



ALCALDÍA MUNICIPAL DE CAJICÁ
DESPACHO MUNICIPAL

ALCALDIA MUNICIPAL DE CAJICÁ
Despacho Municipal

DECRETO No 041
()

**“POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
PROGRESO CON RESPONSABILIDAD SOCIAL “**

El Alcalde Municipal de Cajicá (Cundinamarca),

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 315 y 365, de la Constitución Política de Colombia; artículo 1 del Decreto 80 de enero 15 de 1987; artículos 1, 2 y 3 de la Ley 105 de 1993; Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012, Ley 336 de 1996; Ley 134 de artículo 3 de la ley 769 de 2002, Decretos 170, 172 y 175 de 2001; Ley 1083 de 2006, Ley 338 de julio 18 de 1997, en concordancia con la Ley 136 de 1994 y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 1 de la Constitución Política consagra: “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”.

Que el artículo 24 de la Carta Política¹ consagra: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”.

Que el artículo 79 de la Carta Política consagra: “Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.”.

¹ ARTICULO 24º—Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia. NOTA: El artículo 24 de la Constitución Política fue modificado por el artículo 2º del Acto Legislativo 2 de 2003. Dicho Acto Legislativo fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional, por el vicio de procedimiento ocurrido en el sexto debate de la segunda vuelta, mediante sentencia de la Sala Plena. C-816 de agosto 30 de 2004. Expedientes. D-5121 y D-5122. M.P. Jaime Córdoba Triviño y Rodrigo Uprimny Yepes. En consecuencia el texto original del artículo 24 de la Constitución Política, que aparece aquí transcrito, recobra su vigencia.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”.

Que el artículo 333 de la Carta Política consagra: “La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.”.

Que el artículo 334 de la Carta Política consagra: “Modificado por el art. 1, Acto Legislativo 003 de 2011, Desarrollado por la Ley 1695 de 2013. El nuevo texto es el siguiente: La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la

sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

Que el artículo 365 de la Carta Política consagra: “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita

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

Que la Ley 336 de 1996, indica que la operación de las empresas de transporte público tiene el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo cual implica *la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.*

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, reformado mediante la ley 1383 del 2010 en su artículo 2 y 3, ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción, y la señalización vial respectivamente.

Que la Ley 1083 de 2006, establece en el artículo 1: *“Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.”*

Que en Sentencia de tutela, T-518 de 1992 se estableció: Que La libertad de locomoción, ha dicho la Corte, es un derecho fundamental en cuanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental, ‘...radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos’².

Que la sentencia de la **Corte Constitucional T-258 de 1996 establece que:** “...el tránsito automotriz está rodeado de riesgos. No en vano se ha establecido que la conducción de vehículos constituye una actividad de peligro. Asimismo, los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños

² Sentencia de tutela, T-518 de 1992, se reiteró esta posición en la sentencia C-741 de 1999 y Sentencia C-468/11

en las sociedades modernas. Por consiguiente, el Estado tiene la obligación de regular la circulación por las carreteras, de manera tal que se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para la vida e integridad de las personas. Con este propósito, se han expedido normas e instituido autoridades encargadas de su ejecución”.

Que la Corte Constitucional en sentencia C-043 de febrero 25 de 1998 señala: “... no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento o habilitaciones para operar el servicio público de transporte genera derechos adquiridos a favor de los operadores del servicio...” “...se trata simplemente de derechos temporales de operación sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ...” (MP. Vladimiro Naranjo Mesa).

Que la Corte Constitucional en sentencia C-1090 de 2003 designa : “la importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades.”³

Que mediante Contrato 012 del 2009 se dispuso de la elaboración del Plan Maestro de Movilidad para el municipio de Cajicá y mediante contrato 08 del 2012 se dispuso de la revisión, actualización definición de proyectos, adopción e implementación del plan vial y plan de movilidad

Que conforme a lo establecido en la Ley 1083 de 2006, se requiere para el Municipio de Cajicá un Plan de Movilidad.

