



COMUNICADO OFICIAL

Nit: 901.065.380-1

Versión: 01

Fecha: Abril 28 de 2017

Pereira, 02 de Noviembre de 2017

ALCALDÍA DE PEREIRA

Radicación No: **51592-2017**

0184-2017

Fecha: 07/11/2017 10:54:55

Recibido por: JOSE GILBERTO HERNANDEZ

Destino: 0200 SECRETARIA DE PLANEACION

Anexo: UN PAQUETE

Doctor
MICHAEL RAVE TORRES
Subsecretario de Ordenamiento Territorial
Secretaría de Planeación Municipal
Alcaldía de Pereira
Ciudad

Asunto: Convocatoria Comisiones adscritas a la Secretaría de Planeación, con relación a diseños y estudios parques Avenida Circunvalar.

Cordial saludo,

La Empresa de Desarrollo de Pereira (EDUP), está desarrollando los diseños y estudios para remodelar tres parques existentes: Prometeo, La Rebeca y Popular Modelo; y crear dos parques nuevos: sector Invico y sector Monos, sobre la Avenida Circunvalar, como parte de una visión urbanística para empezar a crear un Corredor Cultural en este importante sector de la ciudad

Como resultado de nuestra investigación inicial, hemos advertido diversas situaciones que ameritan en algunos casos aclaración y en otra concertación, para lo cual consideramos procedente convocar a algunas Comisiones en su calidad de instancias para el manejo y control, establecidas desde el Plan de Ordenamiento Territorial de la siguiente forma:

1. COMISIÓN DE VÍAS, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

De manera previa a esta solicitud, hemos venido desarrollando un proceso de coordinación interinstitucional relacionada con el tema de movilidad, para lo cual nos hemos reunido en varias ocasiones con funcionarios de la Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura, Instituto de Movilidad de Pereira, Área Metropolitana Centro Occidente, Megabus S.A. e Infipereira En Liquidación, para tratar diversos temas que guardan relación con el diseño de los parques. Así mismo hemos realizado estudios de movilidad multimodales en los diferentes lugares de intervención, que sustentan las propuestas (ver Anexo 1).

Para el sector de Monos (Circunvalar Plaza), se está proponiendo la peatonalización de las calles ubicadas entre la calle 10 bis y la carrera 15, costado sur de la Avenida Circunvalar (ver Anexo 2). Esta propuesta ha sido concertada de manera previa con las entidades mencionadas. Así mismo la propuesta tiene sustento en la definición de este sector como Espacio Público Efectivo y la carrera 14 como Vía Peatonal, según lo establece el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo 35 de 2016).

Para el sector de los parques La Rebeca y Popular Modelo, se proponen una serie de ajustes a los perfiles viales existentes, con el ánimo mejorar la movilidad peatonal y de ciclistas (ver Anexo 3). Así mismo la incorporación de un pompeyano sobre la Avenida Circunvalar a la altura de la calle 2A.

Para el sector de Prometeo se propone la incorporación de dos pompeyanos para mejorar la movilidad peatonal a lo largo y a través de la Avenida Circunvalar, a la altura de la calle 13 (ver Anexo 4).

Calle 19 No 9-50 Piso 22 Complejo Diario del Otún Correo:
empresadesarrollourbanopereria@gmail.com tel: 3151619

Nit: 901.065.380-1

Versión 01

Fecha: Abril 28 de 2017

2. COMISIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL

Uno de los parques que se va a intervenir es el Parque La Rebeca, el cual figura como un inmueble de Interés Cultural (patrimonial), según el Decreto 625 de 2007, clasificado como Nivel 2 de Intervención Restringida Tipológica (N2T), número de ficha: 98.

Se adjunta la información patrimonial extraída del libro "Las Huellas del Tiempo", publicación realizada por la Universidad Católica de Pereira que sirvió de soporte para la formulación del Decreto 625 (ver Anexo 5).

3. COMISIÓN DE USOS DEL SUELO Y NORMA URBANÍSTICA

Con relación al sector de Monos (Circunvalar Plaza), se propone la peatonalización de las vías a las cuales se hace referencia en el numeral 1, en consonancia con el Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo 35 de 2017). El POT establece una doble condición de este espacio urbano.

Por una parte, se señala el área como Espacio Público Efectivo, como se puede ver en el Mapa #12: Sistema de Espacio Público de Suelo Urbano y de Expansión Urbana. También la carrera 14 se clasifica como Vía Peatonal, según el Sistema de Información Geográfica (SIG), del cual se derivó el Mapa #4: Jerarquía Vial del Suelo Urbano y de Expansión. Esta información se constató en el portal del POT (pereira.maps.arcgis.com).

Según el geo portal del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la vía que se denomina carrera 14, según el POT, allí se reconoce como calle 9 bis. Al consultar el Anexo 4: "Secciones y Perfiles de las Vías urbanas y de expansión urbana", que hace parte integral del POT, se identifica la calle 9 bis como una Vía Local, identificada con el código SIG: 1129. La carrera 14 por su parte, se identifica con el código SIG: 1139.

