

**INTERVENCIONES COMUNIDAD  
CONVERSATORIO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
TEMA: ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD  
CENTRO CULTURAL Y DE CONVENCIONES TEATRO LOS FUNDADORES  
28 DE ABRIL DE 2016**

**1. MOVILIDAD:**

**-SILVIO ORTÍZ LONDOÑO.** La carencia o insuficiencia de parqueaderos ha convertido a las vías vehiculares en lugares de estacionamiento, desvirtuando la esencia de las vías. Es necesario formular una política pública de parqueaderos para recuperar la movilidad.

R/: El Plan de Ordenamiento tiene un proyecto en el plan de movilidad que entregó la Universidad Nacional donde hay un Plan Maestro de Parqueaderos, que se ha desarrollado y busca que se desarrolle realmente. En este momento se tienen algunas unas condiciones especiales sobre los parqueaderos que hay en la ciudad, obviamente el tema de zonas azules es un tema álgido pero no solo se puede ver como tema de zonas azules, sino la deficiencia que tiene la ciudad por tener parqueaderos y construir edificios con parqueaderos suficientes para que no tengan que parquear en la calle.

Es difícil entender como algunas entidades construyen sus instalaciones sin pensar en los parqueaderos, eso se ha venido trabajando, se tiene por normatividad, se ha trabajado muy fuerte al respecto e incluso se tiene el proyecto de dejar planes de implantación para todos los edificios nuevos que se puedan generar independientemente que sea en una PIP sino que cualquier sector en la ciudad que vaya a construir un edificio cuente con todos los elementos necesarios y se tiene estipulado el Plan Maestro de Parqueaderos y esta Administración está generando los instrumentos necesarios para que ese plan maestro se pueda llevar a cabo, en esto se está trabajando y esperamos tener noticias pronto al respecto.

Con el tema de las zonas azules que para muchas personas se ha convertido en un gran problema, la Administración va a radicar ante el Concejo un proyecto de acuerdo para desincentivar el uso de las zonas azules a través de un incremento de las tarifas. A muchas personas les parecerá muy poco \$1000 para dejar el carro una hora pero en la medida que vayan incrementándose las tarifas a las personas les parecerá oneroso dejar el carro todo el día en una zona azul, entonces también se empezará a incrementar gradualmente las tarifas para desincentivar su uso.

**-JOSÉ JAIRO ARIAS, Colectivo Subámonos al Bus del POT.**

**¿Qué pasa con el tema de la chatarrización y renovación los vehículos de servicio público?**

R/: Siendo un tema importante dentro del sistema estratégico de transporte, este se tiene ahí contemplado, es un tema álgido, no es un tema sencillo. Hay dos formas de entenderlo, uno es sacar los vehículos que ya cumplieron su tiempo y eso ya se está haciendo, de hecho la ciudad tiene



**ALCALDÍA DE MANIZALES**  
Calle 19 N° 21 - 44 Propiedad Horizontal CAM  
Teléfono 887 9700 Ext. 71500  
Código Postal 170001  
Atención al Cliente 018000 968988  
[www.manizales.gov.co](http://www.manizales.gov.co)  
Alcaldía de Manizales @CiudadManizales



un parque relativamente bueno, hay problemas ambientales básicamente y eso se está combatiendo pero en general el parque automotor es bueno y las empresas lo tienen.

Si es el tema de sacar vehículos que aparentemente están sobrando porque hay mucha oferta y poca demanda ese tema se está trabajando en el marco del sistema estratégico de transporte y se requieren elementos digamos financieros muy importantes porque no se puede ir sacando a la gente que vive de eso porque simplemente ya están sobrando los carros. Hay que buscar condiciones, ya se tuvo una experiencia aquí con el tema de los carretilleros donde afortunadamente se le pudo dar soluciones y aquí hay que hacer lo mismo.

**-MARTHA CECILIA DUQUE SALAZAR, docente ESAP:**

**¿Se ha pensado alguna vez en un carril dedicado para motocicletas? La pregunta se basa en el alto índice de accidentalidad que la imprudencia de los motociclistas está generando.**

**R/:** No, definitivamente no se tiene diferencia de carriles para motociclistas, las condiciones que tenemos no las dan, ojalá pudiéramos tener un carril para vehículos, otro para motocicletas y otro para bicicletas, la infraestructura no da para eso y no consideramos que deba hacerse así.

**-La Universidad Nacional ha realizado múltiples estudios y propuestas sobre movilidad y transporte para Manizales. ¿Si la definición de la matriz origen- destino es tan importante, por qué no se ha realizado en dichos estudios y proyecciones?**

**R/:** La respuesta es sencilla, porque no ha habido presupuesto para hacer la matriz origen- destino, esto es un estudio muy costoso.

