



GACETA MUNICIPAL

INFORMATIVO DE LOS ACTOS DE GOBIERNO

No. 1680

ARMENIA 25 DE AGOSTO DE 2014

PAG 1

CONTENIDO

DECRETO NÚMERO 082 DE 2014

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO 031 DEL 3 DE MAYO DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

(Pág. 2)

 wondershare™

PDF Editor



Despacho Alcaldesa

DECRETO NÚMERO 082 /DE _____**POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO 031 DEL 3 DE MAYO DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**

La Alcaldesa del Municipio de Armenia, en uso de sus facultades Constitucionales y Legales y en especial las conferidas en los artículos 2, 24, 58, 209, 315 numerales 1 y 3 y 365 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1551 de 2012, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 769 de 2002, la Ley 1151 de 2007, el Decreto Ley 80 de 1987, el Decreto 3422 del 9 de Septiembre de 2009 y el Decreto 100 de 2009, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con lo establecido por el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia, son fines esenciales del estado **servir a la comunidad, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes**; atribuir a los mandatarios municipales la función de cumplir y hacer cumplir las leyes, velar por el derecho a un ambiente sano y la protección de la integridad del espacio público **y su destinación al uso común, y su prevalencia del interés general sobre el interés particular**. Así mismo, según el artículo 24 todo Colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, **pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad vial y comodidad de los habitantes**.

Que también señala el artículo 58 de la Carta Magna, qué cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, **el interés privado deberá ceder al interés público o social**. De igual forma en su artículo 365 establece que la intervención, control y vigilancia de los servicios públicos, **el cual es inherente a la finalidad social del Estado**.

Que los carriles "Solo Bus" se enmarcan dentro de los **principios fundamentales del transporte** y específicamente dentro de los principios del transporte público, consagrados en los artículos 2° y 3° de la Ley 105 de 1993 "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*", según los cuales **corresponde al Estado la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte**; y con ello la seguridad de las personas **constituye una prioridad del sistema y del sector transporte**. Los principios del transporte público obligan a **garantizar la movilidad de las personas por medios apropiados, en condiciones de acceso, calidad y seguridad**, permitiendo que las autoridades diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte y **garantizar una adecuada prestación del servicio**.

Que estos principios fundamentales se complementan con lo dispuesto por el Decreto Ley 80 de 1987 "*Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano*", según la cual el Alcalde tiene la facultad de racionalizar el uso de las vías municipales en su jurisdicción, y la Ley 336 de 1996 "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*", que **establece como prioridad esencial del sector y del sistema de transporte la seguridad de los usuarios, reiterando que el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo cual implica la prelación del interés**



Despacho Alcaldesa

general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, buscando que lleguen a sus lugares de destino en el menor tiempo posible.

Que para la implementación de carriles exclusivos "Solo Bus" se debe tener en cuenta la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", según la cual el Alcalde Municipal es la máxima autoridad de tránsito en el Municipio y cuenta con la facultad para **expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas**; está facultado para ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, **o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos**.

Que el documento CONPES 3167 DE 2002 define la Política Nacional de Transporte Urbano, de la cual se desprende la **intención estatal de brindar mejores condiciones de servicio para los usuarios del transporte terrestre automotor en las modalidades urbanas, como quiera que se trata del servicio utilizado por la mayoría de habitantes en los distintos Municipios, es decir, se puede denominar como el transporte público con mayor componente social, pues está destinado a garantizar la movilidad de la mayor cantidad de habitantes en el marco de una tarifa económica y social que garantiza el acceso a todos los ciudadanos**. Esta Política Nacional de Transporte, de la cual hace parte la Ciudad de Armenia a través de la implementación del SETP, consiste en: a) fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte; b) **incentivar a las ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental**; c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto; d) **incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas**; e) **apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses**, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura; f) desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados; y g) **ajustar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte**.

Que la Ciudad de Armenia se encuentra inmersa dentro de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público, el cual hace parte de la **Política Nacional de Ciudades Amables** establecida en la Ley 1151 de 2007, según la cual se busca una política que dé respuesta a las demandas específicas de transporte de las ciudades, para el caso específico de ciudades intermedias como Armenia, mediante la realización de estudios de estudios de movilidad e implementación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).