Se solicita a la Comisión establecer claridad sobre la clasificación de la carrera 14, según el POT, o calle 9 bis, según el IGAC, su segmento comprendido entre la Avenida Circunvalar y la carrera 15.

Quedamos atentos a las fechas para exponer los diferentes temas ante las respectivas comisiones.

Anexo 1	Propuesta ajuste movilidad sector Monos (Circunvalar Plaza)
Anexo 2	Estudio de movilidad parques Avenida Circunvalar
Anexo 3	Propuesta ajuste movilidad sector La Rebeca – Popular Modelo
Anexo 4	Propuesta ajuste movilidad sector Prometeo
Anexo 5	Ficha patrimonial Parque La Rebeca. "Las Huellas del Tiempo".

Atentamente,

ANDRÉS SÁENZ TABORDA
Gerente

NORMATIVIDAD TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Los diseños geométricos de carreteras y vías urbanas son un complejo campo de acción para los actuales diseñadores, puesto que ellos demandan tener en cuenta no solo los factores propios matemáticos del diseño, sino también el impacto social y ambiental que el diseño pueda generar mediante la alteración del espacio público. Un óptimo diseño de vías garantiza el mejoramiento del entorno y las condiciones de movilidad del sector intervenido, por lo tanto es necesario considerar las necesidades viales proyectadas de la zona de análisis, además de dar cumplimiento de las normas de diseño que indica el Instituto Nacional de Vías – INVIAS. De este modo todo diseño vial considerado en el actual proyecto estará enmarcado bajo los criterios definidos por el MANUAL DE DISEÑO GEOMÉTRICO DE CARRETERAS de INVIAS del año 2008 con el fin de respetar e incluir algunos criterios para la aproximación a un diseño vial seguro y agradable partiendo de los elementos principales contemplados en dicho documento.

Habría que decir también que un esquema de diseño vial no estaría completo sin un adecuado sistema de información para los actores viales, razón por la cual es vinculante conocer e identificar las normas y dispositivos que regulan la movilización de los actores dinámicos dentro del tránsito, en la condición de conductor, pasajero o peatón por las vías abiertas al público, es por esto que se considerarán los lineamientos en materia de seguridad contenidos en el MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL – DISPOSITIVOS UNIFORMES PARA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN CALLES, CARRETERAS Y CICLORUTA DE COLOMBIA del año 2015 elaborado por el Ministerio de Transporte con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios activos de las vías tanto en el diseño definitivo de las vías contenidos en el proyecto, al igual que en el plan de manejo de tránsito durante las respectivas intervenciones de obra civil.

Ahora bien, con el objetivo de considerar y establecer parámetros adecuados a nuestro medio en lo referente a accesibilidad, se tendrán en cuenta los lineamientos establecidos en el manual de referencia del Ministerio de Transporte y Fondo de Prevención Vial: ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO Y AL TRANSPORTE, el cual define pautas en torno a las características y condiciones para que la accesibilidad al medio físico y el transporte se implemente en el entorno de lo público, atendiendo a lo dispuesto en la LEY 361 DE 1997, por lo cual se establecerán los mecanismos de integración social de las personas con limitación. De este modo al poner en consideración los criterios contenidos en dicho manual se pretende cubrir los aspectos de accesibilidad en el espacio público, edificaciones públicas y El transporte, además de las redes peatonales accesibles. También cabe señalar que allí se hace referencia a las normas técnicas colombianas, ICONTEC y su contenido fue elaborado con base en las normas en materia de accesibilidad al medio físico detalladas a continuación:

- NTC 4139 Símbolo gráfico
- NTC 4140 Edificios. Pasillo, Corredores
- NTC 4143 Edificio. Rampas fijas

- NTC 4144 Edificios. Señalización
- NTC 4145 Edificios. Escaleras
- NTC 4201 Edificios. Equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas
- NTC 4269 Sillas de ruedas. Dimensiones totales máximas
- NTC 4279 Vías de circulación peatonal planas
- NTC 4349 Edificios. Ascensores
- NTC 4695 Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano
- NTC 4764 Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales

En cuanto a la incorporación del componente de transporte no motorizado, se tendrán en cuenta los principios de la "GUÍA DE CICLO INFRAESTRUCTURA PARA CIUDADES COLOMBIANAS" con el fin de considerar esquemas básicos de construcción e implementación de ciclo infraestructura para el proyecto de formulación de diseños de parques de la Avenida Circunvalar. Si bien dicha guía no pretende ser de obligatorio cumplimiento, si representa una buena fuente de información oficial, pues es un compendio de recomendaciones y lineamientos de buenas prácticas basadas en experiencias exitosas nacionales e internacionales liderado por el Ministerio de Transporte con el propósito de solucionar una de sus mayores preocupaciones en cuanto al tema de transporte no motorizado, es decir la falta de homogeneidad de la ciclo infraestructura en todas las ciudades del país, además de la poca idoneidad de algunos lineamientos locales para su aplicación generalizada.