Que en estos términos, corresponde a las autoridades municipales ejercer la Potestad reglamentaria para garantizar la movilidad dentro del Municipio, y en consecuencia,

DECRETA

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1. PRINCIPIOS

Protección: Revindica derechos de primera generación de los usuarios del tránsito y transporte mediante estrategias de seguridad vial, para lograr dicha protección las autoridades regulan el uso de las vías mediante: expedición de normas de control y regulación vial, acciones preventivas como la señalización, adecuación de vías, educación y convivencia vial y la coerción legal mediante la imposición de sanciones.

³ Corte Constitucional sentencia C-1090 de 2003

Corresponsabilidad: Las alianzas institucionales entre entes privados, públicos y comunidad son el eje de participación en materia de movilidad, esta suma de esfuerzos de los actores usuarios de las vías, garantizan el logro de objetivos que benefician a todos.

Solidaridad: Sentimiento de unidad basado en metas o intereses comunes, es saber comportarse con la gente. Así mismo, se refiere a los lazos sociales que unen a los miembros de una sociedad entre sí. Respetar a los demás, considerar su situación dar espacio amablemente para que el otro transite, tener en consideración: "El peatón siempre tiene la vía". Construir un trato sociable y atento con los demás, es un desafío para los municipios, las personas viven en un grado de afán, stress y hasta violencia que se olvidan respetar a los demás.

Cultura y Convivencia: La interacción con otros individuos es imprescindible para el bienestar, la salud, el buen uso de las vías y la armonía social, el ser humano es un ser que a diario se relaciona con otros. Evidentemente existen diferencias de tipo cultural y social, por lo tanto las autoridades diseñan estrategias dinámicas que regulen las relaciones de sus conciudadanos para construir condiciones sociales que mejoran la calidad de vida de todos.

Educación: Este principio tiene tres matices: el primero hace relación a que el Estado tiene la obligación de informar a todos los actores del tránsito acerca de las normas de tránsito, instruir acerca de las normas de comportamiento y la manera como deben desenvolverse los diferentes actores de acuerdo al rol que asuman, el segundo se refiere a la necesidad de generar una nueva cultura ciudadana frente al cumplimiento de las normas de comportamiento, es decir, las normas de tránsito pretenden crear una nueva forma de comportarse que garantice el respeto y cumplimiento por parte de los actores de las normas de circulación, esto se pretende lograr a través de dos instrumentos, uno preventivo y el otro represivo, el preventivo se realiza a través de la creación de la cátedra de seguridad vial y el represivo a través del incremento y la ejecución de las medidas sancionatorias ante el incumplimiento de las normas de tránsito, es decir, ante la comisión de las infracciones; y el tercero hace relación a la creación de academias e instituciones privadas a través de las cuales se forma a los actores como son las escuelas de enseñanza automovilísticas y las casas escuelas.

Calidad: Este principio hace relación a la idoneidad, es decir, a que los elementos y agentes que intervienen en el tránsito, deben garantizar el cumplimiento de unos estándares mínimos que aseguren su adecuada utilización y servicio: Encuentra sustento en este principio la exigencia de requisitos para la conducción de vehículos, para la circulación de los mismos y para la construcción de la infraestructura de circulación, por tanto, justifica la existencia de figuras como la revisión técnico-mecánica, la homologación técnica de los vehículos, las pruebas de aptitud para la conducción, entre otras.

Oportunidad: Este principio está dirigido básicamente a las autoridades encargadas de organizar el tránsito y la circulación y las exhorta a tomar medidas y decisiones en su justo momento para mejorar la calidad de vida de los usuarios de la infraestructura y para garantizar la seguridad de los mismos; las medidas deben ser tomadas precavido y proyectando el futuro de las necesidades de

movilización de la población, es por ello que en materia de tránsito se habla de la prevención vial, es decir, de tomar decisiones para evitar que acontezcan los accidentes de tránsito o medidas que aminoren o anulen los efectos que los accidentes de tránsito puedan tener sobre las personas o las cosas.

Cubrimiento: Las autoridades deben realizar sus actividades en procura de poder llegar a todos los actores de la movilidad y garantizar la satisfacción del derecho a la movilidad. El Código Nacional de Tránsito tiene aplicación en todo el territorio nacional sin excepciones personales o territoriales.