Que los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) fueron reglamentados por el Decreto Nacional 3422 del 9 de Septiembre de 2009, según el cual **los SETP estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible**. Igualmente señala que **el Alcalde tiene la función dentro de**



Despacho Alcaldesa

su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social de Colombia, expidió el documento CONPES 3572 del 16 de Marzo de 2009 mediante el cual se definió la participación de la Nación en el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Armenia y así mismo estableció los lineamientos para el desarrollo del proyecto "*Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros para la Ciudad de Armenia*", el cual responde a la necesidad estructural de desarrollar una movilidad adecuada para la Ciudad; proyecto que se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el documento CONPES 3167 de Mayo 23 de 2002 y procura establecer un sistema que estructure y permita un mejor ordenamiento de la ciudad. Dentro del documento CONPES 3572 se encuentra dentro del Plan de Acción (Capítulo VIII) el componente de infraestructura (Literal B), según el cual el proyecto supone el mejoramiento de infraestructura que está asociada a la prestación del servicio de transporte público urbano y se plantea como objetivo el mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de elementos como: paraderos, estaciones de intercambio, terminales de ruta y carriles exclusivos.

Que para efectos de las determinaciones que nos ocupan y con el fin de exponer las bondades de este tipo de medidas y su finalidad estrictamente social y de beneficio para el interés general, es necesario traer a colación algunos contenidos del Documento CONPES 3572 de 2009, así: "(...) Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público corresponden a la estrategia de Ciudades Amables consignada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, "Estado comunitario desarrollo para todos". Dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. Los sistemas deberán responder a las necesidades de ordenamiento y planificación de su territorio, para ello los principios básicos que buscan los SETP son: Eficiencia: la mejor y la máxima utilización de los recursos. Seguridad: Los sistemas deben privilegiar el peatón, bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad. Responsabilidad: que cumpla con la regulación. Equidad y competitividad: que ofrezca la oportunidad a todos los ciudadanos de movilizarse rápidamente, ofreciendo tarifas que equilibren el costo del servicio y la calidad del mismo. Ambientalmente sostenible: que todas las alternativas ofrecidas propendan por aire más puro, menor ruido y accidentalidad, y un adecuado ordenamiento del territorio. Mensurable: que cada ciudad o municipio desarrolle modos que faciliten a sus ciudadanos la movilidad bajo proyectos en los cuales las inversiones que se efectúen redunden en una mejora en la movilidad pública, pero que correspondan con eficiente ejecución fiscal del Estado."

"V. OBJETIVOS. El Sistema Estratégico de Transporte Público permitirá a la población del municipio de Armenia, contar con servicio de transporte de calidad, oportuno, confiable, con condiciones de accesibilidad, con costos acordes, y eficiente en la prestación del servicio. De tal manera que permita reducir costos operacionales con tarifas integradas y una reducción en las externalidades propias del transporte. En la medida en que se racionalice el uso de la infraestructura tanto en vías como en espacio público en general, se podrá invertir recursos que hoy se destinan a la recuperación de la malla vial a otras necesidades de la población, permitiendo tener mejores condiciones



Despacho Alcaldesa

de vida urbana. En ese orden de ideas, las siguientes son las principales características del SETP del municipio de Armenia: A. Operacional. (...) De acuerdo con las proyecciones de crecimiento de población del municipio de Armenia, se espera que el sistema en el año 2011, no presente un incremento significativo en el número de viajes de transporte público al día. **Sin embargo se espera que los usuarios del SETP del municipio aumenten como producto de la eficiencia del sistema y por lo tanto capture demanda que hoy se moviliza en carro particular, y en medios informales o ilegales.** En cualquier caso, la propuesta de nuevas rutas debe estar siempre sujeta a la verificación de la sostenibilidad financiera del SETP. (...)"

Que con el fin de dar inicio al desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público para la Ciudad de Armenia, la Alcaldía profirió el Decreto 100 de 2009, por el cual se adoptó el SETP para Armenia y se establecieron los objetivos del mismo, determinando que el SETP está orientado a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible. Como objetivos del SETP se estableció: **Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad**, periféricos y rurales, **garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población; Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo**, bajo un esquema que sea sostenible financieramente; Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo; Estructurar, diseñar e implementar una red de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida; Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda; Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario; **Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema**, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción e Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

Que en el párrafo segundo, del artículo sexto, del Decreto 100 de 2009, se estableció que para la operación del SETP se establecería un carril exclusivo para el tránsito de vehículos destinados al sistema sobre la Carrera 19 entre Calles 12 a 23. Sin embargo, la adopción del Sistema Estratégico de Transporte Público para la Ciudad de Armenia, **contempló la necesidad de establecer más carriles exclusivos para el tránsito de vehículos de transporte público colectivo municipal integrantes del SETP**, con el fin de continuar garantizando la eficiencia del sistema y el aprovechamiento de la infraestructura vial en otros corredores de la ciudad. Es así que el Decreto 100 de 2009, artículo 6, párrafo 2, **establece la posibilidad de ampliar los carriles exclusivos** previo estudio técnico que se elabore para tal fin.