CONTEXTO URBANO GENERAL - MOVILIDAD

Hay que destacar que el eje vial principal tanto para vehículos como para peatones que garantiza la conexión entre los parques es la avenida circunvalar, por lo cual se considerará todo el tramo a lo largo de la calle 1a hasta la calle 14 como parte integral del análisis del contexto urbano general para el proyecto del diseño y construcción de los parques propuestos, dicho tramo a su vez se dividirá en segmentos para entender las condiciones de tráfico en un día habitual, es decir se estudiará la movilidad durante un día entre lunes a viernes durante la franja horaria comprendida entre las 6:00 y 22:00. Para ello se utiliza la herramienta de "Google Traffic" que permite evidenciar en líneas de diferentes colores las condiciones de velocidad en la red vial.

Es así que para dar mayor claridad y evitar errores de interpretación se tiene la siguiente connotación de acuerdo al proveedor de la herramienta:

Color	Interpretación
Verde	No hay retrasos en el tráfico
Naranja	Hay una cantidad media de tráfico
Rojo	Hay demoras en el tráfico. Cuanto más oscuro sea el rojo, más lenta será la velocidad de circulación

Fuente: Google Maps

Los resultados obtenidos demuestran que a las 6:00 a.m, periodo en el que se inicia el análisis de las condiciones de tráfico no se evidencia problemas de circulación sobre la avenida circunvalar, pero se empiezan a vislumbrar los primeros indicios de congestión sobre las calles adyacentes a la avenida circunvalar, como es el caso de los segmentos de la calle 10 bis a la altura de las carreras 12 bis y 14 , de igual modo la calle 5 y 4 bis entre carreras 12 bis y carrera 13 a la altura de la entrada del Centro Comercial Parque Arboleda, también la calle 3 bis entre carreras 14 y 12 que permite la conexión más próxima entre la avenida circunvalar y el barrio Corocito en inmediaciones del edificio La Rebeca y la Clínica Comfamiliar

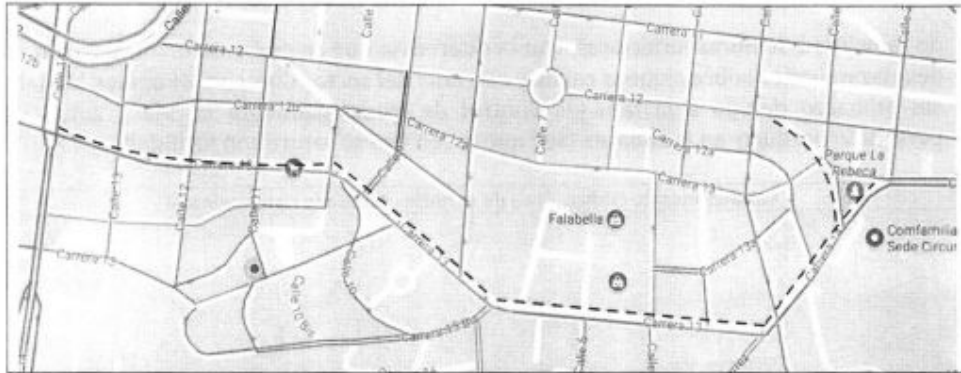


A partir de las 7:00 a.m se intensifican los flujos sobre la calle 14 en el sentido sur-norte aparentemente debido a los viajes originados en el barrio Los Álamos con posible destino dentro de la ciudad o Dosquebradas, además de los vehículos que transitan por el costado norte-sur de la calle en mención y hacen el giro en la intersección de Invico para tomar la avenida circunvalar. En cuanto a la circulación en calles colindantes se tiene la intensificación de desplazamientos sobre la calle 13 sobre las carreras 12 y 13 con destino Avenida del Ferrocarril y carreras 13 y 15 que conducen a la calle 17 con posible destino el centro de Pereira. Se debe agregar también el desplazamiento de vehículos por la calle 10 entre carreras 13 desde la calzada de servicio del Mall de comidas de Monos hasta el acceso del sector de los Alpes sobre la carrera 15 bis. Finalmente se presenta un movimiento de vehículos sobre la avenida circunvalar en el acceso de la clínica Comfamiliar, es decir sobre la carrera 14 entre las calles 4 y 1ª, al igual que las vías secundarias en dicho sector



El periodo comprendido entre las 8:00 y 10:00 presenta una desmejora de la movilidad sobre la avenida circunvalar, pues todo el segmento de vía entre la calle 14 y 11 presenta condiciones de flujo vehicular mucho mayores a las evidenciadas en horas previas y a su vez los corredores secundarios en ambos costados (norte y sur) sufren el impacto del incremento de circulación de vehículos. Es notable la restricción o posibles cuellos de botella que se presentan en los segmentos de la carrera 12 bis sobre las calles 13 y 14 debido a su función de liberación de flujos hacia la avenida del Ferrocarril y la calle 9 entre carreras 12 y 13 donde se presentan bajas velocidades y dificultad de circulación debido al estacionamiento indebido en vía en ambos o un costado de la vía, probablemente debido a la actividad comercial de la zona y el alto flujo de viajes generado por la Clínica de fracturas.