Libertad de Acceso: Se garantiza a todos los habitantes la posibilidad de utilizar la infraestructura de movilidad, el derecho a ser actor del tránsito, usuario del sistema de movilidad e igualmente la posibilidad de realizar todos los trámites que le permitan asumir el rol que deseen dentro del sistema, sea como peatón, motociclista, ciclista, conductor, pasajero, acompañante, etc. De acuerdo a la anterior acepción, riñen contra este principio la exigencia de derecho de postulación a través de abogado titulado ante las autoridades de tránsito para realizar ciertos trámites, teniendo en cuenta que la ley no ha establecido tal requisito o condición.

Libre Circulación: Conciernen al paso de todo colombiano por las vías y lugares de uso público y a otros aspectos como la prerrogativa de residenciarse en una u otra municipalidad.

Plena Identificación: Se hace referencia a la necesidad que todos los actores del tránsito estén identificados claramente por las autoridades, es por esta razón que los vehículos no solo deben tener un mecanismo de identificación visible como lo es la placa, sino también un registro y un documento que los identifiquen y permita su diferenciación con cualquier otro, de igual forma, se debe propugnar por la identificación de todos los demás artefactos o equipos empleados para la movilidad, sean de tracción humana, animal o motora. Encuentran sustento en este principio, figuras como la placa única nacional, el registro único de tránsito, el número de identificación vehicular, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el seguro obligatorio entre otras.

Descentralización: El Código Nacional de Tránsito Terrestre crea un verdadero sistema de tránsito para el país, asignando directamente competencias para la organización del tránsito a todos los alcaldes del país, pero también asignando competencias a los organismos de tránsito que se clasifiquen como tal, una vez cumplan con las condiciones establecidas por las normas vigentes; por tanto en la actualidad nos encontramos con autoridades de tránsito nacionales y locales.

Movilidad: Garantía que debe tener toda persona de poderse desplazar de un lugar a otro, por el medio que este defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan⁴.

Artículo 2°. Definiciones.

Para la aplicación e interpretación del Plan de Movilidad del Municipio de Cajica, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

⁴ Corporación fondo de prevención vial febrero de 2012. Régimen jurídico del tránsito terrestre Colombia 2012, OSCAR DAVID GÓMEZ PINEDA, editor, compilador y comentador, página, 20.

041

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro Vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de Tránsito y Transporte: Modificado Artículo 2º Ley 1310 de 2009.
Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales⁵.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuría: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Año Modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, Año del Modelo de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

Aprendiz: Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Automóvil Antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y Funcionamiento.

Automóvil Clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y

⁵ **Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad.

30 DIC 2013

salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Adicionado Artículo 2º Ley 1310 de 2009. Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al Artículo 3º de la Ley 769 de 2002.

Anillo vial: Es la faja de terreno especialmente construida con el fin de facilitar la circulación de vehículos motorizados, no motorizados y a pie, que circunda sectores específicos de la ciudad en concordancia con la tendencia y predominio del modo de desplazamiento o con la conjunción de varios de ellos, en cumplimiento de la función de soporte del sistema de movilidad.

Anillo Vial Arterial de Primer Orden: Es el principal distribuidor de flujos de tránsito hacia todas las zonas y sectores de la ciudad, por su ubicación sugiere un alto sentido de equidistancia al interior del área urbana (perímetro urbano).

Bahía de Estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Barrera para Control Vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Carretera: Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carril Preferencial: Parte de la calzada destinada al tránsito de vehículos pertenecientes al Sistema Estratégico de Transporte Público SETP en horarios y tiempos definidos.

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran o cruzan.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales

Eje Radial Conector: Conector de anillos viales que confluyen a un centro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Camioneta Picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión Tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de Pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de Carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de Diagnóstico Automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de Enseñanza para Conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas. **Centro de Enseñanza para Formación de Instructores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro Integral de Atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad. Reglamentación: Resolución 3204 de 2010 Ministerio de Transporte.

Jerarquización Vial: Son las diferentes categorías que según su importancia, se otorgan a una vía en razón de su función y dimensiones, en concordancia con el sistema de transporte y la gestión de movilidad.

Movilidad Reducida: Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relación con el entorno.