Que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y la Empresa Industrial y Comercial del Estado AMABLE, durante el año 2013 realizaron estudio técnico denominado "Análisis de volúmenes vehiculares", el cual fue realizado siguiendo los parámetros del **manual de planeación y diseño para la administración del tránsito y el transporte Tomo III**, avalados por la compañía Cal y Mayor y Asociados y la Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Movilidad. Así como la referencia bibliográfica, el libro **Ingeniería de Tránsito Fundamentos y Aplicaciones de Rafael Cal y Mayor y James Cárdenas**.

Municipio de Armenia
Despacho Alcaldesa

Que para el análisis y apoyo técnico se seleccionaron (6) intersecciones representativas del corredor vial de la Carrera 19 tramo sur desde la Calle 30 hasta la Calle 50, escogidas estratégicamente por su volumen vehicular, por el uso del transporte público colectivo y por ser puntos confluencia con otros corredores de importante jerarquización para la ciudad de Armenia. Las estaciones de conteo seleccionadas para el estudio fueron la Carrera 19 con Calle 30 - Carrera 19 con Calle 31 - Carrera 19 con Calle 35 - Carrera 19 con Calle 36 - Carrera 19 con Calle 48 y Carrera 19 con Calle 50. De igual forma se realizó la recopilación y revisión de la información existente sobre estudios anteriores de movilidad en la ciudad de Armenia; con el fin, de tener un soporte técnico en diferentes aspectos tales como: formatos empleados, intersecciones seleccionadas, volúmenes de flujo vehicular, periodos de estudio y otra información necesaria para poder identificar la variación y crecimiento de los parámetros de medición en los diferentes estudios de base de tránsito, de tal forma, que se involucren todos los aspectos logísticos, técnicos, legales y administrativos que permitan la adecuada toma de información.

Como consecuencia del estudio, qué tuvo como fuente la Carrera 19 tramo sur (Calle 30 - Calle 50), el equipo técnico recomendó sobre el costado occidental de la Carrera 19, dos (2) carriles con destinación a la priorización del transporte público colectivo municipal de pasajeros, enmarcados dentro del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia SETP, con el cual se busca brindar mejores condiciones de infraestructura para mejorar los estándares y parámetros de operación del sistema de transporte público.

Que el interés general es un principio fundamental de orden Constitucional, el cual prima sobre cualquier interés particular; constituyendo en este caso un interés general ya que el transporte como servicio esencial garantiza la satisfacción de necesidades a gran parte de nuestra sociedad, más aún cuando dicho servicio es utilizado diariamente por alrededor de 150.000 personas, bien sea para desplazarse a sus sitios de residencia, sitios de trabajo, sitios de interés, instituciones prestadoras de salud, instituciones educativas, entre otros. En esencia, no se puede limitar ni impedir el desarrollo de la ciudad y los proyectos de transporte que buscan beneficiar a todo el colectivo. En consecuencia, se puede afirmar que este número de usuarios del servicio, deben ser protegidos por medio de la implementación de medidas, como la aquí prevista, por cuanto pretenden mejorar su calidad de vida a través de la agilidad en los tiempos de llegada, que finalmente se pueden traducir en tiempo de calidad para sí y sus familias.

Según nuestra Constitución Política cualquier interés particular debe ceder al interés social y general del cual hacen parte los usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros.

Que desde el año 1995 con la elaboración del Plan Vial de Armenia (Actualizado en los años 2007 y 2011), la Carrera 19 es considerada una vía arteria; lugar donde el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 15 de la Ley 1383 de 2010, prohíbe expresamente estacionar; de tal manera que la implementación de los carriles exclusivos y preferenciales "Solo bus" sobre la Carrera 19 no significa una restricción a la posibilidad de acceder a los establecimientos de comercio mediante maniobras de estacionamiento, ya que se trata de una restricción legal establecida en la Ley 769 de 2002 y anteriormente por el Decreto 1344 de 1970. Por estas razones no es viable atribuir un perjuicio económico a la implementación de carriles exclusivos "Solo bus", tras la imposibilidad de estacionar sobre el costado derecho de la Carrera 19, toda vez que la maniobra de estacionamiento sobre el tramo vial de la Carrera 19 es

PDF Editor



Despacho Alcaldesa

ilegal; nunca se ha permitida; de allí que la medida que nos ocupa no desconozca un derecho adquirido de estacionar u obtener ingresos de quienes estacionan.

