

SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL

DE BELLO

ACTA NÚMERO 123

FECHA: JULIO 28 DE 2014

HORA: 08:15 AM

LUGAR: RECINTO DE SESIONES DEL CONCEJO

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Un saludo muy especial para todos los corporados, un saludo muy especial para las personas que nos acompañan dentro del recinto, la Secretaria Yenía con su equipo de trabajo, a todas las personas que nos van a presentar hoy el plan de movilidad bienvenidos, la secretaria de planeación Catalina, un saludo para todos.

Señor Secretario sírvase leer el orden del día.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Si Señor Presidente, con mucho gusto, el siguiente es el orden del día para hoy julio 28 del 2014, siendo las ocho de la mañana y quince minutos.

1. Verificación del quórum
2. Segundo debate del Proyecto de Acuerdo 010, "Se autoriza al Señor Alcalde para celebrar contratos de compraventa sobre bienes inmuebles". Tema: Plan de Movilidad
3. Comunicaciones
4. Proposiciones y Asuntos Varios

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Verificamos el quórum Señor Secretario.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Con mucho gusto.

Honorable Concejal:

LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO	Presente
JESÚS ERNESTO ZAPATA ORREGO	Presente
CARLOS MARIO ZAPATA MORALES	Presente
LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA	Presente
FRANCISCO JAVIER ECHEVERRI CÁRDENAS	Presente
MAURICIO ALBERTO MEJÍA OCAMPO	Presente
CARLOS AUGUSTO MOSQUERA GÓMEZ	Presente
DUVAN ALBERTO BEDOYA GARCÍA	Presente
JEAN LEE PAVÓN ZAPATA	Presente
JULIO MARIO CUERVO HENAO	Presente
BASILISO MOSQUERA ÁLVAREZ	Presente
NICOLÁS MARTÍNEZ GONZÁLEZ	Presente
FRANCISCO ELADIO VÉLEZ GONZÁLEZ	
CESAR BLADIMIR SIERRA MARTÍNEZ	Presente
NICOLÁS ÁLZATE MAYA	Presente
GABRIEL JAIME TABARES BAENA	Presente
NUBIA DEL SOCORRO VALENCIA MONTOYA	Presente
ISABEL DANIELA ORTEGA PÉREZ	Presente
NUBIA ESTELLA SUÁREZ CARO	

Señor Presidente y Honorables Concejales, les comunico que hay quórum suficiente para deliberar y para decidir.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Antes de colocar en consideración de la plenaria el orden del día a cada uno de los concejales se le paso un cronograma con los proyectos en su primer debate y en segundo debate, no sé por qué hoy la parte administrativa nos está colocando el segundo debate del Proyecto de Acuerdo N° 010 cuando en el cronograma que tenemos, lo tenemos para el día 29 dentro de la programación que tienen cada uno de los corporados, acá la tengo en mi poder para el veintinueve 29. Entonces si le pido el favor muy atenta nota pues a Don Carlos para que estemos muy atentos en el momento que estemos sacando la programación.

Entonces vamos a sacar de la programación el segundo debate porque en la programación lo tenemos para el día de mañana, ¿Correcto?

Entonces esa sería la modificación que voy a presentar, sería:

1. Verificación del quórum
2. La presentación del Plan de Movilidad
3. Comunicaciones
4. Propositiones y Asuntos Varios

Y de todas maneras pues pido disculpas porque se le había pasado ya a cada uno la programación.

En consideración el orden del día con la proposición presentada por la presidencia, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿Aprueban Honorables Concejales?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Si es aprobado Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Continuamos con el orden del día Señor Secretario.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Señor Presidente en segundo punto tenemos el tema "Plan de Movilidad"

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR...

Bueno, muy buenos días para el Doctor Mauricio, al Secretario de Planeación y a todo su equipo de trabajo, una sesión muy esperada por todos los corporados, en un tema tan importante para el Municipio de Bello en el tema del Plan de Movilidad, tenemos dos sesiones 28 y 29 de julio para presentar el Plan de Movilidad para el Municipio de Bello; entonces le voy a permitir a ustedes hacer el uso de la palabra, de antemano pues una bienvenida para todos los funcionarios de planeación.

Bien pueda Doctor Mauricio Henao hacer uso de la palabra.

Gracias Señor Presidente. Con un saludo muy especial para usted, la Mesa Directiva, Honorables Corporados, compañeros de la Secretaría de Planeación, demás dependencias de la Administración Municipal. Hoy vengo Señor Presidente y Concejales acompañado de un grupo muy selecto de profesionales que realizaron el Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público y que esperamos en estas dos sesiones presentarle la Honorable Concejo Municipal, no sin antes precisar que después de esta exposición de hoy y mañana, vamos a realizar unos talleres durante todo el mes de agosto para que, sería muy importante Señor Presidente si uno o dos concejales, o los que usted considere, nos acompañan en estos talleres que van a ser previos a la adopción por decreto del Plan Maestro de Movilidad y el Espacio Público.

Hoy me acompañan a mi derecha está el Doctor Nelson Ramírez que es el director de la consultoría de la Unión temporal Proyectos y Desarrollos, él es Ingeniero Administrador Especialista en finanzas y esta la Doctora Margarita Sosa Parra que fue la Directora de Interventoría de la firma BRC, ella es arquitecta de la Universidad Nacional.

A continuación el Ingeniero Francisco Monsalve va a presentar el Plan Vial que está dentro del Plan de Movilidad y en contados instantes llegaran al recinto dos profesionales que se vienen desplazando de la ciudad de Bogotá, ya vienen de Rionegro hacia acá, pero nos daría entonces el tiempo justo que el Ingeniero Civil Francisco Monsalve especialista en vías nos presente entonces le Plan Vial.

Bien pueda Francisco.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Francisco, me hace un favor y nos da su nombre completo y el cargo por favor para que quede gravado en el acta.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR FRANCISCO MONSALVE OSORIO
INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL**

Buenos días para todos, yo soy Francisco Monsalve Osorio Ingeniero Civil de la Universidad Nacional con especialización en vías y transporte también de la universidad nacional sede Medellín.

Voy a exponer el tema del "Plan Vial" como un subcapítulo de todo el tema del Plan de Movilidad que desarrollo la consultoría de proyectos y desarrollos para el Municipio de Bello, uno de los temas pues que creo que a nivel Nacional se ha vuelto recurrente en el funcionamiento de la problemática es el tema de la movilidad porque las ciudades vienen creciendo a un ritmo y las infraestructuras viales y de servicios no van al mismo ritmo. Bello no es la excepción a esa problemática. Nosotros tenemos como una historia reciente muy corta respecto a la construcción o a la ampliación de la Maya Vial, tenemos obras muy, o sea obras que han sido pues como hitos pero que no ha sido recurrente la actuación sobre la Maya Vial. La obra dos mil en los años noventa, la fracasada pues obra ochocientos ocho que no se pudo desarrollar, se hizo un intercambio vial en Soya y algunas obras muy pequeñas que no alcanzan pues como a garantizar que la ciudad se ponga a tono en su desarrollo urbanístico con su desarrollo vial.

El Municipio de Bello tiene aprobado o se regía con un plan vial de 1988, luego vino el Plan de Ordenamiento Territorial de 2000 y 2009 en el que se dejaba como necesidad y como compromiso desarrollar un plan vial ya formal para que el Municipio de Bello pudiera articular todas sus actuaciones urbanísticas y de desarrollo.

Yo voy a presentar un resumen del Plan Vial y como le digo, esto es el resultado después de la...

Bueno, vamos a tener unos antecedentes como más recientes de lo que se está planeándose en el País y lo que tenemos como proyectos a niveles de la región y del Ente Metropolitano. Entonces hemos hablado mucho o se escucha con gran pues, se está escuchando demasiado pues la oportunidad de las concesiones de cuarta generación para las vías de la prosperidad y hay una condición importante que todas las vías de la prosperidad por alguna razón directa o indirectamente tienen que cruzar por Bello. Entonces ¿La ciudad si estará preparada para eso o la Nación si ha contemplado que las intervenciones que se hagan van a tener que impactar sobre la movilidad en Bello?

Entonces con las vías de la competitividad, con las... de la prosperidad hay vías que vienen desde Primavera hasta Buenaventura, esta las troncales hacia

Puerto Berrio, hacia Caucasia y hacia el Tigre. Bello esta en este punto, o sea es un paso casi que obligado si se quieren conectar todas las autopistas de la prosperidad, este sería el punto donde esta Bello que es un punto estratégico y si se hacen dobles calzadas y si se crece el flujo vehicular, tendremos que empezar a pensar cómo hacer con Bello o que puede pasar en Bello respecto a la movilidad.

El Área Metropolitana formulo el Plan Vio 2030 en el que habla que es prioritario garantizar la movilidad.

Bueno...

O sea que toda la...

No, ahí está bien...

El Plan Vio 2030 hace énfasis en que se debe tener especial cuidado con la movilidad en el territorio del Área Metropolitana. Listo, dele, pongámosla aquí...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Doctor Mauricio, tiene el uso de la palabra al Secretaria de Planeación para que nos de la información.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR CARLOS MAURICIO HENAO BARRERA SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Si Presidente, para hacer la claridad que durante el día de hoy, la jornada de hoyse va a exponer el "Plan Maestro de Movilidad y el Bulevar del Renacimiento" con su tipo de obras y toda la planificación que se tiene. Y durante el día de mañana vamos a exponer el Plan Maestro de Espacio Público y el ante proyecto del Parque Montaña.

Para hacer esa claridad Señor Presidente.

Entonces continua Francisco con le exposición.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR FRANCISCO MONSALVE OSORIO INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL

Bueno, le comentábamos pues que entre las directrices pues que desarrollo el Área Metropolitana dentro del Plan Vio 2030 es concreto en definir que se deben construir vías para la movilidad y vías para la accesibilidad, o sea vías de tránsito para los grandes volúmenes de vehículos y vías de acceso para que las ciudades tengan una correcta movilidad. En el color del rio es importante

construir transversalidades, es decir, construir puentes para que se unan los costados del Rio Medellín.

Otra de las intenciones o propuestas que tiene el Área Metropolitana es construir el corredor multifuncional del río, pero realmente las propuestas se están quedando solamente en el papel y no hay una propuesta articulada de todo el corredor del río en el trayecto o en el tramo que corresponde al Municipio de Bello. Las propuestas que traen el Área Metropolitana y la Cámara Colombiana de Infraestructura están referidas a traer un corredor del río completo por el costado oriental hasta la madera y en la madera desaparecería el corredor del río, situación que daría pues la Municipio de Bello unas condiciones muy complicadas teniendo en cuenta la situación que se podía venir con los corredores de las vías de montaña.

El Plan de, yo voy arrancar casi que por lo último y después empezamos a ver en un video como las propuestas de intervención específicas, o sea después del ejercicio del levantamiento de la información de campo, en la que se consiguieron datos sobre la oferta vial que tiene el Municipio de Bello en cuanto a sus secciones viales, la longitud de las vías, la posibilidad de continuidad entre las vías del Municipio, la capacidad que tienen las vías, se llegó a un ejercicio de jerarquizar una propuesta para que el Municipio de Bello pudiera contar con esta herramienta de manera que a futuro no tengamos problemas de congestión que hagan a la ciudad menos competitiva que otras ciudades de la región.

Entonces la primera intención o el primer resultado fue proponer un ejercicio sobre el principal elemento del transporte de la región que es el Metro. Entonces en orden de importancia la consultoría propone o hace la propuesta de darle continuidad al Metro hacia Copacabana, pero cambia ostensiblemente la condición original que tiene el Metro y el Área Metropolitana de tener el Metro por el separador de la doble calzada Niquia Hatillo por varias consideraciones, la primera es que realmente no hay espacio, o sea que sería una utopía o un proyecto demasiado costoso tener que desbaratar lo que ya acabaron de hacer.

La otra, que funcionalmente es más práctico buscar una estación intermedia entre Bello y Copacabana a la altura de Guasimalito o Navarra y ahí cruzar el río para que la Estación Copacabana quede en el costado oriental donde realmente está la ciudad. Entonces la propuesta, la propuesta es la roja, es que no tengo con que señalar...

Entonces, esta es la autopista, esta es la autopista y la propuesta es que aquí a la altura de la Navarra se cruce el río con la línea del metro y llegue a este lado de Copacabana que es donde está efectivamente la población.

Con esto sería muy eficiente el sistema de transporte tanto para el sector de Guasimalito, Buena Vista y Navarra como para todo el Municipio de Copacabana. Esta propuesta debe ser socializada también con el Municipio de Copacabana.

Esto es demasiado importante porque es el Metro, es la columna vertebral de nuestro sistema de transporte del Valle de Aburrá y la continuidad hacia el Norte nos garantizaría primero, que con la estación intermedia en el sector de Guasimalito se trasladaría el conflicto actual que tiene la glorieta de Niquia por su función como intercambiador intermunicipal. Entonces esto daría como una oportunidad para que el conflicto que se vive casi que a diario en el sector de Niquia y de Terranova se pueda empezar a solucionar porque son dos posibilidades: O seguir ampliando la Glorieta y haciendo obras de infraestructura en ese sector o, sacar los vehículos que no tienen, que tengan oportunidad de hacer transferencia en un punto donde haya más espacio. Ese sería pues como una especie de..., una propuesta para la vía más importante de transporte que es el Metro.

Esta propuesta se socializó en algún momento desde el Área Metropolitana con personal del Área y del Metro, realmente no se termino de consolidar, simplemente se presentó pero no hubo un resultado pues como de aprobación o no. Es más o menos en este sector, la idea es que esta es la Estación Niquia que ya está bastante complicado su funcionamiento y es que la altura de este lado el Metro se pase para el otro lado del rio y busque aquí el sector de Copacabana.

La segunda jerarquía o el segundo componente de la movilidad que se contemplo fue el tren, el tren no se puede abandonar pues por lo menos como propuesta urbanística, por su importancia que tiene para el manejo de pasajeros y carga. Se propone acogiendo pues las directrices que vio el Área Metropolitana en el estudio que hizo Destri Daividson que es que el Metro, el Tren Nacional en su paso por Bello abandone la carrilera actual...

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

Ingeniero...

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR FRANCISCO MONSALVE OSORIO
INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL**

Señor.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Ingeniero Francisco, me permite que el Honorable Concejal Vicepresidente Segundo tiene una inquietud sobre un tema que usted está tocando acá en estos momentos.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL CARLOS MARIO ZAPATA MORALES

Gracias Presidente. Un saludo muy especial a todos los invitados en el día de hoy que nos acompañan en el recinto.

No, Francisco vos tocaste el tema y aquí ha sido reiterativo pues la Corporación de la dificultad y el Concejal Duván pertenece a una comisión donde se ha tocado el embotellamiento que presenta pues la Estación del Metro y me deja un poquito preocupado, preocupado cuando manifiestas que se reunieron con el Área Metropolitana, el Metro y tocaron el tema y ahí no, es decir, no se formalizó nada, no quedo nada, ellos a sabiendas pues de la problemática que se presenta ahí que a veces uno va en la glorieta y no sabe quién lleva la vía, es lo mismo que sucede ahí y lo he reiterado aquí en algunos rompoy de Medellín que es necesario colocar semáforos en los mismos rompoy, lo mismo está sucediendo acá, en el rompoy de San Juan es básicamente para coger la oreja y coger la regional a veces uno tiene que volverse a meter la rompoy porque no alcanza a salirse sin el semáforo, veo que ahí es un tema muy caótico de ese sector y yo creo Pacho que sería bueno que se retome especialmente con el Metro pues ¿Cierto? y bueno, el Área Metropolitana que se considere un hecho metropolitano porque es que hay una dificultad grande en ese sector y que ellos oficialicen qué es lo que van hacer ¿Cierto?

Gracias Francisco, muchas gracias Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bien pueda continúe.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR FRANCISCO MONSALVE OSORIO
INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL**

Si, adicionalmente pues al tema del transporte también hay una propuesta también general para mejorar las condiciones de la glorieta que enseguida la presentamos cuando hablemos de las jerarquías de otro tipo de vías.

Bueno, el Tren es importantísimo pues para la región, entonces tenemos la propuesta que se da es articulada con los postulados del Área pero, modificamos el trazado, o sea pasamos el Tren de costado oriental que es el de Conasfaltos y cruzamos el río ahí, la línea actual pasa por acá, pasa por los talleres del ferrocarril y sigue por acá para Medellín, por todo el costado occidental. El tren por este costado es muy complicado darle un manejo porque ya está conurbado completamente, mientras que en el costado oriental por el lado donde está el lago es una oportunidad muy grande de tener el tren y tener, o por lo menos reservar las fajas del tren para doble carrilera que sería un sistema que sería eficiente, una sola carrilera es un sistema que no garantiza pues que el sistema sea efectivo. Entonces por lo menos empezar a reservar las fajas del Tren para doble carrilera que sería un sistema que sería eficiente, una sola carrilera es un sistema que no garantiza pues que el sistema sea efectivo, entonces por lo menos empezar a reservar las fajas ya no pegadas alrededor del río abandonando la carrilera actual y definiendo un nuevo corredor para que a futuro si no lo hacemos en esta generación, las próximas generaciones tengan la oportunidad de tener un Tren.

La idea es que con el Tren también estaría todo el sistema de vialidad de las vías regionales en su categoría de vía travesía y vía distribuidor. Esta es la propuesta general, aprovechando el desnivel que hay entre la cuarenta y cinco (45) que es el área conurbada de la Gabriela y de la Camila que es más alta que la terraza donde está el lago, entonces la idea es recostarlo contra esa terraza para que se hagan algunos pasos por encima y se logre tener una conectividad entre el espacio urbano de la ciudad con el espacio urbano que se puede desarrollar en el frente de aguas del Río Medellín, en este sector de Bello.

Es necesario hacer algunos intercambiadores interesantes para que el sistema pueda funcionar libre, entonces hay que hacer algunas vías, ya están más o menos ubicados los puntos donde hay que esperar hacer intercambios a dos o inclusive hasta tres niveles. La idea es que por lo menos se dejen las fajas, sería como el primer paso porque eso facilitaría el desarrollo ya en otras instancias, no se puede hacer ahora, por lo menos no causarle tropiezos para que a futuro tampoco se puedan hacer.

Ya aquí viene una jerarquización de vías, que son las vías de mayor capacidad que tiene el Municipio de Bello, que son las vías que se llaman autopistas urbanas, en esta categoría están las regionales que es esta, la que miramos ahorita, la Vía Regional Oriental que tenemos aquí un cambio importante en su orientación porque todos los planes de movilidad y planes viales de la ciudad y la región han contemplado que el corredor oriental sobre todo el Plan Maestro del Área Metropolitana contempla el corredor oriental que se va por el borde

del río y continúa por todo el borde hacia Copacabana y de allá hacia Girardota. Nosotros estamos proponiendo que el corredor abandone el borde del río para darle una oportunidad al urbanismo, o sea para que el sector del lago sea el gran parque realmente para el Municipio de Bello sin necesidad de tener una barrera vial que complique el uso del parque para las personas.

Y la otra situación importante es que no llevamos la vía de travesía hacia el sector de Copacabana porque realmente no hay espacio y haríamos un, pues un, generar un conflicto más grande en Copacabana. Entonces la idea es que la vía de travesía en el sector de acá, en el sector de esto es Fontidueño, cruce el río la vía de travesía, vamos a ver si lo vemos aquí más grande.

Bueno, aquí están las secciones que están propuestas para las diferentes vías, vamos a mirar a ver dónde está eso..., o sea aquí esta propuesta todas las vías, son varias, ah, no está..., bueno, en este sector, aquí está el cruce, o sea todos los proyectos de orden metropolitano especialmente el Plan Maestro de Movilidad contemplaba que esto seguían aquí las dos calzadas, la idea es que la calzada de travesía cruce por el lado de Conasfaltos, aquí está la petar por la faja de reserva o la faja que tiene servidumbre en tren y se consolide todo el sistema. ¿Cuál es el objetivo de esto? El objetivo es que la regional, la autopista norte y la regional se conviertan en una sola y él que venga de la Costa o de Copacabana no tenga que entrar aquí al Municipio de Bello para nada, a coger aquí la regional por el Polideportivo sino que siga derecho, siga derecho por acá y por acá sigue derecho ¿Si? O sea, es una variante para garantizar que todo lo que es el área de Terranova, Navarra, el Batallón, todo eso sea una zona mucho más libre de vehículos de travesía, sino que los vehículos de travesía se vengán directo a coger la regional, pasar por acá detrás del polideportivo y seguir para Medellín.

Y le otro sentido que es viniendo de Medellín, haría lo mismo llega acá y se atraviesa y se pega a la autopista, es decir, aquí en el sector de Guasimalito se hace una variante, una variante para los vehículos de travesía, para evitar su llegada aquí a la Estación Niquia y hacer esta maniobra detrás del polideportivo. Entonces esta es otra de las cuestiones importantes respecto a las vías, autopistas urbanas, aquí hay un conflicto grande porque existe aquí el peaje, aquí estaría el peaje, o sea la construcción de esta vía obligaría necesariamente a que el peaje replantee su ubicación y habría que hablar también el tema de las posibilidades reales de construirlas en términos de la concepción, o sea es un tema jurídico que habría que solucionar ahí con la Gobernación de Antioquia pero para el Municipio de Bello si es prioritario retomar las vías regionales como las vías de orden nacional y la autopista urbana de Bello como una vía de orden local desde el intercambio vial de Soya o de Madera hasta acá al intercambio vial de Guasimalito.

Entonces las vías autopista urbana están dadas por las vías regionales, estas verdes más la autopista Medellín Bogotá que también está concesionada. En esta autopista Medellín Bogotá se hacen unos ejercicios para comunicar la comuna de Santa Rita para darle mejores condiciones de accesibilidad hacia la autopista.

Bueno, ya viene otra clasificación de vías que son las troncales de servicios público: Estas son las llamadas a tener sistemas de transporte de mediana capacidad, la idea de ellas son, primero que comuniquen con los tres nudos importantes de transporte que son la Estación Madera, la estación Bello y la Estación Niquia ¿Sí? Que lleguen allá, se propone desde un principio tener como una línea directriz a través de la quebrada, ese sería el corredor petroncal de la García que difiere poco de lo que se había planteado cuando se hizo la propuesta del Metro Norte, está el sistema vial de la Quebrada el Hato ya con las secciones terminadas, la autopista, la cuarenta y cinco, o sea la vía Acevedo Machado que se propone que en el tramo que es muy complejo por su idología y por su topografía se forme un parcial entre la cuarenta y cinco actual con la antigua Calle Vieja, eso nos garantizaría primero un sistema de movilidad muy bueno para el sector y adicionalmente empezamos a mejorar las condiciones de valor de todo este sector de Calle Vieja y la Camila, o sea podríamos tener una renovación urbana interesante a partir de un desarrollo vial ordenado. Hay unos tramos muy importantes que son estos que es el corredor de la sesenta y cinco, el corredor de la sesenta y cinco es importantísimo y, hay un punto importante, es que todos estos sistemas no pueden andar aislados sino que lo lógico es que se conecten; entonces aquí hay un distribuidor importante que es el distribuidor de la Madera, entonces este sería muy importante para la comuna uno, dos y tres; entonces la posibilidad de conexión acá donde está el almacén D Uno, es importante comunicar las dos mellizas de la Cabaña en este punto porque le daríamos continuidad al sistema del Bulevar del Renacimiento Autopista Norte con el sistema de la sesenta y cinco. Y adicionalmente tendríamos otro sistema que es un sistema transversal que podría funcionar como un sistema de transporte, nosotros lo llamamos como una transversal intermedia que sería la sesenta y cinco hasta el sector de Santana y darle continuidad aquí en el centro, acá esta la Casa de la Cultura por el sector de la Casa de la Cultura para hacer unos intercambiadores que no son costosos en su infraestructura, pueden ser costosos en la compra de fajas, pero no va a ser más barato a futuro por la forma como están desarrollando estos corredores.

Entonces sería importante empezar a priorizar como actuaciones en el centro para que esto no se nos termine por volver una sola congestión. A todas estas vías se le define su jerarquía y se le define una sesión vial que este acorde con

el tratamiento urbano que tenga el punto por donde pasan; hay zonas donde todavía no hay construcciones que son zonas de desarrollo donde se piden varias secciones un poquito más generosas, ya en las zonas donde son tratamiento de consolidación uno, dos, uno y dos sabe que los costos de fajas pueden ser determinantes en la definición de construir la vía, entonces se hacen secciones un poquito más pequeñas pero que garanticen tanto la movilidad del peatón como la movilidad de los vehículos.