Nivel de Emisión de Gases Contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Paso Peatonal a Desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso Peatonal a Nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada Momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Perfil Vial: Es la sección transversal de la vía conformada por los elementos naturales y construidos que constituyen el espacio público en el que se identifican diversos elementos fijos integrantes de las vías.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos

Sardinell: Elemento fijo de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar las calzadas de una vía.

Separador: Espacio saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo de Servicio Público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía Arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía con Preferencia Peatonal – VSP: Vía en la que predomina el uso peatonal sobre el vehicular.

Vía Especial Paisajística – VEP: Permite el flujo de vehículos preferentemente con carácter turístico. Es la vía de tránsito moderado y calmado, que debe proveer bahías de estacionamiento, sitios de retorno y rebase en lugares estratégicamente determinados.

Vía Local: Es la vía de menor especificación cuya función es la interconexión barrial o sectorial. Facilita la conexión con los ejes radiales y anillos arteriales, brindando acceso a sectores con usos definidos.

Vía Peatonal – VP: Vía destinada al uso peatonal que permite eventualmente la circulación restringida de vehículos.

Vía Principal o Sistema Arterial: Conformar la red vial básica de la ciudad, facilita el movimiento expedito de grandes volúmenes de tránsito al interior del Municipio y de este con el entorno regional.

Vía Secundaria o Sistema Colector – Vc: Es la que une las vías arterias con las vías locales, proporcionando movilidad y acceso a las propiedades colindantes. Se constituye en el último elemento vital donde se permite la operación del sistema de transporte urbano colectivo de pasajeros.

Vía Terciaria: Es la vía que proporciona el acceso directo a las propiedades, facilitando el tránsito local. Debe garantizar la continuidad de la trama urbana, integrando los nuevos desarrollos al sistema vial.

Zonas Amarillas: Sitios determinados para el estacionamiento transitorio de vehículos tipo taxi y de carga liviana, ubicados estratégicamente para suplir la demanda de viajes puerta a puerta o con destinos específicos definidos por el usuario.

Zonas Azules: Son áreas sobre el espacio público, destinados para el estacionamiento y permanencia de vehículos por periodos menores a 30 minutos, en lugares específicos autorizados, regulados y dirigidos por la Administración Municipal.

ARTÍCULO 3.- Adopción del plan de movilidad.

Adóptese el Plan de Movilidad para el Municipio de Cajicá (Cundinamarca), en los términos del presente Decreto.

ARTÍCULO 4.- Documentos que integran el plan de movilidad.

Hacen parte integral de este Decreto, el Documento Técnico Soporte, que contiene el sustento (Plan de movilidad en desarrollo del contrato 012 del 2009) que sirve de base del presente acto administrativo y en particular, el estudio de direccionalidad vial, señalización y transporte, validados en desarrollo del contrato 08 del 2012, con sus correspondientes observaciones y ajustes.

El archivo digital de la información sistematizada que contiene a través de tecnología LIDAR (Light Detección And Ranging) el inventario físico de las principales vías de la ciudad, sobre la superficie vial y su infraestructura aledaña mediante mapeo a 360° y puntos georeferenciados que permiten obtener información tridimensional de alta precisión para obtener el inventario físico del espacio público municipal, la red vial urbana y rural, que permite determinar el ancho de calzada, andenes, sardineles, cunetas, señalización existente, zonas de cargue y descargue, ciclo rutas, alamedas, infraestructura física, entre otros usos en vista que es una herramienta de consulta para la administración Municipal.

ARTÍCULO 5.- Períodos de ejecución.

El Plan de Movilidad para el Municipio de Cajicá (Cundinamarca) establece para la ejecución de los programas y proyectos, un corto plazo, comprendido entre la fecha de publicación del presente Decreto y diciembre del 2014, un mediano plazo para los programas y proyectos a desarrollar hasta diciembre de 2018 y un largo plazo, correspondiente a los programas que se adelanten del año 2019 en adelante.

ARTÍCULO 6.- Campo de aplicación

Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán dentro de la jurisdicción del Municipio de Cajicá (Cundinamarca), por todos los actores del sistema, sea su naturaleza de carácter público o privado.

TÍTULO II.

DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MUNICIPIO.

ARTÍCULO 7. Políticas del plan de movilidad. Este plan de movilidad: Proteger los derechos de primera generación de las habitantes de Cajicá.