Así mismo se evidencia una saturación de las vías y reducción de velocidad en el sector de Los Alpes entre las carreras 15 y 15 bis debido al estacionamiento en vía por algún tipo de actividad comercial en la zona y posible insuficiencia de estacionamientos para visitantes de las edificaciones residenciales del sector. Por otra parte el sector de la Clínica Comfamiliar continua presentando las mismas condiciones

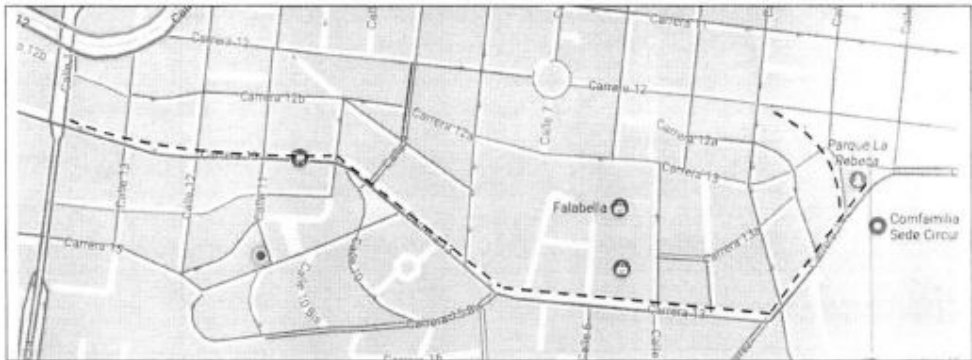


A partir de las 11:00 a.m hasta las 12:00 a.m las condiciones de movilidad son similares al periodo anterior, con la diferencia de una saturación de las vías de los barrios Berlín y Corocito a la altura de las carreras 11 y 12 entre las calles 2 y 8, los cuales representan los corredores alternos para la toma de la avenida circunvalar desde los diferentes barrios de la comuna Villavicencio

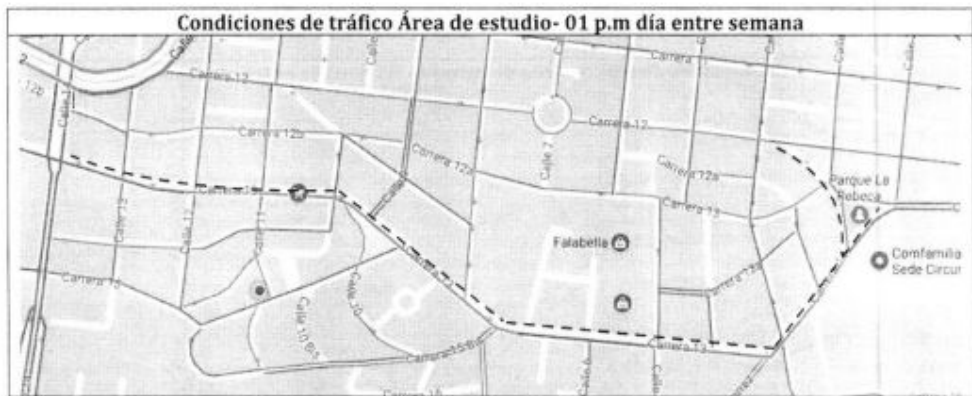


A las 12:00 m hay condiciones desfavorables de las intersecciones viales no semaforizadas sobre la avenida circunvalar, se destacan el punto de encuentro de la carrera 13 con carrera 15 además del respectivo segmento vial sobre toda la avenida circunvalar posterior a dicho punto, al igual que la mini rotonda de la carrera 15 bis con carrera 13 que garantiza el acceso a los barrios Los Cábulos, Los Alpes y San José Sur. Lo anterior supone o permite inferir que tratándose de sectores mayoritariamente residenciales hay una atracción considerable de viajes del transporte privado al medio día

Condiciones de tráfico Área de estudio- 12 m día entre semana

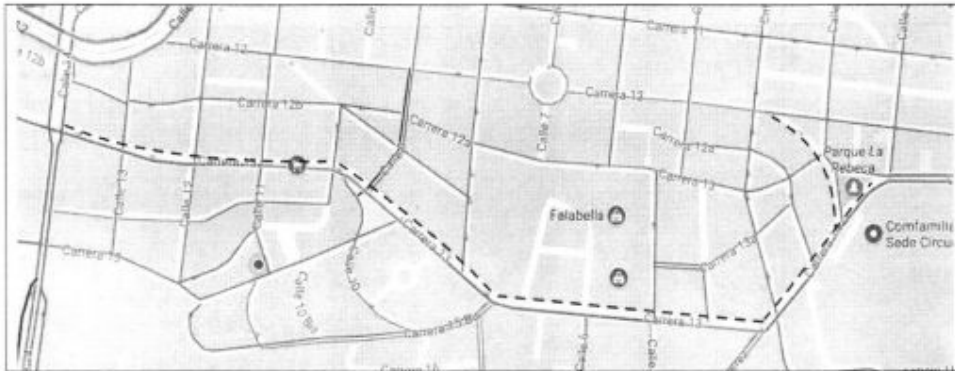


Durante la franja horaria comprendida entre 1:00 p.m a 2:00 p.m se tiene una reducción de circulación de carros sobre el eje vial de la avenida circunvalar lo que supone una mejoría y reducción de densidad de vehículos sobre los segmentos comprendidos entre las calles 12 y 15 además del tramo entre calles 3 y 4 a la altura de la clínica Comfamiliar, al mismo tiempo persiste las mismas condiciones de flujo sobre la calle 12 hasta la 14 en el sector de Invico - Prometeo y el tramo de la calle 5 hasta la 7 contiguo al Club del Comercio y Centro Comercial Arboleda. Por otro lado la carrera 12 bis presenta una mejoría de movilidad entre las calles 19 bis y calle 13.