Además hay varios puntos que tocar al respecto, frente al tema de movilidad reducida, se necesita un censo que diga cuántas personas con movilidad reducida hay en la ciudad, saber de dónde hacia donde deben hacer sus desplazamiento. Los sistemas de transporte público que se conocen el 90% incluyen a las personas de movilidad reducida, no es decirles que se va a crear un transporte especial para ellos, el transporte público es público y los vehículos que dependen del estudio de reestructuración deberían tener su sistema para que las personas sientan que simplemente son personas que están desplazándose, no pensar que necesitan un estudio para determinar qué rutas son las que deben usar.

Es importante además resaltar lo que se está haciendo en cuanto a la articulación entre estructura ecológica y los parques y la red de movilidad, eso es lo que tiene que hacer, pero aquí viene la importancia de la matriz origen destino, pues no se tiene la cifra de cuantas personas van a ir a los parques, o cuantas personas se van a transportar en el cable aéreo.

Una ciudad intermedia como Manizales debe tomar la matriz origen- destino cada cinco años, y antes de pensar en muchas cosas debe hacerse esto.

Se tiene una matriz del año 2001 y por cuestiones presupuestales no había como tomar una matriz origen destino en campo, entonces lo que se hizo fue tomar una actualización socio demográfica que es igualmente válido en unos periodos de tiempo y dentro del plan de movilidad dentro de las

primeras acciones a ejecutar está generar educación y la matriz origen destino para poder soportar las decisiones de estas infraestructuras.

**-DIANA MARÍA HURTADO ZAPATA:**

**¿Qué estrategias de educación se establecen para los conductores y peatones frente a la movilidad de los ciudadanos y cuáles de motivación se están realizando para promover el uso de medios de transporte alternos al vehículo particular?**

R/: Sobre el tema de cultura ciudadana se está haciendo un trabajo muy fuerte, esta es la semana de la seguridad vial, se está trabajando muy fuerte en todas las empresas estamos trabajando con niños, motociclistas y conductores de servicio público, igual el trabajo con el servicio público es más fuerte hemos venido adelantando y se adelantarán otros trabajos especiales con el tema de los conductores, lo ideal sería que fueran profesionalizados y en eso se ha hecho mucha fuerza, hay empresas que se han dedicado solo a mejorar ese sistema y eso me parece muy bueno en el tema de los conductores y el factor humano.

En el tema de incentivar el espacio público para bicicletas y peatones, sobre todo para bicicletas, se están dando esos pasos, se colabora con esa idea que se tiene de Manizales en Bici, y se está haciendo todo lo posible para que eso se pueda dar, en la medida en que la infraestructura lo permite porque desafortunadamente no tenemos las condiciones adecuadas para crear una cicloruta de 4 KM que es la Avenida Santander con un espacio totalmente independiente para bicicletas, eso sería lo ideal pero no tenemos la forma de hacerlo, se tendrían que comprar todas las casas de la Santander para poder hacer eso y pues no hay el dinero y no creo que vaya a ser sencillo.

Igual se sigue trabajando en el tema, mirando alternativas, se viene trabajando con todas las universidades en el tema, hay grupos muy grandes al respecto como en la CHEC y Confa.

**-MAURICIO MARÍN DUQUE:**

**1. Apoyar el plan “origen- destino” en la ciudad de Manizales. Matriz como instrumento, sin ser solo de ciudad, ser Municipio.**

R/: La Administración tiene como meta el estudio de Origen y destino.

**2. Hacer una ruta circular de servicio público: Sena- Maltería (entrada) - Avenida del Río- Centro- Villa Pilar- Chipre- Santa Sofía- Estambul- Terminal Cábulo- Universidad Nacional- Enea- Sena.**

R/: Los estudios de tránsito verificarían la viabilidad de la ruta propuesta.

**-SIN NOMBRE:**

**1. ¿Cómo se explica que en el Centro Histórico se privilegie la movilidad de vehículos particulares sobre el transporte público colectivo?**

**R/:** Una explicación sencilla es que la Administración está siendo manejada por los jueces y muchas veces los jueces están tomando decisiones muchas veces en contra de la misma población, algunas personas piensan que las personas no deben entrar al centro y van e interponen una acción popular, el juez lo revisa y lo avala. Eso es lo que sucede en este momento, no es un deseo de la Alcaldía que esto sea así, obviamente en el sistema estratégico se ha definido que deben hacer unas rutas por el centro, en este momento tenemos otra acción popular para que saquen el transporte público de la carrera 20, lo que nos parece que es una locura porque la Avenida Centro no tiene las condiciones para que eso pase y estamos en ese proceso.

