



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

Concejo

ACUERDO No 37

(13 1 DIC 2011)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

El Concejo del Municipio de Yumbo, en el ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las otorgadas en el Artículo 313 de la Constitución Nacional y Decreto 1083 del 2006.

## CONSIDERANDO

Que el artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general,

Que el artículo 24 de la carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley,

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo,

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad,

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo,

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la facultad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción,

Que la ley 1083 del 2006, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones, sobre Movilidad sostenible en Distritos y Municipios con Planes de Ordenamiento Territorial, y algunas disposiciones sobre gestión ambiental.

Que la Secretaría de Tránsito y Transporte formuló el Plan Maestro de Movilidad en su primera versión a través del convenio con la Fundación de la Universidad del Valle.

Que en la formulación del Plan obedeció al diagnóstico, el cual se hace parte del presente documento y es presentado en el Anexo 3.


Que el Plan Maestro de Movilidad, PMM, se orienta a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad.

En consecuencia,

## ACUERDA:

Artículo 1. Adopción.

Se adopta el Plan Maestro de Movilidad para el Municipio de Yumbo en los términos del presente Acuerdo.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

1

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

## TÍTULO 1. GENERALIDADES

### CAPÍTULO 1. DE LA DEFINICIÓN, DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DE LOS DOCUMENTOS

#### Artículo 2. Definición y Ámbito del PMMY.

Se entiende por Plan Maestro de Movilidad del municipio de Yumbo un conjunto de objetivos, acciones, gestiones, programas, proyectos y decisiones de tipo administrativos, institucional, financiero y de ejecución, orientado a la planificación, regulación y control del sistema de movilidad del municipio, haciendo énfasis en la conectividad urbana regional. El Plan Maestro de Movilidad es un instrumento técnico de planificación, cuyo principal propósito es la racionalización de los sistemas vial y de transporte, tendiente a garantizar una mayor y mejor movilidad de personas, bienes y servicios en una adecuada infraestructura.

#### Artículo 3. De los Documentos.

El Plan Maestro de Movilidad del Municipio de Yumbo, está contenido en este Acuerdo, sus anexos y todos los decretos y normas que a futuro, lo reglamenten. Los anexos son: Anexo 1. Planos de Ubicación de Proyectos, Anexo 2. Programa de Inversiones, Anexo 3. Documento Técnico Soporte. Anexo 4. Presentación Oficial del PMMY.

### CAPÍTULO 2. DE LA CONCORDANCIA

#### Artículo 4. Concordancia.

El Plan Maestro de Movilidad del municipio y sus componentes son concordantes con las políticas, lineamientos y modelos territoriales determinados en el mismo, como también con los objetivos generales y específicos, los cuales hacen énfasis en la racionalización del sistema vial.

### CAPÍTULO 3. DE LAS DEFINICIONES

#### Artículo 5. Definiciones.

Para efectos de mayor claridad respecto a algunos conceptos, a continuación se presenta la definición de los de mayor relevancia:

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

**Afectación Vial:** Es una zona predial que implica una restricción impuesta en favor del Municipio de Yumbo, limitando la obtención de la licencia de construcción, bajo ciertas condiciones, establecidas por planeación municipal.

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

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

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

2

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 13

(31 DIC 2014)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

**Calzada:** Zona dura por donde transitan los vehículos.

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

**Calzada Lateral:** Contigua a la calzada central, con un solo sentido de circulación destinada al establecimiento del acceso a los sectores, zonas o barrios o sitios de interés público.

**Carril:** Zona de la calzada para la circulación del tránsito con la capacidad suficiente para la circulación de un vehículo.

**Ciclorruta:** Carril con destinación exclusiva para la circulación de las bicicletas, dentro de una vía arterial preferencialmente.

**Centralidades:** Núcleos urbanos configurados en centro urbano y/o en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentros.

**Centro Logístico:** Conjunto de instalaciones y recursos desde los cuales se desarrollan operaciones y actividades asociadas al flujo competitivo de las mercaderías de forma de optimizar la localización, así como las oportunidades de agregar valor a la mercadería previo a ser entregado a los clientes. Entre los valores agregados que se pueden brindar desde el centro logístico se destacan los siguientes servicios: agregación, fraccionamiento, empaque y desempaques, etiquetado, ensambles, control de calidad, reconstrucción, administración y control de inventarios, consolidación y desconsolidación, entre otros.

**CIM:** Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

**Corredor:** Faja de terreno amplia que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de calles y carreteras y líneas de tránsito y rutas.

**Discapacidad:** Toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

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

**Espacio Público:** Inmuebles públicos o privados destinados a la satisfacción de necesidades urbanas.

**Impacto ambiental:** Alteración favorable o desfavorable que experimenta el conjunto de elementos naturales del hábitat, artificiales o inducidos por el hombre, ya sean físicos, químicos o ecológicos; como el resultado de efectos positivos o negativos de la actividad humana o de la naturaleza en sí.

**Intercambiador modal:** Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

3

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

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

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

Movilidad reducida: Restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

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

Red de intercambiadores modales: Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

Red de estacionamientos: La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema inteligente de tránsito.

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y divertidos para todos sus usuarios.

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

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

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

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

Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

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

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

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

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

4

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

INE 806.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 15

31 DIC 2015

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Trazado de una vía: Diseño geométrico preliminar definido en planta y sección transversal, el trazado de oficina sobre la cual se adelanta el proyecto definitivo de la vía.

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

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

Vía Transversal: Dirección predominante Oriente Occidente y/o Viceversa

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

## TÍTULO 2. MODELO DE MOVILIDAD FUTURO

### CAPÍTULO 1. PERIODO DE EJECUCIÓN Y CAMPO DE ACCIÓN

Artículo 6. Periodo de Ejecución.

Este Plan de Movilidad establece periodos de corto, y mediano plazo de ejecución, así como los programas y proyectos a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente Acuerdo al corto plazo como el periodo comprendido entre la fecha de publicación del presente Acuerdo y el 31 diciembre del año 2015; como de mediano plazo hasta el 31 diciembre del 2019, y largo plazo hasta el 31 Diciembre del 2024.

Artículo 7. Campo de Acción.

Las medidas aquí contenidas se aplicarán dentro de la jurisdicción del Municipio de Yumbo, por parte de todo actor del Sistema, de carácter estatal o particular, y por fuera del mismo por parte de las autoridades municipales de los diversos sectores, cuando ellas interactúen con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.

### CAPÍTULO 2. VISIÓN

Artículo 8. Visión.

El sistema de movilidad busca satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas y de la carga de manera segura, eficiente, a un costo razonable y consistente con la salud humana y el ecosistema. Su implementación logrará obtener un Sistema Integrado de Transporte a nivel Nacional, Regional y Local, equidad entre los modos de transporte según los grupos socioeconómicos, comunidad con pleno acceso a la libre movilidad, racionalizando el uso de la tierra, y minimizando la contaminación.

Artículo 9. Sistema de Gestión de Calidad.

El modelo de movilidad se fundamenta en un enfoque sistémico basado en los Sistemas de Gestión de Calidad. En dicho enfoque se identifican las políticas, se establecen los objetivos que apuntan

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

5

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 806.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 2014

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

hacia dichas políticas y se formulan y evalúan las estrategias para alcanzar los objetivos propuestos. Ello implica la necesidad de construir un sistema de indicadores para medir el cumplimiento de objetivos y metas, de acuerdo con la implementación gradual de las estrategias y los proyectos. La dirección de Planeación Municipal determinará estos indicadores, la forma y frecuencia de su medición, el sistema de evaluación y seguimiento del Plan de Movilidad Municipal.

### CAPÍTULO 3. POLÍTICAS

#### Artículo 10. Políticas.

El Plan Maestro de Movilidad, PMM, se orienta a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con base en el siguiente marco conceptual:

Los desarrollos urbanos que privilegian los modos no motorizados (peatones y ciclistas) son un común denominador de las ciudades que presentan altos índices de calidad de vida, todo esto acompañado de sistemas de transporte público organizados, eficientes y sostenibles. Estrategias de tráfico calmado se implementan en estas ciudades, sin que esto sacrifique su competitividad y productividad. Son también comunes las estrategias de tratamiento especial en el centro de la ciudad, las cuales incluyen la peatonalización de sus vías. El objetivo es lograr que las personas cada vez caminen mayores distancias como estrategia para reducir la movilidad motorizada y para estimular el ejercicio físico de peatones y ciclistas dentro de la premisa de que una mejor salud conlleva una mayor productividad.

Las políticas del Plan de Movilidad son las siguientes:

1. Asumir la movilidad como un derecho de personas en condiciones de seguridad y que contribuya a mejorar su calidad de vida.
2. Garantizar que la movilidad se rija bajo principios de eficiencia, eficacia y efectividad en el uso de recursos, competitividad y sostenibilidad.
3. Conferir al Transporte no motorizado y Público, el papel de ejes estructuradores del sistema de movilidad, articulando los diferentes modos. El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad, el segundo en orden de prevalencia es el usuario de la bicicleta.
4. Adoptar criterios de movilidad ambientalmente sostenibles, especialmente aquellos que estimulen los modos de transporte no motorizados y la generación de espacios públicos donde la salud y el bienestar de peatones y ciclistas sea preservada.
5. Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.
6. Todos los vehículos utilizados para el transporte público colectivo deben garantizar la seguridad de sus usuarios y de los conductores.
7. Adoptar el soporte tecnológico necesario para la conexión lógica y racionalizada entre los actores y los componentes de la movilidad.
8. Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.
9. La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.
10. Garantizar la sostenibilidad financiera y de recursos.
11. Garantizar la observancia, medición de indicadores, análisis, y reformulación del PMMY, de tal manera que se genere un dinamismo, en conjunto con el crecimiento y desarrollo de las actividades humanas y del territorio.

6

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95- 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co – contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 2014

31 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

## CAPÍTULO 4. OBJETIVOS

### Artículo 11. Objetivos.

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



- 1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región.
- 2. Mejorar la movilidad, la seguridad, la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y urbanos, con la región.
- 3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
- 4. Priorizar los modos de transporte más sostenibles, como por ejemplo el ir a pie o en bicicleta o en transporte público, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado.
- 5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas de transporte con la implementación de tecnologías de última generación.
- 6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales.
- 7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
- 8. Promover el funcionamiento logístico del Municipio-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
- 9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
- 10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema de movilidad regional y municipal competitivo y articulado, con la activa participación de los diferentes actores y la sociedad.