Después de las 2:00 p.m la liberación de flujos vehiculares presentada en el periodo de la 1:00 p.m vuelve a un estado de condiciones de tráfico medio, dentro de los cuales se destacan los segmentos de la avenida circunvalar entre calles 11 y 14, calles 5 y 8 bis además del segmento entre calles 1 y 4. Con respecto al eje vial paralelo a la avenida circunvalar se tiene un tráfico medio en el segmento de la carrera 12 bis entre las calles 9 y 14.

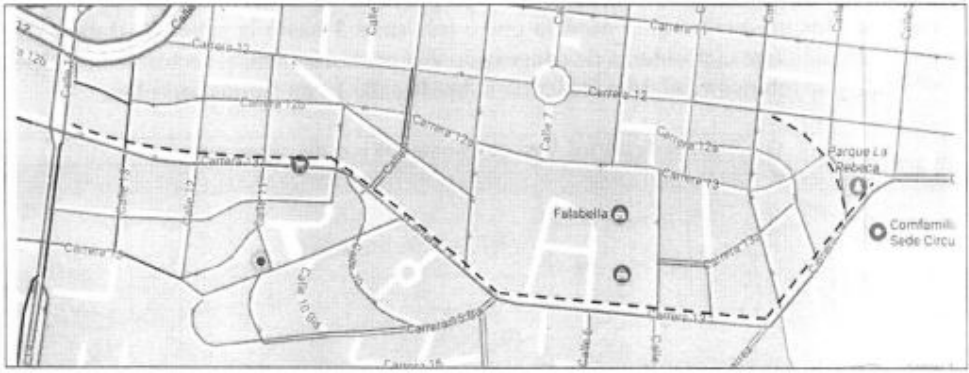
Condiciones de tráfico Área de estudio- 02 p.m día entre semana



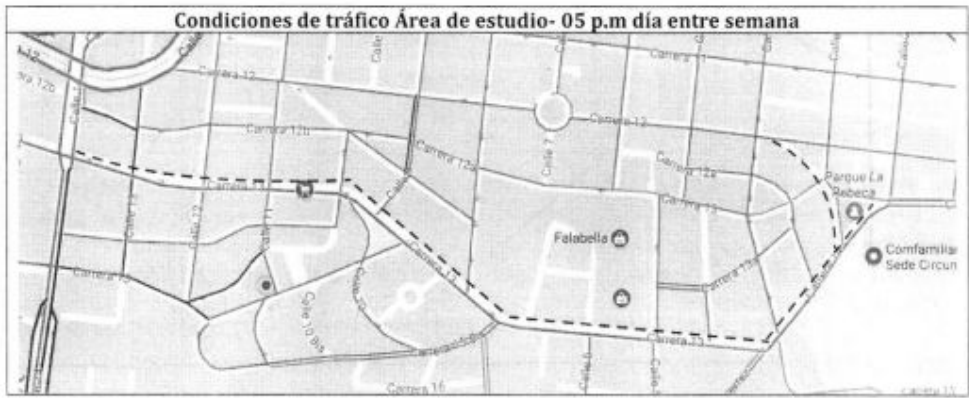
Es a partir de las 3:00 p.m hasta 5:00 p.m en el que se empieza a evidenciar los primeros cuellos de botella considerables en la zona de análisis, o por lo menos en el que se tienen registros de la reducción de la velocidad, como es el caso de la calle 14 en el sentido sur-norte, y la calle 13 entre carreras 12 y 15, a su vez la carrera 15 entre las calles 12 y 14 presenta condiciones desfavorables de movilidad, pues es la única salida que tiene el sector de Los Alpes con el cambio de sentido de la avenida circunvalar hacia los sectores de los Álamos y la calle 17. Se debe agregar que la avenida circunvalar presenta condiciones de tráfico medio a lo largo de su trazado desde la calle 1 hasta la calle 14, a excepción del tramo entre las calles 4 y 5 en el que no hay registro de demoras por condiciones de tráfico.