No es un tema fácil, es la misma dinámica de la misma población en donde unas personas quieren que el transporte público entre al centro y otras no, y es digamos una dinámica que se ha generado y la Administración Municipal está haciendo los estudios correspondientes y dando la voluntad para que se haga lo mejor.

Entendemos por accesibilidad por necesidad de transporte que deben entrar al centro, habrá otros elementos que dirán que no lo pueden hacer, por centro histórico o por condiciones de medio ambiente o por condiciones que no lo permiten, pero eso se ha escapado de las manos de la Administración y se está trabajando y haciendo proyectos en ese tema para definir qué es lo más adecuado para la ciudad y esperamos que el juez actúe tomando la mejor decisión que beneficie a la población.

**2. En una ciudad con tan baja cultura de movilidad, ¿si es verdaderamente viable la cicloruta compartida?**

**R/:** En cuanto a las ciclorutas estamos de acuerdo, es un tema muy complejo donde todavía la comunión entre bicicletas y vehículos particulares no es claro, tenemos todo tipo de problemas y no solo de los vehículos, las bicicletas se pasan los semáforos en rojo es el carro el que no le permite el paso, no hay una verdadera cultura al respecto pero también deben haber condiciones más claras para que hayan verdaderas ciclorutas que es lo que se debe buscar aquí, hay que buscar el espacio, en la Santander por ejemplo es muy complicado el espacio que tenemos, habría que mirar bajo qué condiciones se hace, pero la Administración quiere apostarle a ese tema de las ciclorutas y estamos buscando las mejores condiciones.

**3. ¿El plan de movilidad tiene en cuenta rutas de evacuación en caso de emergencia? ¿Rutas y estrategias para ambulancias y bomberos?**

**R/:** Si, además la ciudad cuenta con un plan de contingencia donde se definen dichas rutas.

**4. ¿Por qué no se le da la misma prioridad a la infraestructura de bicicletas que a la de transporte público, si ésta es mucho más económica que para los vehículos motorizados?**

R/: Si bien es aparentemente más económica, es mucho más ineficiente ya que no alberga a toda la población y en épocas de lluvia no es una alternativa. Adicionalmente para trasportar la mismas personas que moviliza el transporte público requeriría secciones transversales muy amplias, con las que no cuenta la ciudad.

**5. Tenemos uno de los aires más contaminados del país. ¿Qué medidas a partir de la movilidad y el espacio público se están tomando para reducir este hecho?**

R/: No es un tema del POT, es un tema de regulación y se están realizando los operativos correspondientes.

**6. ¿Las estaciones del cable aéreo actuales fueron diseñadas para soportar la carga de las nuevas rutas?**

R/: Si.

**7. ¿El parque automotor de uso público cómo se considera en el tema de la accesibilidad universal?**

R/: Para entender el tema de accesibilidad universal se tiene que definir las rutas desde el origen hasta el destino para los diferentes tipos de discapacidad y tomarse todo en contexto, si bien se debe exigir vehículos más accesibles, también se tiene que hablar de un transporte especial para este tipo de población.

**8. ¿Cuáles son las alternativas consideradas para el control de transporte rural, jeep- chivas?**

R/: No es un tema del POT, es un tema de regulación y se están realizando los operativos correspondientes.

#### **-COLECTIVO SUBÁMONOS AL BUS DEL POT:**

**Es importante definir la visión de ciudad de una manera diferente para referirse a los temas de espacio público y movilidad. Qué va a privilegiarse en el POT, ¿al peatón, al automotor particular o al transporte público?**

R/: Las políticas nacionales y mundiales buscan un equilibrio entre seguridad, confort y productividad, adicionalmente debe haber una armonía entre los modos de transporte, dependiendo del área de influencia.

**-JORGE SÁNCHEZ RAMÍREZ:**

1. Ya hay creadas cinco zonas de expansión urbana en Manizales, cuatro de ellas alejadas del perímetro urbano: Rosario, KM 41, Morrogacho y Aurora II. ¿Se tiene un proyecto efectivo para darle las respectivas nuevas vías que respondan a la necesidad de movilidad de los futuros centros urbanos? ¿Se tienen ya fijadas las correspondientes determinantes que deben cumplir esas vías?

R/: Se hizo un análisis y se definieron las vías requeridas para estos sectores.