Viene otros corredores importantes que son las arterias principales entre la jerarquía, entre esas arterias principales tenemos: La circunvalar occidental que sigue siendo vigente y ahora que estamos, pues que ya la parte del Piamonte ya se está también urbanizando, entonces es importante empezar a construir vías por la parte alta de la ciudad. Estas vías, todas se comunican, esta circunvalar oriental y esta circunvalar occidental y oriental importantísimas por la condición pues que les comento de conurbación en la ladera alta, estas se comunican a través de un intercambiador que lo tenemos nosotros como una de las prioridades grandes que es el intercambiador de la Seca a la altura del Batallón y este se comunica a su vez con el Bulevar del Renacimiento que también está clasificada como una arteria principal urbana. Este sector acá de la, este punto es el que de pronto puede tener una vialidad mucho más rápida y sería el que daría como todo solución la intercambio vial o la glorieta de Niquia porque acá cuatrocientos metros o quinientos metros más adelante, un kilómetro más adelante se podrían hacer todas las maniobras que están haciéndose en la glorieta de Niquia, este queda a la altura del Batallón, acá esta una central de Empresas Públicas y aquí no recuerdo y este es el Batallón, este es el intercambiador de la Seca que es una de las obras que consideramos nosotros que pueden ser más prioritarias considerando el problema que se está generando en el Éxito.

Sería, ¿Cómo? No, no, no, aquí en la autopista, en toda la autopista, acá en toda la..., esta es la autopista, entonces es que los carros vengan de la variante, continúen de la variante y se metan aquí por debajo de la autopista para entrar acá y entrar aquí por la cincuenta y cinco y la cincuenta y siete por este lado y no por este, o sea que entren por detrás y no por delante por camino de los vientos, ¿Si? O sea aquí está la glorieta de Niquia y más adelante hacer el intercambiador, o sea esta vía vendría por debajo y cruzaría la autopista y el que va para el sector de..., salir por la treinta y dos pero por debajo, pero cruzando por debajo, entonces a la cincuenta y cinco, los de la cincuenta y cinco podrían salir por acá para allá para el Norte, los que vengan para la cincuenta y cinco podrían pasar por acá, pasar por la cincuenta y siete, o sea sería cerrar como un sistema de movilidad que tenga una entrada por

acá por la treinta y ocho y cerrando por la treinta y dos más o menos, enseguida lo miramos en la cosita allá como más ampliado.

Bueno, esto son las secciones..., esto son otros, esta si esta enredada con esto...Bueno, hay otras jerarquías que son las vías menores o sea las secundarias menores, en esas tenemos asociado el sistema de la cincuenta y tres y cincuenta y cinco desde la Cabaña hasta el sector acá del ciclo pedagógico, o sea tener esto como un sistema de par vial, tenemos toda la conexión con el sistema de Amazonía, tenemos acá en el sector del... una conexión intermedia que pasa por, que sale del Llanero, del Rincón Llanero, de la glorietta que hay ahí, del restaurante que hay ahí, sube por belvedere y se comunica con el sector de la Camila ¿Si? Esta el sistema acá importante de la cuarenta y cinco, de la cuarenta y seis para darle como un respiro a la cuarenta y siete sobre todo la carrera cuarenta y siete acá en el sector de Prado, se propone abrir la cuarenta y cinco por los talleres del Ferrocarril de manera que la cuarenta y cinco funcione como funciona en estos momentos la cuarenta y seis y la cuarenta y seis funcione como funciona la cuarenta y siete; de manera que la cuarenta y siete que es una de las vías que tiene problemas de movilidad sobre todo por el tema de ser la vía de la rumba los fines de semana, se consolide como un espacio pues, pues que tenga alguna posibilidad de que no perjudique la movilidad y que a la vez se puedan adecuar condiciones para que la gente pueda disfrutar sin riesgos.

Tenemos la cincuenta y cinco y cincuenta y siete ya en el sector de Niquia hacia Navarra, todo el sistema de Navarra, de Buena Vista, Guasimalito y Navarra pasando por el Batallón y pasando por Norteamérica, pasando por Norteamérica y conectándolo acá con la vías, por la avenida, como es que se llama avenida Horizonte, en el Plan Parcial de Horizontes y la actual vía la Navarra, a ellas se les da una sección diferente a la que tienen ahora para que se pueda garantizar por lo menos las fajas.

Y la otra clasificación son las vías colectoras, las vías colectoras, las vías colectoras son un sistema vial que prácticamente es el que se utiliza ahora para el transporte público, son las vías que se utilizan. ¿Qué se hace en este proyecto o en este programa? Tratar de darles continuidad a algunos sectores exclusivamente, inclusive en el centro se denota mucho que hay muchas intersecciones en "T" que no permiten que haya una continuidad vial ágil, entonces dentro de estas vías colectoras que no son de grandes volúmenes y se espera que no sean de grandes volúmenes pero sí que haya continuidad. Entonces hay unas vías que con una inversión relativamente pequeña se compra dos, cuatro casas y se le da continuidad y se podría mejorar mucho las capacidades de todo el sistema vial de la ciudad.

Entonces las vías colectoras están más orientadas a que articulen los otros sistemas principales, o sea que estos sirvan de apoyo para que los vehículos puedan hacer sus, lo que tengan que hacer en el centro o en su destino, mientras que las otras están más orientadas es a viajes de largo alcance.

El otro sistema es el sistema de vías de servicios: Las Vías de Servicios son vías que realmente son ya como para llegar a tu casa, en ese sistema se hizo una clasificación de las secciones viales, tratando de no homologar todas las secciones a una sección típica, sino considerando la oportunidad que tiene entre pana lentos para lograr una sección que pueda garantizar la movilidad y que a la vez no entre a generar unos sobre costos impresionantes.

Bueno, estas son las prioridades de intervención, o sea de todas esas jerarquías, de todo este montón de rayas salían unas, se definieron algunas vías que deberían de intervenirse lo más pronto posible porque el sistema vial aquí en Bello realmente ya se empieza a notar los primeros síntomas de congestión. Entonces los primeros, las primeras vías que se proponen son estas también verde como les decía una de las más importantes es esta, es el sistema vial de la quebrada seca a la altura de la treinta y dos como decía el concejal Jean Lee cruzando por el Batallón para darle una movilidad mucho mejor aquí a la Estación Niquia, las otras que se proponen como primera etapa son la construcción del puente vehicular a la altura de la Estación Bello para darle continuidad urbana al sector de la comuna de la Camila con todo el tema del centro, esto sería una obra demasiado, demasiado prioritaria, considerando pues que ya el Municipio hizo un esfuerzo acá al comprar las casas que están al borde de la Quebrada la García por el Ferrocarril que aquí viene un proyecto de Artes y Oficios, que acá esta la Estación Bello y que esta comuna viene también con unos niveles de construcción altos.

Otra de las obras que se priorizan son la adecuación de la carrera cuarenta y cinco, la vía Acevedo Machado tiene un gran, pues ya genera conflictos por su sección pública que tiene actualmente y porque ya empiezan a consolidarse algunas urbanizaciones y algunos barrios que tienen salida directa a esta vía que es de poca especificación. Entonces es importante que esta vía tenga pues como una solución en el corto plazo; hay una situación especial con la vía Acevedo Machado, es que esta consepcionada, eso es un tema que hay que definir hasta cuándo esta consepcionada y cuál sería la oportunidad de que esa concepción también participe en el desarrollo de esa vía porque solamente el Municipio no, pues esta vía es una vía que comunica dos municipios y podría ser una vía de carácter intermunicipal.

Otro sistema importante es el sistema acá el de Santa Rita, este sistema ya se empezó a consolidar con la Urbanización Montes Claros en la que se están

construyendo unas vías para que sirvan de apoyo al pobre sistema vial que tiene Santa Rita en estos momentos, las pendientes de Santa Rita son muy altas, son pendientes del veintiuno por ciento, son pendientes que generan mucho riesgo para los vehículos especialmente los que transportan material por las condiciones de topografía. Entonces con el sistema que se está consolidando a través de Montes Claros que es ésta rayita acá que estoy señalando, se podría separar los flujos en un par vial, separando los que suben de los que bajan garantizando unas condiciones mejores de movilidad, esto en este costado, en el costado occidental es importante pensar acá en el sistema vial de la Maruchenga, en la Maruchenga es complicadísimo, la Maruchenga y Paris, pero en esta parte Salvador Allende, en la Maruchenga y Salvador Allende porque es complejo, es muy complejo el tránsito hacia Paris a través de la Maruchenga, también pensamos que es importante, esto sí es una cosa de gestión, es darle continuidad, es definir o redefinir el sistema vial de la cincuenta y cinco y cincuenta y siete en el sector de la Cabaña y el Barrio Obrero, el Centro, este es un punto neurálgico, o sea estamos proponiendo acá en el centro lo que hablábamos en el momento, unas pequeñas conexiones para darle continuidad al sistema acá en la cincuenta y uno, aquí esta es cuál y esta..., aquí en el Almacén Mónica darle continuidad para que la cincuenta y uno pueda tener más agilidad, esta ya no me acuerdo, ah, esta es por el sector donde era Comfama por el Politécnico la cuarenta y ocho; entonces estas costuritas aquí han estado en casi todos los planes viales que yo conozco y no se han realizado y cada vez se hacen más necesario porque ya los volúmenes de tránsito aquí en el centro son importantes. Hay una propuesta también interesante con la carrera cincuenta por el sector del talego, del ampliar las vías y darle continuidad pasando por la plaza para que sea una entrada directa desde la autopista hasta el centro de Bello y no tener que entrar por el Tapón, dar la vuelta por allá, salir por el Chispero, del Chispero pasar al Centro y devolverse que de entrada no es ni ágil ni tampoco es como el sector más agradable para que la ciudad muestre su cara a la entrada, entonces una de las propuestas es que tenga una entrada directa la ciudad por la cincuenta. Hay otro sistema aquí importante por el sector de la Fábrica de "No Tejidos" en Santana, es darle continuidad a la cuarenta y cinco, rompiendo "No Tejidos" para salir al sistema de la cincuenta y dos, el sistema acá en la Buena Esquina, esta es la esquina que llamamos de CEDECOL donde se propone un sistema de especie de glorieta para darle continuidad a todos los vehículos que van hacia la obra dos mil en el sector de Santana, dando continuidad desde acá de la obra dos mil en la Cumbre con la obra dos mil en Santana. Bueno y aquí arriba una demasiado importante que es darle continuidad a la vía de la Banca a través de los nuevos desarrollos de paisajes, de Hato Nuevo, bueno, para evitar que los flujos que van hacia la zona rural se metan por San Javier, San Martín y Bellavista, sino que sean mucho más ágiles salir desde acá desde la

glorieta de Baladares y darle continuidad por el costado de la quebrada Tierra Dentro para lograr una comunicación directa y expedita con la zona rural, pues con la vía que va a zona rural, tenemos propuestas importantes dándole continuidad a la sesenta y nueve en el sector del colegio Alberto Díaz, del colegio de la comuna elHernán Villa Baena y otro por debajo, haciendo un par ya por la sesenta y ocho por debajo deMitsubishi, por debajo de laMitsubishi, pasando por debajito de la Mitsubishi pero para conformar ahí un par vial o para darle un respirito a esta comuna que está muy pobre de vías, existe pues otra propuesta que es acá en el mirador que es darle continuidad a la cuarenta y nueve, esta es la cincuenta, darle continuidad a la cuarenta y nueve con otro puente, no, la cuarenta nueve, no, la cuarenta y nueve, aquí el puente es acá, la iglesia es acá, es por el borde de la quebrada Chagualones, bueno la de Chagualones buscarle la continuidad a la cuarenta y nueve haciendo otro puente para que se evite el conflicto que hay en el puente de la Selva.

Bueno, este sería como el principio de los proyectos que nos parece de primer o más interesantes porque alivian como la congestión y los puntos más críticos... ah, en seguida miramos lo que es para lo rural, si. Bueno, aquí está ya unas obras a mediano plazo que está más dirigida a consolidar los corredores de transporte, o sea corredores de transporte de la cuarenta y cinco o la vía Acevedo Machado, el Corredor de la García, el Corredor del Hato, aquí falta algo, es esta, el Corredor de la Loca, aquí es desde Pantex subiendo por el Hospital Mental y hay otras ya pues en el sector de Buenavista Guasimalito, en la continuidad de unos sectores, unos broches, aquí en el sector de Niquia, Alto de Niquia que es complicado a veces porque por las condiciones de topografía hay un par vial que funciona pero no funciona tan bueno, entonces la idea es darle como otra connotación a la sección vial de ellos y, la conexión, ya empezar a pensar en la conexión de la parte alta que no es tan alta porque esto es aquí, esto es el Trapiche pasando por la urbanización, la invasión de Hato Viejo, ¿Si? aquí está la Glorieta de Baladares, aquí están construyendo con concreto hadarías y toda esta cuestión, aquí está el Municipio haciendo una inversión importante en la recuperación de la escombrera y hace parte del sistema vial que queremos consolidar en la parte, esta es la parte occidental del Municipio, ya vienen las de largo plazo que ya así sería pues la circunvalar oriental, una conexiuncita aquí que está condicionada pues a, aquí está en el sector del Hospital Mental, esta conexión puede que no se dé porque está pasando por área protegida pero entonces es importante, entonces por eso se dejo como a largo plazo pues como para la evaluación porque de todas maneras es una oportunidad para la gente de Santana, Serramonte, Búcaros, tener una salida alterna a la sesenta y cinco y no tener que depender siempre de la obra dos mil, ¿Si? Todo Santana y los Salentos podrían salir aquí por la

sesenta y cinco, entonces hay que evaluarlos, por eso los dejamos a largo plazo porque es un tema de evaluación...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Venga, venga, si él no lo hace por micrófono, entonces no le respondamos, siga usted en su exposición y le damos el uso de la palabra en el momento que le concejal lo requiera.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR FRANCISCO MONSALVE OSORIO INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL

Bueno, ya hay otro tema que es la intervención sectorial, o sea esta es la que se va dando cuando la gente va pidiendo retiros, va a construir, entonces de una vez decimos, usted va a construir, entonces retírese un poquito, ya cuando ya haya pues como la oportunidad de tener unas fajas, si se podría construir pero son vías que son colectoras y de servicio que pueden unirse, que no tienen un tiempo definido en el corto, mediano o largo plazo, sino que se van construyendo a medida que la gente está pidiendo retiros, entonces se va consolidando la sección vial.

Bueno, yo quiero mostrar aquí un video...

Este es un video como para mostrar donde serian las obras...

(VIDEO)...

Este es un material que teníamos por ahí guardado de la obra dos mil...

Si, esta es cuando estábamos metidos en el cuento...

Si, o sea... estas son, pues o sea queremos destacar que la última obra grande de intervención que hubo en el Municipio fue la obra dos mil y se entrego en el noventa y siete, o sea ya llevamos un rato sin construir vías, este es el sector de Niquia, en esa, cuando se hizo la obra dos mil se hablaba que Bello tenía un atraso en vías de cuarenta años. Hablábamos de que tenía un atraso de vías para esa época y no nos hemos desatrazado, este es el sector de Villa Occidente Doctor Carlos, esto fue lo que quedo, pues como se transformo ese sector a partir de tener una infraestructura vial adecuada. En el 2012 que hicimos este video estaba empezándose a ver cómo el cambio y la dinámica de construcción cuando antes eran permisos para casas de cinco pisos, ahora estamos haciendo casas de veinte pisos, pero también se están haciendo algunas obras como veíamos el puente, aquí estábamos, en esta época se estaba construyendo el intercambio vial de la Madera que son obras que tratan

como de suplir como todas esa deficiencia de vías que tiene el Municipio, eso es ya, también hace parte ya de la historia. Entonces aquí queremos simplemente es como mostrar unas fotos de lo que vamos hacer con esta obra.

Esta es la regional norte que hablábamos ahora, en este punto es donde se cruza, la idea es que pasa desde aquí, desde el sector Acevedo, haya unas vías que tengan unos pasos para conectar con el sistema del puente de agua, y que garanticen como la movilidad Sur Norte y Norte Sur de todo el Municipio, de toda el Área metropolitana o de todo el país si por ahí van a conectarse las "Vías de la prosperidad" entonces se necesita ese paso por Bello, un paso ordenado y un paso que no cogestione más las pocas vías que tiene Bello. Entonces esta es como la idea de la Regional Norte Oriental que es una obra que es prioritaria pues para el desarrollo vial de la ciudad y que no está contemplado desgraciadamente en las vías de la prosperidad.

El puente sobre el Rio Medellín es este, este es el proyecto, aquí está el lago, es conectar la cuarenta y cinco con la Estación Bello que esta acá, aquí está la Estación Bello, o sea esto es una bendición para toda esta comuna de la Camila y de la Gabriela, seria unos puentes elevados y todo un sistema importante pero la idea es que sea un obra que se pudiera realizar en el más corto plazo, ahí junto, seria junto del lago. El Plan Vial del Centro, lo que hablábamos ahorita, son pequeñas costuras de ciudad, o sea falta un pedacito acá con esta cincuenta y uno hasta la cuarenta y ocho, la del politécnico, ya cada vez, ya en el 2012 no estaba, ya le edificio es este, son importantes porque son pequeñas costuras que implican mucho en la movilidad, este acá por el Mónica a salir a la Choza.

La conexión entre la Obra Dos Mil y el Barrio Central y el Rosario es esta, acá donde termina la Obra Dos Mil, aquí hay conflicto, aquí en las mañanas uno puede del Trapiche a Postobon se puede demorar quince minutos cuando lo normal es que te podas demorar cinco minutos, siete minutos pero ya hay congestión ahí en el sector de la Buena Esquina.

Este es el sector de las granjas y este es el sector del que denominan el talego que sería la propuesta de darle una entrada directa a Bello o al parque desde el Norte, esta es la cincuenta y dos, la cincuenta y dos es la vía de salida de Bello y se nos está complicando cada vez más la ampliación porque están consolidando edificios muy altos, o sea la infraestructura puede vale lo mismo pero el valor de la tierra se está volviendo más costoso cada vez que construir en un edificio alto. En el sector de las Granjas la propuesta va a ser dos puentes como prioridades el de la cincuenta y cuatro y el de la cincuenta y dos para darle continuidad por el lado del Chispero y del Tapón, este, el de la

cincuenta y dos. Esa es la entrada de Bello en estos momentos prácticamente, puente sobre, en el Sector de Paris de la Maruchenga el puente sobre la sesenta y nueve es importante, sobre la Madera que sale acá a la Rosalía Suárez. Esta es una propuesta de cómo hacer serpenteando poder lograr vencer la topografía del sector de la Maruchenga, es muy duro pero si está muy complejo ese punto ahí, este es un puente que es importante aquí en el sector de Villas de Occidente para formar un par vial y darle continuidad al sistema de la sesenta y cinco hacia el desarrollo que está haciendo cápita en el Hospital Mental y poder tener una continuidad hasta la comuna tres, esta es importante la que hablábamos en la Cabaña donde está el Almacén D Uno porque comunica las dos, cierra el anillo vial entre las dos mellizas, es importante, está entre las prioridades darle continuidad a las dos cosas. Hay otro tema entre San Simón y Serramonte para generar una salida alterna a la parte alta de la comuna tres por el lado de San Simón y comunicarse con el Sistema Vial de la Amazonía.

Acá en el centro lo mencionaba ahorita por el lado del taller del ferrocarril ampliar la, abrir la cuarenta y cinco para que sirva de apoyo a todo el sistema de movilidad de las granjas y prado, esta es muy importante la ampliación de la vía de Potreritos para garantizar que la zona rural de la parte baja no se nos vaya a terminar de estropear sino que tenga unas condiciones especiales para que antes sea muy atractivo visitar la zona rural, la que hablábamos de la salida de la zona rural de la Banca por el sector de Tierra Dentro, si, de Baladares y Tierra Dentro, esto es por San Martin; el sistema vial de la comuna once que ya empezó a consolidarse con estas vías que está haciendo el Proyecto de Montes Claros para que desde acá desde el hospital hasta la parte alta haya una posibilidad de movilidad más segura.

Bueno, este es un ejercicio que hicimos, todavía es de la oportunidad de tener una continuidad entre la zona urbana y la zona rural a través de un cable aéreo desde, pensamos que una estación importante podía ser desde la Meseta, este es un vuelo aéreo pues en..., que nos mostraría más o menos como las posibilidades de estar en siete u ocho minutos en San Feliz, pero en todo el corazón de San Félix no en la China ni tampoco acá en los albares sino directamente en el corazón de San Félix para que esa zona de San Félix tenga como un real atractivo turístico pasando por la escuela de patio bonito y llegando arriba al sector de San Félix.

Bueno, esto es como un ejercicio de lo que así a grosso modo está planteado para el capítulo del plan vial dentro del plan de movilidad del Municipio.

Con eso yo termino mi exposición Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, gracias Doctor Francisco, le vuelvo a dar el uso de la palabra entonces al Secretario de Planeación Mauricio Henao.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR MAURICIO HENAO SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Gracias Presidente, como Francisco Monsalve tiene compromiso más adelante, usted dirá Presidente si los concejales le quieren hacer algunas preguntas a Mauricio o si procedemos con la Doctora Paola y José Torres.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

No, continuemos entonces, vamos a cederles la palabra a los concejales con este tema. ¿Lo consideran Concejales?

Bueno, con el uso de la palabra el Honorable Concejal Jean Lee Pavón.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN ZAPATA

Gracias Presidente. Un saludo cordial para todos los asistentes esta mañana, funcionarios de las diferentes secretarías y especialmente al Ingeniero Mauricio Henao de la Secretaría de Planeación y al Ingeniero Francisco Monsalve el popular Pacho.

De verdad que es una exposición que estábamos esperando hace mucho tiempo Señor Presidente y Honorables Concejales y que creo que hay que mirarla y estudiarla con más detalle porque en el mapa que tenía ahí el compañero o el plano que tenía el compañero Pacho a veces uno se pierde un poquitico porque la distancia es bastante y Bello pues ha crecido sustancialmente en los último años. Producto de ese crecimiento demográfico y de la gran dinámica constructiva que se vive en nuestra ciudad, se nos ha generado muchísimos problemas, problemas que muchos de ellos se nos han generando precisamente por esas construcciones y porque uno evidencia que son innumerables los proyectos que se han construido pero que no se han construido vías, es decir los señores urbanizadores vienen edifican sus proyectos donde no tienen sino que construir cincuenta, veinte o diez metros de vía casi que ninguno y algunas de ellas están construidas ya hace algunos meses y no han sido entregadas a la población como es el caso del Nuevo Milenio, sectores como el del Trapiche, el de Aralias que se volvió eso allá un nudo tremendo de que toda esa carga vehicular se está depositando en la

famosa obra dos mil o carrera cincuenta y ocho en el sector de la Cumbre, nos quedamos cortos, ya en Bello por donde usted se moviliza hay congestión vehicular, en la carrera cuarenta y nueve, en la cuarenta y ocho, en la cuarenta y seis, en la cincuenta, en toda parte, nosotros necesitamos con urgencia invertir en este tipo de cosas, en la parte del Centro con las alternativas que usted daba ahorita Francisco muy importantes, el colapso de la estación Niquia indiscutible, indiscutible; el tema del peajito social con el trabajo que le hicieron se puso peor. Qué bueno sería Pacho esa vía por al Rivera de la quebrada la García hasta la Regional para descongestionar muchos sectores de Bello de las comunas siete, ocho, seis que pudieran llegar de manera directa a la regional y no tener que ir a la glorieta de la Estación Niquia, hay que quitarle carga a esa glorieta.

Otra situación es la ampliación de la carrera sesenta y cinco en Medellín, en estos momentos Medellín está realizando por tramos otra pequeña ampliación entre la calle ciento tres de ahí la ciento cuatro ahí en el sector de ZENU y el proyecto de ellos es ampliarla, dos carriles obviamente llegarían hasta el puente de la quebrada la Madera, ahí también hay una maniobra que es muy forzada Pacho y que requiere una intervención en ese puente y posterior a ese puente en lo que ya es la carrera cincuenta y ocho que nos pertenece que sería una entrada a Bello. Esa maniobra ahí de verdad que es muy forzada y hay incluso una señalización bastante restrictiva diría yo pero que allí tenemos que buscar una alternativa y una solución diferente.

Cuando se hablaba del tema de la calle treinta y ocho, ahí del sistema que hablaste de la Quebrada la Loca Pacho, ahí se tiene que llegar hasta la carrera cincuenta la autopista, pero evitando que cuando usted baja por la avenida treinta y ocho, o sea del Hospital mental tenga que hacer ese giro a la izquierda porque obviamente ahí está el colegio ¿Si? y lo que queremos es evitar enviar esa cantidad de tráfico hacia donde tenemos los niños, entonces se debería de buscar por la misma rivera de la Quebrada la Loca una salida conectando por ese nuevo hotel que hay ahí, el hotel no recuerdo el nombre, ahí en la calle treinta y ocho empezando, no recuerdo, ahí llegando a la autopista, conectar con esa parte, el Hotel Prada. Por esa margen de la Quebrada la Loca Pacho buscar una alternativa de movilidad ahí.