Que es importante traer a colación lo expuesto por el Juez Primero Civil Municipal de Armenia al resolver Acción de Tutela presentada por uno de los comerciantes ubicados sobre la Carrera 19 entre Calles 30 a 50, radicado 2014-244, y dice: *"No obstante lo anterior y a gracia de discusión, el ejercicio de las autoridades administrativas, puede conllevar a que a los ciudadanos, por razones de orden social general, se les restrinjan algunos derechos entre otras cosas, para prevenir y eliminar perturbaciones o para adecuar servicios relacionados con el transporte, la seguridad, la tranquilidad, la salubridad y la moralidad públicas. En otro sentido, cuando las autoridades públicas, mediante mecanismos legítimos (normas) restringen algunos derechos, persiguiendo objetivos constitucionalmente válidos, como por ejemplo, para aquellos eventos en que exista un riesgo para la seguridad y salubridad públicas, restringiendo la locomoción de peatones y vehículos, para salvaguardar la vida e integridad de las personas, el interés particular debe ceder ante el interés general"*.

Que en la actualidad la Ciudad de Armenia solo cuenta con un terminal de transportes ubicado en la zona centro – sur de la Ciudad, es decir, no han sido construidos los terminales de intercambio, razón por la cual los vehículos vinculados a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (Intermunicipal – Nacional) realizan desplazamientos urbanos para llegar a dicha terminal. Los carriles exclusivos y preferenciales "Solo bus" por su ubicación a derecha, coinciden con la proyección de desplazamientos de los buses sobre el costado occidental de la carrera 19, **por lo que resulta conveniente técnicamente y contribuye a la reducción de riesgos de accidentalidad, permitir que los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (Intermunicipal – Nacional), transiten por los carriles exclusivos y preferenciales "Solo bus"**. Lo anterior hasta que las condiciones de movilidad establezcan algo diferente.

Que se trata entonces de una medida que no solo **beneficiará a los 150.000 pasajeros** que utilizan el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, sino también a **los 20.000 pasajeros** que aproximadamente llegan al Terminal de Transportes de Armenia provenientes de otros Municipios y Departamentos utilizando el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Que dentro de la implementación y entrada en operación de los carriles exclusivos "Solo bus" se contemplarán una serie de giros a derecha permitidos para garantizar el acceso de los ciudadanos al Sector del Barrio Boyacá, al Sector de la Brasilia, al Terminal de Transportes y a la Calle 48, ya que para ingresar por dichos accesos no existen vías conectoras. **Se trata de giros a derecha con finalidad social y general**, ya que por ejemplo el giro a derecha sobre la Calle 48 permite el acceso a zonas altamente pobladas como los Barrios Jesús María Ocampo, Los Naranjos, Veracruz, San Francisco, Acacias, Arco iris, La Milagrosa, Zuldemayda, La Virginia, La Fachada, Puerto Espejo, Calima, Gibraltar, Quindos, Santa Rita, Alejandría, Cristales, Las Brisas, Lindaraja, Luis Carlos Galan Sarmiento, Manantiales, Villa Alejandra, entre otros; **barrios que concentran al rededor de 66.743 habitantes**. Situación similar con el acceso de Boyacá y Brasilia, que permiten a derecha para ingresar a estos sectores densamente poblados que no solo incluyen los barrios Boyacá y Brasilia, sino también 19 de Enero, Brasilia Nueva, San José Sur, el Refugio, entre otros, que **concentran más de 5000 familias**. De igual forma encontramos el acceso al Terminal de Transportes, que permite el acceso de los



Despacho Alcaldesa

ciudadanos a las diferentes modalidades de transporte público terrestre automotor, como lo es el transporte de pasajeros por carretera, el transporte colectivo municipal de pasajeros y el transporte individual en vehículos taxi; Terminal de Transportes por el que hacen tránsito aproximadamente **20.000 pasajeros a diario**.