2. ¿Se han considerado nuevas vías de sentido sur- norte en la ciudad? ¿Para cuándo?

R/: Se tienen contempladas nuevas vías en sentido sur- norte. Por su complejidad y costos estas se han programado a mediano y largo plazo

**-GILDARDO MUÑOZ GÁLVEZ:**

¿Cuál modelo de financiamiento ha pensado la administración para apalancar el sistema de transporte público efectivo de la ciudad, entregado y prestado por el sector público- público privado o privado?

R/: el modelo de financiamiento se ha estructurado por cofinanciación con el departamento nacional de Planeación y está pendiente de la firma del CONPES

**-BLANCA RUBY UPEGUI:**

1. Se ha solicitado en varias ocasiones la necesidad de semaforización o peatonalización de la entrada de la Ruta 30 de Bajo Prado, al igual que el mejoramiento de vías en toda la ruta 30, especialmente en el barrio Eucaliptus, Camilo Torres.

R/: En lo que al tránsito se refiere, la Secretaría de tránsito ya realizó intervenciones

2. Hay una solicitud supuestamente aprobada de un puente peatonal en el barrio Guamal, deseo saber cómo quedará en el POT, el riesgo de los barrios Alto y Bajo Persia, por allí hay solicitudes de desembotellamiento de estos sectores desde hace varios años.

R/: Este tipo de proyectos no quedan contemplados en el POT. En este punto se está coordinando con INVIAS las soluciones peatonales.

3. El mantenimiento de las vías de la comuna La Fuente es muy importante, hay varios tramos que presentan deterioro. El transporte pesado que circula por la calle 48 hacia el sector de la fuente debe tener un mayor control porque ha sido prohibido pero no acatado, todos los días se ven vehículos por este trayecto.

R/: No es un tema del POT, es un tema de regulación y se están realizando los operativos correspondientes.

## 2. ESPACIO PÚBLICO:

### -COLECTIVO SUBÁMONOS AL BUS DEL POT: ¿Cómo va a tratarse el tema de los vendedores informales?

R/: Las ventas informales en la ciudad de Manizales están reglamentadas por el concejo Municipal mediante el Acuerdo Municipal 443 de 1999 el cual establece las normas que regulan el ejercicio de las ventas informales en la ciudad. La regulación y control del comercio informal en la ciudad no es competencia del Plan de Ordenamiento Territorial, sin embargo a partir de los Planes Especiales de Actuación que se desarrollen a nivel comunal, se podrán definir acciones físico espaciales que permitan reconocer las necesidades y la conveniencia de definir, como elementos complementarios del espacio público, nuevas casetas de ventas que puedan ser adjudicadas a las familias en condición de vulnerabilidad social en cumplimiento de lo regulado por el acuerdo municipal 443 de 1999, así como otras actuaciones que permitan mitigar la problemática del aprovechamiento económico informal del espacio público.

### -JORGE SÁNCHEZ RAMÍREZ: ¿Qué estrategias dispondrá la Administración Municipal para reducir la brecha entre el promedio normativo internacional de espacio público por habitante (14.5 m X H) y el promedio dado en Manizales (4.5 m X H)?

R/: Para superar el déficit de espacio público en el suelo urbano de Manizales, en la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial, se involucra el proyecto de recuperación de laderas urbanas, el cual, mediante obras de bioingeniería y reforestación con la participación de la comunidad, recuperará 5'421.277m<sup>2</sup> de las laderas que se clasifican en el presente Plan de Ordenamiento Territorial como Suelo de Protección.

En el horizonte del corto plazo de la vigencia del Plan, se reforestará el 20%, 1.084255.40 m<sup>2</sup>, iniciando en la comuna 5.

En el mediano plazo se reforestará el 30% del área, 1.626.303.10 m<sup>2</sup> en la comuna 9 y parte de la 10 y 11. Para el largo plazo se reforestarán los 2.710.638.50 m<sup>2</sup> restantes, en las comunas 10, 11 y 2.

Con la incorporación de estas laderas en el espacio público efectivo del área urbana de Manizales, como elementos constitutivos naturales que prestan servicios ambientales colectivos, el índice mínimo de 15m<sup>2</sup>/ hab será superado en la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial, lográndose alcanzar 22.05 m<sup>2</sup>/ hab equivalente a 8.770.531m<sup>2</sup>, tomando como base una población proyectada a 2.027 de 397.816 habitantes urbanos (horizonte de la vigencia del Plan).

Adicionalmente se propone como estrategia para la generación de nuevo espacio público efectivo, la adecuación de las escombreras municipales que hayan terminado su vida útil. El desarrollo de los proyectos de adecuación podrán ser definidos en el marco de los P.E.A.