No mencionaste nada de la vía que también es una vía departamental, la Medellín San Pedro y que presenta unas dificultades ahí en el tramo más conurbado pues en San Félix, habría que buscar alguna alternativa también de ampliación y que allí se tienen unos recursos de un peaje que se hablaba de un lapso y que nunca se construyo, pero que es bueno ahí buscar la posibilidad a través del Gobierno Departamental que se mejoren esas condiciones.

Cuando mencionaste el tema de la carrera cuarenta y cinco sin lugar a dudas debido a las construcciones que se vienen desarrollando allá en la vía Machado, es importante Pacho tener en cuenta ese tramo de la cárcel Bellavista que todos los fines de semana se convirtió en un problema y que las posibilidades de ampliación que tenían ahí se complicaron por la invasión del espacio que hay ahí con unos negocios y unos kioscos que recientemente se construyeron y sobre los cuales no se ejerció de manera puntual ningún control por parte de la Administración.

Una preocupación que hemos tenido en lo personal es lo de la autopista Norte, el Bulevar del Renacimiento cuando se hablaba de la ampliación pues del espacio peatonal que si bien es importante, también es cierto que cuando usted circula entre la Cancha de Fabricato y Cootrafa, ahí la autopista carrera cincuenta porque eso realmente no es una autopista, tiene dificultades, viene de tres carriles y se convierte en dos, ahí en ese sector de Puerto Bello, en el sector de Postobon yo creo que tenemos que hacer una intervención también porque cuando de alguna u otra manera la gente que sale de la carrera cincuenta y dos va descargar a la autopista, ese mezclamiento ahí no es el mejor, no es el más técnico pero adicionalmente la vía está en mal estado, entonces complica la situación y, que son solo dos carriles, lo ideal es bregar a tener por lo menos el carril de mezclamiento independiente a los dos carriles de tránsito.

Un tramo que no vi o no sé si en el momento en que salí de pronto se perdió Pacho, el tramo de la diagonal sesenta y uno y en el mirador se convierte en la calle sesenta y seis, sobre la Quebrada Chagualones, todos sabemos que estos barrios como Niquia y como el Mirador se construyeron y nunca se pensó en que necesitaban la gente unas bahías o que necesitaban un lugar, son vías vehiculares, perdón, peatonales en su mayoría, no se construyeron parqueaderos, no se resguardaron los espacios y por lo tanto tienen situaciones complejas. Entonces allí habría que pensar en evitar que se siga construyendo sobre las zonas verdes de ambos márgenes que la gente se ha venido apoderando y poder garantizar allí una movilidad, porque además el Barrio el Mirador tiene un grave problema y no tiene sino como acceso y egreso la carrera cincuenta y que existe la posibilidad de construir un par vial por la carrera cincuenta y cuatro en la margen de la quebrada ¿Si? y que estamos permitiendo allí igualmente unas invasiones, incluso hay un tramo en entre la sesenta y cuatro y la sesenta y seis que la gente lo usa de manera carretiable, la gente transita por ahí en la tierra y en la manga, ahí hay que dar una solución, a ese barrio máxime cuando se están construyendo urbanizaciones tan grandes como Mirasol donde vamos a tener allá tres mil nuevas habitaciones, tres mil nuevas familias, algunos de ellos obviamente con sus

vehículos y sus motos. Pero igualmente esa diagonal sesenta y uno presentan problemas en la intersección con la carrera cincuenta y en la intersección con la carrera, con la avenida cuarenta y siete B que es la principal de Niquia, ahí hay que hacer unas ampliaciones, yo creo que Niquia es uno de los barrios más grandes del Municipio de Bello, es el barrio más grande de Bello, es el barrio que más incluso votos aporta al Municipio de Bello y que sin lugar a dudas en materia de movilidad y en materia de seguridad vial está más abandonado construir pares viales entre las diagonales cincuenta y siete, cincuenta y ocho, eso es facilísimo de hacer, eso no nos cuesta mayor cosa, es simplemente hacer una señalización ¿Si? Y hacer la señalización completa no como se está evidenciando en algunos sectores que la hacen como por parches, esta calle si, esta esquina como que aquí tengo unos amigos y aquí no, entonces allí señalo y allí no. Sugerirle muy respetablemente Pacho, mire: Una de las zonas de mayor tráfico vehicular en Bello es la transversal cincuenta y dos A (TVS 52ª) el famoso Carretero porque sirve a las comunas cinco, seis, a gran parte de Bello y donde se están construyendo igualmente proyectos muy grandes pero que de entrada tiene muchas dificultades y existe una vía como es la transversal cincuenta y seis B (56B) subutilizada, por qué no pensamos en hacer par vial allí, simplemente una señalización, una semaforización allí, no tendríamos que hacer grandes inversiones en compra de fajas, pero también hay que utilizar lo que se tiene o pensar hacia un futuro en un sistema de transporte masivo de mediana capacidad limpio como en algún momento se concibió la posibilidad de tenerlo en Bello, que nos permita evitar esa concurrencia de tráfico allí. Yo creo que es una de las vías con mayores márgenes de accidentalidad y mortalidad en el Municipio de Bello, allí se podría pensar incluso la comuna seis es donde más motociclistas hay en el Municipio de Bello, por qué no, en hacer un plan piloto Pacho y tener una moto ruta, una vía exclusiva de alguna especificación para los motociclistas y excluir ese mesclamiento de los buses con los camiones pesados que suben hacia MELCO, con los vehículos particulares, con las motos, allí hay que pensar en una solución diferente, no podemos seguir permitiendo que nuestra gente muera como lo viene haciendo en Bello por falta de condiciones seguras de movilidad...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Concejal Jean Lee, voy hacer una sugerencia y a los Corporados.

Usted ha mencionado unos temas muy importantes en materia de vías, entonces la sugerencia aparte es lo siguiente: Por qué no dejamos entonces que nos presenten todo el Plan de Movilidad, las personas que trajimos en las dos sesiones y una vez finalice el Plan de Movilidad, esas observaciones que

usted está haciendo, las presentemos ¿Por qué? porque de pronto usted esta presentando algunos temas que nos los van a presentar ellos...

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN
ZAPATA**

Perfecto Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

Esa es la sugerencia que les haría a todos. Por qué no permitimos que nos hagan la presentación en las sesiones que tenemos programadas los invitados y una vez finalice ellos cada uno va a ser sus anotaciones, por eso es importante que cada uno vaya anotando sus inquietudes.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN
ZAPATA**

Muy bien.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

Es la sugerencia que le doy a la plenaria.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN
ZAPATA**

Presidente y otro aspecto que se me quedo ahí como vago un poquitico Pacho es el del Pinar, no vi una vía que permita que estos veinticinco mil ciudadanos que viven un tanto alejados y discriminados de Bello tengan una conexión con el Municipio, pesar en una vía como se había mencionado en laguna ocasión por el Plan Parcial de Croacia que no lo veo pues, pero que tengan una conexión hacia, es más, hay un sector que se llama el siete y por ahí existía una vía que comunicaba hacia la autopista, hay que pensar también en acercar esa población hacia el Municipio porque muchos de ellos se sienten...

Y lo felicito por el temita de San Juan de Galilea, ese tramo que hay entre San Gabriel y la parte de la vereda Tierra Dentro ya donde comienza Villa Linda, de verdad que eso es una vergüenza lo que sucedió allá de construir dos urbanizaciones tan grandes como esas y no hacerle ni siquiera un acceso.

Muchas gracias Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, entonces vuelvo a insistirles a los concejales, vamos a que se presenten los dos temas del día de hoy, enseguida, hoy se encuentran, ya se encuentran con nosotros los ingenieros José Edwin Torres Rueda Coordinador Técnico del Proyecto especialista en Vías y Transporte, la Ingeniera Paola Ortiz Ardila Coordinadora y Especialista en Transito de Seguridad Vial y Diseño Geométrico. Hoy tenemos dos temas, tocamos los dos temas y abrimos la mesa para que ustedes sobre esos dos temas presenten sus inquietudes; el día de mañana utilizaremos la misma metodología que abrimos el micrófono y ténganlo por seguro que no avanzamos bien en los temas.

Entonces con el respeto que se merece el Honorable Concejal Gabriel Jaime voy a continuar acá con ustedes y ahorita oles abro el micrófono a todos ustedes.

Entonces continuemos aquí con la intervención, anote bien las observaciones concejal, le pido ese favor, es que, ¿Usted vuelve mañana? ¿Pero mañana nos acompaña? Nos acompaña mañana por favor para que las inquietudes que nos presentan los concejales, usted no la resuelva.

Es que venga Pacho, yo le voy a pedir un favor, es que esta solicitud la venimos tocando hace muchos días, esto hace más de un mes lo solicitamos, usted también debe de coordinar bien su tiempo y si hoy sabían que venían para acá, entonces haber cancelado otras agendas, es que ese tema, hoy, el Plan de Movilidad hace dos periodos lo venimos solicitando, entonces yo les solicito al funcionario Pacho que por favor entonces nos acompañe porque esto lo planeamos hace muchos días.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR MAURICIO HENAO SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Si Presidente, me acaba de confirmar Francisco que se va a quedar, va a cancelar otro compromiso que tenía pero en realidad esto es prioritario, no solo para el Concejo sino también para la Administración Municipal.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Concejal Gabriel Jaime, yo le pido discúlpenme en ese sentido pero es darle un orden a esta sesión porque la idea es que logremos el mejor objetivo en estas dos sesiones que son tan esperadas por parte de la Corporación y la misma comunidad.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR MAURICIO HENAO SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Seguramente Presidente, con la exposición que va hacer Paola Ortiz y José Torres va aclarar seguramente muchas dudas de las que tiene de pronto el Concejal Jean Lee y los demás concejales.

Bueno, entonces está con nosotros la Ingeniera Civil Paola Ortiz Ardila, ella especialista en Transito, Diseño y Seguridad Vial de la Universidad Nacional y tiene experiencia en planes de movilidad y modelos de simulación del tránsito, y esta también el Ingeniero Civil José Torres Rueda que es especialista en vías y transporte de la Universidad Nacional, Magíster en Ingeniería de Transporte, Planes de Movilidad ha realizado en Cartagena, Bogotá, Pereira, Yopal, Duitama, San Andrés, Maicao y Bello; y es experto en modelos de transporte y restructuración de proyectos viales.

Bien pueda entonces Doctora Paola Y el Ingeniero José Torres.

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA EN VÍAS Y TRANSPORTE

Buenos días a todos, Señor Presidente, Señores Concejales, para nosotros es un gusto volver a estar acá y exponerles el trabajo que hicimos con tanto cariño para el Municipio de Bello.

Nosotros nos vamos a enfocar es un poquito más a los temas de planeación, un poco diferente...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Ingeniero, por favor...

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA EN VÍAS Y TRANSPORTE

Un poco diferente a lo que estaba trabajando Francisco que ya son temas directamente de infraestructura puntual de algunos barrios, esto es un tema más general de lo que queremos nosotros de Bello en un futuro y lo que nosotros hemos visto a lo largo del camino haciendo este trabajo.

Entonces tenemos que el plan de movilidad es una herramienta de planeación estratégica de desarrollo que estudia las condiciones de movilidad y de accesibilidad del Municipio, propone relaciones entre la ciudad social y entre su región integrando nuevos sistemas de transportes no motorizados limpios y seguros, con el objetivo de la atención de las necesidades de la comunidad

actual y proyectadas, optimizando las condiciones de organización operativa, empresarial, económica y generando soluciones suficientes que permitan la objetividad de la ciudad en la región y el país.

Esto ¿Qué quiere decir? Los planes de movilidad están más enfocados es al tema de planeación y de conexión. Nosotros sabemos que Bello tiene una dificultad en sus conexiones con las ciudades del Área metropolitana tanto al norte como al sur e internamente también tenemos una problemática para empezar a trabajar con temas de planeación hacia el futuro.

Dentro del Plan de Movilidad entonces este se basa en la Ley 1083 del 2006, en donde se tienen unas condiciones específicas, los planes de movilidad como ustedes bien conocen, parten del Plan de Ordenamiento Territorial e indican algunos tics o algunas cosas que se deben de empezar a trabajar, la primera de ellas en la que todos los planes se enfocan mucho es en el tema de la reorganización del transporte público colectivo, teniendo en cuenta que nosotros tenemos un transporte público que está integrado tanto en Medellín como al Sistema de Transporte Metro que ese es bien importante el tema de la reorganización de transporte que lo vamos a ver. El tema de optimizar los tiempos de viajes, las salidas y las entradas a un municipio, zonas sin tráfico vehicular, generar emisiones bajas, generar zonas de parqueadero, elementos de protección para la vía y la seguridad, accesibilidad a todas las personas y el tema importante de la seguridad vial a nivel municipal.

Las relaciones básicas que tiene entonces, el Plan de Movilidad está concebido con planes, programas y proyectos para el sector de movilidad, en donde se generan unos resúmenes de las fichas y de la impresión que se puede lograr hacer con un sistema de proyectos para lograr los objetivos que se proponga, un programa de ejecución donde tenemos unas prioridades, se programan unas actividades, unos entes responsables y una generación de los recursos respectivos para cada una de estas actividades. Y esto que termina en el Plan General de Desarrollo donde tenemos un banco de proyectos y cada una de las administraciones puede empezar a utilizar.

¿Cuál fue el proceso de pensamiento del plan? Entonces arrancamos con un diagnostico y empezamos a ver una imagen en el que nosotros queríamos el futuro, mirando esa imagen del futuro quisimos ver unas partes de las opciones del desarrollo que teníamos, generamos la propuesta que les hemos traído y un plan de ejecución, siempre pensados en el pasajero, la carga y los no motorizados como ejes centrales para la movilidad del Municipio.

Dentro del Municipio entonces ya de Bello, entrando ya a los componentes principales que se trabajaron dentro del contrato, entonces tenemos seis componentes principales, uno de los primeros es el tema vial que ya el

ingeniero Francisco nos adelanto mucho el tema, el otro tema es el tema de transito, seguridad vial, estacionamiento, integradores modales y transporte; en estas líneas temáticas fue en las que se trabajo el Plan de Movilidad y sobre eso vamos a empezar a exponer.

Perdón, tenemos para el tema de los componentes del Plan de Movilidad, tenemos diferentes líneas estratégicas en el tema de seguridad vial la llamamos protección, educación y control para el tema de estacionamientos, organización operativa y sistema integral, en integradores modales, centros operativos y eficientes, paso al desarrollo, en tránsito herramienta de planeación y organización operativa, en transporte como el eje estructurante del desarrollo y en vialidad e infraestructura la estructura física para este mismo desarrollo.

Entonces les paso a la ingeniera Paola Ortiz que nos va a explicar el tema de Seguridad Vial.

TIENE LA PALABRA LA SEÑORA PAOLA ORTIZ ARDILA INGENIERA CIVIL

Buenos días.

Uno de los temas más importantes que nosotros consideramos dentro del Plan de Movilidad fue los asuntos de seguridad vial porque atañen directamente a la ciudadanía y pues adicionalmente en las condiciones...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Ingeniera, me colabora con el nombre completo para que quede en el acta su intervención por favor.

TIENE LA PALABRA LA SEÑORA PAOLA ORTIZ ARDILA INGENIERA CIVIL

Perdón.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

El nombre completo suyo para que quede en el acta.

TIENE LA PALABRA LA SEÑORA PAOLA ORTIZ ARDILA INGENIERA CIVIL

Paola Ortiz Ardila.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Continúe.

TIENE LA PALABRA LA SEÑORA PAOLA ORTIZ ARDILA INGENIERA CIVIL

Gracias.

Entonces pues son temas que tocan directamente a la ciudadanía y adicionalmente pues son cosas que se deben tocar desde el fondo porque pues estamos hablando de la vida de las personas, entonces por eso lo tenemos iniciando la presentación.

Entonces ¿Qué se quiso con el Plan de Seguridad Vial? Tocar tres temas importantes, uno es la educación, otro es la infraestructura y el siguiente el control, ¿Qué hicimos? Pues hicimos primero que nada un análisis estadístico para mirar cuántas personas, cuántos accidentes, qué estaba pasando a nivel de accidentalidad en el Municipio, tomamos información estadística de la que tiene el fondo de prevención vial, hicimos un análisis, pues esta es una grafica que representa un poco los análisis, el mes en el que más accidentes tenemos es en septiembre y en diciembre, son los meses en los que más accidentes se presentan en el Municipio con cifras que llegan a los mil quinientos, entre los mil quinientos y los dos mil accidentes; tenemos, hicimos entonces un análisis de las variables de accidentalidad entre las que tenemos las, primero el tipo de accidente, si es un choque, si es una caída de ocupantes, si es un, o sea lo que fuera que nos estuviera pasando. Segundo, la gravedad del accidente, entonces si el accidente nos estaba generando muertos, nos estaba generando heridos, un choque simple, etc., etc., etc. Y tercero, pues obviamente a la ubicación geográfica para poder determinar cuáles son las zonas del Municipio donde más accidentes están ocurriendo.

Entonces también tuvimos en cuenta variables de infraestructura para mirar qué vías son las que nos afectan más la seguridad en el Municipio. Adicionalmente con los levantamientos que se hicieron para el inventario del Plan Vial que ya expuso Francisco, teníamos un inventario completo de la señalización, entonces uno de los factores que influye en la accidentalidad es saber si las personas tienen o no avisos de que es lo que va a pasar en la vía o contra que se van a encontrar, entonces nos apoyamos en los inventarios de señalización para poder determinar cuáles eran las pausas de la accidentalidad, además dentro del estudio de movilidad, dentro del Plan de Movilidad se hicieron muchos conteos vehiculares, peatonales, de ciclo usuarios, etc.,

entonces pues teníamos características de operación de las vías las cuales también fueron contempladas dentro del análisis.

Sumado a esto pues entonces se trato de analizar un poco el comportamiento ya de las personas dentro del Municipio para poder hacer esto más específico, entonces lo clasificamos de acuerdo al equipamiento, entonces si los estudiantes, si las personas del hospital, si las personas que van hacia la oficina, adicionalmente el estrato socioeconómico de la población de estudio.

Finalmente logramos identificar, los puntos que ustedes ven, los que se ven densos atrás en azul son los accidentes, todos los accidentes, georeferenciamos cuatro años de accidentes uno a uno con la ubicación, y entonces generamos estas áreas que son donde se presentan una mayor densidad de accidentes, dentro de estas áreas entonces tuvimos en cuenta las otras variables, las de infraestructura, las de señalización, las del uso del suelo, las de estrato y entonces fuimos densificando un poquito, mirando donde era que más accidentes estaban ocurriendo y generamos pues mayor importancia a la gravedad del accidente, entonces si ocurren muchos accidentes pero estos accidentes son choques simples, entonces realmente la accidentalidad tiene mucho que ver es con la forma en la que están conduciendo las personas, pero entonces cuando la gravedad aumenta y lo que tenemos es una cantidad significativa de muertos en esas zona, entonces vemos que generamos un mapa de calor donde los puntos rojos son los sectores del Municipio donde más accidentes y más graves ocurren y los puntos que van del verde hacia el amarillo son zonas donde hay una gran, una cantidad significativa de accidentes pero su gravedad puede que no sea tan alta. Entonces nos encontramos con que hacia la zona de Niquia es donde más se nos están concentrando los accidentes de mayor gravedad dentro del Municipio.

Entonces después de todo este análisis nosotros buscamos formular programas que puedan evitar desde la raíz del problema mitigar la accidentalidad, entonces nuestro primer programa es un programa de educación, el primer proyecto de este programa es el programa de educación en seguridad vial en las instituciones públicas ¿Qué se propone desde el Plan de Movilidad en esto? Tener una cátedra de seguridad vial en las instituciones educativas desde el principio, desde los primeros años de estudio con el fin de tener la, de poder formar ciudadanos que tengan una capacitación y que tengan un conocimiento de cómo deben comportarse en la vía pública, que sepan cómo deben respetar las normas, cómo deben conducir y esto no se logra con la gente adulta porque pues las personas que ya manejábamos o que ya conducimos, que ya somos peatones, ya tenemos unos vicios de forma que tratamos de corregir pero es más difícil que con los niños, mientras que si formamos niños conscientes de

cómo deben comportarse en la vía y en la calle, cómo debe ser su comportamiento frente al tránsito, entonces pues tendremos una nueva generación de niños actuando de una manera diferente.

El segundo es el fortalecimiento de la campaña de la Alcaldía "Vivo Seguro" que es una campaña que tiene a la Secretaría de Tránsito, que tiene frentes en la vía, entonces ellos se ubican en la vía y hacen campañas y hacen refuerzos, que no se pase el semáforo, que respete la cebra, entonces todo este tipo de cosas causan un impacto sobre el conductor que ya existe y esto también genera un cambio. Además el programa de fortalecimiento y recreación de patrullas escolares comunitarias, una de las poblaciones que identificamos que más riesgo tenía son los estudiantes a las salidas de los colegios, entonces en algún momento en Bello existieron las patrullas escolares, la idea es que se revivan y que capaciten y se mantengan, y que en los colegios haya patrullas escolares protegiendo los estudiantes a las entradas y a las salidas cuando hay un flujo significativo de ellos. El programa de educación y capacitación en conductores a través de las aseguradoras de riesgos profesionales, en las horas valle el mayor tránsito sobre las vías es de personas que son conductores de oficio, es decir los conductores de las empresas de transporte público, los conductores que transportan alimentos, mercancías, estas personas tienen unos bajos niveles de capacitación y escolaridad y como es su profesión ser conductores, se puede gestionar a través de la ARL que se capaciten sobre las normas de tránsito y sobre las conducciones y estas capacitaciones pueden ser continuas así con las ARL van a las empresas y les hacen capacitación de pausas activas a las personas que están en las oficinas y todo este tipo de cosas, la oficina de estas personas es su carro, su camión, entonces pues se puede generar y esto es una cosa que no tiene costo ni para las empresas ni para el Municipio, sino que es una obligación de las empresas aseguradoras de riesgo.

Y finalmente pues es un esquema, bueno, seguimos y el otro punto, el otro programa estructural es la infraestructura: Como lo decía el Concejal hace un momento, en Bello hay una cantidad de esquemas de señalización, todos diferentes y ninguno ajustado al manual, existe un manual para la señalización que es de orden nacional y que está avalado y es el que se debe aplicar en todo el territorio nacional, entonces el primer proyecto es que se estandarice, se haga un diseño de señalización para todo el Municipio ajustado al manual y que se estandarice la señalización a este manual, es decir que las señales nos cumpla la norma técnica, que nos cumplan los diseños y que nos cumplan la reglamentación que nos estipulan a nivel Nacional.

El segundo es unas generaciones de red de andenes de espacios público y peatonal: En muchas partes sobre todo en las periferias, no, pues en Bello

también en el centro no existe espacio para que los peatones transiten, entonces se puede generar un programa en el cual se hagan los diseños de los andenes y se construyan los andenes así sea a costa del espacio del vehículo porque en Belo la cantidad de viajes a pie es significativa, entonces se debe tener en cuenta que el peatón es importante y hay que darle un espacio para transitar, adicionalmente pues la implementación de señales horizontales y verticales que esta de la mano con la estandarización y pues las zonas escolares que deben ser una prioridad en la implementación de la señalización, hay un esquema en el manual de zona escolar que debe ser implementado en las cercanías de todas las instituciones educativas.

El siguiente programa dentro del Plan de Seguridad Vial es la operación del control, en Bello hay una eficiencia en la cantidad de guardas existentes en estos momentos, entonces tenemos una muy, muy pequeña cantidad de guardas que pueden operar solo en un espacio de tiempo específico, entonces nosotros tenemos guardas para el día pero no para la noche; entonces eso genera que las infracciones, la gente sabe más o menos hasta que horas esta el guarda y de ahí en adelante todo es vía libre, entonces la idea es que haya un refuerzo en la cantidad de guardas y adicionalmente que exista un programa de sistematización y georeferenciación estadística de la accidentalidad. Nosotros hicimos la tarea, nosotros tomamos la información estadística que teníamos, la georeferenciamos y generamos estas zonas de accidentalidad, pero pues el tránsito es una cosa variable que hoy pueda que sea en esa zona de accidentalidad, pero en dos años porque se hizo ahí un esquema de señalización, porque se reforzó la infraestructura, entonces esa ya no es la zona sino que los accidentes se trasladaron para otro lado. Entonces la idea es que exista una dependencia o una persona en la Secretaría de Tránsito que esté a cargo de la accidentalidad de estarla georeferenciando y que tenga cifras estadísticas continuas para saber cuál es el siguiente punto a atacar, entonces si nosotros solucionamos el problema que tenemos en Niquia que no es exactamente en Niquia sino que es un poquito más al sur, entonces esa intersección ya no va a ser un problema pero entonces toca estar monitoreando constantemente para saber cuál es la intersección que es el problema ahora, pues, porque los accidentes simplemente la gente se va moviendo y se va moviendo, y se van moviendo.