## CAPÍTULO 5. ESTRATEGIAS

### Artículo 12. Macro Estrategias.

Se adoptan dos macro estrategias que tienen que ver con el mejoramiento de la conectividad Urbano Regional y la conectividad Urbana. La primera relacionada con lograr la interconexión física, operativa y tarifaria, entre el subsistema de transporte intermunicipal e interveredal con las redes viales y de transporte urbanas, garantizando una adecuada articulación y permitiendo desarrollos intermodales. La segunda macro estrategia consiste en el mejoramiento de la interconexión de las redes viales y de transporte urbanas entre sí y con ello eficientar el sistema de transporte integrado.

### Artículo 13. Objetivos de la Conectividad Urbano Regional.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente   
Archivado en el expediente de Acuerdos

7

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº. 805.009.162-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Se definen como objetivos para el logro de la Conectividad Urbano Regional, son los siguientes:

1. La optimización y mejoramiento de los niveles de servicio de la Infraestructura vial
2. La optimización y el mejoramiento de la logística del transporte de carga
3. El Mejoramiento de los niveles de servicio del transporte público colectivo Intermunicipal e Interveredal
4. Mejoramiento y la optimización de la accesibilidad y seguridad vial

## Artículo 14. Objetivos de la Conectividad Urbana.

Se definen como objetivos para el logro de la Conectividad Urbana, son los siguientes:

1. El Mejoramiento de los niveles de servicio del Transporte Público Colectivo Municipal
2. La optimización y mejoramiento de los niveles de servicio de la Infraestructura vial y de estacionamientos
3. La construcción de redes para el transporte no motorizado
4. El mejoramiento ambiental de los corredores de transporte,
5. Mejoramiento y la optimización de la accesibilidad y seguridad vial

## Artículo 15. Gestiones Complementarias.

Las anteriores estrategias deben ser apoyadas por gestiones complementarias como son:

Gestión Institucional  
Gestión Financiera  
Gestión Ambiental  
Gestión Cultural y Educativa

## TÍTULO 3 CONECTIVIDAD URBANO REGIONAL

### CAPÍTULO 1. ENFOQUE INTEGRADO

## Artículo 16. Enfoque Integrado.

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

## Artículo 17. Objetivos Estratégicos.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

8

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co





# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Desde el punto de vista regional es importante que el municipio de Yumbo tenga una adecuada interconexión con otras regiones, con la finalidad de:

1. Los flujos de paso no interfieran con el tránsito interno en especial de la cabecera municipal y conlleve a costos adicionales en el mantenimiento de las vías como sucede en la actualidad, incluyendo congestión.
2. La infraestructura de accesos a la Cabecera Municipal debe ser directa, es decir que permita salidas y llegadas rápidas desde la cabecera y hacia la misma, seguras y con alineamientos claros y cortos.
3. La segregación del tráfico de paso en especial el de mayor peso y tamaño, no debe entrar al centro de la ciudad.
4. Mejorar las condiciones superficiales, estructurales y de capacidad vial de las vías de acceso a la cabecera permitirá una mejor transitabilidad de los usuarios que deben sacar sus productos, desde el interior y a su vez para los productos de suministros que llegan desde otras partes de la región o el país.
5. Se optimiza el sistema de transporte público colectivo intermunicipal, dada unas mejores condiciones de movilidad y seguridad, y,
6. Conlleva también a disminuir los costos de producción de las empresas, industrias, y pequeños comerciantes, agricultores y empresarios, en la distribución de insumos y mercancías, como también contribuye a la interacción social y económica entre las veredas y las cabeceras.
7. Proporcionarle mayor seguridad, accesibilidad y comodidad a otros modos de transporte como; a pie y en bicicleta.

### Artículo 18. Alcance.



La estrategia de conectividad urbano regional, correspondiente al Plan de Movilidad de Yumbo la conforman nueve (9) programas que agrupan un total de cincuenta y seis (56) proyectos definidos en los artículos siguientes y presentados gráficamente en el Anexo 1 del presente documento. Los proyectos integrantes de cada uno de los programas enunciados a continuación, se consignan en los artículos siguientes:

### Artículo 19. Programas. Los programas de la conectividad urbano regional son los siguientes:

- Programa 1: Programa de Mantenimiento Vial,
- Programa 2: Programa de Rehabilitación Vial Programa de Logística de la Movilidad,
- Programa 3: Programa de Construcción de Vías Nuevas
- Programa 4. Programa de Intersecciones Viales
- Programa 5. Programa de Ordenamiento Logístico del Transporte de Carga
- Programa 6: Programa de Intercambiadores Modales Regionales
- Programa 7. Programa de Racionalización del TPC Rural, Intermunicipal e Interveredal.
- Programa 8. Programa de Puentes, pontones y estructuras
- Programa 9. Programa de Logística de la Movilidad

## CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL

### Artículo 20. Objetivos.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente   
Archivado en el expediente de Acuerdos

9

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 14  
(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Los objetivos del mantenimiento vial son los siguientes:

- Conservación y reparación de pavimentos. Su objetivo es mantener estándares o niveles de servicio mínimos, prolongar la vida útil del pavimento existente o evitar su deterioro anticipado. Corresponde a obras menores de mantenimiento y como tal, se presentan bajo la forma de un programa anual.
- Reposición de pavimentos. Su objetivo es recuperar la calidad y nivel de servicio original de la vía. Corresponde a la renovación total de la calzada sin modificación de su capacidad.
- Mejoramiento de la red vial. Su objetivo es mejorar la capacidad y/o calidad de un servicio existente. Considera un conjunto de acciones que modifican las características físicas y/u operacionales de la vía, pudiendo incluir la reposición de pavimentos.

### Artículo 21. Beneficios

Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de mantenimiento vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:


- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios. Este es un beneficio directo que se produce al modificar las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos; se mide a través de asignarle valor al tiempo de viaje de los distintos usuarios que transitan por la red.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en el estado de la carpeta de rodadura, como consecuencia del proyecto. Tanto el ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, como el ahorro en el consumo de combustible de los vehículos, corresponden a beneficios que cobran especial relevancia en los proyectos cuya tipología es de "Mejoramiento". En cambio, el ahorro de otros costos de operación de vehículos es el más relevante en los proyectos cuya tipología es "Conservación", "Reparación" y "Reposición" de vías.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, por causa del proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes
- Disminución de la contaminación ambiental

### Artículo 22. Proyectos.

Los proyectos que conforman el programa de mantenimiento vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- MV-01: Plan de Administración de Mantenimiento Vial Rural Municipal (red de interconexión intermunicipal, tramo en el Municipio de Yumbo): Yumbo-la Cumbre, y Yumbo-Cali,
- MV-02: Plan de Administración de Mantenimiento de Vías entre la cabecera de Yumbo y corregimientos: Yumbo-Mulaló, Yumbo-Dapa, Cali-Dapa, Yumbo-Yumbillo, Mulaló-Montañitas, Yumbo-Santa Inés, Yumbo-San Marcos, San Marcos-Dapa, Yumbillo-Dapa, Dapa-La Olga, Desv Dapa-El pedregal (exceptuando los tramos de vías de primer orden),
- MV-03: Plan de Administración de Mantenimiento de Vías Interveredales y redes terciarias,
- MV-04: Plan de Administración de Mantenimiento de Vías de carácter urbano en las

10

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95- 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

cabeceras Corregimentales: Arroyohondo, El Pedregal, La Buitrera, La Olga, Miravalle, Montañitas, Mulaló, San Marcos, Santa Inés, y Yumbillo,

- MV-05: Adecuar y Mantenimiento del sendero ecológico Salazar-La Virina, cuia la Cumbre, y
- MV-06: Administración del Mantenimiento Vial Rural.

### CAPÍTULO 3. PROGRAMA DE LOGÍSTICA DE LA MOVILIDAD,

#### Artículo 23. Objetivos.

Fortalecer los procesos, y procedimientos de la planificación, regulación y control del sistema de transporte urbano regional.

#### Artículo 24. Beneficios:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios y con ello una mejor movilidad.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos.
- Ahorro de costos de conservación de la vía.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes.
- Disminución de la contaminación ambiental.

#### Artículo 25. Proyectos.

Los proyectos que conforman el programa de la logística de la movilidad como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- LMR-01: Diseño e implementación de un sistema de información geográfica, asociando, topografía, especificaciones, inventarios, estado físico de los elementos viales, señalización y semaforización, riesgos, vulnerabilidad, invasión, fallas geológicas, tráfico, información sobre obras, rutas, enlazada a página web, usuarios, rutas de transporte público intermunicipal, y municipal y ciclorrutas, estaciones, paradas, daños, accidentes, referenciación, clima, pronósticos, y demás aspectos que incidan en la movilidad diaria, etc.
- LMR-02: Implementación de señalización e información dinámica e inteligente y comunicaciones SOS para los accesos a la ciudad de Yumbo en todas las rutas conectoras.
- LMR-03: Diseño e implantación de planes de controles en campo, revisión preventiva de vehículos, conductores y usuarios.
- LMR-04: Diseño e implementación de Auditorias de seguridad vial en la red vial de conectividad rural y regional.
- LMR-05: Fortalecimiento de la atención pre-hospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito.
- LMR-06: Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación, especialmente en las zonas rurales.
- LMR-07: Diseño e implementación de fiscalización a las rutas de transporte público intermunicipal y determinación de sanciones según la legislación vigente.
- LMR-08: Plan de diseño, e implantación de señales de tráfico para carreteras.
- LMR-09: Plan de descontaminación visual y retiro de vallas publicitarias.
- LMR-10: Diseño, construcción y señalización de las intersecciones de toda la red vial.
- LMR-11: Diseño del plan para la reducción y eliminación de accesos vehiculares a las carreteras.
- LMR-12: Diseño y aplicación de la normatividad para la generación de permisos de construcción en las zonas de influencia a la red vial, y la construcción de proyectos privados o públicos al lado

11

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria *LG*  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente *HV*  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96

[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- de las vías o grandes centros de generación de viajes.
- LMR-13: Diseño e implementación del Plan Municipal de Seguridad Vial.