Condiciones de tráfico Área de estudio- 04 p.m día entre semana



A partir de las 5:00 p.m se presentan dificultades para transitar por el corredor comprendido por la carrera 15 entre calles 12 y 14 y la carrera 12 bis entre calles 11 y 12 contiguo al lavaderos de autos Los Alpes, dicho corredor es paso obligado por vehículos particulares y de transporte público que hacen el giro desde la avenida circunvalar o provienen de la calle 12 bis por la calle 11 y que debido al alto flujo de vehículos y las obras de construcción adelantadas en la zona de Los Alpes hacen que el tiempo de ciclo de la intersección semafórica de la calle 14 no sea suficiente para permitir el paso de la mayor cantidad de vehículos posible, lo que genera demoras y trancones en dicho sector. De igual manera la calle 13 atrae un gran número de flujos de vehículos provenientes de la avenida circunvalar o de la calle 14 a través de la carrera 14, que tienen salida al mismo punto, razón por la cual hace que dicho corredor presente condiciones desfavorables de movilidad en las horas de más frecuencia



Es en el periodo entre 6:00 p.m y 7:00 p.m en el que la avenida circunvalar en su totalidad presenta una reducción de velocidad producto al aumento de densidad de vehículos a lo largo de su recorrido desde el sector de Invico y el parque de La Rebeca, esto se evidencia en el color naranja sobre todo el eje vial de la carrera 13 desde la calle 2 hasta la calle 14, el cual representa condiciones de tráfico medio. De igual modo

sucede lo mismo con la carrera 12 bis, la cual presenta demoras por la alta circulación de vehículos en dicha franja horaria entre las calle 3 hasta la calle 14. Habría que decir también que el problema de congestión vial presentado en el sector de Los Alpes persiste y se intensifica el flujo vehicular sobre la calle 14 en ambos sentidos.



Después de las 7:00 p.m la avenida circunvalar empieza a presentar periodos de menor densidad vehicular, particularmente entre las calles 11 y carrera 15, también se evidencia una reducción de flujos vehiculares en el segmento vial de la avenida circunvalar entre las calles 4 y 5 .De igual forma la calle 10 desde la carrera 13 hasta la carrera 15 bis no presenta demoras comparado con el periodo entre 6:00 p.m y 7:00 p.m. Otro rasgo de mejora en condiciones de movilidad se presentan en la calle 14 entre carreras 13 y 17 donde se pasa de condiciones de tráfico pesadas a medias.



En el periodo de 8:00 p.m a 9:00 p.m sobre la avenida circunvalar se evidencia que el segmento comprendido entre las calles 4 y 5 que cuenta con condiciones de tráfico bajas durante gran parte del día, presenta un cambio en sus condiciones de flujo, pues pasa de tener condiciones de tráfico bajas a medias probablemente por el movimiento

generado en atracción y generación de viajes del Centro Comercial Arboleda, Clínica Comfamiliar y la actividad gastronómica de los barrios Popular Modelo, Berlín y Corocito en dicha franja horaria. Así mismo la carrera 12 bis presenta menos saturación vehicular desde las calles 9 hasta la 13 , contribuyendo al mismo efecto sobre la avenida circunvalar en el tramo comprendido entre las calles 10 bis y 12. Finalmente se tiene que la calle 14 en sentido norte - sur presenta menos densidad de vehículos, tendencia que se mantendrá hasta el final del periodo de análisis



En definitiva el periodo comprendido entre las 9:00 p.m hasta las 11:00 p.m sobre la avenida circunvalar refleja la correlación entre la actividad comercial y las condiciones de tráfico de dicho corredor vial, pues se evidencian posibles demoras en los segmentos donde se han identificado establecimientos como restaurantes, centros comerciales, bares y cafés, posiblemente por la reducción de capacidad debido al estacionamiento en vía temporal dada la naturaleza del sector y su actividad nocturna, dicho tramo corresponde al segmento vial entre la carrera 15 y la calle 5. Ahora bien el segmento vial entre Invico y el Prometeo sobre la avenida circunvalar presenta condiciones medias de trafico, lo que significa que en ocasiones pueden haber demoras o presentarse velocidades bajas, ya que esta calzada permite hacer el giro más próximo por la calle 13 para acceder al sector de Los Alpes una vez se tome la carrera 14 y de este modo y evitar los semáforos de las calles 11 y 12, además en dicha franja horaria no se presentan los problemas de estacionamiento en vía al que se esta habituado en horas previas sobre toda la carrera 14. Por otro lado se tiene que el trayecto entre la calle 3 hasta la calle 13 sobre la carrera 12 bis presenta condiciones de tráfico bajas, es decir que no hay problemas de movilidad para los flujos en sentido oriente - occidente para el área de estudio. Finalmente se tiene que la cuadrícula de vías comprendida entre las calles 1ª y 8, entre carreras 11 y 12 presenta condiciones de tráfico medio, debido a la alta presencia de restaurantes en los barrios Los Andes, Popular Modelo, Berlín y Corocito, sumado el hecho de la reducción de capacidad de calzada de la red vial existente debido al estacionamiento en vía que implica dicha actividad, lo que provoca una

reducción de velocidad obligada por parte de los vehículos que transitan por dichas vías en busca de un espacio para estacionar o sencillamente porque la vía queda con un (1) solo carril efectivo.