Entonces pues, estas son las propuestas a nivel de seguridad vial, la intención de esto y pues el plan de movilidad es un plan maestro, es una herramienta de planificación pues que se desarrollen los programas y los proyectos, y se ejecuten en la medida de las posibilidades de Municipio.

Gracias.

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA EN VÍAS Y TRANSPORTE

Pasando ahora otro de los temas estructurantes entonces era el tema que nos estaba hablando Francisco al comienzo de la sesión, aquí los vamos a nombrar muy rápidamente pero la importancia de esto es que todos los diseños que se generaron para el Municipio de Bello comparten la misión principal en el tema de seguridad vial, en tema de señalización, reducciones de velocidad, mejoramiento en curvaturas, mejoramiento en pendientes, que lo que va a hacer en principio es disminuir las condiciones, el riesgo operativo que tienen estas vías.

A continuación entonces vamos a pasar muy rápidamente por el Plan Vial y de Infraestructura, entonces el objetivo principal es generar una estructura física para el desarrollo con unas condiciones óptimas de movilidad, señalización, protección al medio ambiente y que nos genere un desarrollo para el Municipio.

El Plan Vial se basó en cuatro ejes estructurantes, el primero la evaluación de la infraestructura actual, las condiciones de movilidad, las condiciones de señalización y las condiciones medio ambientales y del paisajismo. Dentro de la formulación entonces se generaron estas líneas estratégicas de programas y proyectos de diseños y obras de infraestructuras que ya hemos visto al comienzo de la sesión con mucho detalle, en los temas de movilidad del programa de rehabilitación y mantenimiento vial que nos mencionaba muy amablemente el concejal, algunos temas que necesita mantenimiento en estas sesiones, el tema de señalización que bien nos decía al Ingeniera Paola, el tema de seguridad vial y de señalización para disminuir esas condiciones de accidentalidad y condiciones ambientales es generar espacio verdes mejorando las articulaciones paisajísticas en la vía, algo que necesitamos mucho acá en el Municipio.

Dentro de esto entonces esta el programa de rehabilitación y mantenimiento que éste más que todo intenta es, y nosotros lo que hicimos fue hacer el inventario de las vías que estaban en el momento del estudio en regular y en mal estado, y para eso se generaron unas priorizaciones por comuna de cuáles son las vías que necesitaban la primera intervención en el tema de mantenimiento de la Maya Vial. Encontramos un cuarenta por ciento de las vías deterioradas y la idea es empezar avanzar en una recuperación de estas por medio de programas de rehabilitación y mantenimiento.

Luego entonces esta desde la estructura misma del plan, una generación de una red vial principal y su jerarquía, sabemos que nosotros en Bulevar que en estos momentos tenemos es caracterizado por los altos flujos de camiones que atraviesan el Municipio, claro que la glorieta de la Madera nos ha ayudado

mucho a que este flujo de vehículos salga, pero la idea es generar una red principal para que los tráficos pesados y de paso no entren directamente al centro de Bello, una red bien arterial que nos logre comunicar a esta red vial principal, algo de lo que nos decían al comienzo de cómo es la integración física que nosotros podemos entre cada una de las redes, luego seguido por una red vial secundaria en buen estado y un programa de vías arterias secundarias y semaforización de la infraestructura, conectado obviamente con unas vías locales colectoras de buena capacidad y de buenas condiciones sobre todo en la parte de pavimento y de sesión vial y de señalización. Y por ultimo generando una amplia gama de diseños y espacios verdes que se pueden implementar en la vía dándole una prioridad al peatón que es una de nuestros principales objetivos dentro del plan.

Pasamos muy rápidamente esto porque esto fue el detalle que ya nos dio Francisco del tema de vías, de las sesiones, de las jerarquías que nos expuso muy bien y pues que al final veremos cuáles son las preguntas específicas que esto tiene. Entonces el otro tema principal dentro de este es el plan de tránsito y transporte, el plan de tránsito es incentivar la organización vial por medio de optimizar la circulación de los medios de transporte motorizados, peatonal y bicicletas, es decir, generar un orden a cada uno de estos medios con el fin de disminuir la congestión y generar un mayor bienestar al Municipio, mejorando las condiciones de semaforización con las plataformas tecnológicas de comunicación que se tienen, que permiten el control sistemático de los componentes de tránsito así como regular y normalizar las condiciones e implementación de las obras y edificaciones que causen impacto sobre la circulación de los vehículos y el transporte público.

Aquí hay como tres temas bastante importantes, uno de ellos es, Bello como decían al comienzo tiene un problema con su planeación inicial en el que no se consiguieron muchos de los recorridos que nosotros en este momento por tradición tenemos y se generaron muchas vías de doble sentido, de doble sentido que tienen una capacidad, es decir una sección vial bastante importante que cuando nosotros hicimos el diagnostico nos dimos cuenta que muchas de las soluciones puede empezar a generar pares viales, pares viales que no necesitan una inversión ni una infraestructura muy grande sino una inversión tanto en operación como en señalización que nos permita a nosotros una mejor movilidad en algunos sectores de la ciudad, esos pares viales obviamente fueron incluidos dentro del plan vial y se tiene en cuenta los circuitos que estos tienen para descongestionar sobre todo las zonas residenciales y las zonas del centro de la ciudad.

El otro tema bien importante es el tema de la semaforización, Bello tiene una de las plataformas tecnológicas en el tema de semaforización más avanzadas

de América Latina, la cual se han aprovechado al máximo y la idea es poder con esta tecnología también poder hacer control del tema de tránsito no solo con semaforización sino en gestión de accidentes, en información en tiempo real que nos permita a nosotros tomar decisiones en línea de cómo mejorar las condiciones de tránsito en algunos esquemas de congestión.

Y lo otro, es empezar a generar y regular normas para la construcción tanto de vías como de construcciones particulares que afectan directamente la movilidad por ejemplo la entrada y salida de volquetas, o la misma obra que genera, entonces genera una congestión o genera una disminución de la capacidad en el tránsito y esto cómo se ve y ¿Cómo se debe manejar desde la Administración? Entonces en el diagnóstico tenemos una caracterización de la Red Vial, hicimos un control, una verificación de los controles de tránsito, la señalización, la red semaforizada en ese momento actual, hicimos un modelo en la capacidad y niveles de servicios en las intersecciones, unos planes de manejo de obras y un plan de transporte de carga.

Acá entonces tenemos en el mapa los sentidos de circulación levantados en el plan, como les decía, tenemos muchísimos sentidos en doble circulación que son los azules claro que se pueden ver en la grafica, y estos corresponden más que todo a las zonas residenciales y a las zonas que no tienen como una parte comercial o una parte importante dentro de la ciudad pero si generan grandes atascamientos dentro de ella. Acá tenemos entonces también en colores los volúmenes actuales que se tienen, entonces es donde tenemos las mayores congestiones en la ciudad, se ven muy claramente en los colores rojos donde el Bulevar es uno de los principales del sector de Niquia así como el Centro tenemos unos puntos neurálgicos para tratar. ¿Qué se hizo para esta caracterización? Se tomaron volúmenes vehiculares en todos los puntos que se logran ver ahí en la grafica haciendo una caracterización de estas condiciones operativas, se generó también una caracterización de las velocidades en todos los corredores que tenemos en rojo, identificando cuáles eran las problemáticas de las congestiones que se tenían, y se generó una evaluación de la capacidad de la red identificando cuál era la mayor capacidad que tenía la red basado en la característica geométrica de esta.

Aquí entonces se tiene la reacción volumen capacidad que es una de las más importantes que nos permiten a nosotros identificar los puntos de congestión o los puntos de necesidad de infraestructura dentro de la ciudad y tenemos en tonos rojos todos los sitios donde la relación entre el flujo vial y la cantidad de vehículos se sobrepasa entre casi punto seis y dos por ciento, ¿Qué quiere decir esto? Que estas son zonas potenciales de congestión que se tienen en la ciudad. Esto lo que nos termino dando fue insumos precisamente para hacer

los diseños de infraestructura para intentar descongestionar estas zonas de la ciudad.

Aquí entonces tenemos la localización de la red semafórica de Bello, cómo funciona, cuál es su sentido de priorización y aquí generamos algo que es bastante interesante para la ciudad que es un modelo de micro-simulación en el cual tenemos todas las intersecciones semaforizadas que nos permite de una manera técnica saber cuánto es esa relación de capacidad y esos niveles de congestión. Tenemos aquí unos ejemplos de las intersecciones más congestionadas que teníamos en el momento del estudio, identificando sus niveles de servicio con la letra desde A hasta la F, siendo la F la más congestionada de estas.

Acá va simplemente es como un ejemplo para que nosotros podamos ver ¿Qué es un modelo de simulación? Es poder poner los carros en un modelo más matemático que nos permite a nosotros ver desde una oficina o desde un tablero ver las condiciones de movilidad que esto tiene, aquí estamos mostrando el tema del Bulevar, las intersecciones que se tenían, aquí avanzamos por el Bulevar y lo que vamos viendo son los estados de congestión que esto puede causar por el tema de los semáforos y sus salidas. ¿Qué permite esto? No solo es el tema de poder ver los volúmenes en movimiento que es algo bien interesante para la ciudad, sino es tema de gestión como les decía anteriormente el alto desarrollo que tiene la ciudad lo que nos está a nosotros generando es una necesidad de infraestructura, una necesidad de reorganización, por medio de estos modelos nosotros podemos hacer que esos desarrollos se puedan incluir dentro de este esquema de modelación de tránsito y ver cuáles son las congestiones que esto generaría, ¿Para qué? Para ver si la capacidad que nosotros tenemos actualmente en la vía, si nos permite a nosotros generar esos desarrollos. Esto es algo muy parecido a lo que hace Empresas Públicas acá cuando uno genera un permiso para construir, ellos lo que verifican es la capacidad del agua, la capacidad de energías o la capacidad de redes; este modelo nos permite a nosotros verificar también esa capacidad de vías y mirar si es posible generar torres de tantos apartamentos o áreas con tantas densidades según las infraestructuras que nosotros tenemos y así mismo exigir también a los constructores las necesidades de esas infraestructuras para su comunicación.

Par esto es bien importante y nosotros hemos hecho un esfuerzo bastante grande de hacer este modelo de simulación y ninguna ciudad en Colombia lo tiene, la mayoría tiene es modelos de macro-simulación de transporte pero no de micro-simulación, pero es bien importante que ustedes puedan tener acceso a este mismo, dentro de la consultoría nosotros no estábamos dados a que teníamos que tener un programa específico, pero si es bueno que la

Administración tenga en cuenta que es necesario implementar a sus funcionarios de estos programas para que puedan hacer el desarrollo y el análisis específico de los mismos.

Ya teniendo entonces esa visión de qué nos estaba pasando en el tránsito, entonces generamos unos proyectos y unos lineamientos de la red semafórica de la capacidad y los niveles de servicio por medio de un programa de control y planeamiento semafórico, ¿Qué quiere decir eso? Y de pronto ustedes lo están viendo sobre todo en el Bulevar que es generar olas verdes en las horas pico dependiendo de los flujos que estos tengan, entonces eso se llama la coordinación semafórica y es generar esos programas mediante obviamente toda la información sistematizada que nos permita a nosotros casi en línea estar programando los semáforos, ya que nos permite también el centro de control que tenemos hacer esta información, presentar este esquema.

Después sigue entonces el tema de la generación de señalización horizontal tan clave para el tema de seguridad vial como nos hablaba la Ingeniera Paola hace un momento, la señalización vertical, entonces en qué estado estaba y cómo podemos empezar a generar. Esta es la imagen del manual de señalización actual, dentro de este manual lo que nos dan a nosotros son unas estrategias de cómo empezar nosotros a señalizar de una forma segura las intersecciones y así mejorar las condiciones tanto del tránsito como de seguridad vial y los planes de manejo de obra, aquí vemos una imagen de referencia de cómo se hacen las obras pero sin una señalización adecuada y nosotros estamos viendo en Bello cada vez que hay una construcción vemos que se invade el espacio de la vía o el espacio del usuario sin tener mayor previsión de esto y se es necesario empezar a implementar estos programas de manejo de obras.

Se presenta entonces acá la reglamentación y la presentación de los planes de manejo de obras que se deja indicado, así como la presentación de los lineamientos para los estudios de tránsito y de movilidad para ser aprobados por la Secretaría de Planeación.

Por último ya tenemos en el tema de tránsito una generación de una estructura administrativa pensada en una mejoría para todas las condiciones que va a traer el plan de movilidad, teniendo una estructura en planeamiento de tránsito, otra en educación vial, otra en transporte, otra en operación y control, y otra área financiera y administrativa como con los niveles que nosotros podemos ver ahí y cómo podría llegar a ser una Secretaría de Tránsito y Transporte que nos pudiera brindar todas las características para solventar las necesidades que traiga el plan.

El tema de control de tránsito en campo, entonces es muy necesario cuando nosotros estuvimos acá haciendo el estudio, una de las principales preocupaciones que teníamos era el tema de los conductores de motocicleta sin casco, eso en los últimos años pues a partir de que nosotros hemos visto el avance que se ha tenido en el control de campo y se ha notado que esta, se ha disminuido esta acción de no poseer el casco para manejar las motocicletas, y esto hace parte precisamente del control de campo de las acciones preventivas y educativas que hacen los guardas de seguridad. Entonces aquí es necesario hacer una reestructuración de ese sistema, una puede ser el convenio con la Policía Nacional u otra puede ser aumentar el pie de fuerza actual con capacitación, con conocimiento del tema de tránsito y de movilidad que le permita a la Secretaría de Tránsito un mayor fortalecimiento y control de las condiciones que se tienen actualmente.

Para el transporte de carga entonces lo que se hizo fue generar por donde eran las líneas donde la capacidad vial nos permitiera a nosotros llegar con un transporte de carga que se presentaba sobre todo al tema de las canteras y generar unos corredores para ellos, o sea acá es la implementación de corredores especializados, implementar segmentos viales actos para estacionamiento de estos vehículos de carga sobre todo en la zona centro nosotros vemos cuando se hace la distribución de carga, en la zona de la plaza las congestiones son grandísimas por el tema del tamaño del vehículo y lo que se intento ahí fue generar un esquema que no entraran en esos vehículos directamente a la zona central. Dentro de eso entonces hay un tema bastante neurálgico que es diseñar y construir el centro de intercambio logístico de carga, este puede ser a las afueras hacia el norte, también los estudios técnicos, sociales y ambientales para la reubicación de la Plaza de Mercado, ya que esta nos está causando graves congestiones en el centro de la ciudad y una conexión bastante importante a las estaciones hace que los vehículos pasen por ahí; este es un tema que se ha discutido con muchos de ustedes en otros escenarios, el tema de la reubicación de la Plaza de Mercado, que es un tema que para el tema, para la carga es bien importante, que se estudia a profundidad cuáles van a ser las condiciones sociales de este traslado, las condiciones ambientales, hasta dónde se van a trasladar, qué va a servir, si va a seguir siendo la Plaza de Mercado para un municipio o un centro de intercambio logístico para la región, o qué finalidad va a tener esta Plaza de Mercado, lo importante si es empezar a pensar en que la localización de esta dada las condiciones de planeación que se tenían con el inicio de la ciudad hicieron que esta quedara muy cercana a todo lo que es el centro administrativo del centro de negocio de la ciudad, y es necesario empezar a dispersar estas características que tiene aquí la Plaza de Mercado.

Otro tema que es bastante importante en la ciudad de Bello es el tema de estacionamiento y el déficit que este tiene sobre todo en vía pública. Por el mismo desarrollo que han tenido las ciudades colombianas, esto no es un problema solo de Bello, sino que es un problema que se tienen la mayoría de las ciudades en las que se hacen esquemas de movilidad y es que el desarrollo inmobiliario se dio predio a predio, y este desarrollo nunca ha permitido que se generen espacio de estacionamiento in ternos, entonces lo que la gente ha hecho con el crecimiento vehicular es utilizar la vía como un espacio privado, como un espacio para ellos, para dejar su vehículo mientras trabajan y que tiene que prestar un servicio funcional, ¿A qué me refiero con eso? Que la gente muchas veces no está dispuesta a pagar un parqueadero a una o dos cuadras si tiene la opción de parquear frente a su establecimiento comercial o frente a su vivienda; dentro de esto entonces hicimos nosotros un amplio trabajo en el tema de identificar los segmentos viales con mayor ocupación en vía y esto también fue concebido para empezar a ver la infraestructura necesaria, muchas de la infraestructura que tiene Bello no es que sea insuficiente, sino que está mal usada o mal distribuida, ¿A qué se refiere eso? Que nosotros tenemos secciones viales suficientes para que transiten los vehículos, pero la tenemos invadida bien sea por espacios públicos no reglamentado o por el tema de estacionamiento desordenado; entonces eso hace que las condiciones de capacidad de la vía disminuyan bastante.

Para ese entonces nosotros hicimos cinco zonas, sacamos las tres principales, generamos esas tres zonas en la parte como central del Municipio en donde caracterizamos los flujos de rotación y de vehículos, acá presentamos simplemente como referencia un poco de la parte técnica de este estudio, esto ¿Qué va a permitir? Permitir saber cuántos cupos de estacionamiento realmente necesita el Municipio de Bello y en qué momento nosotros tenemos la mayor demanda de espacio público para estacionamiento y así empezar nosotros a implementar un plan de estacionamiento que vamos a ver a continuación.

También vimos diferentes alternativas para hacer el plan de estacionamiento sobre todo del control en vía, mirando el tema de tecnologías dispuestas en el tema de cómo sería el cobro, cómo sería el pago, cómo sería el recaudo, cómo sería el contrato que se haría para hacer el control y la seguridad, los costos operativos, cómo se llamaría el proyecto para hacer totalmente este proyecto. Entonces lo primero que va es a un tema de optimización de espacios de estacionamiento y esa optimización es hacer que la gente en las zonas que más se necesita capacidad vial no se estacione, cómo hacer para que esta gente no se estacione y es empezar hacer cobros programados de esta zona, al empezar hacer cobros de estas zonas lo que se generan son unos espacios

adecuados que no causen congestión en el transporte público ni en el transporte particular y que permitan una organización precisamente de la movilidad, esto cómo se haría, por medios electrónicos como ya les estaba diciendo o por medios manuales utilizando la misma gente que en estos momentos opera, pero con un sistema completo de control, ¿Qué quiere decir un sistema completo de control? Que yo tenga toda la red de guardas o de grúas que me digan a mí que me estén dando a mí las vueltas para que en las zonas donde la gente no debe parquearse, se traslade y estos se trasladen a dónde, a unos centros como nosotros podemos ver en la parte inferior de referencia, a unos centros de acopio no son tanto patios sino es un centro para que yo vaya y deje el vehículo y le ofrezca el servicio a la persona que le traslade el vehículo, él me pague la grúa, me pague la operación del parqueadero y pueda sacar su vehículo sin mayor problemática, no queremos precisamente con esto es congestionar el tema de patios porque sabemos que el tema de patios es bien complejo sobre todo en Bello, se congestionó el tema de patios por el tema de parqueaderos y de generar un mayor pago por esto, lo que queremos es que la gente empiece a tomar consciencia que los vehículos en la zonas congestionadas no deben llegar hasta la puerta donde yo necesito, sino tener sistemas que me permitan a mí el sistema de transporte público, el sistema de bicicleta pública, el sistema de andenes público protegidos que nos lleven hasta las zonas que nosotros necesitamos. Este es uno de los esquemas más interesantes que la experiencia que yo tengo es que es bien importante la generación de recursos y lo que puede generar este sistema de cobro de estacionamiento en vía es precisamente ese detonante para hacer todas las investigaciones que nosotros necesitamos en el plan de movilidad como rehabilitación de las vías, rehabilitación de la señalización, generación de nuevas vías y este puede ser una buena fuente de ingreso para el Municipio que le permita hacer todas esas implementaciones así mismo como mantener la Secretaría de Movilidad de la forma más optima posible.

Acá tenemos un caso de pensamiento más de planeación, más que la localización específica, hicimos el ejercicio con el centro de la ciudad generando donde tenemos las figuras de los vehículos, unas zonas posibles de estacionamiento disuasorios, ¿Qué son esos estacionamientos disuasorios? Que en el centro de la ciudad es donde más tenemos problemas por el parqueo en vía, entonces es generar que la gente pueda llegar hasta cierto punto del centro de la ciudad sin congestionar las zonas principales, deje su vehículo ahí y pueda conectarse por medio de un sistema de transporte público colectivo que haga el circuito interno o conectarse con un sistema de bicicleta pública si lo permite las mismas condiciones del usuario, o conectarse con un sistema de andenes y de alamedas que le permita esa conexión hacia el centro de la ciudad y así descongestionar el tema de las vía en el centro.

Entonces aquí empezamos con el tema de estacionamiento en vías, esta es una de las vías que más nos causo a nosotros curiosidad porque era un tema de talleres y la rotación ahí es muy baja, es decir que la gente lo que hace es llegar con su vehículo privado a parquear al frente de su establecimiento y dejarlo ahí...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Ingeniero José, regáleme...

Trascurridas dos horas de sesión, es mi obligación declarar la sesión permanente, anuncio que va a cerrarse la discusión, queda cerrada ¿Aprueban Honorables Concejales?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA RODRÍGUEZ

Ha sido aprobado Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Continúe ingeniero con su intervención.

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA EN VÍAS Y TRANSPORTE

Muchas gracias Señor Presidente.

Entonces dentro de los estacionamientos en vía que se tienen, la organización y la estación de vías como espacio de estacionamiento, o sea ¿Qué quiere decir eso? Que nosotros no es que estemos pensando en que vamos a quitar el estacionamiento en vías, porque es una de las premisas que cuando se presenta este tipo de planes la gente piensa, no, es una organización de ese estacionamiento ¿En dónde? Donde nos cause menos congestión en el transporte público y los accesos a los centros atractores de la ciudad. Entonces es establecer zonas reguladas de este parqueadero en vía, implementar un sistema de cobro, y aquí tenemos otras de las condiciones que siempre se presenta, cuando uno presenta un esquema de cobro, entonces la gente se siente como atacada porque dice que su espacio es público y el espacio público es de todos, claro que es de todos y precisamente de ese principio nace, como es de todos, todos tenemos el derecho a tenerlo y el principal derecho es para el transporte público y para el transporte de la circulación en los vehículos que no para su estacionamiento. Entonces si uno utiliza un espacio público, lo que

uno tiene que hacer es compensar el uso de ese espacio, entonces es empezar a generar ese sistema de cobro que os permita a nosotros una reorganización en todo el sistema de movilidad del Municipio. Para esto entonces ¿Qué se necesita? Que es uno de los proyectos principales o de primera acción que debe hacer la estructuración técnica, legal y financiera así como operativa de servicio de guarda de tránsito y de servicio de concepción de grúas que retire los vehículos infractores, hacer creo yo unos seis meses que también estuvimos en esta discusión, me decían: Pero ¿Por qué una concepción? El sistema de concepción o el sistema como yo saque el contrato, es lo de menos, lo importante es tener los tres componentes ¿Cuáles son los tres componentes? El corbo en vía, el control y el recaudo; esos son los tres componentes que yo necesito, si yo empiezo a cobrar sin tener un control, entonces las zonas de estacionamiento se me van a trasladar, entonces ahí no estoy haciendo nada sino trasladar el problema, si yo no tengo todos los guardas de seguridad, los guardas de tránsito para que ellos hagan el tema, primero el tema pedagógico de identificar dónde son las zonas y después el tema coactivo de recoger el vehículo y llevarlo a los patios, pues a mí no me está funcionando el esquema completo y si no tengo unos patios operativos para llevar los vehículos, pues de nada me sirve los otros dos esquemas sino completo el círculo. Entonces es bien importante para esto hacer una estructuración completa donde a mí me definan dónde van a quedar los lotes de los patios, cómo va a ser ese sistema de cobro, cuánto va a ser el recaudo, cuánto le va a ingresar al Municipio en este tema, cuánto le va a quedar al contratista de este plan y con eso empezar nosotros a estructurar todo el tema de infraestructura que tanto necesitamos en el Municipio de Bello y este puede ser uno de los ejes de financiación principal que tiene.