### CAPÍTULO 4. PROGRAMA DE ORDENAMIENTO LOGÍSTICO DEL TRANSPORTE DE CARGA

#### Artículo 26. Objetivos.

A continuación se describen los objetivos relacionados con los centros integrados de mercancías y el flujo de carga en el ámbito de Yumbo:

- Facilitar la transparencia del mercado coordinando la oferta y la demanda
- Promover el transporte intermodal
- Ayudar a la resolución de problemas de tráfico, urbanísticos y medioambientales facilitando el traslado de las empresas de transporte fuera de Yumbo.
- Mejorar de la organización, gestión, y coordinación de las empresas de transporte de carga
- Mejorar la oferta de servicios de almacenamiento, consolidación, y fraccionamiento de cargas y distribución de las empresas presentes en el mismo
- Mejorar las condiciones de trabajo de las tripulaciones
- Resolución de determinados problemas específicos

Por otro lado los centros integrados de mercancías CIM se definen<sup>1</sup> como un conjunto de instalaciones y equipamientos donde se desarrollan distintas actividades relacionadas directamente con el transporte de carga nacional e internacional, que puede ser utilizados como centro logístico de industriales y distribuidores por la relación que tienen con el sector transporte y que dispone de una serie de servicios complementarios que pone a disposición de los distintos usuarios, como: transportadores, industriales, almacenistas, distribuidores, agentes, etc. Dentro de las funciones de un centro integrado de mercancías se relacionan las siguientes: logística, de servicio a los vehículos, de acogida a las tripulaciones, administrativa y comercial, intercambio modal y otras específicas.

#### Artículo 27. Beneficios.

Los beneficios de mayor importancia son los siguientes:

Priorizar atención del estado de las vías para propósitos de mantenimiento vial y de reducción de accidentalidad.

Mejor utilización de las vías disponibles por parte de los vehículos de transporte de carga.

Integración de la vialidad disponible con puntos o actividades de carga y descarga acordadas entre el gobierno y los generadores de carga con la participación de los transportadores. Para poder atender estas necesidades es necesario adelantar un análisis detallado de tránsito e infraestructura vial en zonas específicas de la ciudad que permitan posteriormente:

Identificar necesidades de ampliación de malla vial.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

12

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95- 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Identificar necesidades específicas de cambio de geometría para atender problemas de acceso a zonas de cargue y descargue o necesidad de bahías o similares para realizar esta operación. Así mismo evaluar modificación a sentidos viales o intervenciones de tránsito calmado para mejorar la "convivencia" del tráfico de camiones con el resto del tránsito mixto.

Identificar puntos de accidentalidad asociada con el transporte de carga, principalmente fuera de la malla vial arterial, y adelantar acciones específicas como señalización, tráfico calmado o modificaciones a la geometría.

Identificar circuitos o rutas, fuera de la malla vial arterial y/o asociada a las zonas de restricción para optimizar la circulación de los vehículos del transporte de carga, esto incluye la debida señalización vial y el control por parte de la autoridad de tránsito para su implementación. Así mismo, requiere del seguimiento por parte de la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad y de los actores de las cadenas económicas y logísticas involucradas para su mejoramiento continuo mediante el uso de indicadores y procesos de diálogo como los que se dan en el observatorio de movilidad del transporte de carga.

Incorporar dentro de los procesos de priorización de obras de desarrollo del plan maestro de movilidad, el factor de transporte de carga que no ha sido incluido de manera explícita en ejercicios de planificación anteriores.

### Artículo 28. Proyectos.

Los proyectos que conforman el programa de logística de transporte de carga como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- OLTC-01: Estudio de Prefactibilidad para la construcción del Centro Integrado de Mercancías, los llamados proyectos CIL y CIS.
- OLTC-02: Gestión predial para la adquisición del lote para la construcción del CIL, CIS y su construcción.
- OLTC-03: Estudio que permita determinar la matriz origen destino para vehículos de carga. En el que se realice la definición de Corredores de movilidad de carga: Zonas de Cargue y descargue, Acerca de los materiales y desechos de construcción, Estudio del transporte de carga en el marco de la seguridad vial y Transporte de residuos peligrosos, Con lo anterior se debe garantizar los siguientes resultados:
- OLTC-04: Gestión del Proyecto: TREN DE CERCANÍAS.
- OLTC-05: Gestión del Proyecto: Rehabilitación del río, para su navegabilidad y Diseño y construcción Puerto fluvial en el paso de la Torre.

## CAPÍTULO 5. PROGRAMA DE REHABILITACIÓN VIAL

### Artículo 29. Objetivos.

Recuperar la malla vial, en cuanto a sus condiciones superficiales y estructurales y de esta manera brindar una mejor movilidad y seguridad. Los proyectos de rehabilitación comprenden el conjunto de actividades necesarias para reconstruir, reponer o recuperar las condiciones originales del proyecto, obra o actividad de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las cuales fue diseñada y construida. Se debe tener especial atención en los estudios previos a su construcción, especialmente en la determinación del tráfico futuro, de ello dependerá su durabilidad en el tiempo o

13

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

periodo de diseño. Son aquellos que enmarcándose dentro de la definición anterior comprenden las siguientes actividades:

- Recuperación del afirmado o de las capas estructurales (sub-base, base asfáltica, capa de rodadura).
- Recuperación, adecuación y reconstrucción de bermas.
- Recuperación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje.
- Recuperación y construcción de obras de estabilización.
- Actividades de parcheo.
- Disposición de sobrantes y escombros.

### Artículo 30. Beneficios.


Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de rehabilitación vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios. Este es un beneficio directo que se produce al modificar las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos; se mide a través de asignarle valor al tiempo de viaje de los distintos usuarios que transitan por la red.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en el estado de la carpeta de rodadura, como consecuencia del proyecto. Tanto el ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, como el ahorro en el consumo de combustible de los vehículos, corresponden a beneficios que cobran especial relevancia en los proyectos cuya tipología es de "Mejoramiento". En cambio, el ahorro de otros costos de operación de vehículos es el más relevante en los proyectos cuya tipología es "Conservación", "Reparación" y "Reposición" de vías.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, por causa del proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes
- Disminución de la contaminación ambiental

### Artículo 31. Proyectos.

Los proyectos que conforman el programa de rehabilitación vial como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- RV-01: Estudios, diseños y construcción de la carretera Cali - Yumbo (vía antigua)
- RV-02: Estudios, diseños y construcción de la carretera Crucero Dapa-Dapa
- RV-03: Estudios, diseños y construcción de la carretera Yumbo-la Cumbre
- RV-04: Estudios, diseños y construcción de la carretera Vía al Placer (los chancos)

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

14

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

N.º 805.009.462-0

ACUERDO No.

131 DIC 2014 037

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

- RV-05: Estudios, diseños y construcción de la carretera Pedregal - Cachibí

## CAPÍTULO 6. PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NUEVAS

### Artículo 32. Objetivos

Los proyectos de construcción de vías nuevas tienen la finalidad fundamental de conectar e integrar sectores poblacionales que requieren de una adecuada y expedita integración. Los proyectos de construcción de vías nuevas comprenden el conjunto de actividades necesarias para ejecutar un proyecto vial con excelentes condiciones de rodadura, formada por un sistema de capas estructurales y alineamientos que permitan una adecuada funcionalidad de la vía. Los responsables deben sacar los permisos ambientales exigidos por las autoridades ambientales. Especialmente se utilizan para mejorar las condiciones de movilidad entre una zona y otra, de la región o de las ciudades, ya que las rutas actuales se encuentran congestionadas.

### Artículo 33. Beneficios

Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de construcción vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:


- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, ganancia que se logra con la construcción de nuevas rutas o caminos.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en la longitud, capacidad y la pendiente longitudinal de la vía nueva.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, a causa de un mejoramiento de los estándares de diseño del nuevo proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes por disminución de flujos vehiculares en otras rutas alternas.
- Disminución de la contaminación ambiental, se logra por la utilización de mejores estándares de diseño.

### Artículo 34. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de construcción de vías nuevas como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- VN-01: Estudio de Factibilidad para la construcción de la Doble Calzada Cali-Yumbo (vía antigua)
- VN-02: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la variante occidental al casco municipal de Yumbo (la denominan la variante a la Cumbre)

15

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037 - 14  
31 DIC 2014

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- VN-03: Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de la variante oriental al casco municipal de Yumbo
- VN-04: Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de la doble calzada de la Calle 15 entre la Glorieta CENCAR y la Glorieta Las Américas
- VN-05: Estudio de Pre-factibilidad para la construcción del TERCER CARRIL en cada CALZADA de la Autopista Cali-Yumbo
- VN-06: Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de Variante a la Línea Férrea
- VN-07: APP, de la Vía Mulaló-Loboguerrero
- VN-08: Estudio de Factibilidad de la Calzada de servicio Norte Carrera 40
- VN-09: Estudio de Factibilidad de la Variante a Dapa.

## CAPÍTULO 7. PROGRAMA DE RACIONALIZACIÓN DEL TPC INTERMUNICIPAL E INTERVEREDAL

### Artículo 35. Objetivos

Los objetivos de este programa son los siguientes:

- Lograr la optimización del sistema de transporte público de carácter regional
- Lograr la articulación e integración física, operacional y tarifaria del SETP al sistema de transporte público colectivo rural, y regional.
- Lograr el mejoramiento de los niveles de servicio del transporte público colectivo.
- Lograr el mejoramiento de la cobertura y accesibilidad del sistema de transporte público.
- Lograr la implementación tecnológica requerida al sistema para brindar información, seguridad, estabilidad y confiabilidad.

### Artículo 36. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Un mejor aprovechamiento de la infraestructura vial rural y por ende unos menores costos de operación del sistema de transporte público colectivo y en general.
- Mejoramiento del confort por parte de los usuarios.
- Ahorros de tiempos de viaje
- Ahorros de económicos por una adecuada tarifa al usuario.
- Mejoramiento del medio ambiente.
- Mejoramiento de la accesibilidad del sistema a los usuarios.
- Negocios del servicio de transporte con mayor productividad.

