunvalar-con-el-centro-de-pereira-valdr-10-000-millones1609.html>

-----, Local. A dónde va el sistema de transporte integrado? Pereira Publicado (2017,08,16) Recuperado el 27/08/2017 de:
<http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/a-d-nde-va-el-sistema-de-transporte-integrado-1708.html>

-----, Local, Avenida San Mateo, en pre construcción. Publicado (2011, 01, 12) consulta Online el 26/10/2016 En
<http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/avenida-san-mateo-en-pre-construccion110111.html>

-----, OPINIÓN. La movilidad en Pereira por VERA OSPINA, John Jairo, publicado (2016, 04, 16) recuperado el 20 de diciembre de 2016 En: <http://eldiario.com.co/seccion/OPINION/la-movilidad-en-pereira1604.html>

-----, Opinión. Por: QUIROGA, Luis García. Los pecados de la movilidad en Pereira, publicado 04/03/2015, recuperado el 20 de febrero de 2017 En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/OPINION/los-pecados-de-la-movilidad-en-pereira1503.html>

-----, Local. Vendedores ambulantes, lucha diaria Publicado 2013, 01, 21 recuperado el 25 de octubre de 2016 En: <http://eldiario.com.co/seccion/LOCAL/vendedores-ambulantes-lucha-diaria130120.html?score=3&id=>

-----, Local Habrá menos zonas azules, Publicado 22/01/2015 recuperado el 20 de junio de 2017 En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/habr-menos-zonas-azules-1501.html>

-----, Local por QUINCHIA V, Víctor. Abundan los mal estacionados publicado el 24/08/2015 recuperado el 26/07/2017. En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/abundan-los-mal-estacionados1508.html>

-----, Editorial. Recuperación de Megabús, Pereira 2017,06,23 consulta online el 25 de agosto de 2016 En: <http://eldiario.com.co/seccion/EDITORIAL/la-recuperacion-del-megab-s1706.html>.

-----, Local. ¿Tiene futuro Pereira en el uso de la bicicleta? Publicado en Pereira el 2016, 09, 26 consulta online el 15 de agosto de 2016 En: <http://www.eldiario.com.co/seccion/LOCAL/tiene-futuro-pereira-en-el-uso-de-la-bicicleta-1609.html>

EL TIEMPO, Redacción Ruta de Megabús a la UTP comenzó a operar. Pereira, 20 de agosto 2016, 12:26 p.m. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/ruta-de-Megabús-llego-a-la-universidad-tecnologica-de-pereira-utp-39425> consulta online el 20/08/2017.

-----, Por: REDACCIÓN NACIONAL. Pereira prende hoy su Megabús publicado el 21 de agosto de 2006, 5 a.m. recuperado el 25 de octubre de 2016 En <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2144705>

-----, Redacción. Megabús de Pereira, el segundo sistema de transporte masivo más avanzado del país. Publicado el 22 de junio de 2007, 05:00 am

Consulta online el 25 de octubre de 2016, En
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3607741>

-----, La Redacción, 28 de julio de 2008, Movilidad de Pereira se afectó con el Megabús, aseguran transportadores tradicionales. Consulta online el 25 de octubre de 2016 En <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4411428>

-----, El 'show' del semáforo, el arte de verde a rojo. Por: MÚNERA, Alexis publicado el 9 de julio de 2016, 01:39 pm recuperado el 20 de agosto de 2017 En: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16640460>

DANE. Encuesta de Transporte urbano de pasajeros ETUP Históricas. Boletines Técnicos Trimestrales 2009-2016 Pdf. Recuperado el (2017, 08, 23) de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/encuesta-de-transporte-urbano-etup/transporte-urbano-automotor-de-pasajeros>

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS ICONTEC. Trabajos escritos: presentación y referencias bibliográficas. Contacto Gráfico Bogotá D.C. marzo de 2009. ISBN 978-958-9383-81-0

INSTITUTO TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE PEREIRA. Informe de Gestión. IMP. 2016 FINAL.pdf Pereira (2017, 05,04). Págs. 1-47

INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA. Informe de gestión Instituto de movilidad 2016 PDF.