Acá pasa estacionamiento fuera de vías: El estacionamiento fuera de vías es una etapa futura de este plan de estacionamiento, ¿A qué se refiere esto? Con las inversiones que yo empiezo hacer, lo que empiezo hacer es buscar los lotes para generar unos estacionamientos en vía que me permitan hacer zonas disuasorias de inmovilidad ¿Qué quiere decir? Si yo voy a ingresar al centro, entonces puede ser cercano donde tengo a Fabricato o al Hospital, poner ahí un estacionamiento disuasorio que haga que la gente no entre al centro, esto es como una idea general que se va hacer es a futuro, ¿Qué es lo importante de este estacionamiento fuera de vía? Que hay un tema bien importante que es la creación técnica, legal y financiera del fondo de estacionamientos y ¿Qué es este fondo de estacionamientos? Y esto tiene que ver mucho con las cargas de los vehículos, de las redes actuales de movilidad. Muchas de las zonas donde empiezan a desarrollarse proyectos nuevos, esos proyectos nuevos cómo impactan las vías, lo que impacta es la generación de estacionamientos o las necesidades de movilización de la gente. Aquí nosotros hemos discutido

muchísimo el tema de..., si yo estoy cerca al Metro porque ofrezco tantos estacionamientos o si estoy a tantos metros del Metro por qué ofrezco tantos otros estacionamientos: Hay una problemática nacional y cultural que hace que la gente por el simple estatus obtenga un vehículo bien sea una moto o bien sea un vehículo particular que le permita a ellos su movilidad sin importar si ellos tienen o no el servicio de transporte, entonces qué han hecho los constructores, ofrecerle a la gente pues las necesidades que ellos proveen, pero qué hace eso sobre la Maya Vial, saturarla; al saturar esa Maya Vial entonces lo que nosotros empezamos a tener es precisamente los problemas de congestión que se tienen, para esto entonces nosotros planteamos dentro del plan una necesidad de estacionamiento dentro de vía basado en el requerimiento de la población que se va asentar ¿Qué quiere decir eso? Que si yo tengo cien viviendas, yo debo generar al menos cien estacionamientos dependiendo el estrato y se generó la tabla que se tiene ¿Para qué? para que el impacto del estacionamiento, solo el impacto del estacionamiento porque hemos hablado de dos, el impacto del estacionamiento sea asumido por el que construye, no sea asumido por la ciudad y esa es una de las primeras estrategias que uno tiene que empezar a implementar, no podemos generar porque está en una cercanía el Metro, decirle que no necesita estacionamientos y cuando vemos los desarrollos, vemos que todo el mundo está parqueando fuera de la calle; eso es algo que a mí me preocupa cada vez que vengo aquí a dar vueltas a Bello y a ver cómo se ha empezado a implementar el plan de grandes torres de apartamentos en los centros de las ciudades y uno va y pregunta como usuario si tiene o no parqueaderos y le dicen: tengo uno por cada tres o uno por cada cuatro porque es que estamos cerca al Metro, pero mi necesidad no es esa, mi necesidad es tener uno o dos vehículos, entonces eso debe de hacerse que los mismos constructores por medio de lo que nosotros estamos dejando acá que es un manual de cómo pedir, cuántos pedir, en dónde pedir estacionamientos, se pueda exigir directamente a ellos. Ese es el tema principal del estacionamiento fuera de vía, generar esa creación técnica, legal y financiera, ese fondo de estacionamientos ¿Qué pasa con el fondo? Si, habrá edificaciones o zonas que yo no puedo tener la cantidad de estacionamiento que a mí me generen, entonces yo ¿Qué hago? lo que hago es compensar al Municipio en términos monetarios y decirle yo le pago los cupos de estacionamiento que yo no puedo poner ¿Qué va hacer el Municipio y cuál es la estrategia de eso? Que él reúna todas las zonas que están haciendo ese pago de estacionamientos al fondo y generar estacionamientos comunales que le permitan a la gente acceder a estos sitios o generar zonas donde yo pueda hacer el estacionamiento sin impacto a la movilidad no simplemente las bahías de parqueo que nosotros encontramos al frente de cada zona comercial, sino unas estrategias directas que permitan descongestionar las vías principales del Municipio.

El otro plan es el Plan de Integración Modal y este es un plan que dentro de mi experiencia es uno de los pocos que se han podido desarrollar debido a que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es uno de los pocos que tiene realmente integración modal ¿A qué se refiere Integración Modal? Que yo cambie del modo ferriero al modo carretero, del modo carretero al modo aéreo. Aquí nosotros vemos en mi caso personal y a mí me gusta mucho el tema de investigación y de docencia, una oportunidad única para los planes de integración modal y fue en algo que trabajamos muy de la mano con el Plan Maestro de Espacio Público que es otra de las presentaciones que más adelante nosotros veremos y es la generación de centralidades a partir de esta Integración Modal ¿Qué quiere decir eso? Nosotros cuando estamos viendo cómo se comunica la gente en los municipios como Bello, la gente está yendo hacia las estaciones de Metro y sale de las estaciones del Metro hacia sus casas ¿Por qué no aprovechar ese sitio? ¿Por qué no aprovecharlo en temas de movilidad, en temas de espacio público, en temas de organización, en generación ahí de zonas de servicios públicos, de atención a los usuarios y generar en ese sitio no solo el intercambio de movilidad sino todo un intercambio de cultural y de espacio público que es bastante interesante de ver?

Entonces dentro de eso nosotros tenemos un eje estructurante que es el Bulevar del Renacimiento o el Bulevar del Centenario como está en el proyecto de este tipo y esto nos genera, las estaciones propias de Metro nos está generando unas centralidades específicas, dentro de eso tenemos Madera, Niquia y obviamente la centralidad principal que es Bello, aquí vemos reflejado como un esquema básico de cómo es la comunicación actual y cómo me genera a mí ese desarrollo de centralidad.

Y aquí ya vemos un poco en forma esquemática el Plan Vial que nos mostraba Francisco al comienzo en unas jerarquías más que de vías, de cómo deben ser las conexiones, entonces si nosotros vemos tenemos unas conexiones longitudinales o paralelas al río y tenemos otras transversales que necesitamos conectar; esto es lo que nos genera a nosotros es una red de movilidad enfocada a la centralidad ¿Qué quiere decir eso? Que nosotros por ejemplo en Madera podemos poner un centro de servicios de atención al público de la Alcaldía ¿Para qué? Para hacer que la gente no vaya hasta el centro de la ciudad o en Niquia podemos presentar un centro de servicios de pagos de bancos, ¿Para qué? Para que la gente no se desplace donde está acumulado, al hacer que la gente no se desplace, estamos generando una dinámica diferente y una centralidad diferente, estamos enfocándonos más a unos sectores específicos, dentro de este pensamiento cuando se estaba haciendo el estudio, muchas de las inversiones que se querían hacer era hacia el lado

norte, hacia el lado de Conasfaltos, hacia el tema de intercambio que nos presentaba Francisco al comienzo y generamos ahí una estación que se llama la estación de Navarra como un punto de integración adicional. Aquí podemos ver el esquema funcional, entonces lo que tenemos es un esquema principal de la red del Bulevar conectado por toda la autopista norte con un circuito en la García que ese sería un circuito de transporte y este circuito es uno de los proyectos que realmente a mi conocer haría que pudiera el Municipio desarrollarse mucho que es la conexión entre la García y el sector de..., se me fue el nombre, de la Camila, para hacer la conexión y poder hacer que todo ese desarrollo que tenemos al otro lado del río pueda llegarle al centro de la ciudad pero de una forma eficiente, de una forma amable de hacer un tema que a mí me parece muy importante que aprendí precisamente acá en Bello que es el tema de poder generar la gobernabilidad sobre el territorio, si yo no hago que la gente pueda llegar a mi sitio, a mi alcaldía, a mi centro de servicios, esa gente no es gobernable y ¿Qué hace eso? Nosotros tenemos unas barreras físicas bastantes fuertes como son el Metro, el Río, el mismo Bulevar que no me permite a mí esa conexión entre esas zonas, por ejemplo como la del Pinar o como la zona que aquí mirábamos de la Camila, cómo hacer que ellos conecten hacia el lado funcional del Municipio, para qué, para cambiar esa dinámica de viajes porque los viajes que nosotros tenemos en ese sector son directos a Medellín, entonces tenemos unos puntos de congestión bastante fuertes en las entradas y en las salidas, pero no tenemos esa posibilidad de que la gente pueda llegar a pagar su servicio público al centro de Bello de una forma eficiente.

Tenemos otra corona que es la corona de la sesenta y cinco cogiendo el Bulevar y la carrera sesenta y cinco hasta la zona de Niquia y las conexiones cómo serían de esto. Acá tenemos es un análisis específico de cada uno de los intercambiadores modales, tenemos unas imágenes de referencia en donde uno de los mejores que funciona es el intercambiador de la Madera ¿Por qué? Porque este tiene un espacio definido para cada una de las operaciones de los distintos vehículos que entran ahí, aunque no estén señalizados, aunque no se hagan las intervenciones, la operación de esta es la óptima porque tiene el espacio definido y el intercambiador más complejo que tenemos que es uno de los proyectos también insignias de este plan es el intercambiador de Bello, sobre este trabajo el intercambiador de Bello se adelanta con el Metro con su plan de diseños de estacionamientos, el poder generar no el intercambio sobre la cuarenta y cuatro sino generarlo en los lotes del lado de atrás frente a las oficinas administrativas de ellos, obviamente generando una infraestructura que permita llegar hasta allá, ¿Por qué? Porque en estos momentos el intercambio se da en vía y no se da en unas vías secundarias, se da en una de las vías principales del Municipio, en una de las vías que conecta directamente

al centro de la ciudad y esto es una congestión a todo el momento del día, nosotros estuvimos trabajando ahí en ese punto y pudimos revisar el monitoreo de este intercambio durante todo el día es una cosa en temas de seguridad vial, en temas de operación y en temas de eficiencia del transporte que va en contra de toda la organización del mismo. Entonces uno de los principales proyectos aunado al tema de hacer la conexión transversal del río, es poder gestionar cómo relocalizar esa estación de Bello haciendo que esa cuarenta y cuatro quede totalmente despejada y que nosotros podamos circular por ella sin el problema de los buses.

La siguiente estación es la estación de Niquia que ya ustedes hablaban, es una estación que su misma concepción nació congestionada porque el diseño en sí, el diseño funcional, el diseño arquitectónico, el diseño operativo tenía una finalidad bastante clara que era poder hacer que los movimientos y los circuitos dentro de la estación se permitieran, ¿Qué paso? El crecimiento que tuvo y la dinámica que tiene el sector de Niquia con los crecimientos de vivienda han hecho que esta estación ya se quede pequeña y el problema en que la estación se quede pequeña es que no puede crecer ahí mismo, o sea no hay forma, no hay espacio físico de que la estación crezca en el mismo lugar, no hay manera en que yo pueda hacer una implementación diferente; lo único que nosotros identificamos es empezar a quitar como cargas de estas acciones, ¿Cuál sería la primera carga? La primera carga que se quita es el proyecto que bien presenta Francisco en la conexión a Navarra que no hagan que los vehículos que vienen por a regional conecten a este punto, sino conecten más adelante a un intercambio diseñado no para que entren a la zona residencial sino para que pasen el Municipio que son dos conceptos diferentes. En este momento esta zona se está generando es para que conecten a una zona residencial que es la zona de Niquia y para que conecten los vehículos de paso, obviamente eso hace que se generen unas congestiones muy fuertes y que el acceso a la glorieta sea muy complejo; entonces ¿Qué se pensó con el Plan Vial? Generar un punto de intercambio alejado que permita estas conexiones y en temas de transporte ¿Qué se quiere? En la estación nueva que se propone en Navarra, generar un intercambio que permita como un terminar, un nuevo finalizador que pueda llegar ahí los vehículos que vienen de todo el Norte del Valle de Aburrá, lleguen hasta ese punto sin llegar a la zona urbana o a la zona principal de Bello y que lo congestionen, pero con un diseño que permita ese crecimiento porque ¿Qué pasa con el diseño de Niquia? Y vuelvo e insisto, que muchas veces me he reunido con muchos de los técnicos de las secretarías de acá de Bello y dicen que las glorietas no son funcionales porque Niquia no funcione, no, es que Niquia no funciona porque las cargas que tiene ahora son muy altas y eso no puede crecer, no hay forma de que crezca Niquia, no hay manera de que yo pueda hacer ninguna

intervención que me permita a mi descongestionar Niquia a menos que sea quitarla o trasladarla a otro lugar, entonces hay dos opciones: La primera que es el traslado de los vehículos por medio de infraestructura un intercambiador vial y la segunda es trasladar todos los vehículos de transporte intermunicipal que no lleguen hasta Niquia sino hasta las afueras, hacia el Norte de Bello y que permitan que la operación de Niquia sea una operación más baja y más localizada en el tema residencial y no el tema de finalización del punto de una Red de Metro. ¿Dentro de esto qué hicimos? Obviamente hicimos toda la caracterización de la operación en temas de vehículos, de personas movilizándose y entonces para cada uno de los intercambiadores se plantean unas estrategias ya vistas con todos los planes que hemos mirado y la primera no es localización actual o desnivel, la mejora de la geometría y las adecuaciones para la Estación de Madera, una demarcación de los espacios clasificados, un diseño de parqueaderos, alguna vez con el tema de espacios públicos pensamos que ese parque se puede aprovechar en la parte inferior, es decir hacer construcción por debajo de esta para generar parqueaderos sobre todo en el zona de Cabañas y Cabañitas que es una zona que no tiene parqueadero en ninguna de sus construcciones, en general el sistema de estación de buses intermunicipal y metropolitano, hacer la conexión peatonal a la ciclo-ruta y el diseño de la misma, la adecuación de las zonas de Taxis, la integración de estacionamientos de Carrefour a desnivel para el diseño, una integración peatonal a la comuna diez, la conexión al parque lineal en diseño y la norma básica de espacio peatonal en su reglamentación.

Aquí está un poco el pensamiento de cómo debería ser o dónde debería ser esa integración en la zona de Bello, en el intercambiador de Bello, aquí podemos ver una imagen de referencia, en estos momentos la integración se hace en este sector lo que se quiere y lo que se pretende generar en ese sector como al integración haciendo que estos den una vuelta acá por la cuarenta y cuatro y suban acá por la autopista Norte y se generen unas vías nuevas que atraviesen el tema de los rieles y que yo pueda llegar a esta zona y que en esta zona que en estos momentos no es habitada, se pueda diseñar un intercambio modal eficiente y que la gente de aquí pueda volver a conectar nuevamente a la autopista Norte. Esto es una obra de infraestructura bastante grande que Francisco nos mostro como una de las más importantes y necesarias que tiene el Municipio y también entendemos que tenemos aquí una oportunidad de desarrollo bastante interesante en el tema de los lotes del taller de Artes y Oficios, y en el mismo lote que tenemos al frente de la Estación de Bello para empezar hacer una reorganización tanto del sistema de movilidad como del sistema de espacio público de la ciudad.

Luego viene el integrador de Niquia dentro de ese integrador de Niquia nosotros empezamos a evaluar diferentes alternativas de lotes que en ese momento estaban disponibles para su compra para hacer por etapas el tema de la adecuación de la integración intermunicipal y no hacer que los intermunicipales entraran hasta la Estación de Niquia, sino fuera anterior y se pudiera hacer una conexión más peatonal al tema de Niquia para que este bajara sus volúmenes.

El otro tema aquí bien importante en la operación de Niquia es que por esta ser una glorieta de una forma, por ser una glorieta de una forma ovalada se permite, no es que se permita sino que los usuarios generan estacionamiento sobre la glorieta que es algo que a nivel funcional de la misma no debería ser permitido, pues lo que hace falta ahí es un tema de control y regulación en esta misma glorieta que se puede dar por medio de cámaras o por medio de guardas que estén directamente relacionados con la operación de esta.

Y uno de los proyectos con más costo y con más impacto que tiene obviamente es el integrador de Navarra, ya cuando vayamos a ver el tema de transporte, vemos que el Área Metropolitana y el Metro esta interesados en generar este integrador de la Navarra, esta nueva estación en la Navarra para generar un nuevo desarrollo hacia el Norte de Bello y solventar esas necesidades de crecimiento que tiene toda el Área en temas residenciales en este sector. Lo que es importante para la Administración es que este diseño no sea un diseño tipo sino que sea un diseño pensado en las necesidades que nosotros tenemos de crecimiento en ese momento y ha futuro ¿Para qué? para que no nos pase lo que nos está pasando con Niquia o nos está pasando con Bello, sino que sea un diseño tanto de un intercambiador vial como un intercambiador de transporte público.

Y el último plan lo dejamos de últimas porque es nuestro eje estructurante que es el sistema de transporte público y aquí es bien importante resaltar como varios temas: La mayoría de la gente en Bello se transporta en el sistema de transporte público o en motocicleta, ¿Por qué se empieza uno a transportar en motocicleta que es algo que nosotros hemos visto no solo en esta ciudad sino sobre todo en las ciudades costeras o en las ciudades del Valle de Colombia también en la parte del Valle del Cuaca? La gente empieza hacer una relación de costos entre ¿Qué me cuesta a mí más? ¿Comprar una motocicleta y pagar cien mil pesos mensuales de cuota o acceder a un sistema de transporte demorado, ineficiente que no tiene aire acondicionado, que no cumple las frecuencias, que no llega donde yo necesito? Entonces es hacen esa relación y dicen: Oigan no, mi sistema de transporte es malo, ¿Es malo por qué? porque yo puedo darme un sistema de transporte mejor con el mismo dinero, que me permite a mí una flexibilidad diferente, entonces ¿Qué se tiene que hacer con

el pensamiento estratégico del sistema de transporte? Es precisamente ofrecerle eso que está pensando la gente, comodidad, servicio, puntualidad, eficiencia en el servicio, que la ruta llegue cuando debe, que la ruta llegue al destino que necesita llegar, que la tarifa no sea más alta que la que yo debería de pagar por pagar mi propio vehículo y que me genere a mí espacios y entornos o me genere a mí zonas donde yo pueda hacer algún otro tipo de cosas, por ejemplo el intercambiador modal con un centro comercial que me permita a mí zonas de ocio, que me permita a mí zonas educativas, me permita a mí hacer vueltas en el centro de la ciudad, hacer toda esa dinámica que disminuya esa cantidad de compra de motos, obviamente eso, muchos dirán que es una utopía pero si tenemos que empezar a pensar en esos sistemas y ¿Cómo pensar en esos sistemas? Nosotros tenemos acá un intercambio modal bastante importante que es el Metro, hemos hablado durante mucho tiempo de un tren de cercanías, que el Área Metropolitana para Bello nos ha dicho que es un tren dual y que entonces nos va a servir para pasajeros y nos va a servir para el tema de las basuras, para recolectar el tema y hemos tenido aquí una problemática interna dentro del Municipio en donde hemos visto que ese desarrollo del Área Metropolitana en algunos aspectos del transporte en cierta forma nos han llegado a maltratar con las condiciones técnicas que ellos nos ofrecen y por la visión estratégica que ellos tienen. Entonces este plan de transporte se vuelve como esa herramienta de decirle al Área: Venga, nosotros ya tenemos también una organización, también ya estamos pensando en un tren de cercanías no multipropósito sino un tren de pasajeros que me integre todo el norte del Área Metropolitana de una forma eficiente que me conecte con la estación de Bello, con esa estación que yo puedo llegar a desarrollar en una forma bastante técnica y bastante puntual en la ciudad y que me permita ese desarrollo dentro de la misma.

Acá mostramos una diapositiva el Plan Maestro del Metro en el que ellos hacen no solo para Medellín sino para toda el Área Metropolitana una serie de proyectos y una serie de priorizaciones que empezaron ya a ejecutar y que han empezado ellos a trabajar, este plan es 2006-2030, ya ha tenido modificaciones en los últimos años. ¿Qué nos interesa dentro de ese plan? Dentro de las cosas que nos interesan de ese plan tenemos el número trece, catorce y el número diez, ¿Cuál es el número diez? El número diez es el alargamiento del sistema desde Niquia hasta Copacabana de la estación precisamente de Navarra y este es uno de los proyectos que el Metro más quiere precisamente porque las densidades de la gente que viaja en transporte son los que estamos en el Norte, entonces necesitamos empezar a desatascar que esta gente del Norte se comunique con toda el Área Metropolitana.

El otro tema que se da aquí como un "V" es el tema de la García, de todo el corredor de la García, en este tema nosotros discutimos obviamente con los técnicos del Metro y también con el Área Metropolitana que la García no podría terminar solo en la Estación de Bello sino que debe de atravesar como ya habíamos visto en las dispositivas anteriores, esta García tiene que atravesar, tiene que dar continuidad completa y generar infraestructura para que esto atravesara y no puede ser en dos vertientes sino generar un circuito que me permita a mí conectar toda la zona, amarrar toda la zona que en estos momentos esta desconectada y que es un potencial de desarrollo para la ciudad. El otro tema que tenemos acá es el cable del Picacho, dentro del cable del Picacho se ha hablado, no sé hasta donde haya llegado este tema de hacer una conexión directa con Paris con otro ramal o generar una conexión de Paris a Picacho porque el sistema de transporte público que permite a la gente de Paris conectarse a una forma más eficiente al sistema de transporte masivo.

Y el otro tema es el dieciséis, que es generar una estación entre Madera y Acevedo para que descongestione precisamente todo lo que está pasando en el cable que va a Santo Domingo; entonces la idea sería conectar la estación del Picacho a esa estación intermedia entre estas dos que es un tema del Metro, no es un tema del Plan de Movilidad, si nosotros estamos rescatando unos proyectos muy puntuales dentro del Plan Maestro del Metro que nos sirve a nosotros como Plan Maestro de Movilidad y poder integrar tanto a la región como a las inversiones. Aquí nuevamente vemos entonces cómo se empiezan a generar esas centralidades y esas conexiones en el sistema de transporte con un eje estructurante que va por el Bulevar, un eje principal que nos conecta a todo el corredor de la García con la Camila, dos ejes del Acevedo, Machado y la sesenta y cinco como ejes paralelos y unas conexiones perpendiculares de segundo orden que nos van a permitir el acceso a estas nuevas centralidades y a estas nuevas conexiones.

Le recuerdo acá mucho porque también hemos tenido como esas discusiones: El Plan de Movilidad desde nuestro punto de vista no genera un proyecto puntual, en una vía puntual, en una calle puntual, eso lo hace más que todo es el plan vial y hace unos diseños específicos de pre-factibilidad, tampoco es que sean los diseños ya para construcción de una vía, sino le da uno unos lineamientos claros que le permiten a uno el desarrollo pensando en unos objetivos específicos dentro del plan. Acá tenemos las centralidades barriales y cómo puede ser su conexión, entonces un ejemplo es la centralidad de Paris y cómo conecta con la Cabaña, cómo conecta con el Carrefour y esto cómo empieza a conectar con los entes administrativos, con los ejes ambientales, con los ejes de movilidad, con los mismos corredores de vías que se tienen. Y este es el esquema funcional de cómo operaría que es el esquema que

nosotros estamos viendo acá a lo largo de la presentación de cómo operarían nuestros sistemas de transporte y nuestro sistema vial. Con una vía perimetral que permita primero contener los desarrollos en la parte urbana y generar una alta densificación en esta y preparar a la parte rural y la parte suburbana para ese nuevo desarrollo, unos corredores principales de transporte y unos corredores principales de vehículos particulares y de vehículos de paso así como el corredor férreo, y unos corredores secundarios que me permiten esas conexiones. Lo que nosotros estamos viendo acá en morado, en el momento en que nosotros desarrollamos el estudio, eran las zonas con más potencial de desarrollo en vivienda; entonces había que tenerlas en cuenta precisamente para su conexión, acá tenemos el Pinar, tenemos unas conexiones en la parte alta y aquí tenemos todo el tema de Fontidueño.