Que se requiere implementar medidas, tendientes a mejorar las condiciones de circulación que se presentan actualmente, propendiendo por la organización del servicio de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros, para que éste no obstruya la circulación de los demás usuarios de las vías.

Que AMABLE E.I.C.E. ya realizó la señalización de los carriles exclusivos "Solo bus" como implementación de los mismos, en el marco del estudio técnico realizado, siendo necesario que la Alcaldesa de Armenia ordene la entrada en funcionamiento de los carriles exclusivos "Solo bus".

Que por lo anterior, la Alcaldesa Municipal

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el artículo primero del Decreto 031 del 3 de Mayo de 2010, el cual quedará así:

"ARTÍCULO PRIMERO: Determinar como carril exclusivo "SOLO BUS" los dos (2) carriles del costado occidente de la calzada del corredor de la Carrera 19 desde la Calle 12 hasta la Calle 23 y desde la Calle 30 hasta la Calle 50, para la operación de los equipos de servicio de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros integrantes del Sistema Estratégico de Transporte Público, desde las 05:00 horas hasta las 23:00 horas, de lunes a domingo.

PARÁGRAFO: Hasta tanto sean construidos y entren en operación los terminales de intercambio, se permite la circulación de vehículos vinculados a la modalidad de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera (Intermunicipal – Nacional), por el tramo de vía "Solo bus" ubicado sobre la Carrera 19 desde la Calle 30 a la 50."

ARTÍCULO SEGUNDO: Modificar el artículo quinto del Decreto 031 del 3 de Mayo de 2010, el cual quedará así:

"ARTÍCULO QUINTO: Quedan prohibidos para el tránsito mixto que transita por los demás carriles que no han parte del carril "SOLO BUS", las maniobras de giro a la derecha sobre la Carrera 19 desde la Calle 12 hasta la Calle 23 y desde la Calle 30 hasta la Calle 50, en consecuencia deben optar por las siguientes alternativas de movilidad segura en torno al principio de seguridad vial.

Para acceder a las Calles ubicadas sobre el costado occidental en el tramo mencionado, se han establecido las siguientes alternativas de movilidad segura:

CALLE	ALTERNATIVA DE MOVILIDAD
13	Carrera 19 – Calle 15 – Carrera 18 – Calle 13...
14	Carrera 19 – Calle 15 – Carrera 18 – Calle 14...
17	Carrera 19 – Calle 19 – Carrera 18 – Calle 17...
18	Carrera 19 – Calle 19 – Carrera 18 – Calle 18...
20	Carrera 19 – Calle 21 – Carrera 18 – Calle 20...
21	Carrera 19 – Calle 21 – Carrera 18 – Calle 20 – Carrera 20 – Calle 21...
22	Carrera 19 – Calle 23 – Carrera 17 – Calle 22...



Despacho Alcaldesa

23	Carrera 19 – Ordenador La Cejita – Carrera 17 – Calle 23...
31	Carrera 19 – Calle 32 – Carrera 18 – Calle 31...
33	Carrera 19 – Calle 34 – Carrera 18 – Calle 33...
46	Carrera 19 – Calle 47 – Carrera 18 – Calle 46...
50	Calle 48 – Carrera 25 – calle 50 o retorno hasta el ordenador Tres Esquinas – carrera 18 – calle 50

PARÁGRAFO PRIMERO: Los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros integrantes del Sistema Estratégico de Transporte Público, que circulen por el carril exclusivo y que estén prestando el servicio público de transporte hacia los barrios del occidente y sur occidente de la ciudad, serán los únicos autorizados para efectuar el giro a la derecha para acceder a las calles 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 31, 33, 46 y 50.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Entiéndase por tránsito mixto el realizado por vehículos particulares y públicos que no tengan restricción de circulación por este corredor vial de la Carrera 19 entre Calles 12 a 23 y entre Calles 30 y 50.

PARÁGRAFO TERCERO: Permitir el giro a derecha en el tramo de la Carrera 19 entre Calles 30 y 50 a la altura de las siguientes ubicaciones: **1.** Acceso al Sector del Barrio Boyacá; **2.** Acceso al Sector del Barrio la Brasilia; **3.** Terminal de Transportes de Armenia; **4.** Acceso a la Calle 48. **5.** Acceso a la Calle 50.