### Artículo 37. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de racionalización del Transporte Público Colectivo intermunicipal e interveredal, como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- TPR-01: Estructuración técnica, legal y financiera del STPCIM, como un sistema integrado al MIO, y al STPCU.
- TPR-02: Localización, Diseño, e instalación de amoblamientos para Intercambios modales

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

16

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co





# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

131 DIC 2014

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

entre Peatón, Bicicletas, y Transporte Público Municipal, Interveredal e Intermunicipal a mediano plazo.

- TPR-03: Estudio, Localización y diseños, fabricación e instalación de paraderos de transporte público colectivo en toda la red del sistema de transporte público colectivo.

### CAPÍTULO 8. PROGRAMA DE INTERCAMBIADORES MODALES REGIONALES

#### Artículo 38. Objetivos

Implementar un sistema de transporte basado en la intermodalidad, componente encargado de la eficiencia del transporte, brindando a los usuarios la multiplicidad de opciones. El intercambiador de transporte es el punto en el que los pasajeros cambian de modo y/o servicio de transporte, además del punto de encuentro de los diferentes operadores y modos. Un intercambiador es también la puerta por la que muchos usuarios acceden al sistema de transporte: "por donde ellos acceden al mundo del transporte".

#### Artículo 39. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Cuando el intercambiador está asociado al centro es, en mayor medida, la puerta de entrada de la ciudad o la comunidad. Tiene la función de sala de bienvenida y recepción. El cuidado extenderse a los alrededores.
- El intercambiador permite redireccionar los flujos de viajeros haciendo uso de las conexiones orbitales, evitando así que este hecho siga ocurriendo en el centro urbano.
- Un intercambiador bien planificado, gestionado y operado reduce el tiempo necesario para la realización del trasbordo entre modos y/o servicios así como los tiempos de espera. Se puede acortar de esta forma el tiempo total del viaje.
- El intercambiador proporciona también un lugar ideal en el que realizar la coordinación entre los distintos operadores de transporte de manera que se mejore el funcionamiento del sistema y se consiga un uso más racional de toda su capacidad. También es posible utilizarlo para realizar la promoción y marketing del sistema de transporte público.

#### Artículo 40. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de intercambiadores modales como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- IMR-01. Estudio de Pre factibilidad para la ubicación y construcción de los Intercambiadores Modales.
- IMR-02. Estudio de Factibilidad para la construcción de los Intercambiadores Modales.
- IMR-03. Gestión predial para la adquisición de los lotes para la construcción del Intercambiador Modal (IM).

### CAPÍTULO 9. PROGRAMA DE INTERSECCIONES VIALES

#### Artículo 41. Objetivos

Mejorar las condiciones de movilidad y geometría de las intersecciones de mayor complejidad y prioridad.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria *LG*  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente *HV*  
Archivado en el expediente de Acuerdos

17

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

## Artículo 42. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de intersecciones viales como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- IV-01: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel Menga (Calle 70-Calle 10).
- IV-02: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel 4N (Calle 70-Calle 12).
- IV-03: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección Sameco TRES Niveles (Calle 70-Calle 15).
- IV-04: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección Crucero a desnivel Dapa.
- IV-05: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel Glorieta CENCAR.
- IV-06: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel Glorieta Las Américas.
- IV-07: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel cruce con la línea férrea (Calle 15 con Calle 15D).
- IV-08: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel de la Calle 15 y la Calle 16N (conexión Norte de la prolongación de la Calle 15, con Vía Panorama).
- IV-09: Estudio de Pre-Factibilidad para la construcción de la Intersección a desnivel de la Futura Variante Occidental con la vía Yumbo-La Cumbre.

## CAPÍTULO 10. PROGRAMA DE PUENTES, PONTONES Y ESTRUCTURAS

### Artículo 43. Objetivos

El diseño, la construcción, el mantenimiento de las estructuras es de vital importancia por tratarse de proyectos de gran costo y de pasos viales obligados por accidentes geográficos, o simplemente para mejorar la movilidad y seguridad en una intersección.

### Artículo 44. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de puentes, pontones, y estructuras viales como parte del instrumento para la lograr la conectividad rural y regional son los siguientes:

- PPE-01: Diseño e implementación del sistema de gestión de mantenimiento, rehabilitación y construcción de puentes.
- PPE-02: Diseño e implementación del sistema de gestión de mantenimiento rehabilitación y construcción de puentes peatonales.
- PPE-03: Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre ríos, riachuelos y escorrentías.

18

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria *Laura García Marín*  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

131 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

## TÍTULO 4. CONECTIVIDAD URBANA

### CAPÍTULO 1. ENFOQUE INTEGRADO

#### Artículo 45. Enfoque Integrado

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

#### Artículo 46. Alcance

La estrategia de conectividad urbana, correspondiente al Plan Maestro de Movilidad de Yumbo la conforman nueve (9) programas que agrupan un total de noventa y dos (92) proyectos definidos en los artículos siguientes y presentados gráficamente en el Anexo 1 del presente documento. Los proyectos integrantes de cada uno de los programas enunciados a continuación, se consignan en los artículos siguientes:

#### Artículo 47. Programas

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

- Programa 1: Programa de Racionalización del STPC
- Programa 2: Programa de Mantenimiento Vial Urbano,
- Programa 3: Programa de Logística de la Movilidad
- Programa 4: Programa de Corredores Ambientales
- Programa 5: Programa de Intersecciones Viales
- Programa 6: Programa de Rehabilitación Vial Urbana
- Programa 7: Programa de Construcción de Vías Nuevas
- Programa 8: Programa de Ordenamiento de Estacionamientos
- Programa 9: Programa de Puentes, pontones y otras estructuras



### CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE RACIONALIZACIÓN DEL STPC

#### Artículo 48. Objetivos

El sistema estratégico de transporte público de Yumbo tiene como objetivo principal garantizar la movilidad de las personas a todos los puntos de la ciudad, obedeciendo a determinados patrones de comodidad, rapidez, seguridad y costo. Dentro de los objetivos de este programa se encuentran los siguientes:

- Lograr la optimización del sistema de transporte público de carácter regional
- Lograr la articulación e integración física, operacional y tarifaria con otros modos de transporte de la ciudad y de la región.
- Lograr el mejoramiento de los niveles de servicio del transporte público colectivo.

19

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente   
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- Lograr el mejoramiento de la cobertura y accesibilidad del sistema de transporte público.
- Lograr la implementación tecnológica requerida al sistema para brindar información, seguridad, estabilidad y confiabilidad.
- Lograr mayores inversiones privadas y públicas alrededor del proyecto.

### Artículo 49. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Un mejor aprovechamiento de la infraestructura vial urbana y por ende unos menores costos de operación del sistema de transporte público colectivo y en general.
- Mejoramiento del confort por parte de los usuarios.
- Ahorros de tiempos de viaje
- Ahorros de económicos por una adecuada tarifa al usuario.
- Mejoramiento del medio ambiente.
- Mejoramiento de la accesibilidad del sistema a los usuarios.
- Negocios del servicio de transporte con mayor productividad.
- Mayor sostenibilidad del sistema de transporte urbano.

### Artículo 50. Proyectos

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

- STPC-01: Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Transporte Público Colectivo, y estudios complementarios (integración con el MIO, integración con el transporte regional, rural y urbano del Municipio de Yumbo).
- STPC-02: Diseño Operacional del STPC (vehículos, frecuencia, velocidades, horarios, rutas, itinerarios, Manuales de Operación, y reglas de integración).
- STPC-03: Localización, Diseño, e instalación de amoblamientos para Intercambios modales entre Peatón, Bicicletas, y Transporte Público Municipal e Intermunicipal a mediano plazo.
- STPC-04: Estudio, Localización y diseños, fabricación e instalación de paraderos de transporte público colectivo en toda la red del STPC.
- STPC-05: Estudio, Localización y diseños, construcción de patios y talleres para el STPC.
- STPC-06: Estudio, Localización y diseños, construcción de terminales de ruta para el STPC.

## CAPÍTULO 3. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL URBANO,

### Artículo 51. Objetivos

Los objetivos del mantenimiento vial son los siguientes:

- Conservación y reparación de pavimentos. Su objetivo es mantener estándares o niveles de servicio mínimos, prolongar la vida útil del pavimento existente o evitar su deterioro anticipado. Corresponde a obras menores de mantenimiento y como tal, se presentan bajo la forma de un programa anual.
- Reposición de pavimentos. Su objetivo es recuperar la calidad y nivel de servicio original de la vía. Corresponde a la renovación total de la calzada sin modificación de su capacidad.
- Mejoramiento de la red vial. Su objetivo es mejorar la capacidad y/o calidad de un servicio existente. Considera un conjunto de acciones que modifican las características físicas y/u

20

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

operacionales de la vía, pudiendo incluir la reposición de pavimentos.

### Artículo 52. Beneficios

Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de mantenimiento vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios. Este es un beneficio directo que se produce al modificar las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos; se mide a través de asignarle valor al tiempo de viaje de los distintos usuarios que transitan por la red.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en el estado de la carpeta de rodadura, como consecuencia del proyecto. Tanto el ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, como el ahorro en el consumo de combustible de los vehículos, corresponden a beneficios que cobran especial relevancia en los proyectos cuya tipología es de "Mejoramiento". En cambio, el ahorro de otros costos de operación de vehículos es el más relevante en los proyectos cuya tipología es "Conservación", "Reparación" y "Reposición" de vías.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, por causa del proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes
- Disminución de la contaminación ambiental

### Artículo 53. Proyectos

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

- MVU-01: Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías arterias principales y secundarias.
- MVU-02: Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías colectoras.
- MVU-03: Estudios, diseños de detalle, y ejecución del mantenimiento vial para vías locales.
- MVU-04: Administración del Mantenimiento Vial Urbano Integral.

## CAPÍTULO 4. PROGRAMA DE LOGÍSTICA DE LA MOVILIDAD

### Artículo 54. Objetivos

Fortalecer los procesos, y procedimientos de la planificación, regulación y control del sistema de transporte urbano regional.