Cómo entonces se empiezan a trabajar esos integradores modales para el sistema de transporte organizando entre estos puntos un sistema más organizado que empiezan a generar unos circuitos paralelos al Bulevar del Renacimiento y genera como unas aureolas que nos genera también una conexión transversal por el tema de la García. Acá entonces lo que empezamos nosotros a detectar, el conflicto de la operación de los vehículos de transporte público dentro de las estaciones de Metro que es un caso típico que nosotros vemos ahí, entonces para eso ¿Qué se tienen que hacer? El programa de control de flota en despachos: El Programa de Control de Flotas es saber ¿Qué vehículo yo tengo operando, en qué momento y con qué capacidad y qué gente me va mover y para dónde? Esto se hace en estos momentos de forma muy manual, ¿Qué quiere decir eso? Que el despachador ya tiene conocimiento de cómo es su servicio y él empieza a despachar por puro instinto, pero esto ha generado una programación y al generar un sistema técnico para hacer esto, lo que permite es una eficiencia en el transporte público y no tener tantos vehículos desocupados sobre todo en la hora pico. Las condiciones obviamente de acceso en la Estación de Bello es notoria y en la Estación de Niquia igual, la gente por no cruzar el puente peatonal lo que hace es cruzar la glorieta y arriesgar su vida y eso se nota bastante en el deterioro que tiene toda la parte vegetal de la glorieta de Niquia que hay atravesaderos por todos lados donde la gente pone en riesgo su vida para acceder al sistema de transporte público, y en la Estación de Bello yo creo que ese es el caos total de cualquier integración de transporte, ahí nosotros vemos a la gente pasar sin mayor dificultad o sin mayor aviso la vías llenas de transporte público colectivo, de motocicletas intentando pasar, intentando atravesar; entonces tenemos un conflicto ahí bastante notorio, por eso la necesidad porque ahí tampoco se puede generar por el tema de espacio para construcción de un puente peatonal que conecte de un lado a otro, y el puente peatonal en si no sería una alternativa a futuro sino sería una alternativa para que lo que está pasando

ahora no siga pasando, pero para futuro lo que tenemos que pensar es en una nueva estación en Bello que me restringe y me saque las operaciones de este sistema de transporte. O sea aquí implementar la infraestructura de control interno en la Estación de Niquia, la estructura de control peatonal en la Estación de Madera, el recuperamiento de andenes en espacio público, diseñar la red de andenes y diseñar e implementar la red de ciclo rutas dentro de los integradores y dentro del sistema de transporte.

La zona de estacionamiento de espera en Niquia que ya la habíamos tratado, entonces regular el estacionamiento de espera en las zonas aledañas a Niquia, esa es una problemática que en el momento que estábamos realizando el estudio veíamos mucho que la zona residencial de Niquia estaba siendo invadida por los vehículos intermunicipales haciendo espera para hacer el servicio, ¿Qué quiere decir esto? Que los vehículos intermunicipales no tienen el espacio para hacer toda su maniobra operativa, si es necesario generárselo de una forma adecuada que no sea sobre las vías residenciales. Espacio de operación dentro de las estaciones, entonces es mejorar la demarcación de estos espacios, mejorar cómo debe de ser la demarcación misma para el usuario y los servicios de los mismos, generar zonas de estacionamiento, diseñar estas zonas de estacionamiento sobre los diferentes puntos de control, la operación en la estación Bello que ya la habíamos tratado, entonces es diseño y construcción del intercambio modal completo y este es un punto bien importante acá porque mucho saben ustedes de la problemática legal que tiene la implementación de alguna obra sobre el lote que les estoy comentando frente a la Estación de Bello y es que hace parte de varios propietarios del Estado, la Gobernación, el Municipio, los dueños actuales, los dueños antiguos de la zona, entonces tiene diferentes condiciones, ¿Acá qué se puede empezar aprovechar? Esta es una infraestructura no solo municipal sino metropolitana que les va a permitir a ustedes desarrollar ahí zonas tanto de estacionamiento que les va a servir para la parte municipal, integración modal, una nueva zona de transporte público y les va a permitir empezar a pensar en esa conexión transversal del río que permita esa gobernabilidad del otro lado de Bello y que me permita a mí financiar esa obra para que me conecte esa estación porque la estación en si no me funcionaria si yo no conecto la vía entre los dos costados y no es una condición peatonal como muchos a veces pensamos que solo con un puente peatonal podemos hacer la conexión, no, yo necesito hacer una conexión más que todo de transporte público colectivo, que yo voy hacia el lado de la Camila y pueda tener transporte público colectivo que me conecte directamente al centro de Bello ¿Para qué? para hacer que estos se integren directamente al Metro e integren directamente al centro operativo y administrativo de la ciudad.

El proyecto de la Estación Navarra que ya les había comentado cuál era su objetivo principal y los proyectos de transporte público. Y aquí parte yo creo que uno de los proyectos que más le trabajamos al tema y que más dificultades tiene para su implementación pero que es necesario empezar a trabajarle y empezar a pensarlo desde la administración y de cómo vamos hacer nosotros a intentar desarrajar esta idea y este mecanismo de planeación, es el Sistema Estratégico de Transporte Público.

Ustedes bien conocen que el Municipio de Bello hace parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y así en temas generales el Área es rector en transporte público, colectivo y en medio ambiente. Siendo el Área Metropolitana el eje rector, Bello tomo la decisión de no hacer parte del CIVA y decir no vamos con el CIVA porque nos están atacando unas condiciones propias que nosotros tenemos con nuestros transportadores, con nuestras rutas, con todo nuestro sistema de transporte y entonces queríamos generar un sistema estratégico de transporte. Y aquí pasa el primer escollo que nosotros vamos a tener con este sistema, como nosotros hacemos parte de un Área Metropolitana en la que la Nación le dio para estudios, le dio para trabajo, le dio para infraestructura, nosotros al llegar a presentar un sistema estratégico de transporte tenemos que ser muy novedosos y lo denominamos nosotros ya de otra forma: Hagamos un Sistema Organizado de Transporte ¿Para qué? Para que este Sistema Organizado no nos caiga sobre la Ley de Sistemas Estratégicos y podamos nosotros quitarnos un poco esa relación que tiene el Área Metropolitana como rectora de nuestro transporte interno y empezar nosotros, no esperar que le Área nos planee, sin nosotros planear para nosotros y para el Área de una forma integrada un sistema estratégico de transporte. Ese Sistema Estratégico de Transporte o ese sistema organizado de transporte, tienen seis lineamientos fundamentales, en este momento en Bello cuando uno va a los congresos de movilidad y de Sistema de Transporte Público cuentan mucho la historia de cómo se desarrollo la empresa Bellanita y cuál es su operación, y muchas regiones del país aunque ustedes no lo crean mucho o no lo perciban de esa forma, dicen que Bellanita y su operación es el Sistema Estratégico de Transporte más parecido a lo que se quiere sin ser un sistema estratégico ¿Por qué? Porque ellos tienen una flota, le hacen un mantenimiento, tienen un recaudo, tienen un sistema de control básico y tienen un sistema operativo de alguna forma que les permite a ellos controlar como todo su parque automotor, entonces cuando nosotros vimos eso dijimos: No, en Bello está muy sencillo el tema de hacer la parte operativa, lo que tenemos que ver son las otras colitas que tienen estos sistemas estratégicos. Entonces el primero es la reestructuración del transporte público: ¿Qué va en esta reestructuración? Y es un problema que uno tiene que atacar también con la comunidad, la reestructuración y parte de dos principios: De generar más

cobertura del territorio y de generar más eficiencia en la operación del servicio ¿Qué quiere decir eso? Que yo voy a cambiar las rutas pero cuando yo cambio una ruta entonces voy a tener un problema social, entonces aquí hay que hacer una implementación social bastante fuerte de ver cómo yo hago una reestructuración de un transporte público que lleva tanto tiempo operando de esta forma y poder generarlo de una forma más eficiente.

El otro tema es la unificación del sistema del recaudo ¿Qué quiere decir eso? Que la Administración debe tener el control, el control más no en cobro, el control de cuántos pasajeros está moviendo su sistema y el cobro debe ser dado dependiendo esa capacidad de pasajeros que mueva el sistema ¿Para qué? Para que el esquema empresarial actual de la mayoría de las empresas de transporte público en Colombia cambie y deje de ser un esquema afiliador que ¿Qué quiere decir un esquema afiliador? Que yo pago una mensualidad por operar un servicio y porque usted diga como lo opero a un sistema operador directo ¿Qué quiere decir eso? Que yo lo controle usted a qué horas entra, a qué horas sale, cómo esta su vehículo, cómo esta su revisión tecnomecanica, cómo está el estado de sus llantas, cómo está el conductor, si el conductor esta embriagado o no esta embriagado, si tomo le tiempo completo de trabajo, si hizo sus ciento noventa y seis horas o si se excedió o no se excedió y hace un control completo de esa operación no solo en la parte física del vehículo sino también en la parte humana de que la gente tenga sus condiciones de seguridad social, de trabajo digno, eso qué va hacer, que la gente ya no se esté disputando por un pasaje o por un tiquete sino que se esté haciendo un sistema que no está basado en cuántas veces pasa el servicio sino en la necesidad del mismo. Para hacer todo eso obviamente hay un tema que es el principal con el desarrollo de estos sistemas organizados estratégicos que es generar la infraestructura adecuada ¿Qué es la infraestructura adecuada? En estos momentos se está apoyando por los carriles solo uso, por los carriles solo para el tránsito de los buses del sistema de transporte estratégico, pero el solo carril no es la estructura, también necesitamos nosotros estaciones, intercambiadores modales, centros de semaforización, centros de controles y recaudo, entonces eso hace que los proyectos empiecen a crecer en una magnitud muy grande ¿Qué pasa con esto? Nosotros tenemos los implementos, nosotros ya tenemos un sistema de semaforización bastante eficiente, tenemos una infraestructura que podemos adecuarla muy rápidamente y muy económicamente a un sistema de transporte, necesitaríamos el tema de estaciones y el tema de mejorar algunas de las conexiones de algunas infraestructuras mucho más pesadas que en estos momentos no tenemos forma de financiar pero que un sistema estratégico nos permitiría con el tema de setenta treinta (70-30) llegar a financiar con la

Nación una buena parte de infraestructura que necesitamos para transporte público como es el puente de la García y todo el esquema de la García.

El sistema de semaforización como les decía tenemos un sistema bastante actualizado, y el otro tema es generar la formulación tarifaria mirando tanto obviamente todo operador lo que quiere siempre obtener es una imagen de utilidad pero también que sea la tarifa que la gente puede llegar a pagar ¿Qué quiere decir eso? Que yo no pongo una tarifa tan cara como para que la gente piense que es mejor comprar una moto para irme a mi sitio de estudio ¿Qué más necesita eso? Necesita un estudio inteligente de operación y control donde yo pueda paso a paso mirar cómo está la operación, mandar buses si se necesitan, quitar buses que no se necesitan y todo un sistema de integración con el resto de los modos de transporte, es decir; con el sistema de ciclo-ruta, con el sistema peatonal, con el sistema de vehículos particulares, con los integradores modales, con el Metro, toda una integración completa de este sistema. Entonces empezamos con las rutas de transporte de Bello, tenemos que son las rutas metropolitanas son veintidós y las integradas son veintiocho, y tenemos la longitud y la caracterización; entonces lo primero es la organización de las rutas de transporte y la gestión de esta flota, luego es el sistema de recaudo que hay un sistema de recaudo que es con tarjeta, otro con papelito y otro que es directo, entonces es unificar ese sistema de recaudo con una tecnología no muy costosa que nos permita que el conductor este dedicado a su labor de conducir y no al tema de la caja del vehículo, un sistema de recaudo entre visado, unificado, con tarjeta, damos bastantes opciones de cómo puede ser esto, en algunos países este sistema unificado también tiene una persona que recibe el dinero pero no es el conductor, acá pueden haber diferentes esquemas de cómo puede ser este recaudo centralizado. El sistema de semáforos y su red, entonces es un sistema de gestión de tráfico de un centro de control semafórico que ya en Bello está bastante adelantado, la infraestructura propia para el transporte, aquí vemos una imagen de cuando estaban construyendo el intercambiador de la Madera. Diseñar y construir vías segregadas en los corredores estratégicos sobre todo en el corredor de la García.

Dentro de los diseños que se contemplaron en el Bulevar del Centenario, el Bulevar del Renacimiento se contempla la priorización de los buses hacia el lado derecho, ¿Esto por qué? Porque el tema de reposición vehicular hace que el sistema de transporte estratégico que nosotros estamos pensando sea muy costoso, ¿Qué quiere decir eso? Que nosotros tenemos más o menos a trescientos millones de pesos cada vehículo o doscientos cincuenta millones de pesos cada vehículo y hacer la reposición de estos saldría muy costoso en una primera fase. Ya para las fases posteriores estamos precisamente haciendo

algo que nos encomendaban al comienzo de la charla que era el tema de mejorar las condiciones ambientales de los vehículos, pensar en vehículo eléctricos, en vehículos de bajos consumos, de bajas emisiones que lo que hagan eran disminuir esa carga ambiental que tiene el sistema de transporte público pero eso está pensado a un fase de mediano y de largo plazo más que una fase de corto plazo.

Luego es la integración del tren de cercanías a la Estación de Bello y después vienen unos proyectos que no se enmarcan dentro de nuestros lineamientos pero que son interesantes ver como es el proyecto de ciudad continua que verán con el tema de espacio público un poco mejor, y es poder empezar a integrar esas zonas a sus centralidades específicas con una infraestructura adecuada para la zona ¿Qué quiere decir eso? Que nosotros no necesitamos en todas las zonas tener vías de doble carril, de siete metros sin andenes sino empezar a pensar más en cómo es realmente el transporte de la gente desde su sitio de origen, desde su residencia ya de las zonas principales de transporte de la ciudad.

Acá es un tema de apropiación de las calles de mi barrio que es un programa bien interesante que es generar a la gente una apropiación de su calle en el tema de limpieza, en el tema de control, en el tema de autocontrol específico de las zonas y demás. Y otros proyectos que tienen que ver con las nuevas tecnologías de transporte que es el sistema de bicicletas públicas que se está elaborando en estos momentos en el Valle de Aburrá, el tema de nuevos cables, el tema de bajo impacto en el tren de cercanías y en el tren del mismo Metro. Y aquí presentamos un esquema general del sistema de ciclo- rutas y de sus conexiones principales como uno de las principales fuentes de movilidad sostenible dentro de la ciudad, este es uno de los circuitos primeros que se tienen que son las conexiones en el centro generando una conexión circular por todo el centro de la ciudad, la que vemos en una línea un poco más oscura y unas conexiones a las ciclo-rutas que se pueden generar actualmente. Una grafica de cómo puede llegar a quedar la sección vial de la zona de la García y el proyecto de los centros logísticos urbanos que ya los tratábamos con el desarrollo y la recolonización de la plaza de mercado y es pensar no en un centro solo para el tema de alimentos sino en un centro logístico bastante organizado para todo el Valle de Aburrá que nos permita un desarrollo diferente y una economía diferente al Municipio de Bello.

Aquí vemos unas imágenes de referencia de algunos centros que se han diseñado para su construcción. Otro tema son las ciudades suburbanas, es no olvidar que la movilidad también tiene que ver con las conexiones urbanas regionales y la ruralidad y cómo esto apoya el tema del turismo y el tema de la generación de corredores netamente para el tema rural que nos permita a

nosotros unas conexiones suficientes en temas de transporte motorizado y no motorizado como son las conexiones de San Félix y como son las conexiones adicionales que se tienen en la grafica.

Ya con esto es el final de la presentación, de los seis temas que nosotros tenemos y pues lo interesante es que obviamente en una presentación uno..., del Bulevar pero no tengo acá del Bulevar, no sé, busca si tenemos ahí..., si, si claro...

Siempre en estas presentaciones es un poco complejo abarcar como tantos temas en tan poco tiempo, nosotros hemos diseñado una serie de documentos que obviamente están aquí en la Administración, una serie de documentos ejecutivos, siempre hemos estado en la disponibilidad de cuando ustedes necesiten algún apoyo en algún tema específico bien sea con la Nación, con Planeación Nacional, con el desarrollo de sus proyectos, con sistemas de inversión siempre estamos dispuestos a venir obviamente a charlar con ustedes de proyectos puntuales que a ustedes les haya interesado, de generar ya presentaciones especificas sobre algo, sobre un tema puntual.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, con el uso de la palabra el Doctor Mauricio Henao.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR MAURICIO HENAO SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Gracias Presidente. Pues ya vimos pues que este Plan de Movilidad va a ser en realidad una herramienta importante para el desarrollo de nuestro Municipio, pero en el tema del Bulevar del Centenario o del Renacimiento, el Doctor Carlos Mario Rodríguez fue quien lo diseño en pleno por ser un corredor de espacio público peatonal también. Entonces si me permite Presidente mañana lo vemos con mayor énfasis en la exposición de mañana.

Lo que le quiero pedir es que me permita que por parte de la Doctora Adriana Salas queremos hacer unas precisiones jurídicas del ¿Por qué el Plan de Movilidad no se adopta por Acuerdo sino por Decreto y otras claridades también?

¿Me permite entonces?

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bien pueda Doctora Adriana Salas hacer uso de la palabra.

**TIENE LA PALABRA LA SEÑORA ADRIANA MARÍA SALAS MORENO
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN**

Buenos días a la Junta Directiva, a la Mesa Directiva y a todos los concejales y al público en general.

Bueno, vamos hacer claridad cuál es el mecanismo mediante el cual el Municipio de Bello debe adoptar el Plan de Movilidad.

Primero: ¿De dónde nace? El Plan de Movilidad nace de la Ley 1083 del año 2006, en el cual se establecieron cuáles eran los componentes necesarios dentro de un Plan de Movilidad, o sea un Plan de Movilidad no es un plan de obras, no, es un plan, una línea estratégica de planificación territorial con unos componentes de estudio y de análisis que se pueden verificar en el artículo cuarto de la Ley del 83... Básicamente en el tema de cómo se adopta, si tiene que venir al Concejo o no tiene que venir al Concejo, el artículo segundo de la Ley 1083 es muy claro en decir, ya se los vamos a transmitir, que el Alcalde Municipal deberá adoptar por decreto el Plan de Movilidad y posteriormente dice cuáles son los componentes de ese Plan de Movilidad.

Aquí dice:

Artículo II: Los alcaldes de los municipios y distritos de que trate el artículo anterior, tendrán un plazo de dos años con toda...a partir de la prolongación de la presente Ley para adoptar mediante decreto los planes de movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia, las normas del respectivo plan de ordenamiento territorial, los planes de movilidad deberán contener, entonces ahí dice qué debe de contener cada plan.

Dice: Identificar ¿Qué debe tener un Plan de Movilidad?

Dice:

1. Identificar los componentes relacionados con la movilidad incluido en el Plan de Ordenamiento Territorial tales como sistemas de transporte público, estructura vial, red de ciclo-rutas, circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte. Articular el sistema de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial, en especial se diseñaron una red peatonal y de ciclo-rutas que complementen el sistema de transporte y articule las zonas de producción y equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

El Ministerio de... Vivienda y Desarrollo Territorial elaborar los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamiento y espacios públicos necesarios para esa articulación. La articulación de la Red Peatonal de los distintos modos de transporte deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad. Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación. Crear zonas sin tráfico vehicular las cuales serán áreas de territorio municipal o distrital, las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie o en bicicleta o en otros medios no contaminantes.

Crear zonas de emisiones bajas, las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta y otro modo no contaminante. Incorporar un plan maestro de parqueaderos el cual deberá constituir una herramienta adicional para fomentar el desplazamiento en modos alternativos de transporte.

Parágrafo: Sera potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso del casco en la seguridad en ciclo-rutas y ciclo- vías para los menores de edad. En todo caso serán de obligatorio uso para la generalidad de la población y los dispositivos efectivos a que hace referencia el inciso segundo del artículo noventa y cinco (95) de la Ley 779 en horas nocturnas.

Eso, es lo que contiene un Plan de Movilidad según la Ley, ese es el alcance, como ustedes ven dice crear, diseñar y articular ¿Cierto? eso es un Plan de Movilidad, es una herramienta de planificación que se adopta mediante decreto por el Alcalde Municipal. Es más o menos lo que hemos visto aquí, estos son los componentes que a groso modo nos han expuesto en esta mañana y, Bello adicionalmente al Plan de Movilidad en aras de generar esas herramientas de planificación también dentro de este contrato está el estudio y el Plan Maestro de Espacio Público y un diseño fase tres del Bulevar del Renacimiento que es un estructurante tanto de espacio público como de movilidad que es el que veremos el día de mañana.

Creo haber escuchado que según me comentaba mi jefe que había una pregunta de si solamente con adoptar el Plan de Movilidad ya se afectaban los bienes inmuebles. ¿Fue una de las preguntas que hicieron?

Bueno, realmente el Plan de Movilidad es una herramienta de planificación, como decía el Ingeniero José: Dentro del diagnostico de la movilidad se dijo cuáles debían ser las secciones viales en cada una de las vías del Municipio, se levanto un diagnostico de cada una de las vías del Municipio y desde la

propuesta, pues los estudios y los aforos respectivos se dijo qué capacidad tenía la vía y si necesitaba una capacidad adicional, de necesitarse una capacidad adicional, entonces se redefinieron las secciones viales, entonces en algunos sectores las secciones viales cambiarán, por decir, hoy esta de siete metros pasara a doce metros, a trece y definirán la sección vial en cada vía del Municipio de Bello. Igualmente se implementaran los sentidos viales, él hablaba de que casi todo está en doble sentido, si ustedes ven qué ha hecho Medellín en todo el Sector del Poblado con el tema de tráfico, lo único que ha hecho es cambiar sentidos viales; básicamente la propuesta está en cambiar sentidos viales. Este Plan trae todas esas propuestas, entonces desde la implementación ya cada secretaría en lo respectivo coge a, los lineamientos del plan y los bajará para su ejecución, por Ende; de las normas constructivas lo único que nosotros podemos hacer es adoptar el plan es, donde la sección se amplía que no obedezca a un proyecto macro como sería el Bulevar, lo único que se pide es que el retroceso de las indicaciones sea mayor para cumplir con la sección vial, o sea cada proyecto y a cada vivienda se le dirá: Para usted poderse desarrollarse en altura, su nuevo paramento será dos metros más adentro o será el mismo porque en esta vía no necesitará una mayor área en la sección vial. Eso se hará en cada proyecto que se apruebe y una vez adoptado el plan, pero cuando se trata de Macroproyectos como es el Bulevar, como son los intercambiadores, como son las conexiones viales importantes o las nuevas vías, ya será cada Alcalde en su periodo constitucional que adelantaran las obras, una vez las decrete se le darán las afectaciones, ¿En virtud de qué? Del artículo, ahí tenemos el artículo segundo el que les refería de la Ley 1083, los alcaldes y los municipios distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos años contados a partir de la pronunciación de la presente Ley para adoptar mediante decreto, es un decreto no es un Acuerdo Municipal.

Bueno, como ustedes ven aquí hay proyectos macro y macro son muy macros en cuanto a recursos para su ejecución, solamente con hablar del modo de transporte de la Estación Bello implica, él decía: Son inversiones cuantísimas porque es cambiar todo un sistema de movilidad alrededor de la Estación Bello, pues eso son proyectos estratégicos que ya cada Alcalde en su periodo definirá a qué proyecto le apunta, en su proyecto de Gobierno, en su Plan de Desarrollo y le asignara los recursos para que este plan se pueda ejecutar, solo cuando el Alcalde decrete esas obras macro y tenga los recursos de su financiación es que se harán las afectaciones viales o las afectaciones a los predios como lo dice la Ley, ya les voy a leer el artículo treinta y siete (37), el artículo treinta y siete (37) de la Ley novena del ochenta y nueve. Porque no basta con afectar, la Ley dice que al afectar usted tiene que tener en el plazo de la afectación que define la ley de cuánto tiempo es, los recursos para adquirir esos predios, o

sea no es solamente que yo afecto por afectar, no, la Ley dice: Se afectara por tres años, para algunos casos será seis y si se trata de sistema de transporte y de vías serán hasta nueve años, pero durante ese tiempo el Alcalde o la persona encargada deberá realizar los contratos y apropiar los recursos para la adquisición de esos predios, o sea que obedece ya a que se decrete una obra y se hagan afectaciones.... Cuando se hizo la obra cuatrocientos ocho (808) lo primero que se hizo fue afectar todos los predios y se empezaron las negociaciones, ya seria esa como la herramienta de planificación, les voy a leer el artículo, el treinta y siete (37) dice la Ley:

Toda afectación por causa de obra pública tendrá una duración de tres años renovables hasta un máximo de seis y deberá notificarse personalmente al propietario o inscribirse al respectivo folio de matricula inmobiliaria so pena de inexistencia, la afectación quedara sin efecto de pleno derecho si el inmueble no fuera adquirido por la entidad pública que haya impuesto la afectación o en cuyo favor se imponga durante su vigencia. El registrador deberá cancelar las inscripciones correspondientes a dicha solicitud de cualquier persona, previa constatación del hecho, en el caso de las vías públicas las afectaciones podrán tener una duración máxima de nueve años, la entidad que imponga una afectación o en cuyo favor fue impuesta, celebrara un contrato con el propietario afectado en el cual se pactara el valor y la forma de pago de la compensación de vía al mismo por los perjuicios sufridos durante el tiempo de la afectación, la estimación de los perjuicios será efectuada por el instituto Agustín Codazzi o la entidad que cumpla sus funciones en los términos previstos en esta Ley. O sea que afectando y comprando ¿Cierto? o sea que cuando ya realmente se haga una afectación es porque la obra pública está financiada o al menos hay un Macroproyecto de financiación, por el momento la implementación como le digo, en las secciones que no son Macroproyectos, lo que simplemente se redefine es la sección vial para efectos del tema de paramento en las edificaciones en cuanto al tema de las vías versus las edificaciones. Pero este proyecto tiene otras herramientas de planificación que obvio tendrán que asumirse una vez se adopten por decreto y hacer modificaciones al interior del modelo de desarrollo del Municipio de Bello... algunos sectores no podrá crecer si las vías no están dadas porque ya tenemos como he mostrado unos cuadros rojos donde hay problemas de que si no se intervienen hay problemas de congestión. Nosotros qué hemos hecho mientras el Plan de Movilidad salía y seguiremos haciendo porque así quedo en la norma básica: Todo Proyecto que en Bello se asiente con más de trescientas viviendas tiene que tener un Plan de Movilidad y de transporte articulado y bajo los parámetros del Plan de Movilidad de nosotros, de hecho todos los han traído; entonces eso hemos hecho como una medida para poder articular todos estos estudios con los nuevos proyectos que llegan, pero sin embargo tendrán que

versen ajustes, esto es una herramienta para hacer ajustes en la norma de edificabilidad, es básicamente una herramienta de planificación mas no es el decreto de una obra, no, aquí no se están decretando las obras y por medio de ese decreto ya inmediatamente se afectan folios de matriculas inmobiliaria, esa no es la dinámica, esa es una herramienta de planificación que está pensada a largo plazo, que todo depende también de la capacidad financiera del Municipio de Bello, de la gestión propia, tendrá que definirse si lagunas cosas se hacen por valorización o no se hacen por valorización, bueno, esto es una planificación de territorio y esta es una herramienta que le da el sustento jurídico y técnico para hacer, ya esta diagnosticado.