La siguiente tabla contiene el resumen de las condiciones de tráfico en el área de estudio para determinar de esta manera la franja horaria considera como hora Pico, para ello se definieron 13 segmentos a lo largo del trazado de la avenida circunvalar desde la calle 3 hasta la calle 14, tal como lo exhibe la siguiente ilustración



De igual forma para cada una de las franjas horarias se tiene unas condiciones de tráfico que se reflejan en el número de segmentos de vía dada la situación de movilidad presentada, siendo éstos bajo, medio y pesado, y que para efectos prácticos han sido ilustrados por colores verde, naranja y rojo respectivamente. Es así que con base en los resultados de la siguiente tabla se puede inferir que el periodo de la tarde presenta mayor flujo de vehículos comparado con el periodo de la mañana, a su vez la hora Pico es el periodo comprendido entre las 17:00 y las 19:00 debido a la mayor incidencia y presentación de segmentos viales con condiciones de movilidad desfavorables

Franja Horaria	Número de Segmentos presentados		
	Verde	Naranja	Rojo
6:00 - 7:00	13	0	0
7:00 - 8:00	11	2	0
8:00 - 9:00	9	4	0
9:00 - 10:00	8	5	0
10:00 - 11:00	6	7	0
11:00 - 12:00	5	8	0
12:00 - 13:00	4	9	0
13:00 - 14:00	9	4	0
14:00 - 15:00	5	8	0
15:00 - 16:00	2	11	0
16:00 - 17:00	4	9	0
17:00 - 18:00	2	11	0
18:00 - 19:00	0	13	0
19:00 - 20:00	5	8	0
20:00 - 21:00	3	10	0
21:00 - 22:00	7	6	0
22:00 - 23:00	7	6	0

Ahora bien para complementar el contexto urbano general del presente proyecto, se tiene una fuerte participación del transporte activo (peatón y bicicleta) en la partición modal de los flujos evidenciados en el área de estudio, de donde se infiere que con la medida de cambio de sentido de la avenida circunvalar y construcción de una ciclo ruta segregada a lo largo del trayecto lo que se buscaba era dinamizar la zona tanto para el vehículo privado en la medida en que se mejorarían las condiciones de movilidad, además de garantizar la seguridad e incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte, es así como es de vital importancia para la realización del proyecto el considerar y asumir al peatón y al ciclista como actores fundamentales de la movilidad en el sector, es por ello que con las obras de diseño y construcción para el conjunto de parques propuestos lo que se busca además de generar espacios públicos incluyentes y agradables es analizar y considerar las condiciones actuales del peatón y ciclista, de donde se destaca la ausencia de aceras continuas y en buen estado, la no articulación de la ciclo ruta con los espacios públicos y los conflictos en intersecciones viales con los modos activos y el vehículo privado.

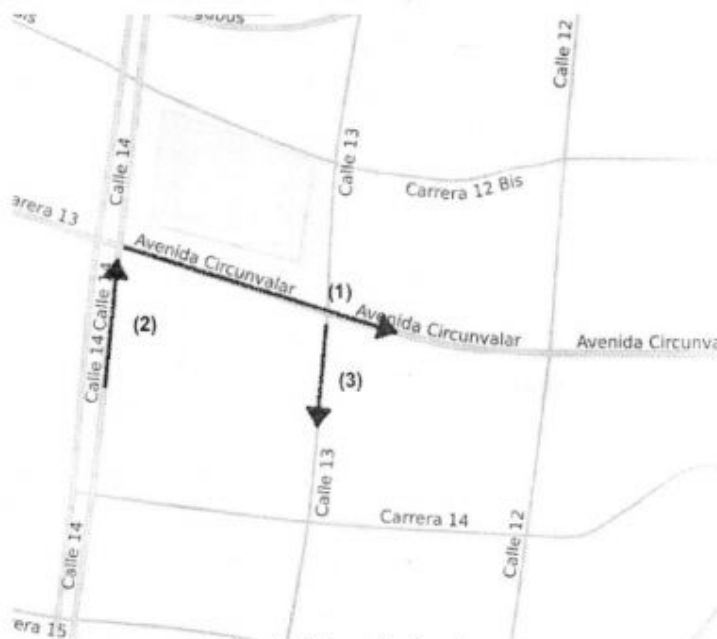
Además se evidencia una fuerte inclinación y prioridad por satisfacer las necesidades de estacionamiento de los particulares al permitir el estacionamiento en vía, lo que desencadena una reducción de capacidad de las calzadas en gran parte de la red vial, sumado el hecho de los altos flujos vehiculares y peatonales resultado de la actividad comercial y de restaurantes, al igual que la dinámica de entretenimiento tanto en días hábiles como fines de semana, es por ello que en el diagnóstico sectorial se considerará y analizará en mas detalles cada una de las zonas de influencia de los parques propuestos en donde se tendrá en cuenta el aspecto de movilidad vehicular y peatonal, esquema actual de estacionamientos e incidencia de la ciclo infraestructura disponible.