### Artículo 55. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios y con ello una mejor movilidad.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

21

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 37

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"



- Ahorro de costos de operación de los vehículos.
- Ahorro de costos de conservación de la vía.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes.
- Disminución de la contaminación ambiental.

### Artículo 56. Proyectos

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

- **LM-01.** Estudio, diseño y construcción del par vial de la Calle 4 y Calle 7.
- **LM-02.** Estudio, diseño y construcción del par vial de la de la Carrera 4 y 5 (inversión de sentidos viales).
- **LM-03.** Estudio, diseño y construcción del par vial de la Calle 8 y Calle 9.
- **LM-04.** Estudio, diseño y construcción de la de la Calle 10 y Calle 11.
- **LM-05.** Estudio, diseño y construcción de la de la de la Carrera 8 y Carrera 9.
- **LM-06.** Diseño e implementación de un sistema de información geográfica, asociando, topografía, especificaciones, inventarios, estado físico de los elementos viales, señalización, riesgos, vulnerabilidad, invasión, fallas geológicas, tráfico, información sobre obras, rutas, enlazada a página web, usuarios, rutas de transporte público intermunicipal, y municipal y ciclorrutas, estaciones, paradas, daños, accidentes, referenciación, clima, pronósticos, y demás aspectos que incidan en la movilidad diaria, etc. A nivel urbano.
- **LM-07.** Diseño e implantación de planes de controles en campo, revisión preventiva de vehículos, conductores y usuarios.
- **LM-08.** Diseño e implementación de Auditorias de seguridad vial en la red vial básica urbana y casos de concentración de accidentes de tránsito.
- **LM-09.** Diseño e implementación del planeamiento semafórico.
- **LM-10.** Diseño e implementación de la central semafórica, sistema de seguridad ciudadana y redes de telecomunicaciones.
- **LM-11.** Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación, especialmente en la zona urbana.
- **LM-12.** Diseño e implementación de fiscalización a las rutas de transporte público municipal y determinación de sanciones según la legislación vigente.
- **LM-13.** Plan de diseño, e implantación de señales de tráfico para la red vial urbana.
- **LM-14.** Diseño, y construcción y señalización de las intersecciones de toda la red vial urbana.
- **LM-15.** Diseño del plan para la reducción y eliminación de accesos vehiculares en la red vial básica principal urbana.
- **LM-16.** Diseño y aplicación de la normatividad para la generación de permisos de construcción en las zonas de influencia a la red vial, y la construcción de proyectos privados o públicos al lado de las vías o grandes centros de generación de viajes, en la zona urbana.
- **LM-17.** Diseño e implementación del Plan Municipal de Seguridad Vial, especialmente en la red vial urbana.
- **LM-18.** Diseño e implementación del Plan Municipal de Semaforización, especialmente en la red vial urbana.
- **LM-19.** Formulación, y diseño de proyectos de tráfico calmado.
- **LM-20.** Sustitución del 100% de los vehículos de tracción animal que transitan en el Municipio
- **LM-21.** Diseño del Programa de Incentivos para la utilización de la Bicicleta en el Municipio
- **LM-22.** Estructuración Técnica, legal y Financiera para las Fotomultas en el Municipio
- **LM-23.** Estudio para la determinación de los horarios para Cargue y Descargue de mercancías, así como la determinación de las rutas para el transporte de mercancías

22

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente   
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

- LM-24. Gerencia del PMMY, con cobertura para todo el Municipio, función principal: la determinación y consecución de recursos para la implementación del plan y socialización del mismo
- LM-25. Fortalecimiento Institucional, especialmente de las Secretarías de Planeación Municipal, Tránsito e Infraestructura, de tal forma que se consideren y se dimensionen, los temas transversales al Plan
- LM-26. Diseño, Gestión, Implementación, Administración, Monitoreo, control y Evaluación del Observatorio de la Movilidad (incluye montaje de estaciones permanentes y no permanentes de aforos)

## CAPÍTULO 5. PROGRAMA DE CORREDORES AMBIENTALES

### Artículo 57. Objetivos

Brindarles a los usuarios y a la comunidad en general una alternativa urbana en las mejores condiciones ambientales, paisajísticas y de espacios públicos de los corredores, incluyendo espacios para la ciclorrutas y para el peatón.

### Artículo 58. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Aumento de los espacios públicos dedicados para el peatón y para los ciclistas
- Mejoramiento medio ambiental incluyendo el paisaje
- Disminución de conflictos peatón-ciclista-vehículo
- Ordenamiento de la infraestructura para el Transporte Público
- Disminución de accidentes de tránsito
- Disminución de la congestión vehicular, al prohibir el estacionamiento en vía

### Artículo 59. Proyectos

Los proyectos que conforman el programa de ejes ambientales urbanas como parte del instrumento para la lograr la conectividad urbana son los siguientes:

- CA-01. Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Carrera 4 y Carrera 5.
- CA-02. Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Calle 12.
- CA-03. Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Calle 15.
- CA-04. Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Carrera 19 desde la Glorieta las Américas hasta curva de la Señor el buen consuelo y Calle 15 hasta cruce vía ferrocarril.
- CA-05. Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Par vial bulevar del rio Yumbo desde la proyección variante panorama hasta el perímetro urbano sector occidental, barrio Trinidad.
- CA-06. Estudio de Prefactibilidad para la peatonalización o semi-peatonalización de la zona central comprendida entre la Carrera 2 hasta la Carrera 6, y la Calle 4 y la Calle 12 (el estudio puede determinar si se trata de una zona más amplia o más reducida), esto sería catalogado como una zona de bajas emisiones
- CA-07. Estudio de Factibilidad para la ampliación de andenes, regularización y homogenización de secciones transversales

23

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.162-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

## CAPÍTULO 6. PROGRAMA DE INTERSECCIONES VIALES

### Artículo 60. Objetivos

Mejorar las condiciones de movilidad, seguridad y accesibilidad con la implantación de mejoras geométricas de las intersecciones de mayor complejidad y prioridad.

### Artículo 61. Beneficios

Los beneficios de este programa son los siguientes:

- Aumento de la capacidad vial de las intersecciones
- Ahorros de tiempos de viaje en las intersecciones
- Disminución de las tasas de accidentes en las intersecciones
- Mayor accesibilidad especialmente a los peatones, incluyendo usuarios con movilidad reducida
- Mejoramiento del medio ambiente.

### Artículo 62. Proyectos

Los proyectos que conforman este programa son los siguientes:

- IV-01. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección de la Calle 15 y Calle 16, cruce con el Ferrocarril.
- IV-02. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de las intersecciones: Calle 15 (vía del ferrocarril), con Carrera 5, Carrera 4, Carrera 3 y Carrera 2.
- IV-03. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección de la Calle 15 (vía del Ferrocarril), con Carrera 3N y Carrera 4N.
- IV-04. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de las intersecciones: Calle 16, con Carrera 5, Carrera 4, y Carrera 2.
- IV-05. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de las intersecciones: Calle 16, con Carrera 1N, Carrera 3N.
- IV-06. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección: Carrera 4 con Calle 5.
- IV-07. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección: Carrera 5 con Calle 4.
- IV-08. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección: Carrera 9 con Calle 4.
- IV-09. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección: Carrera 10 con Calle 8.
- IV-10. Estudio, evaluación, diseños geométricos y construcción de la intersección: Calle 7 con Calle 4.

## CAPÍTULO 7. PROGRAMA DE REHABILITACIÓN VIAL URBANA

### Artículo 63. Objetivos

Recuperar la malla vial, en cuanto a sus condiciones superficiales y estructurales y de esta manera brindar una mejor movilidad y seguridad. Los proyectos de rehabilitación comprenden el conjunto de actividades necesarias para reconstruir, reponer o recuperar las condiciones originales del proyecto, obra o actividad de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las cuales fue diseñada

24

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co





# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037  
(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

y construida. Se debe tener especial atención en los estudios previos a su construcción, especialmente en la determinación del tráfico futuro, de ello dependerá su durabilidad en el tiempo o periodo de diseño. Son aquellos que enmarcándose dentro de la definición anterior comprenden las siguientes actividades:

- Recuperación del afirmado o de las capas estructurales (sub-base, base asfáltica, capa de rodadura).
- Recuperación, adecuación y reconstrucción de bermas.
- Recuperación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje.
- Recuperación y construcción de obras de estabilización.
- Actividades de parcheo.
- Disposición de sobrantes y escombros.

### Artículo 64. Beneficios

Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de rehabilitación vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios. Este es un beneficio directo que se produce al modificar las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos; se mide a través de asignarle valor al tiempo de viaje de los distintos usuarios que transitan por la red.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en el estado de la carpeta de rodadura, como consecuencia del proyecto. Tanto el ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, como el ahorro en el consumo de combustible de los vehículos, corresponden a beneficios que cobran especial relevancia en los proyectos cuya tipología es de "Mejoramiento". En cambio, el ahorro de otros costos de operación de vehículos es el más relevante en los proyectos cuya tipología es "Conservación", "Reparación" y "Reposición" de vías.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, por causa del proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes
- Disminución de la contaminación ambiental

### Artículo 65. Proyectos

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

- RV-01: Diseño e Implementación de un Sistema de Gestión de Pavimentos Urbanos
- RV-02: Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de las Vías arteriales principales y secundarias
- RV-03: Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de las Vías colectoras
- RV-04: Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de las Vías locales. Vías para el programa de mejoramiento integral de barrios, el entorno y el hábitat.

25

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95- 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) -- [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No.

31 DIC 2014

037

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- RV-05: Estudios, diseños detallados y construcción para la rehabilitación de la Carrera 13 y Carrera 12

### CAPÍTULO 8. PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS NUEVAS

#### Artículo 66. Objetivos

Los proyectos de construcción de vías nuevas tienen la finalidad fundamental de conectar e integrar sectores poblacionales que requieren de una adecuada y expedita integración. Los proyectos de construcción de vías nuevas comprenden el conjunto de actividades necesarias para ejecutar un proyecto vial con excelentes condiciones de rodadura, formada por un sistema de capas estructurales y alineamientos que permitan una adecuada funcionalidad de la vía. Los responsables deben sacar los permisos ambientales exigidos por las autoridades ambientales. Especialmente se utilizan para mejorar las condiciones de movilidad entre una zona y otra, de la región o de las ciudades, ya que las rutas actuales se encuentran congestionadas.