Básicamente es eso.

Mil gracias.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, entonces vamos a continuar a darles la palabra a los Honorables Concejales, entonces mañana observamos el video que nos iban a presentar, es un video...

A bueno, en la otra presentación, entonces en el orden voy a continuar con Gabriel Jaime Tabares, con el orden del Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares.

Bien pueda Concejal.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO CARLOS ARTURO CARMONA RODRÍGUEZ

Presidente que quede en el acta la asistencia de la Concejala Estella Suárez Caro.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL GABRIEL JAIME TABARES BAENA

Bueno, un saludo a usted Presidente, a la Mesa Directiva, como para no demorarme un saludo para todos los presentes que tengo muchos amigos para saludarlos a todos.

En el tema que hoy nos trae a este debate movilidad, hay dos temas en movilidad que son el tema de infraestructura y el tema del material móvil o equipamiento rodante que puede ser vehículos, peatones, todo eso. En lo que nos expuso el Ingeniero Francisco yo quiero hacer y quiero lo he dicho ya aquí en el micrófono mucho, que todos nosotros tanto la Administración Municipal

pensemos muy bien el tema de la ciudad en el tema de movilidad no como solamente ciudad como Bello sino en tema metropolitano y para eso tenemos que llamar la atención mucho de Medellín, del Municipio de Medellín sobre todo porque mucho de la movilidad del Norte al Sur pasa por el Municipio de Bello, lo digo porque por ejemplo Bello ustedes saben que Bello tiene, Bello es una centralidad que es la troncal, por Bello pasa dos troncales importantes, yo diría que hasta tres pero bueno dos que es la autopista Medellín Bogotá y el tema de la troncal que va hacia la Costa, todos tienen el punto que es Bello. Aquí el Doctor Carlos Mario Montoya del Área y hablando mucho con la gente del Área, con gente de movilidad siempre dicen que hay dos puntos neurálgicos en el Área Metropolitana, uno en el sector de Bello y otro en el sector de Itagüí, básicamente llegando a Mayorca y lo digo porque lo hemos dicho y queremos ser si es posible cansores en el tema, es que no se puede pensar en el tema de movilidad sin empezar con la prioridad que tenemos nosotros que es las vías para Pacho son, para mí vías de travesías y Pacho dice que son las vías, la vía uno que son la vía de autopistas, creo que es esa autopistas que son las regionales. En Medellín hoy y los alcaldes, todos los alcaldes de Medellín se han identificado por dejar un Macroproyecto de movilidad y guiada, por ejemplo el Alcalde Salazar dejó el puente de la cuatro sur; hoy el Alcalde Aníbal Gaviria está desarrollando uno de los proyectos ambiciosos de él que es el tema del puente de la Madre Laura, en el puente de la Madre Laura para nosotros, ojo compañeros, para el Norte no solamente para Bello, para el Norte, en eso tiene que ver todos los municipios hacia abajo, vemos con mucha preocupación en el diseño un tramo que viene para que ustedes identifiquen, que bueno hubiera sido presentarlo ahí, es un tramo que viene, que es casi que desde donde le Mico, el sector del Mico, no el sector del Mico pues bueno, el sector del Mico vino un lazo que viene de ahí y va a ir a atravesar, va atravesar el río y va descargar la movilidad en la regional pero en el costado occidental, va a descargar toda la movilidad en ese costado, ellos lo dicen para poder desahogar el tramo del tema de la Fiscalía, ya no hay necesidad de ese semáforo sino que ya toda la movilidad se va a trasladar, ¿Qué pasa? Una obra de esas que no sé y es más me he metido mucho para mirar los presupuestos de ese proyecto, cuánto puede costar, cuánto es la longitud, cuánto puede costar ese puente que es largo y que atraviesa el río hasta allá hasta la regional nos está casi que sepultando si con la continuidad de la regional en el sentido oriental. Porque si se está pensando en continuidad, ese lazo cuando se haga se pierde, no tiene ningún sentido, no tenía sentido, entonces; va en uno invertir, va a invertir el Municipio de Medellín unos recursos importantes para después darle una continuidad a la regional en el sentido oriental, analicemos ese punto, ese punto es muy importante para Bello y para el Norte, nosotros tenemos que seguir luchando y es la oportunidad de empezar antes de que se haga algo como es, porque todavía estamos a tiempo, para mí

todavía estamos a tiempo de que no se desarrolle, dejen la construcción, de que luchemos con el Área Metropolitana, con el Señor Alcalde de Medellín, con nuestro Alcalde para que en una mesa de trabajo le demos prioridad a que esos recursos que se van a invertir en ese lazo, se inviertan más en el tema de la regional en el costado oriental. Eso compañeros es muy importante, porque sino todo el transporte a dónde va a ir, a descargarse en el sector del puente en el sector de Niquia, en la variante, todo va a salir ahí en la variante y ahí nos está mostrando cómo está el tema de la variante, o ustedes están viendo los casos que sucedieron con el tema cuando hicieron la ampliación de la regional, ese lazo que le metieron al puente de la autopista Medellín Bogotá, esa maniobra para mí fue una equivocación, ustedes saben cuál es, qué nos toca hacer a los que vivimos en el sector de Cabañas, si venimos por la regional nos tenemos que meter a ese lazo, coger el puente, dar la vuelta, coger por Uniminuto, o sea por Dios, por qué nosotros no podemos pensar mucho más en grande y que nos hagan los proyectos si Medellín está pensando, no puede pensar Medellín sino como ciudad metrópoli, tiene que pensar en Bello. Para mí ese es un tema muy pero muy importante, aquí luchamos, peleamos con el tema también del peajito, aquí nos está diciendo el mismo ingeniero Francisco, nos va a tener, vamos a tener problemas también con el tema del peajito para el desarrollo que vamos a tener en ese sector.

En lo otro es porque yo pienso que en esos estudios y en la exposición veo y tengo toda confianza de los profesionales que trabajaron el estudio de movilidad y realmente son personas que conocen el Municipio y por eso creo que lo que está ahí es algo que se debe pero mi pregunta sería es: Nos dicen: Las vías a corto plazo, el tema de corto plazo, a mediano plazo y a largo plazo. En el Plan de Desarrollo de nuestro Alcalde actual ya no se van a poder desarrollar esas de corto plazo, porque no están ahí, no hay recursos para hacer eso ahí, porque entonces pienso que esto se va a tener que pensar mucho en los planes de desarrollo del próximo, la próxima administración, la próxima administración tiene que pensar mucho en estas prioridades de intervención y entonces ahí la pregunta sería ¿Cuánto sería el costo? De pronto si tienen algunos costos estipulados o si tienen de pronto pensado y cuáles serían las fuentes de financiación para esos proyectos que estamos hablando de corto, mediano y largo plazo. Y en el tema que la Doctora Adriana Salaz decía sobre lo de la Ley, el tema ahí sobre todo en la exposición que hizo sobre el tema del ciclo-ruta que no vi Pacho tampoco el tema ¿Cuáles vías se han pensado peatonales? ¿Qué vías peatonales se han pensado? Porque por ejemplo en el artículo dos, en el inciso A y B dice: Identificar los componentes relacionados con la movilidad incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial tales como los sistemas de transporte público, estructural, red de rutas y circulación peatonal y otros modos alternativos.

Dice: Articular el sistema de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial, en especial se debe diseñar, en especial, ese es el artículo B, en especial se debe diseñar una red peatonal y ciclo-rutas que complemente el sistema de transporte y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. Aquí en este tema hay que mirar cuáles son las vías de nuestro Municipio y sobre todo a mí me parece que el tema del parque y hay unas vías del sector aledañas deben de ir mirando una vocación más como peatonal, en eso de pronto no lo vi en el estudio de movilidad, de pronto si esta para que nos aclaren ese tema.

Básicamente es eso lo que quería preguntar Presidente y le agradezco mucho el espacio.

Muchas gracias.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

El Honorable Concejal Nicolás Álzate me ha solicitado también el uso de la palabra.

Bien pueda Honorable Concejal.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL NICOLÁS ÁLZATE MAYA

Muchas gracias Presidente, lo mismo que Gabriel, un cordial saludo para todos los presentes para no demorarnos tanto, sean todos bienvenidos.

No, la pregunta mía inclusive yo la iba a dejar para mañana pero aprovecho ya porque estamos ya los compañeros empezaron a formular preguntitas, es con el Bulevar del Renacimiento o Bulevar del Centenario, si ya tienen un esquema, si ya tienen un croquis, yo sé que eso va a ser mañana, si quiere esta pregunta mía Señor Presidente porque como íbamos a tocar el tema del Bulevar y ya pusieron que lo iban a dejar para mañana, mejor lo dejo para mañana para que otro compañero pueda intervenir con otra pregunta.

Yo le agradezco mucho.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Muy bien Honorable Concejal.

Voy a ir dando unos saluditos, pues ya se nos fue la Doctora Yenía Rivas la Secretaria de Medio Ambiente, la Doctor Edgar Callejas bienvenido por acá al

recinto, la Doctor Diego Aguirre Subsecretario de Infraestructura, al Doctor Carlos Mario Garcés, al Doctor Abelino Ochoa bienvenidos por acá, ahora continuamos pues con los saludos.

Con el uso de la palabra el Honorable Concejal León Fredy Muñoz.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL LEÓN FREDY MUÑOZ
LOPERA**

Señor Presidente pues, si pues en vista compañero, faltan algunos concejales y yo creo que este tema es supremamente importante para la ciudad, yo creería que mañana tenemos otra jornada donde vamos a mirar todo el resto del plan porque en últimas uno va con lo otro, Plan de Movilidad y Espacio Público, entonces yo también dejé mi intervención para el día de mañana porque quisiera que estuvieran todos los concejales, obviamente esperemos que estén todos los funcionarios de alto nivel secretarios y directores de la municipalidad para que hagamos un buen ejercicio en pro de la ciudad.

Muchas gracias Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

A usted Honorable Concejal.

Mañana tenemos un día fuertecito de trabajo y yo no creo que mañana a esta hora también estén los concejales, aquí están los que estamos comprometidos con este tema en ese sentido, pero muy importante la observación porque ya mañana vamos a tener ya todo el plan y ya se pueden abrir una cantidad de inquietudes por parte de cada uno de ustedes.

Con el uso de la palabra Honorable Concejal Vicepresidente Primero Ernesto Zapata.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JESÚS ERNESTO ZAPATA
ORREGO**

Gracias Presidente. Un saludo para usted, concejales y demás compañeros que nos acompañan en el recinto.

Mi intervención va más encaminada, este es un tema que requiere mucha digamos, una profundización más sobre el tema en específico y más cuando es el tema de movilidad, o sea conocerlo un poquito más a fondo por dónde se trazan las vías, por qué más o menos se va a intervenir, cuáles son las especificaciones de las vías y todas estas cosas que tienen que ver con el tema de las vías principales que llegan a surtir de una u otra manera las vías que

dan salidas y llegadas a nuestro Municipio, que sería muy bueno pues uno entrar como más a profundizar porque la exposición es muy, muy, muy digamos muy por encima y no se profundiza mucho más de lo que se requiere, ese es un tema que aunque se adopte por decreto como lo exponía la Doctora Adriana Salas, yo creo que es un tema que nos compete entrar pues a conocer de fondo porque de una u otra manera es el desarrollo de la ciudad, entonces se debe de conocer y profundizar mucho más.

Me queda de pronto una duda y es el tema del Pinar, allá hay más de quince mil habitantes que no fueron dentro del Plan Parcial, no se muestra en la vía una vía que conecte ese sector de allá con el Municipio de Bello, más aún porque hoy sabemos que todos los habitantes de allá para llegar a este sector hay que subir por la parte de Medellín, entonces me preocupa que no esté contemplado de pronto dentro del plan parcial y sería una sugerencia a modo muy respetuosa de estudiar dentro de la parte técnica la inclusión dentro del proyecto pues del Plan Parcial de Movilidad. Cuando se hablaba del tema del estacionamiento de vía pública, la invasión del Espacio Público es un tema que es muy profundo y que de una u otra manera se tiene que entrar a regular porque nosotros aquí hemos hecho digamos sugerencias respetuosas y sugerencias que buscan aportar un poco más al desarrollo de la ciudad y lo hicimos por ejemplo cuando nos presentaron inicialmente el Proyecto del Megacolegio, del Megacolegio Marco Fidel Suárez, respetuosamente antes de que hubieran los diseños sugerimos, que se hicieran zonas de parqueo en la parte subterránea y vimos pues que ahora se está construyendo y nunca fue contemplada esa posibilidad, y se hablaba en la exposición del compañero el déficit que tenemos de espacios o de parqueo en la zona central, entonces son cosas que muchas veces pasa por la corporación y se hacen sugerencias respetuosas pero que no se tienen en cuenta a la hora de ejecutar, entonces es bueno tenerlas ahí.

Yo tengo una inquietud pero como lo del Bulevar del Renacimiento es para mañana, pues la dejare para mañana y es el tema de la movilidad con respecto al Bulevar del Renacimiento, o sea cómo se afecta de una u otra manera la circulación vehicular en el sector del Bulevar del Renacimiento o cómo se va a llevara a ejecutar la obra pero ya eso quedaría como para mañana.

El temadel tren de cercanías, me parece muy valioso el aporte cuando lo hacen que sea un tren de cercanías que movilice más que todo personal, porque hemos o tenemos conocimiento de lo que son las pretensiones por parte de Empresas Públicas de Medellín de hacer la zona de transferencia de las basuras en el Municipio de Bello como todo que lo traen para acá y en fin, ese es un tema que hay que mirar con mucho detenimiento.

Yo si quisiera no sé, que de pronto más adelante estudiar, hacer la forma de hacer una presentación virtual sobre todo en el tema de vías, o sea por dónde van a pasar las vías, qué predios afectarían o qué predios habría que comprar o para poder hacer la continuación de la vía pero que sea más como esbozado desde el tema ahorita con la tecnología se pueden hacer muchas cosas virtuales, ya más bien como un diseño para que quede más claro porque aquí por ejemplo en el mapa uno muchas veces se confunde de qué es lo que se quiere hacer, por ejemplo yo ahorita tenía una inquietud con el tema de la vía de la periferia oriental, oriental que si era que pasaba por encima de la cárcel, por toda la comuna nueve y diez la parte superior o por dónde era que pasaba porque yo tenía pues como esa duda ahí, pero eso es bueno pues como uno ir profundizando y teniendo, eso es un proyecto que no se hace pues de la noche a la mañana y que muchos de los compañeros lo tocaron y lo tocaba ahorita la Doctora Adriana Salas que ya será cada uno de los mandatarios según los recursos que tenga para afectar los predios pertinentes para poder hacer por partes las obras, pero si sería bueno tener como un conocimiento más detenido como del tema del proyecto del plan para ser de movilidad como tal.

Gracias Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Con el uso de la palabra el Honorable Concejal Jean Lee Pavón.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL JEAN LEE PAVÓN ZAPATA

Gracias Presidente.

Vea, importante y se queda uno pues admirado del trabajo que se viene haciendo, me parece muy, muy buen tema éste y además muy necesario para la ciudad debido al crecimiento que se viene presentando.

Pensar, lo decía el Honorable Concejal Gabriel Jaime qué pues en esta Administración muy seguramente no se va alcanzar hacer, pero hay que empezar hacer cosas que de ese plan cuando uno nos abe para dónde va, cualquier amino le sirve, ese plan tiene que ser la carta de navegación sobre la cual la Administración tiene que ir trazando sus acciones a través de la Secretaria de Planeación, de la Secretaría de Infraestructura y que cuando lleguen esos urbanizadores, pues nos ayuden en parte a lo que les compete, que las entidades nacionales nos ayuden y entidades como el Área Metropolitana, y entidades como la Gobernación de Antioquia en lo que les compete porque algunas vías son y algunos trabajos que se requieren son

potestad de ellos debido a que esas vías son departamentales o nacionales, alguna de ellas concesionadas, por ejemplo la Regional es una vía Pacho, es Nacional, la Regional es Nacional entre Soya y Niquia, entre Soya y Niquia, enseguida, enseguida Pacho nos contesta, ese tipo de cosas, entonces son ellos a los que les compete hacer esas inversiones allí, eso es importante porque esos son unos puntos muy costosos, son unas infraestructuras que son más elevadas, más complejas pero bueno.

Importante, pensar que con lo que se construye la Maya Vial es con la Sobretasa de la Gasolina, es evitar en la medida de lo posible la Administración para poder desarrollar este plan, realizar compromisos de vigencias futuras u de otro tipo de empréstito con cargo a ese rubro porque entonces impediría la realización del proyecto. Igualmente el tema de obligaciones urbanísticas también sería dirigido hacia este tipo de proyectos, entonces en ese orden de ideas uno sabe lo que tiene que hacer, sabe que son necesarios, que son situaciones prioritarias y que hay que determinar unas prioridades, una lista de cómo vamos a ir paso a paso desarrollándolas, también hay que pensar en la financiación de los mismos y no descartar la posibilidad de recibir los recursos del orden nacional para un sistema de transporte masivo de mediana capacidad que Bello lo requiere, porque si bien es cierto lo decía el Ingeniero ahorita muchas personas están pensando en comprar su motocicleta o incluso su vehículo, alguno de ellos de segunda, en fin, para poder darle una movilidad, también es cierto que la gente acude a ese tipo de cosas porque a veces el servicio público es lento, por las congestiones, por situaciones de calidad en la puerta del servicio y por condiciones económicas; entonces si uno ofrece un transporte como se tiene en Medellín "Integrado" donde un ciudadano con un solo pasaje utiliza el Metro pero también utiliza el sistema integrado de transporte ¿Si? En este caso de Medellín el Metro Plus y el Tranvía que ya muy próximamente tendremos en la ciudad de Medellín, los Metro Cables, a eso es a lo que hay que apuntarle y a disminuir también el número de viajes que se presenta no solo en las vías de travesía sino también en estas vías arterias y en las vías recolectoras como son las vías desde los diferentes barrios. Entonces en ese orden de ideas hay que pensar también ¿Qué vamos hacer? Ya lo tienen ustedes muy bien planteado, pero entonces necesitamos saber ¿Cómo lo vamos hacer y con qué recursos los vamos hacer?

Gracias Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

A usted Honorable Concejal.

Con el uso de la palabra el Honorable Concejal Duván Bedoya.

**TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL DUVAN ALBERTO
BEDOYA GARCÍA**

Gracias Señor Presidente. Muy buenos días para los corporados, son dos o tres preguntitas puntuales: ¿Cuánto fue el tiempo que duro el estudio del Plan de Movilidad puntuales?

La segunda: ¿Cuánto valió ese estudio? El total del estudio.

Y tercero: ¿Con qué partida presupuestal salió el valor de este estudio?

Gracias Señor Presidente.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

Esa pregunta yo creo que se la debemos dejar, la debe de responder la Secretaría de Planeación como tal a la inquietud que tiene el Honorable Concejal Duván Bedoya, veo que es la única inquietud que se presenta en el momento porque las intervenciones han sido más que todo de la socialización hoy del Plan de Movilidad entonces ya al día de mañana pues vamos a continuar. Entonces Secretario respondámosle la inquietud al Honorable Concejal Duván Bedoya para que continuemos con el orden de la sesión.

**TIENE LA PALABRA EL SEÑOR CARLOS MAURICIO HENAO BARRERA
SECRETARIO DE PLANEACIÓN**

Gracias Presidente.

Bueno, el contrato costo tres mil millones de pesos (\$3.000.000.000) ese es el contrato 1244 de 2010, de septiembre de 2010 ¿Cuál es la otra pregunta? Y con recurso de la Plusvalía con lo de EPM. Presidente de todas maneras para continuar, el Ingeniero José tiene una presentación cortica sobre lo del Bulevar que si nos permite se demora dos o tres minuticos para presentarla y adicionalmente quiero contarle a los Honorables Corporados que vamos a planear unos talleres que nos gustaría mucho el acompañamiento por parte del concejo para esas dudas puntuales que por qué la vía paso por aquí, que paso por acá, la afectación que va a tener ese es el espacio como para poderlo debatir. Y posteriormente Francisco va a presentarle la inquietud del presupuesto e las obras del Bulevar y de las afectaciones viales.

Entonces José...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Pero yo quiero Duván que si tiene alguna duda que nos quede grabado.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Vuélvala a repetir Honorable Concejal.

Muchas gracias.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL DUVAN ALBERTO BEDOYA GARCÍA

Presidente no ¿Cuánto duro el estudio, el tiempo?

TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA EN VÍAS Y TRANSPORTE

Dos años y medio aproximadamente, dos años y medio.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, ahora continuamos con el video y a continuación Francisco responde la inquietud del Honorable concejal Gabriel Jaime Tabares.

TIENE LA PALABRA LA SEÑORA PAOLA ORTIZ ARDILA INGENIERA CIVIL

Bueno, nosotros les vamos a mostrar un poquito del diseño geométrico que es lo relativo exclusivamente en la vía del Bulevar del Renacimiento, entonces el inicio de la obra empezaría donde termina la intervención que se hizo en la Glorieta de la Maderay la intención es ampliar a tres carriles de circulación en todo el recorrido desde la Madera hasta la Glorieta de Niquia que fue el tramo que se contrato para el diseño en fase tres. Entonces con el fin de poder realizar, poder dejarlo en tres carriles de circulación en todos los sentidos y con la mínima cantidad de afectación predial en el sector del Hospital y Fabricato se plantea un par vial que viene por la cuarenta y cuatro y sale por la cuarenta y cuatro, entonces aquí tendríamos sentido Sur Norte y sobre la vía existente se plantearía los tres carriles de circulación en sentido Norte Sur, Norte Sur generando pues las intersecciones semaforicas que se encuentran. La intención de esta vía y el diseño fueron hechos con el ánimo de primero generar las condiciones de circulación y segundo dar prioridad peatonal, entonces también se contempla la ampliación de los andenes de una forma

significativa, sin embargo pues el urbanismo de estos si se los van a presentar mañana.

¿Qué tiene esta vía? Primero tiene una ampliación del separador y por el separador se plantea una ciclo-ruta, entonces esto sería una ciclo-ruta transversal completamente que atravesaría el Municipio de Sur a Norte y pues es el único espacio que realmente se presta para la circulación de ciclo-rutas, pues dada la topografía del Municipio las otras ciclo-rutas se vuelven muy complicadas, esta sería una ciclo-ruta de conexión que pues vendría por el separador central hasta la calle cuarenta y cuatro y pues con la reducción de los carriles acá se genera un espacio público significativos que nos permite generar ciclo-ruta en el costado oriental del par vial y pues tendría continuidad por ese costado.