Los movimientos permitidos en este párrafo serán exclusivos para las maniobras de ingreso y salida a los sitios mencionados, por lo tanto no se autoriza la circulación ni el estacionamiento de vehículos sobre el corredor con destinación exclusiva para el Sistema Estratégico de Transporte Público."

ARTÍCULO TERCERO: Por el término de dos (2) meses contados a partir de la publicación del presente acto, la Secretaría de Tránsito y Transporte deberá socializar las medidas para mejor ordenamiento del tránsito aquí determinadas. Durante este lapso de tiempo el Cuerpo de Agentes de Tránsito extenderá órdenes de comparendo a título de amonestación conforme al artículo 123 de la Ley 769 de 2002 y el artículo primero, literal H.13, de la Resolución 3027 del 26 de Julio de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO CUARTO: Una vez transcurrido el plazo mencionado en el artículo anterior, el incumplimiento a las disposiciones establecidas en el presente Decreto, acarreará para el infractor la aplicación del procedimiento establecido en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002, el primero modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 y el segundo modificado por el artículo 205 del Decreto Ley 019 de 2012, y la imposición de sanciones conforme al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

ARTÍCULO QUINTO: Hace parte integral del presente Acto Administrativo, el estudio técnico realizado por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, en apoyo con AMABLE E.I.C.E, y su anexo aclaratorio, los cuales se componen de 70 folios.

ARTÍCULO SEXTO: Establecer las siguientes zonas de cargue y descargue de mercancía sobre las calles adyacentes al tramo de la Carrera 19 donde se implementaron los carriles "Solo bus" costado occidente:

CALLE	CARRERA	UBICACIÓN DE LA ZONA	SENTIDO DE CIRCULACIÓN
12	19 y 20	COSTADO IZQUIERDO	OCCIDENTE – ORIENTE
13	19 y 20	COSTADO IZQUIERDO	OCCIDENTE – ORIENTE



Despacho Alcaldesa

15	19 y 20	COSTADO IZQUIERDO	OCCIDENTE – ORIENTE
18	19 y 20	COSTADO IZQUIERDO	ORIENTE – OCCIDENTE
19	19 y 20	COSTADO DERECHO	OCCIDENTE – ORIENTE
20	19 y 20	COSTADO DERECHO	OCCIDENTE - ORIENTE
30	19 y 20	COSTADO SUR	OCCIDENTE – ORIENTE
31	19 y 20	COSTADO SUR	DOBLE SENTIDO
32	19 y 20	COSTADO SUR	OCCIDENTE – ORIENTE
33	19 y 20	COSTADO SUR	ORIENTE – OCCIDENTE
35	19 y 20	COSTADO SUR	ORIENTE – OCCIDENTE
36	19 y 20	COSTADO SUR	OCCIDENTE – ORIENTE
38	19 y 20	COSTADO NORTE	DOBLE SENTIDO
40	19 y 20	COSTADO NORTE	OCCIDENTE – ORIENTE
42	19 y 20	COSTADO SUR	OCCIDENTE - ORIENTE
44	19 y 20	COSTADO SUR	DOBLE SENTIDO
45	19 y 20	COSTADO SUR	DOBLE SENTIDO
46	19 y 20	COSTADO SUR	DOBLE SENTIDO
46A	19 y 20	COSTADO SUR	ORIENTE OCCIDENTE
47	19 y 20	COSTADO SUR	DOBLE SENTIDO

PARÁGRAFO: Establézcase como único horario para el cargue y descargue de mercancías en los sitios determinados en el presente Acto Administrativo, el horario comprendido entre las 19:00 horas hasta las 13:30 horas.

ARTICULO SÉPTIMO: Por ser un Acto Administrativo de carácter general, contra el mismo no procede recurso alguno.

ARTÍCULO OCTAVO: El presente Decreto rige a partir de la fecha de publicación y deroga el Decreto 033 del 6 de Mayo de 2010.

Dado en Armenia Quindío a los **25 AGO 2014**

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

LUZ PIEDAD VALENCIA FRANCO
Alcaldesa

Proyectó/Elaboró: Jannier A. López T - Abogado SETTA
Oscar M. Porras A - Ingeniero de Transporte y Vías SETTA
Revisó: Dra. Fanny A. Martínez T - Secretaria de Tránsito y Transporte
Revisó: Dr. Mauricio A. Sossa G - Asesor Jurídico del Despacho
Aprobó: Dr. Ricardo A. Ramírez L - Director Departamento Administrativo Jurídico