DIAGNÓSTICO SECTORIAL - SECTOR 1 "INVICO-PROMETEO"

- VEHICULAR

El área de análisis abarca las zonas aledañas a los predios con ficha catastral número 66001010300070901 y 66001010300080001 según información disponible en la base de datos geográfica del Plan de Ordenamiento Territorial vigente para la ciudad de Pereira, los cuales corresponden al espacio público del edificio INVICO y el lugar donde se encuentra el monumento a los Fundadores, dichos sitios han sido seleccionados para un proceso de rediseño o construcción de espacio público con el propósito de mejorar el hábitat del corredor de la avenida circunvalar. Para ello no se debe desconocer el alto impacto que tiene dicho eje vial para la movilidad y la dinámica económica del sector, es por ello que se consideraron los volúmenes vehiculares generados en las zonas más próximas de las áreas a intervenir y con ello nos referimos al corredor vial de la avenida circunvalar entre calles 13 y 14 el cual se ha denominado "grupo 1", además de los flujos en sentido sur - norte sobre la calle 14 identificado como "grupo 2", así mismo se considero el segmento de la calle 13 entre carreras 13 y 14 llamado "grupo 3".

Ilustración xx - Grupo de movimientos para análisis de volúmenes vehiculares



Con el grupo de movimientos identificados anteriormente de acuerdo a los sentidos viales se pretende evaluar las condiciones actuales de movilidad en el sector en cuanto al transporte motorizado, por lo que se realizaron aforos vehiculares los días

11, 12 y 14 de septiembre del año en curso en el periodo comprendido entre las 17:00 a las 19:00 horas para determinar las condiciones de tráfico en el sector de Invico y Prometeo. A continuación se detallan los resultados del conteo vehicular

Tabla XX - Resultados de aforo vehicular para el sector Invico - Prometeo

GRUPO	PERIODO	MOTOS M	AUTOS A	BUS B	CAMIÓN C	Total Equivalente	Total Equivalente Hora	Total Mixtos	Total Mixtos Hora
1	17:00 - 17:15	93	224	7	6	300		330	
	17:15 - 17:30	117	222	8	4	307		351	
	17:30 - 17:45	124	227	11	4	321		366	
	17:45 - 18:00	119	232	5	4	312	1.239	360	1.407
	18:00 - 18:15	114	256	10	7	351	1.290	387	1.464
	18:15 - 18:30	133	224	7	3	312	1.295	367	1.480
	18:30 - 18:45	132	222	10	3	316	1.290	367	1.461
	18:45 - 19:00	108	222	9	4	304	1.282	343	1.464
2	17:00 - 17:15	139	127	4	3	212		273	
	17:15 - 17:30	107	114	9	5	198		235	
	17:30 - 17:45	116	109	7	0	181		232	
	17:45 - 18:00	95	84	9	5	162	753	193	933
	18:00 - 18:15	137	100	6	1	183	724	244	904
	18:15 - 18:30	140	102	8	0	188	714	250	919
	18:30 - 18:45	75	83	6	1	135	668	165	852
	18:45 - 19:00	71	91	9	1	147	653	172	831
3	17:00 - 17:15	44	84	0	1	109		129	
	17:15 - 17:30	44	90	0	3	120		137	
	17:30 - 17:45	45	92	0	0	115		137	
	17:45 - 18:00	42	85	0	1	109	451	128	531
	18:00 - 18:15	60	101	0	0	131	474	161	563
	18:15 - 18:30	56	76	0	0	104	458	132	558
	18:30 - 18:45	45	75	0	1	100	444	121	542
	18:45 - 19:00	39	70	0	0	90	425	109	523
TOTAL HORA	17:00 - 17:15	276	435	11	10	620		732	
	17:15 - 17:30	268	426	17	12	624		723	
	17:30 - 17:45	285	428	18	4	617		735	
	17:45 - 18:00	256	401	14	10	582	2.443	681	2.871
	18:00 - 18:15	311	457	16	8	665	2.487	792	2.931
	18:15 - 18:30	329	402	15	3	604	2.467	749	2.957
	18:30 - 18:45	252	380	16	5	551	2.401	653	2.875
	18:45 - 19:00	218	383	18	5	541	2.360	624	2.818

Una vez consolidados los resultados del aforo vehicular se pueden sacar conclusiones significativas para cada uno de los grupos vehiculares, al igual que evaluar el área de análisis como un todo, pues los flujos vehiculares siguen trayectorias a través de toda la red vial disponible, que para el caso en cuestión es de suma importancia considerar no solo la avenida circunvalar y la calle 14 que son vías arteriales secundarias, sino también las vías locales como la calle 13, pues es necesario conocer y tener cifras reales del impacto en la movilidad de todo tipo de infraestructura.



Clasificación	Petición ó Tutela		
Fecha de radicación:	07 de noviembre de 2017	Número de radicado:	51592
Tipo de documento:	Externas	Fecha de oficio entrante:	
Número de oficio entrante:			
Persona natural o jurídica:	ANDRES SAENZ TABORDA		
Descripción o asunto:	COMVOCATORIA COMISIONES ASCRITAS	Tiempo de respuesta (días):	
Anexos físicos:		Descripción de anexos físicos:	UN PAQUETE
Anexos digitales:			
Destino:	CLAUDIA PATRICIA VELASQUEZ LOPERA - Secretaria De Planeacion, MARYURI GOMEZ LOPEZ - AUXILIAR ADMINISTRATIVO	Copia a:	-