Lo otro que se incluye dentro del diseño de estos son dos glorietas, dos glorietas con especificaciones bastantes generosas para que nos e vuelvan un problema como las glorietas pequeñas y encima con condiciones geométricas adecuadas pues para que tampoco se vuelvan un problema, las glorietas, el diseño geométrico de las glorietas debe tener accesos no perpendiculares a la infraestructura de la glorieta sino que deben ser tangenciales, los grandes problemas de funcionamiento que tienen la mayor cantidad de las glorietas que hay en los municipios de Colombia, no es una cosa que pase solo en Medellín o que pase solo en Bello, es que los diseños geométricos estaban hechos hace veinte o veinticinco años cuando el parque automotor era mucho menor y estos elementos no influían tanto, los malos diseños geométricos tienen ingresos perpendiculares a las glorietas, tienen radios muy pequeños entonces eso hace que las glorietas se vuelvan difíciles de operar, cuando tenemos una glorieta bien diseñada con unas condiciones de trafico adecuadas las glorietas funcionan bastante bien, entonces se plantearon aquí glorietas por dos razones, pues primero las intersecciones a desnivel generan instrucciones visuales ¿Qué quiere decir? Las personas que están, las casas que están ubicadas a los lados del Bulevar no son construcciones en altura sino que son construcciones de dos y tres pisos, entonces si le generamos una estructura a desnivel lo que vamos hacer es dejar las casas sumidas debajo de los puentes y eso genera deterioros urbanísticos bastantes significativos, entonces por eso se propusieron las glorietas. Adicionalmente la conexión hacia el costado occidental del Municipio se vuelve complicada con otro tipo de infraestructura, la glorieta tiene la bondad de que genera una solución a todos los movimientos vehiculares con una inversión menor a lo que significaría una intersección a desnivel a un deprimido.

Entonces, tenemos la primera glorieta que está en la calle treinta y ocho (38), está al lado de la Quebrada la Seca, al lado de la Quebrada la Loca, la idea es

que tenga conexión con la vía que está saliendo desde acá y nos genere los, pues la continuidad con el tráfico del Bulevar; adicionalmente este lote de acá tiene unas posibilidades de urbanización significativas entonces también se contempla que en algún momento tenga una conexión con el costado oriental y el lote.

En Fabricato, en Postobón perdón, tenemos en este momento un semáforo que tiene un giro izquierdo que es el que mayor congestión genera en la autopista norte, con esta solución la intención es que los vehículos de carga no tengan que irse hasta el semáforo a girar sino que puedan devolverse por acá y hacer el acceso por la sesenta y cinco; entonces este semáforo de acá quedaría con una función meramente peatonal y se eliminaría el giro izquierdo lo que le daría mejor movilidad a los flujos, eso y la ampliación de la calzada a tres carriles en toda su extensión da continuidad y mejora significativamente al capacidad de la vía. En la calle cuarenta y cuatro (44) se contempla la continuidad de la intersección semaforada con el fin pues de tener flujos peatonales que den una solución para los flujos peatonales que son los que atraviesan hacia la Estación de Metro en Bello, entonces pues ahí se continúa, hay una generación de unas infraestructuras peatonales, entonces estas texturizaciones se incluyen para dar prioridad a los peatones; entonces esta la siguiente infraestructura importante es la que está sobre la Quebrada la García, esta vía la que viene por debajo está deprimida en estos momentos, entonces la idea es poder dar continuidad a la vía al nivel que viene y conectar con el costado occidental y encima pues se vendría lo que significaría también un retorno operativo, unas condiciones de operación para la vía que permita la eliminación del giro izquierdo que existe aquí también, entonces nos quedaría un corredor completamente continuo sin giros a la izquierda, con pasos peatonales significativos, también se está incluyendo la existencia de los paraderos para el transporte público con miras a un sistema de transporte integrado y versátil que tenga infraestructura adecuada para pagar y pues ese es el diseño geométrico que tenemos que está hecho para el proyecto del Bulevar. A esto adicionalmente como les decía en un principio lo acompaña un diseño urbanístico que fue realizado por el Arquitecto Carlos Mario que él les regalará mañana y pues para este estudio pues esta, como es un estudio fase tres, entonces pues dentro de todos los informes que se entregaron, están todos los volúmenes que requiere un diseño geométrico de una vía, entonces ustedes pueden encontrar dentro del informe completo que está disponible en la oficina de planeación todo el informe del diseño como tal, todo el estudio predial porque este diseño ya tiene todo el estudio predial revisado de cuáles son los predios que se afectarían, tiene los costos, tiene las fichas prediales de cada una de los predios. Adicionalmente pues esta todo el estudio de tránsito, de cómo se ve la mejoría de lo que existe en estos momentos, está realizado el

modelo de la tránsito, en este momento las intersecciones semaforicas del Bulevar están trabajando en nivel F sobre todo la de Postobón y con esto pues la mayoría nos queda en nivel A, las glorietas tienen un buen funcionamiento según el modelo, entonces en el informe se ve detalladamente cómo existe efectivamente una mejoría en el funcionamiento de la vía para los vehículos y para los peatones obviamente con la inclusión del Espacio Público. Adicionalmente pues encuentran ustedes todo el estudio de costos y todos, todos, hay un estudio hidrológico que dice cómo debe ser el manejo de aguas y cuáles son las estructuras que deben de estar para el manejo de las quebradas sobre la, y los flujos sobre la vía, o sea esta el estudio completo, los doce tomos que pide el INVIA para el diseño de una vía se encuentran realizados y están en la Oficina de Planeación.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, muy bien.

Honorable Concejal Nicolás Álzate, usted tenía una inquietud que la iba a dejar para mañana respecto a este tema, ya nos tocan el tema, ¿Usted va hacer la pregunta de una vez?

Bueno, bien pueda hacer uso de la palabra Honorable Concejal Nicolás Álzate.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL NICOLÁS ÁLZATE MAYA

Gracias Presidente.

No, la pregunta es la siguiente: Yo vivo en ese sector o en parte de..., si, vivo en ese sector donde se va a ver afectado por el Bulevar supuestamente del Renacimiento: Todos los vecinos y comerciantes del sector aledaños a donde yo vivo, acuden a mí como concejal a decirme que si es cierto que eso lo van hacer o no porque les han hecho funcionarios de la Administración y personas externas que tienen que ver con el proyecto han hecho algunas visitas, han tomado algunas fotos, eso no sé cuando los irán afectar, la Doctora Adriana Salas, la Doctora me respondió sin preguntarle una de las inquietudes que tenía que los predios cuando se afectan tienen una significativa, pues tienen una importancia y cuando no se afectan tienen otra.

La pregunta concreta es: Mucha gente y muchos comerciantes han dejado, le voy a poner un caso concreto: Hay una empresa o una tienda de lácteos y el señor estuvo bregando a vender eso y nadie le compro la prima del negocio porque había el murmullo de que por ahí ya iban hacer una cosa y que eso ya no tenía valor y que eso iba para el piso como dijeron aquí mis compañeros. Doctora Adriana ha habido muchos problemas allá y la gente ha estado en una

angustia, bueno, esto lo tumban o no lo tumban, lo podemos vender, lo podemos comprar y todo el mundo anda en esa zozobra. ¿El Bulevar del Renacimiento es un hecho concreto o simplemente es un querer de la Administración o no sé concretamente, yo no sé Doctora Adriana si de pronto usted me entiende lo que piensa la comunidad y lo que pienso yo como también afectado por ese proyecto? Inclusive la hermana mía tiene un predio ahí en toda la autopista, tiene licencia para tres pisos y hace más de dos años no ha querido invertir un peso en el tercer piso perdiendo con eso arriendos, costos porque ya los materiales suben y todo, porque supuestamente a mi me dijeron acá que no que eso ya era un hecho concreto, que eso lo hacia esta Administración, yo le dije para que invierte un peso ahí si eso lo van a tumbar, para que invierte un peso ahí si eso va para el piso como dicen mis compañeros. Esa es la pregunta ¿Eso ha sido un hecho concreto, es un qué, eso es de la Administración, hay financiación para eso, hay forma de hacerlo o no? Si eso lo van hacer, también otra cosa, daría afectación Doctora Adriana porque están construyendo mucha edificación por ese lado, mucha edificación y eso obviamente va a subir los costos de una manera impresionante ¿Qué se piensa con eso concretamente, me disculpa?

Muchas gracias Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, tiene otra inquietud Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares sobre el tema que quedamos de tratar.

Bien pueda Honorable Concejal.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL GABRIEL JAIME TABARES BAENA

Presidente, pues si vamos hablar de eso mañana pero este tema no lo puedo dejar pasar y es: La Doctora nos mostro en el tema del Bulevar el desvió al tráfico pesado, pues ahí si me dejo pues ahí sí como dice León Fredy, muy pero muy preocupado porque es que, uno: Si el desvió se hace del tráfico pesado y me imagino que el tráfico pesado es lo de las mulas de Postobón, va a trasladarse a esa vía, esa vía pues no va aguantar, segundo, dos: Esa Vía se va a conectar con la Obra Dos Mil y tenemos un colegio que se llama el Tomas Cadavid, tenemos el Tomas Cadavid sobre esa vía, entonces a mi me parece que yo no sé pero no sé ustedes cómo han contemplado, cómo va a desarrollar, otra cosa: El tráfico pesado de Fabricato va a ser imposible que, claro que ellos se meten hacia este costado y no va a tener problema pero el de Postobón que si es un tráfico pesado bastante, ese si me preocupa que si

usted lo tira por ese lado, a mí eso me dejó una inquietud y no lo conocía, entonces quería que me explicara ese tema.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, entonces tenemos dos inquietudes para que le resolvamos a los dos concejales.

Bien pueda hacer uso de la palabra Doctora Adriana Salas.

**TIENE LA PALABRA LA SEÑORA ADRIANA MARÍA SALAS MORENO
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN**

Bueno.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Doctora Adriana, le voy a pedir un favor, muy concreta en la respuesta.

**TIENE LA PALABRA LA SEÑORA ADRIANA MARÍA SALAS MORENO
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN**

Mire, la pregunta del concejal es: ¿Se va hacer el Bulevar o no se va hacer?

Mire:El Bulevar está diseñado en fase tres ¿Qué es fase tres? Listo para licitarse, listo para licitarse; en los presupuestos que tenemos vuelvo hablar ¿Qué es un presupuesto? O sea se presume que hoy valdría, estamos hablando de que el Bulevar hasta el lugar que está diseñado que es hasta Niquia, puede estar alrededor de ciento sesenta mil millones de pesos incluyendo compra de fajas, en mi oficina reposa, en la oficina de planeación reposa predio a predio que va a ser afectado y cuánta área va a ser afectada si dos metros, si tres metros, inclusive al lado de Tierragro van hacer un proyecto y la semana ¿Hace qué jefe? Un mes, le aplicamos el Bulevar, así de sencillo le pedimos el retroceso del Bulevar, no está afectado pero como tiene que ir a planeación con fundamento en normas urbanísticas le dijo, usted me tiene que dejar de una vez el retroceso de ese proyecto y ese no lo tuvimos que pagar, esa fue gratis, ahí ya no la ahorramos ¿Cierto? Y así los predios que tengan un área mayor a dos mil metros por el comité de ordenamiento se le exige, las casas pequeñas si habrá que tomar una decisión de la Administración si se afectan, qué es lo que tiene que tener clara la Administración si dentro de los nueve años alcanza a comprarlas. ¿Qué se ha hecho de gestión? Como está diseñado en fase tres, en la Oficina de Planeación hay unas discusiones es ¿Qué se hace primero? Si primero hacemos los intercambiadores porque los

intercambiadores están en zonas que aun no están desarrolladas en altura y los intercambiadores son vitales para la movilidad y si están haciendogestiones para conseguir recursos a nivel nacional para los intercambiadores que sería como una prioridad dentro de la movilidad y lo otro hacerlo por etapas ya seria en otras administraciones pero lo que usted dice es cierto, una vez adoptado el Plan de Movilidad el Alcalde puede tomar la decisión, el Bulevar no la vamos a jugar en la primera fase en esta Administración, vamos a conseguir recursos y afectamos los predios y tenemos nueve años para pagarlos, es una decisión administrativa, pero creo que siendo coherentes debe ser la más lógica ¿Por qué? Porque lo que usted decía, están creciendo en altura y entonces después va a ser más costoso y ya se puede hacer hasta inviable la obra. Entonces es una decisión de planificación que tiene que tomarse pero previendo de dónde salen los recursos, además está proyectado hacerse por etapas, una primera fase, una segunda fase o empezar por los intercambiadores que para la Oficina de Planeación son muy, muy importantes, primero pensamos que son los intercambiadores los que deben de hacerse, pero todo también depende de otra cosita, el sistema estratégico de transporte porque sobre ese corredor mañana se los mostraran, está planeado el solo bus que hace parte del sistema estratégico de movilidad, entonces en los tramos que simplemente se sellan las prioridades para afectarse. Sin embargo hoy le voy a decir: El Concejal ha vivido muy preocupado y yo comparto esa preocupación, bueno, Bello está creciendo, creciendo y ¿Qué va a pasar con la movilidad, qué va a pasar con la movilidad?El solo adoptar el decreto yo ya lo dije ahorita dará lugar a hacer modificaciones en la edificabilidad, entonces eso también es una herramienta que nos permite a nosotros decir: Bueno, sobre estos Macroproyectos el índice de construcción es punto ocho, por decir lo dejamos en índice de construcción para no generar mayor expectativas económicas, son herramientas de planificación, pero hoy cualquiera que vaya a la oficina puede sentarse con la funcionaria Erika Gaviria y le puede decir: Su casa con dirección tal se necesita tres metros, cuatro metros, diez metros, dieciocho, se le come la mitad de la casa, se la lleva toda, toda esa información está disponible para generar, pues para darle información a las personas frente al Bulevar del Renacimiento.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Y ahora la respuesta del Honorable Concejal Gabriel Jaime Tabares.

¿O ahí están las dos incluidas?

**TIENE LA PALABRA LA SEÑORA ADRIANA MARÍA SALAS MORENO
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN**

No, lo otro obedece a diseños técnicos, yo que yo tengo para decirles de lo jurídico: Ya el Ministerio va es a exigirles a los municipios el tan anhelado cumplimiento de la Ley que dice que los vehículos de alto peso no pueden entrar a los centros de ciudad y nosotros es una ciudad región, entonces se está ubicando dos centros logísticos, uno en Barbosa y el otro en Caldas para cumplir con esa norma, inclusive los lotes se están buscando para generar eso porque los vehículos pesados no pueden ingresar por los centros de las poblaciones. Nuestro Bulevar del Renacimiento va a pasar de ser una vía regional para convertirse en una vía arteria municipal, entonces eso le cambia las características inclusive para el flujo de vehículos, nosotros esperamos que con las transformaciones del sector y hecha la obra que no, pues no sabemos en qué fase se va hacer ese tramo, el tema de los vehículos pesados ingresando a la ciudad esté resuelto porque ellos tienen que cambiar a un vehículo más pequeño, eso tenemos que ajustarnos a la Ley, pero como les digo esto son herramientas de planificación, entonces dependiendo de qué etapa hagamos primero, es que decimos que ese va a colapsar o cuando hagamos esa etapa de pronto el tema de los vehículos pesados ya no estén ingresando al centro de Bello sino por toda la regional o por lo que llama el Ingeniero Francisco las vías de travesía.

Una pregunta que usted hacia ahora también es necesario contestársela, que es que hay proyectos en que debe invertir el Área Metropolitana, el Departamento en algunas vías municipales, alguien hizo esa pregunta: Yo quiero decirle que en los únicos tramos que hoy están invirtiendo son en los tramos que están concesionados y para lastima del Municipio de Bello yo tengo una apreciación muy personal de la planificación que se hace en el Área Metropolitana porque somos región cuando se trata de buscar predios para residuos hospitalarios, somos región cuando estamos buscando para residuos sólidos, para eso somos región y entonces Bello es muy estratégico. Pero no somos región cuando ellos planifican la movilidad, cuando planifican la movilidad ellos si son Medellín y toman decisiones dentro de ámbitos de sus competencias, entonces dentro de su jurisdicción y muchas de las decisiones que se han tomado sin visión región efectivamente van afectar la movilidad del Municipio, el Municipio de Bello, por eso tenemos...

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Doctora Adriana por favor me concreta más la respuesta que es que yo sé que usted le gusta mucho el micrófono y se emociona porque a usted le gustan estos temas, de verdad que le pido le favor que me concrete el tema para que...

**TIENE LA PALABRA LA SEÑORA ADRIANA MARÍA SALAS MORENO
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN**

Bueno, quería decir que esas obras que están concesionadas, el único que puede invertir ahí son los entes comprometidos en la concesión y por ejemplo para la vía cuarenta y cinco lo único que van hacer es mantenimiento no ampliación, mantenimiento en la red cómo esta, las ampliaciones ellos dicen serán por cuenta del Municipio de Bello; entonces no siempre que sean regional o nacional compromete recursos de la Nación para su obra.

**TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ
GIRALDO**

Bueno, Ingeniero José Edwin va a hacer intervención, bien pueda Ingeniero hacer uso de la palabra.

Y nos queda pendiente la intervención del Doctor Francisco que también tenía una inquietud ¿O ya está resuelta la inquietud?

Bien pueda Ingeniero José Edwin también le doy dos minuticos para que terminemos ahí.

**TIENE LA PALABRA EL INGENIERO JOSÉ TORRES RUEDA ESPECIALISTA
EN VÍAS Y TRANSPORTE**

Tranquilo, tengo unas preguntas muy concretas, respuestas muy concretas.

El puente de la Madre Laura, ¿Qué pasa con el tema del puente de la Madre Laura, qué pasa con el tema de planeación en general? Un poco lo que hablaba la Doctora Adriana, nosotros como región podemos influir en la toma de decisiones hasta cierto punto y es una apreciación que debe hacer directamente el Municipio en contra o a favor de los proyectos que afecten directamente a Bello. Le tema presupuestal de las obras tienen caracterizado cada una de las obras y cada uno de los tramos con el presupuesto a corto, mediano y largo plazo, encuentran en la ficha resumen del proyecto, están todos los precios tomados pues obviamente con el año base que se hizo con el contrato y con los precios de referencia de ese momento, o sea ahí está contemplado todo el tema de presupuesto, cuánto se debe invertir, cuándo se debe invertir, quién puede colaborar para la inversión, está desarrollado en las fichas y lo pueden conocer.

El tema peatonal, en el tema peatonal siempre cuando hacemos esa exposición, siempre nos hace la observación del ¿Por qué no está contemplado? Usualmente esta presentación va primero Espacio Público en donde se contempla la Red Peatonal y de Bicicletas y luego el Plan de

Movilidad, entonces no quiero adelantarme a lo que nos va a presentar Carlos Mario con todo el tema de los corredores, de los parques lineales, de la conexión peatonal y de bicicletas, porque en eso se basa el principio del Plan de Espacio Público en desarrollar conexiones de no motorizados y en hacer integración con la movilidad.

El tema de las ciclo-rutas, nosotros hicimos un desarrollo de un esquema general de ciclo-rutas teniendo en cuenta más la topografía que tiene Bello y no hacer ciclo-rutas de alta montañas sino paralelas a las vías principales y conexiones de menos de un kilómetro y conexiones obviamente a todo lo que es el centro de Niquía, el centro de Bello y el centro de la Cabaña. También se pueden ver en los diseños que se tienen específicos de las franjas viales en tipología de cada una de las vías en la ciclo-rutas y en los andenes propuestos.

Las conexiones regionales, pedían un poquito más de explicación como yo les decía al comienzo nosotros obviamente ese tema en dos horas es bien complejo mirar todo el tema de obras, se tienen contempladas más o menos unas cinco conexiones en el que tienen que tener en cuenta viaductos, conexiones aéreas, están por los dos lados de la vía tanto por el lado del Acevedo Machado como por el lado de Paris, por todos esos sectores se están haciendo conexiones regionales y conexiones hacia Copacabana también se están pensando por encima del Batallón, o sea tenemos todas las conexiones realizadas y tenemos el esquema funcional para que ustedes también las puedan conocer y puedan ver cómo está pensado eso.

En el tema del Pinar, hay una apreciación que yo tengo; cuando nosotros estábamos desarrollando el estudio se estaba generando precisamente ese desarrollo en el Pinar y ahí llegamos a una conclusión que si yo pongo un servicio público independiente cuál sea, yo estoy en cierta forma legalizando una invasión y eso me está legalizando a mí un territorio no en tenas jurídicos sino en tema real de presencia, o sea si yo le pongo agua pues ya le estoy diciendo que lo estoy asumiendo como mi municipio, entonces ahí empezamos nosotros a pensar en una estrategia de cómo llegar a conectar pero teniendo en cuenta también la parte legal que yo no puedo empezar a generar infraestructura prioritaria a zonas de invasión que no están legalizadas, o sea yo tengo unas conexiones de infraestructura priorizadas para la mayoría de la gente y tengo otras que van a ser a otro plazo con diferentes opciones para que puedan conectarse esas obras que no están o esos sectores que no están completamente desarrollados y planeados, no solo es en el tema de infraestructura sino en todo el tema de servicios públicos, ahí hay una preocupación muy grande con el tema de agua, luz, teléfono, cómo se va a suplir, cómo se va hacer los desagües que se tienen en

ese sector, eso también aplica para las vías y es importante saber cómo tener una estrategia, cuando a mí me hablan de una invasión, yo hasta dónde legalizo, hasta donde hago, que la gente se me traslade a zonas donde yo no tengo los recursos públicos para llevar incluidas las vías e incluido el transporte. O sea esto es un tema que hay que mirar con mayor detalle, no solo es conectar las vías, no solo es llevar el agua, no solo es llevar la luz, sino ver todo el sistema de planeación y si es lo más óptimo tener a la gente en ese punto o trasladarla a otros lugares que yo tenga mayor espacio para la gobernación.

El tema de estacionamiento es claro, hay que desarrollar toda una estrategia de estacionamiento público que es una de las propuestas que hace el mismo plan, el tema nuevamente se hace la observación sobre la preservación de las vías, yo creo que eso es una mesa de trabajo que se haga específica sobre cómo quedaron las localizaciones y por qué quedaron las localizaciones, entenderlo en una obra para cualquier persona es bastante complejo porque estamos hablando de una renovación de todo el territorio. Después preguntaban el tiempo del estudio que ya lo resolvieron, dos años y medio más o menos nos ha tomado, estuvimos en operación año y medio aquí en la ciudad de Bello conociendo el tema, haciendo los aforos, haciendo el estudio, dialogando con muchos de ustedes y con mucho de los funcionarios para desarrollar el estudio.

Esas son como las preguntas que se tenían.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, muy bien.

Continuemos con el orden del día y mañana continuamos ¿Les parece?

Continuemos con el orden del día.

Muy bien Nicolás Martínez, muy bien todo juicioso el hombre hoy, vea.

Secretario continuemos.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

4. Comunicaciones.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

¿Hay comunicaciones sobre la mesa?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

No Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

¿Algún Corporado con algún comunicado?

Continuemos con el orden del día.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

5. Propositiones y Asuntos Varios

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

¿Hay proposiciones sobre la mesa?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

No Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

¿En varios proposiciones por los corporados?

En varios voy a mencionar lo del día de mañana nuevamente para los invitados para que sesionemos mañana a las siete y media de la mañana porque tenemos también un trabajo importante como es el Proyecto de Acuerdo en segundos debates, el de política pública saludable, mi maternidad infancia segura y tenemos segundo debate "Por medio del cual se autoriza al Alcalde para celebrar contratos de compraventa de bienes inmuebles". Entonces en ese sentido para que ustedes vengan mañana a las ocho y media o nueve de la mañana, ocho y media, no se vengán desde las siete y media porque vamos a entrar en esos dos debates, entonces para que ustedes vengan un poquito más tarde, ocho y media de la mañana quedan ustedes acá en la sesión y

nosotros sesionamos a partir de las siete y media de la mañana corporados, siete y media de la mañana. Lo pongo a consideración de la plenaria, anuncio que va cerrarse, queda aprobada ¿Aprueban Honorables Concejales?

Señor Secretarito que quede en el acta.

TIENE LA PALABRA EL HONORABLE CONCEJAL NICOLÁS MARTÍNEZ GONZÁLEZ

Si fue aprobado Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Señor Secretario que quede en el acta que diga "Si Aprobado"

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Está agotado el orden del día Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

¿Si quedo aprobado Secretario?

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Si quedo aprobado Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Bueno, entonces continuamos con el orden del día Señor Secretario.

Secretario, continuamos con el orden del día.

TIENE LA PALABRA EL SEÑOR SECRETARIO NICOLÁS AUGUSTO URIBE VÁSQUEZ

Está agotado Señor Presidente.

TOMA LA PALABRA EL SEÑOR PRESIDENTE LUIS CARLOS HERNÁNDEZ GIRALDO

Agotado el orden del día y citamos para el día 29 de julio siete y media de la mañana para todos los corporados, en punto ¿Correcto?

Invito a los funcionarios de planeación para que nos tomemos la foto acá al frente con los amigos del Plan de Movilidad.

Luis Carlos Hernández Giraldo

Presidente

Nicolás Augusto Uribe Vásquez

Secretario

Ángela Cristina Marín Daza