#### Artículo 67. Beneficios

Existen básicamente dos tipos de beneficios, aquellos cuantificables y aquellos no cuantificables o intangibles. En los proyectos de construcción vial urbano, entre los cuantificables, se puede distinguir los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los usuarios, ganancia que se logra con la construcción de nuevas rutas o caminos.
- Ahorro de costos de operación de los vehículos. Los costos de operación pueden clasificarse en dos grandes rubros: i) Ahorro de costos de combustible de los vehículos: Corresponde al ahorro que se produce en el consumo de combustible de los vehículos, principalmente por efecto de mejoramiento de las características de diseño y construcción de la red vial y sus elementos. ii) Ahorro de otros costos de operación de los vehículos: Corresponde al ahorro proveniente de un menor consumo de repuestos, mano de obra, neumáticos, lubricantes, etc., producido por un mejoramiento en la longitud, capacidad y la pendiente longitudinal de la vía nueva.
- Ahorro de costos de conservación de la vía. Corresponde a una eventual disminución en el costo de conservación de las vías, a causa de un mejoramiento de los estándares de diseño del nuevo proyecto.
- Disminución de la ocurrencia de accidentes por disminución de flujos vehiculares en otras rutas alternas.
- Disminución de la contaminación ambiental, se logra por la utilización de mejores estándares de diseño.

#### Artículo 68. Proyectos

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

- VN-01: Diseño vial urbano de la red vial de las zonas de expansión del territorio: NOR OCCIDENTAL.
- VN-02: Diseño vial urbano de la red vial de las zonas de expansión del territorio: ORIENTAL.
- VN-03: Estudio de Prefactibilidad de la prolongación Carrera 2 desde la Calle 1a hasta la conexión hacia el occidente con la vía Yumbo-La Cumbre.
- VN-04: Estudio de Prefactibilidad de la doble calzada de la Calle 16 y Calle 16N. Cambio

26

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(131 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- estructural a Vía Arteria Principal Urbana.
- VN-05: Estudio de Pre-factibilidad para la construcción de DOBLE CALZADA Calle 15 con Calle 15D hasta la conexión con la Vía Panorama.
- VN-06: Estudios, diseños de detalle y construcción del corredor Ambiental: Circunvalar al Alto de la estancia.
- VN-07: Estudios, diseños de detalle y construcción y consolidación del primer anillo. Anillo Norte.
- VN-08: Estudios, diseños de detalle y construcción y consolidación del segundo anillo. Anillo Central.
- VN-09: Estudios, diseños de detalle y construcción y consolidación del tercer anillo. Anillo Intermedio.
- VN-10: Estudios, diseños de detalle y construcción y consolidación del cuarto anillo. Anillo Sur.
- VN-11: Diseño vial urbano de la red vial para el mejoramiento de la Accesibilidad vial a los mejoramientos integrales en Zonas de Ladera.
- VN-12: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad de PTAR y PDAR y nuevo Relleno Sanitario y sitio de disposición final de escombros.
- VN-13: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad al nuevo sistema de ABASTECIMIENTO de nueva plaza de mercado, Centro de acopio de alimentos SAN MARCOS ALTO DAPA, y Frigorífico de Yumbo.
- VN-14: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad al nuevo sistema de EQUIPAMIENTOS PARA LA SEGURIDAD SOCIAL: Policía Nacional, cuerpo de bomberos, y centro de resocialización.
- VN-15: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad al nuevo sistema de EQUIPAMIENTOS PARA LA EDUCACIÓN y LA CULTURA: concha acústica, parque arqueológico Calima, y Biblioteca Municipal.
- VN-16: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad al Proyecto Urbano: MULTIPROPÓSITO.
- VN-17: Estudio de Pre factibilidad de la red vial para garantizar la accesibilidad al Proyecto Urbano: PEZI.
- VN-18: Apertura de vías en la zona periurbana como el callejón cercano al Estadio municipal "Guachicona". En general es necesario identificar la necesidad de pavimentar tramos de vías faltantes.
- VN-19: Vía prolongación de la Carrera 3N
- VN-20: Vía prolongación de la Carrera 7N

### CAPÍTULO 9. PROGRAMA DE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS

#### Artículo 69. Objetivos

Mitigar los efectos negativos del vehículo particular entrando al centro con alta frecuencia y perjudicando la seguridad de los modos alternativos como el peatón y el ciclista, como también regulando su operación, condiciones de infraestructura y tarifas.

#### Artículo 70. Beneficios

- Mejoramiento del nivel de servicio a los usuarios de estacionamientos
- Disminución de la congestión generalizada en sectores especialmente céntricos debido a la ubicación periférica de los estacionamientos y regulación de los estacionamientos en vía
- Mejoramiento ambiental del entorno.
- Ahorros en costos de operación vehicular
- Mayor incentivo a los usuarios para caminar más.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

27

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96

[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

131 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

## Artículo 71. Proyectos

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

- OE-01: Estudio, diseño detallado y construcción de Estacionamientos de mediana capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público o sitios de intercambio modal.
- OE-02: Implementación de una Red de estacionamientos fuera de vía en la única centralidad, estudiando la posibilidad de alivios de impuestos.
- OE-03: Estructuración técnica, legal y Financiera de las Zonas Azules, y aspectos complementarios.
- OE-04: Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.
- OE-05: Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública y estudio para los lugares en los cuales puede explotarse con parquímetros.
- OE-06: Estructuración Técnica, legal y Financiera de Patios y Grúas y aspectos complementarios.
- OE-07: Regularización y normatividad para estacionamientos de visitantes

## CAPÍTULO 10. PROGRAMA DE PUENTES, PONTONES Y OTRAS ESTRUCTURAS

### Artículo 72. Objetivos

El diseño, la construcción, el mantenimiento de las estructuras es de vital importancia, por tratarse de estructuras de gran costo y de pasos viales obligados por accidentes geográficos, o simplemente para mejorar la movilidad y seguridad en una intersección.

### Artículo 73. Beneficios

- Aumento de la seguridad peatonal
- Mejoramiento de la movilidad en algunos sitios de mayor jerarquía
- Sostenibilidad de estructuras
- Ahorros en la rehabilitación de estructuras debido a un mejor mantenimiento.

### Artículo 74. Proyectos

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

- PPE-01: Diseño e implementación del sistema de gestión de mantenimiento, rehabilitación de puentes vehiculares.
- PPE-02: Diseño e implementación del sistema de gestión de mantenimiento, rehabilitación y construcción de puentes peatonales.
- PPE-03: Estudios, diseños detallados, rehabilitación y ejecución de los puentes, pontones y estructuras sobre ríos, riachuelos y escorrentías.

28

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

912 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

- PPE-04: Estudios, diseños detallados, y construcción del puente peatonal ubicado en la prolongación de la Calle 15 y 14 con Río Yumbo, al lado del puente del ferrocarril. Este puente deberá ser diseñado para el paso de motos.
- PPE-05: Estudios, diseños detallados, y construcción del puente vehicular ubicado en la prolongación de la Calle 4 con Río Yumbo. Puente amplio de una sola calzada y con andenes, en un solo sentido, haciendo par vial con la Calle 3.
- PPE-06: Estudios, diseños detallados, y construcción del puente vehicular ubicado en la prolongación de la Variante la Cumbre con Río Yumbo. Puente amplio de doble calzada, con andenes.
- PPE-07: Estudios, diseños detallados, y construcción del puente vehicular ubicado en el barrio la Trinidad. Puente amplio de doble calzada, con andenes.

## TÍTULO 5. JERARQUÍA VIAL URBANA

### CAPÍTULO 1. DE LA CLASIFICACIÓN

#### Artículo 75. De la Clasificación

Para los efectos del presente Acuerdo el sistema vial básico del Municipio de Yumbo tendrá la siguiente clasificación vial dentro de la jerarquía vial establecida para el Municipio:

Vías de Integración regional  
Vías Arterias Principales  
Vías Arterias Secundarias  
Vías Colectoras  
Vías Locales  
Vías Peatonales

### CAPÍTULO 2. DE LA DEFINICIÓN

#### Artículo 76. Vías de Integración Regional

Las Vías de Integración regional, se componen por las vías que comunican la zona urbana principal con los corregimientos, veredas municipales y a su entre sí, fortaleciendo la integración con otros municipios, regiones nacionales e internacionales. Se debe garantizar el flujo continuo y el control de accesos debe ser parcial.

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

#### Artículo 77. Vías Arterias Principales

Las Vías Arterias principales son las que conforman la red vial básica primordial de la ciudad, y por lo

29

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037  
31 DIC 2014

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

tanto, son determinantes de la estructura y forma urbanas. El tránsito que canalizan corresponde fundamentalmente a desplazamientos entre sectores urbanos y suburbanos distantes. Las vías arterias principales son las que permiten el movimiento del tránsito entre áreas o partes de la ciudad. Dan servicio directo a generadores principales de viajes y se conectan con las vías de mayor jerarquía o vías rápidas. Son separadas o segregadas y tienen control parcial de accesos. También se entrelazan entre sí para formar un sistema que mueve el tránsito en toda la ciudad, en todas las direcciones. Son usadas para el transporte público colectivo por su adecuada capacidad. En su mayoría están acompañadas de ciclorrutas bidireccionales. En los casos de zonas ya consolidadas, en el caso de zonas de desarrollo no se permite el acceso, este debe permitirse por las vías locales.

### Artículo 78. Vías Arterias Secundarias

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

### Artículo 79. Vías Colectoras

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

### Artículo 80. Vías Locales

Las Vías Locales, tienen como función principal la de proporcionar el acceso directo a las propiedades, sean éstas residenciales, comerciales, industriales o de algún otro uso. Se conectan directamente con las calles colectoras. Soportan el tránsito de vehículos particularmente livianos y es el único tipo de vía en donde se permite el estacionamiento en vía, preferencialmente en zonas diseñadas y reguladas para tal fin.

## CAPÍTULO 3. DE LA APLICACIÓN

### Artículo 81. De la Aplicación

En el caso de nuevos desarrollos, planeación municipal deberá establecer la clasificación vial conforme los lineamientos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad, en conjunto con la vocación de los usos del suelo, de las zonas de influencia directa e indirecta.