-----, Mapa Pico y placa recuperado el (2017, 09, 25) En:
<http://www.transitopereira.gov.co/web/pico-y-placa>

GIZ, Planes de Movilidad Urbana Enfoques Nacionales y Prácticas Locales Avanzando hacia una planificación de transporte estratégica, sostenible e inclusiva Transporte Urbano Sostenible – Documento Técnico #13 pág. 2 disponible En:
http://transferproject.org/wp-content/uploads/2015/02/SUMP_spanish.compressed.pdf

Google maps, mapa de Pereira recuperado En:
<https://www.google.com.co/maps/place/Pereira,+Risaralda/@4.8017775,-75.7578812,13z/data=!4m5!3m4!1s0x8e388748eb56c1fd:0x95b39410f9f1dfbc!8m2!3d4.8087174!4d-75.690601>

Ley 388 de 1997 consulta online el 27/ 07/2017 En:

http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf

MEGABÚS, Servicios, Rutas, Escrito por Administrador, Rutas Troncales - Cuenca Dosquebradas - Cuenca Cuba - Rutas Asociadas online recuperado de 2017,08 En: <http://www.Megabús.gov.co/index.php/servicios/rutas>

-----, Por el administrador. Megabús estrena ruta a La Virginia, consulta online el 07/08/2017

<http://www.Megabús.gov.co/index.php?view=article&id=47: Megabús-estrena-ruta-a-la-virginia>

MEGABÚS, naturaleza jurídica, consultado 04/03/2017 online En: <http://www.Megabús.gov.co/index.php/ct-Megabús/naturaleza-juridica>.

-----, Reseña Histórica. Creado: 02 diciembre 2016 | Última actualización: 22 febrero 2017 Escrito por Administrador, consulta online el 04 de marzo de 2017

<http://www.Megabús.gov.co/index.php/ct-Megabús/resena-historica>

MINISTERIO DE TRANSPORTE, LEY 769 Código nacional de Transito recuperado el 26 de agosto de 2017 En:

<https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Leyes>

-----, LEY 1383 modificatoria del Código nacional de Transito recuperado el 26 de agosto de 2017 En:

<https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Leyes>.

MUNICIPIO DE PEREIRA. ALCALDÍA DE PEREIRA RETIRA OTRAS DOS ZONAS AZULES 30/05/2017 recuperado el 20 de junio de 2017 En:

<http://www.pereira.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/-ALCALDIA-DE-PEREIRA-RETIRA-OTRAS-DOS-ZONAS-AZULES.aspx>

PACHÓN ORTIZ, Erwin. La Moto, el sistema masivo de los pereiranos. En El Diario.com.co/ECONÓMICA. Pereira 4 de octubre de 2012, recuperado de

<http://eldiario.com.co/antiores/04-10-2012/la-moto-el-sistema-masivo-de-los-pereiranos121003.html>.

PEREIRA COMO VAMOS. Movilidad y espacio público, documento de Word, (sn), (Sf).

Portafolio, Economía, Finanzas. Pereira busca cómo mejorar su movilidad. - MARZO 27 DE 2008 - 05:00 A.M. consulta online el 27 de octubre de 2016 En <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/pereira-busca-mejorar-movilidad-306590>

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, Decreto 170 de febrero 5 de 2001 recuperado el 28 de agosto de 2017 En: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=128>

QUINCHÍA, Víctor M. Aumentan Los Vehículos. En Diario del Otún. Secc. Local. Pereira 4 de octubre de 2012 online <http://eldiario.com.co/anteriores/04-10-2012/la-moto-el-sistema-masivo-de-los-pereiranos121003.html>

RCN Pereira En Pereira se alquilan los andenes para los vendedores ambulantes, publicado en Enero 19, 2017, 8:20 A.m. Recuperado el 20 de agosto de 2017 En: <http://www.rcnradio.com/locales/pereira-se-alquilan-los-andenes-los-vendedores-ambulantes/>

Risaralda Hoy.com- Pereira por Editor General. Tres líneas de aéreo tendrá Pereira: Juan Pablo Gallo. Pereira (2015, 04, 28) recuperado el 04 de julio de 2017 En: <http://risaraldahoy.com/tres-lineas-de-cable-aereo-tendra-pereira-juan-pablo-gallo/>

YOUNGMARKETING . co. ORTEGA HERMIDA, Camila Alicia. 8-lecciones de movilidad para las ciudades de futuro, marzo 9, 2017, recuperado el (2017, 07, 26) de: <http://www.youngmarketing.co/8-lecciones-de-movilidad-para-las-ciudades-del-futuro/#ixzz4o9EJBeu8>.