Así mismo se promoverá el desarrollo de proyectos de espacio público efectivo en articulación con la infraestructura ecológica en las franjas de servicio de los retiros de cauces, los cuales podrán ser adecuados como parques lineales.

**-SANTIAGO DUQUE MORALES, Comité departamental de discapacidad:**

**Me preocupa que la gran mayoría de los edificios en Manizales no tengan accesibilidad para las personas en situación de movilidad reducida, así como pasa con el transporte público.**

**R/:** El tema de discapacidad es un tema transversal al trabajo que se está haciendo tanto en espacio público como en movilidad, es un tema que la administración de alguna forma lo ha venido tocando pero que tiene un compromiso especial en esta Alcaldía en el sentido que quiere apostarle a ese tipo de movilidad, es claro que el tipo de movilidad de las personas en situación de discapacidad no es igual a la de las demás personas y debe tratarse de forma especial, este tipo de movilidad independiente de su condición debe tratarse de modo que incluso se piense en generar un transporte especial para ellos, que no sea tan limitado como es el transporte público, que pueda llevarlo desde su casa hasta el sitio donde se debe transportar y por eso se le apuesta a ese tipo de transporte especial, en cuanto a esto se están adelantando algunas actividades y obviamente hace parte de la movilidad que se tiene pero no como un elemento conexo al sistema estratégico de transporte, sino como un elemento especial que permita desarrollar esas actividades.

La ciudad tiene muchas carencias por su topografía pero también es un reto que tiene para hacer que cada uno de los espacios públicos sea accesible, las intervenciones que se han hecho en los últimos años han buscado eso, que sean accesibles para todas las personas y por ley todos los equipamientos colectivos deben ser accesibles. Esta es una tarea que debe hacerse en el tiempo progresivamente y que se está haciendo.

Un ejemplo de ello, a raíz de una acción popular se hicieron unas rampas para la accesibilidad en todos los espacios de la Plaza de Bolívar, y como ese tipo de intervenciones hay que hacer muchas, además de las que deben hacer los edificios abiertos al público.

**JOSÉ JAIRO ARIAS, Colectivo Subámonos al Bus del POT.**

**¿Qué hay con el plan maestro de espacio público efectivo?**

**R/:** Como ya se explicó el sistema de espacio público no es solamente el espacio público efectivo, son todos los elementos y el sistema de espacio público efectivo es uno de esos elementos constitutivos del sistema general de espacio público.

Lo que hace el POT y lo que plantean los instrumentos de planificación derivados, los planes especiales de actuación es actuar sobre el sistema general de espacio público en su complejidad, no solo sobre el espacio público efectivo que se reduce a parques, plazas y plazoletas, busca definir actuaciones sobre el sistema del espacio público en su integralidad.



**SIN NOMBRE:**

**1. ¿Los bulevares suman al espacio público efectivo?**

R/: Los bulevares hacen parte del sistema de movilidad, como tal no hacen parte del espacio público efectivo que como lo dijimos ahora se reduce a lo que son plazas, parques, plazoletas y zonas verdes.

**2. ¿Se integra la estructura ecológica del POT con el tema de movilidad y espacio público?**

R/: Si, esa es la apuesta, articular los elementos de la infraestructura y estructura de la estructura ecológica principal con los elementos constitutivos del sistema de movilidad y el resto de elementos de espacio público, esa es la apuesta y visión que se tiene.

**3. ¿Por qué no se habla del espacio público rural?**

R/: A partir de lo establecido en el artículo 2.2.3.1.5 del decreto 1077 de 2015, la clasificación del sistema de Espacio Público Rural se conforma a partir de los elementos constitutivos y complementarios.

La clasificación detallada del sistema de espacio público rural deberá desarrollarse a través de la elaboración de Planea Especiales de Actuación, partiendo de inventarios caracterizados en relación a las demandas, precisando los elementos constitutivos del espacio público, así como la localización y dimensionamiento de las infraestructura para el espacio público rural, en concordancia con la red de centralidades de los centros poblados rurales y su consolidación como nodos de servicios, equipamientos, comercio y actividades productivas.

El componente rural del Plan de Ordenamiento establece las acciones y proyectos estratégicos para la consolidación del sistema de espacio público rural entre los cuales se encuentra el desarrollo de los Planes Especiales de Actuación Corregimentales que definirán las actuaciones y proyectos específicos en el tema de espacio público rural, y la consolidación del espacio público en las centralidades rurales (centros Poblados y centralidades suburbanas).