## CAPÍTULO 4. DE LAS INTERSECCIONES

### Artículo 82. Zonas de Reserva

En todas las intersecciones indicadas en el Plan Maestro de Movilidad, se deben reservar las zonas de reserva necesarias para la solución de los giros y todos los movimientos vehiculares que se requieran dentro de la intersección para su adecuado funcionamiento. Planeación municipal es la

30

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

ACUERDO No. 037  
(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

entidad encargada de la determinación de los diseños definitivos en el momento en que los predios se sometan a procesos de desarrollo o cuando se requiera la construcción de la intersección. Estos procesos deberán estar enmarcados en la realización de anteproyectos, estudios de prefactibilidad, estudio de factibilidad y diseños de ingeniería detallados. Con base en los planteamientos resultantes de estos procesos, Planeación Municipal deberá reglamentar las zonas de reserva de tal forma que los proyectos privados y públicos cumplan con estas disposiciones.

### Artículo 83. Solución Peatonal

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

### Artículo 84. Soluciones parciales y transitorias

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

## TÍTULO 6. PROGRAMA DE INVERSIONES

### CAPÍTULO 1. ESTRUCTURA DE INVERSIÓN

#### Artículo 85. Inversiones

El programa de inversiones para cada uno de los programas y proyectos definidos como parte fundamental del presente Acuerdo, se adjunta en el Anexo 2, teniendo en cuenta los plazos de ejecución definidos como el corto, y mediano plazo), su costos aproximados, la prioridad asignada y la planificación en el tiempo. Esta herramienta se convierte en un aspecto clave dentro de la programación de los recursos y viceversa, y de esta manera convertirla en una herramienta dinámica para el desarrollo del municipio de Yumbo.

#### Artículo 86. Estructura General de Costos

Con relación a la estructuración de los costos de los proyectos que hacen parte integrante del presente Acuerdo, se tienen las siguientes consideraciones:

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

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

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

31

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

916 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

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

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

### TÍTULO 7. GESTIONES COMPLEMENTARIAS

#### CAPÍTULO 1. GESTIÓN INSTITUCIONAL

##### Artículo 87. Administración de la Documentación

La administración, manejo, control de la documentación, planos, y datos, del Plan Maestro de Movilidad estará a cargo del Departamento de Planeación Municipal.

##### Artículo 88. Administración del PMMY

La ejecución del Plan de Movilidad, estará a cargo de la Departamento de Planeación Municipal, la Secretaria de Infraestructura, la Secretaria de Tránsito, Transporte y/o las entidades que las sustituyan o que se creen para tal fin.

##### Artículo 89. De la documentación

Todos los anexos, cuadros, gráficos, figuras, tablas, datos, esquemas y planos que se mencionan en el presente Acuerdo, forman parte integral del mismo.

##### Artículo 90. De la responsabilidad de los funcionarios públicos

Los funcionarios públicos que expidan autorizaciones o ejecuten programas o proyectos no incluidos en el Plan Maestro de Movilidad, incurrirán en causal de mala conducta y serán sancionados con destitución del cargo.

##### Artículo 91. Predios y Créditos

Alcalde del Municipio de Yumbo deberá adquirir los terrenos necesarios para la ejecución de las obras públicas contenidas en este Plan Maestro de Movilidad para el municipio de Yumbo, hasta el 31 de diciembre de 2015. Como también a gestionar los créditos, hasta por \$5.000.000.000, necesarios para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad.

##### Artículo 92. Seguimiento por parte del Concejo Municipal

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

#### CAPÍTULO 2. GESTIÓN FINANCIERA

##### Artículo 93. Presupuesto Anual de Inversiones

32

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co





# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

9NE 805.009.162-0

ACUERDO No. 037

31 DIC 2014

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

La estructura de inversión de los programas y proyectos del Plan Maestro de Movilidad del Municipio de Yumbo deberá ser incluida como parte del presupuesto anual de inversiones del Municipio de Yumbo y por ende se deberá hacer todas las gestiones necesarias para su desarrollo. Con base en la disponibilidad de recursos, la alcaldía priorizará ejecución de los proyectos y podrá hacer los ajustes que considere necesarios.

## Artículo 94. Participación Pública y Privada

Para los proyectos y actividades previstas dentro del presente Plan Maestro, se crearán escenarios que generan participación del sector público privado, bajo la regulación y orientación del Municipio. Se garantizará un programa de financiamiento, el plan de gestión de los recursos, el origen de la inversión y el plan de operación de los vehículos que participen en la ejecución del Plan Maestro de Movilidad.

## Artículo 95. Posibles Mecanismos de Financiación.

El Plan maestro innovará en la generación de mecanismos de financiación pública para cada uno de los proyectos previstos para el desarrollo regional y urbano. En cuanto a estos mecanismos el municipio deberá gestionar recursos por aquellas actividades que estén directamente relacionadas y articuladas con el tema de movilidad a través de lo siguiente: Cobro por estacionamientos, Concesión de transporte público, Adoptar un impuesto por medio de la matrícula o pago de impuesto de vehículos, Recaudo por impuestos Valorización y Plusvalía, Recursos por parte del sector privado correspondientes al desarrollo de la infraestructura, Captación de recursos por el Impuesto Predial Unificado y por impuestos industria y comercio y otros impuestos específicos para tal fin.

## Artículo 96. De los proyectos de participación pública privada.

La Administración emprenderá todos los mecanismos para que mediante los procesos de participación pública privada, puedan resultar con los logros que aspira el Plan Maestro de Movilidad.

## CAPÍTULO 3. GESTIÓN AMBIENTAL

### Artículo 97. Programas Ambientales

Debe garantizarse una adecuada planificación y ejecución de programas y proyectos con lineamientos ambientales que incluirán; Caracterización de la flota vehicular de Yumbo, transporte público eficiente, uso de combustibles eficientes, espacio público peatonal, mejoramiento de la calidad del aire y la inclusión de ejes ambientales. A su vez, estos programas deberán ir acompañados de estrategias de fortalecimiento institucional, desarrollo normativo, instrumentos económicos, procesos de formación, capacitación y divulgación, Estudios de Impacto, Evaluación de Impacto, Estudios de Alternativas y Planes de Manejo Ambientales.

### Artículo 98. Priorización de acciones

El componente Ambiental para el municipio deberá priorizar en aquellas áreas de importancia ambiental para velar por su preservación teniendo en cuenta que son áreas ecológicamente sostenibles que brindan los servicios ambientales vitales para que se tenga un desarrollo sostenible, y para dar continuidad armónica y paisajista acorde a las necesidades de la población.

### Artículo 99. Finalidad ambiental

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

33

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co

06 11 50 – 06 11 50 – 06 11 50  
06 11 50 – 06 11 50 – 06 11 50

[www.concejoymba.gov.co](http://www.concejoymba.gov.co) – [contacto@concejoymba.gov.co](mailto:contacto@concejoymba.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

INE 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Instituto Nacional de Vías y que estén vigentes.

## Artículo 106. Aprobación de Proyectos

Toda entidad pública o privada, que pretenda desarrollar sistemas viales en el territorio Municipal, deberán contar con la aprobación previa de los proyectos por parte de la Secretaria de Infraestructura, acorde con lo establecido en el presente Acuerdo. Los estudios previos, el trazado, el diseño detallado, la construcción, ampliación y regulación de las vías, sólo podrá realizarse con base a estudios y diseños pertinentes previa aprobación de la Secretaria de Infraestructura y la Secretaria de Tránsito, Transporte y Movilidad.

## Artículo 107. Vías con cesión al Municipio

Todas las áreas de terreno cedidas al Municipio para vías públicas deberán ser construidas por el urbanizador, parcelador o constructor de acuerdo con las disposiciones que para tal efecto se establecen en el presente Acuerdo, con excepción de las vías de cuatro calzadas, en las cuales el interesado construirá solo las calzadas de servicio y las centrales serán construidas por el Municipio.

## Artículo 108. Accesos prediales según sección transversal de las vías

Para proyectos sobre predios con frente a vías del sistema arterial, el acceso debe realizarse prioritariamente de acuerdo a especificaciones señaladas por la Secretaria de Infraestructura Municipal así:

- Por una vía local existente o proyectada.
- Por una calzada de servicio.
- Por una bahía diseñada y construida para tal efecto.
- Directamente en caso de que las características del lote no permitan los sistemas de acceso anteriores.

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

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

Parágrafo 3: Cuando se trate de vías de una calzada deberá ceder y construir la media calzada que da frente al globo de terreno a desarrollar.

## Artículo 109. Restricciones para Parqueaderos

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

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

35

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co

Todo urbanizador debe construir pólizas a favor del Municipio de Yumbo así:

- Para garantizar la correcta ejecución equivalente al 10% del presupuesto aceptado por la Gerencia de Infraestructura Vial y Valorización y por el tiempo que dure la ejecución de la obra más seis (6) meses.
- Para garantizar la estabilidad equivalente al 30% del presupuesto aceptado por la Gerencia y por el término de cinco (5) años, contados a partir de la fecha del recibo de las obras a entera satisfacción.

#### Artículo 112. Criterios de Diseño para CIM


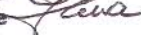
Los CIM para atender las funciones encomendadas se deben estructurar en distintas áreas o zonas convenientemente diferenciadas y conectadas entre sí, dentro de las cuales se distinguen las siguientes:

- Área logística: con diferentes tipos de bodegas y en su caso, con aduana y zona franca
- Área de servicio al vehículo: inspección técnica de los vehículos, mantenimiento, reparación, venta, repuestos, etc.
- Estacionamiento de camiones
- Centro administrativo, comercial y de servicios: con instalaciones de acogida de tripulaciones, edificio de oficinas, servicios de bancos, seguros, gestión, etc. y con las instalaciones de administración del propio centro como oficinas propias, servicios de vigilancia, limpieza, seguridad, bomberos, etc.
- Instalaciones de intercambio modal: en los CIM que se considere esta opción

Como características principales de los CIM se refieren a los siguientes aspectos

- Ubicación: su ubicación debe ser estratégica, próxima a Yumbo o zonas importantes y conectadas con las principales arterias de comunicación.
- Superficie: todos los CIM ocupan superficies importantes, entre 30 y 50 has. La mayor parte posee importantes zonas de reserva para futuras ampliaciones.
- Aduana: la vocación de este tipo de instalaciones hace que en ellos sea deseable la existencia del servicio de aduana.
- Promoción y gestión: en la promoción intervienen las entidades públicas o semi-públicas como la Cámara de Comercio.

36

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente   
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95- 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

INE 805.009.462-0

ACUERDO No. 037

(31 DIC 2014)

## "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- Operación: las formas de operación son variadas. En las bodegas predomina el alquiler. La explotación de determinados servicios como gasolinera, hotel, estacionamiento de camiones, etc. puede ser propia o mediante concesión a terceros.

En cuanto a la distribución de carga en Yumbo se debe considerar la sistemática de la carga y descarga del conjunto de productos que sirven a la ciudad, esta es una labor en la que se deben tener en cuenta las siguientes variables: tipo de mercancía, actividad a la que sirve, horario de trabajo, tipo de vía en la que está situada la actividad, existencia de almacén y tipo de vehículo.

La administración municipal debe adoptar una serie de medidas para regular la distribución de mercancías en función de los parámetros arriba indicados y se insinúan a continuación:

### Limitaciones generales en cuanto a tipo de vehículo:

Limitar la entrada de vehículos de gran tonelaje al centro de Yumbo y zonas de red vial con antecedentes de congestión. Se sugiere considerar restricciones de horario que frecuentemente están entre las 6:00 y las 20:00 horas o plantear solo restricciones durante las horas pico. Lo anterior obliga a expedir permisos para el paso de determinados vehículos por las zonas de restricción.

### Organización según el tipo de mercancías:

- Para el caso de mercancías para la construcción se recomienda precisar el número de viajes de recepción de materiales. El orden de estos viajes se puede clasificar en función del tipo de material a transportar, como: que se pueden almacenar en obra, de consumo inmediato, que por su volumen deben ser retirados de inmediato, productos de desecho de poco volumen, etc.
- En cuanto al suministro de mercancías a tiendas y demás establecimientos se deben definir el número de operaciones diarias de carga y descarga para mercancías de pequeño volumen y mercancías de mediano y gran volumen. Adicionalmente se deben disponer de lugares de cargue y descargue en las proximidades de estas zonas. Los tiempos de las operaciones mencionadas suelen estar entre los 15 y los 20 minutos.
- En cuanto a las grandes superficies comerciales se deben considerar estos aspectos dentro de los procesos de trámite de obtención tanto de la licencia de construcción como de funcionamiento. Si se trata de un desarrollo ya existente se debe considerar las operaciones en calles secundarias y de ser posible en horario nocturno.
- Con relación a los productos de alimentación en los supermercados se pueden considerar dentro de lo mencionado para tiendas y demás establecimientos, pero su particularidad se tiene en el volumen de los suministros, por lo cual se podrá considerar que el suministro se hace varias veces al día, si son vehículos grandes se deberá respetar la restricción descrita para este caso. En los sitios de mercado, que son los centros de atracción al público más importante de la ciudad y por la variedad de productos que vende crean una problemática especial de descarga. Entre las 4:00 y las 4:30 horas llegan los camiones de suministro a los puestos de venta, la operación dura hasta las 6:00 o 7:00 horas y precisa para su desarrollo un número de lugares de estacionamiento, de una por cada cuatro o cinco puestos de venta.
- Al considerar el suministro a domicilio no se acostumbra a tener un control específico por lo que se sirven de las zonas de carga y descarga próximas. Lo que en algunos casos aún se conserva es el transporte de gas en vehículos de mediano tonelaje.
- Es importante considerar que en las zonas de acceso peatonal o zonas de acceso restringido deberá considerarse una regulación especial para los procesos de cargue y descargue. En este caso se acostumbra a utilizar las zonas de menor tránsito peatonal, es decir en horarios nocturnos. En el resto de los horarios se deben prohibir las operaciones en estas zonas.

37

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
[www.concejoyumbo.gov.co](http://www.concejoyumbo.gov.co) - [contacto@concejoyumbo.gov.co](mailto:contacto@concejoyumbo.gov.co)

viales deberán diseñarse y ejecutarse conforme a la normatividad nacional vigente expedida para tal fin, que en la actualidad es el "Manual de Señalización Vial" del Ministerio de Transporte.

### CAPÍTULO 3. DE LOS POLOS GENERADORES DE VIAJES

#### Artículo 114. Estudios de Impacto Vial

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

Parágrafo: Se consideran polos generadores de viajes los siguientes: Planes Parciales, Urbanizaciones residenciales, Estaciones de Servicio, Tiendas especializadas, Centros comerciales, Centros logísticos y de carga, Supermercados, Estacionamientos públicos y privados, Edificaciones de mayores o iguales a de cinco pisos, Centros recreativos y educativos (escuelas, colegios, universidades, institutos educativos), Centros médicos, Hoteles, Moteles, y Amoblados y Iglesias, centros de oración, etc.

### CAPÍTULO 4. DE LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁFICO

#### Artículo 115. Adopción de Normas

Se acoge como parte vital del presente Acuerdo, en materia de la aplicabilidad de los planes de manejo de tráfico, las determinaciones y exigencias técnicas, y logísticas contenidas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte además de las disposiciones del Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y Transporte, documento realizado para la Secretaria de Movilidad de Bogotá, especialmente en lo que concierne a los aspectos generales, las especificaciones técnicas y la señalización de calles y carreteras por obras.

### CAPÍTULO 5. DE LA VIGENCIA

#### Artículo 116. Del inicio de la aplicación del presente Acuerdo

El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria  
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos



38

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96

[www.concejoymbo.gov.co](http://www.concejoymbo.gov.co) - [contacto@concejoymbo.gov.co](mailto:contacto@concejoymbo.gov.co)



# Honorable Concejo Municipal de Yumbo

Nº 805.009.462-0

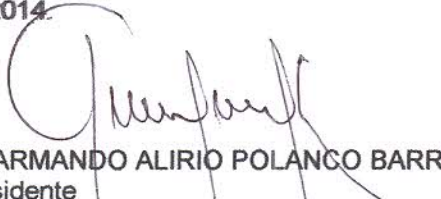
ACUERDO No. 037

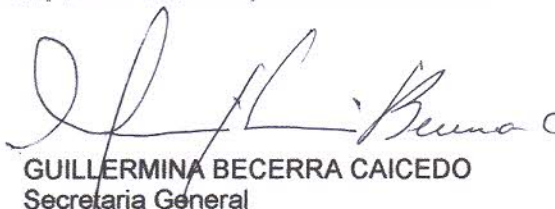
( )

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dado en la sala de sesiones del Concejo del Municipio de Yumbo, Valle del Cauca, el 30 de Diciembre de 2014.


  
Dr. ARMANDO ALIRIO POLANCO BARRIENTOS  
Presidente

  
GUILLERMINA BECERRA CAICEDO  
Secretaria General

CERTIFICA

Que el presente Acuerdo fue iniciativa del Doctor FERNANDO DAVID MURGUEITIO CÁRDENAS, Alcalde, se le dio el siguiente trámite:

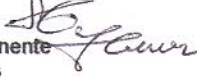
- Diciembre 13 de 2014 Se nombró como ponente al Concejal HUMBERTO VASQUEZ
- Diciembre 13 de 2014 Se envió a las Comisiones Primera o del Plan y de Bienes y Segunda o de Presupuesto y de Asuntos Fiscales.
- Diciembre 16 de 2014 Estudio
- Diciembre 24 de 2014 Primer Debate
- Diciembre 30 de 2014 Segundo Debate

  
GUILLERMINA BECERRA CAICEDO  
Secretaria General

REMISION

Hoy 31 DIC 2014 estoy remitiendo el presente Acuerdo para su respectiva sanción ejecutiva, el cual consta de un (1) original y dos copias útiles de treinta y nueve (39) folios cada una, solicitando se devuelva a esta Secretaría una vez sancionado y publicado.

  
GUILLERMINA BECERRA CAICEDO  
Secretaria General

Elaboró: Laura García Marín, Secretaria   
Revisó: Humberto Vásquez, concejal ponente  
Archivado en el expediente de Acuerdos

39

*Ejerciendo el Control Político con Calidad*

Calle 5 No 4-40 Módulo Uno CAMY - Teléfonos: 669 37 42 - 669 93 39 Telefax: 695 71 95 - 695 71 96  
www.concejoyumbo.gov.co - contacto@concejoyumbo.gov.co



*Alcaldía de Yumbo*

**NOTA DE RECIBO:**

El presente Acuerdo fue recibido del Honorable Concejo Municipal de Yumbo, a los Treinta y un (31) días del mes de Diciembre de dos mil catorce (2014).

Secretaria General Alcaldía,

DAISY MANCILLA ANGULO

**ALCALDIA MUNICIPAL DE YUMBO, VALLE**

Yumbo, treinta y un (31) días del mes de Diciembre de dos mil catorce (2014),

**SANCIONESE EL PRESENTE ACUERDO**

El Alcalde del Municipio de Yumbo

La Secretaria General,

FERNANDO DAVID MURGUIETO CARDENAS

DAISY MANCILLA ANGULO

**PUBLICACION:**

Yumbo, treinta (31) días del mes de Diciembre de dos mil catorce (2014), se divulga a través de la emisora Yumbo Stereo del Municipio de Yumbo, el presente Acuerdo que se distingue con el Número 037 de Diciembre 31 de 2014, "PORMEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE YUMBO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

El Alcalde del Municipio de Yumbo (Valle)

FERNANDO DAVID MURGUIETO CARDENAS

**REMISION:**

Hoy, Cinco (05) de Enero de dos mil quince (2015), remito a la Secretaría Jurídica de la Gobernación del Valle del Cauca, el Acuerdo referenciado con el No. 037 de Diciembre 31 de 2014, para la revisión correspondiente, constante de un cuadernillo original y dos cuadernillos de fotocopias con treinta y nueve (39) folios cada uno.

DAISY MANCILLA ANGULO  
Secretaria General Alcaldía