Este plan simboliza una alternativa para el municipio que ofrece mejores condiciones de vida para sus habitantes, protege lo valioso y patrimonial del municipio, mejora el espacio público, en busca de condiciones que

permanentemente contribuyan a mejorar la movilidad como sinónimos de calidad de vida.

Otorga la prelación a la movilización de las personas y los que se presentan en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, en todo caso respetando el espacio público.

Se fundamenta en la búsqueda de una correspondencia entre la estructura de la ciudad propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y las formas de movilidad de la población, en el ámbito del logro de objetivos de sostenibilidad y en consonancia con la Ley 1083 de 2006.⁶

Acoge los lineamientos de una movilidad sostenible, cuyos propósitos son: La reducción de la dependencia del uso del transporte motorizado para la realización de las actividades urbanas.

La modificación de los hábitos y comportamientos de los ciudadanos ante situaciones tales como la conducción de vehículos, la coexistencia de diferentes modos de transporte en un mismo espacio, respeto del espacio público y las señales de tránsito.

ARTÍCULO 8. Objetivos del plan de movilidad.

El plan de movilidad del municipio de Cajicá (Cundinamarca) busca promover e implantar formas de movilizarse que:

- Incluyan a todas las personas que requieran de facilidades para el desplazamiento y permitan el acceso a las personas discapacitadas y a grupos sociales vulnerables.
- Sean asequibles, es decir que los tiempos de viaje y gastos monetarios en que las personas y los transportadores formales incurran sean minimizados, dentro de un marco de remuneración justa a los prestadores de los servicios de transporte.
- Sean accesibles, es decir que existan facilidades para la realización de los desplazamientos.
- Sean seguras, es decir que se busque reducir las muertes, heridos y pérdidas materiales resultantes de accidentes asociados al movimiento de personas y mercancías.
- Sean compatibles con el ambiente, es decir que se desarrollen dentro de los parámetros ambientales permitidos.
- Promuevan la salud pública, no solo mediante la reducción de la contaminación atmosférica asociable a las fuentes móviles sino con acciones que reduzcan el ruido y promuevan la actividad física.
- Hagan cada día más competitivo y productivo el municipio, es decir que lo que la ciudad invierte en transporte sea retribuido con una mayor productividad y en que la ciudad cada vez pueda competir mejor en el entorno regional, nacional e internacional.
- Permitan una relación eficiente con la región circundante, el Departamento, el país y el mundo
- Promuevan el ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos.

⁶LEY 1083 de Julio 31 del 2006: "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"

Diario Oficial No. 46.346 de 31 de julio de 2006

- Velar por que el Transporte público colectivo e individual de pasajeros funcione con combustibles limpios.

TÍTULO III.

PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

Capítulo 1

ARTÍCULO 9. Programas del plan de movilidad.

El Plan de Movilidad para la ciudad de Cajicá (Cundinamarca) formula los programas siguientes:

- 1.- Programa de la infraestructura y mantenimiento vial.
- 2.- Programa de movilidad no motorizada (que hace relación a la infraestructura de andenes y ciclo rutas y vías peatonales).
- 3.- Programa de organización del sistema de movilidad.
- 4.- Programa del transporte urbano e intermunicipal con influencia en el Municipio.
- 5.- Programa de direccionalidad vial y señalización.
- 6.- Programa de seguridad vial.
- 7.- Programa de educación ciudadana para la movilidad con responsabilidad social. PREMOR.
- 8.- Programa de integración de sistemas inteligentes. PISI.

Capítulo 2

ARTÍCULO 10. Programa de infraestructura vial.

Las actuaciones en materia de infraestructura vial se derivan de los requerimientos que sobre el particular surgen del papel estructurante del sistema vial y del mejoramiento de la conectividad entre los diferentes equipamientos generando comunicaciones directas que eviten en lo posible el ingreso a áreas del centro, y construcción de terminación de algunas vías internas que contribuyen a desembotellamiento, algunos cruces críticos tendrán en el inmediato plazo una adecuada señalización que podrán incorporar obras de infraestructura vial.

ARTÍCULO 11. Programa de Movilidad no motorizada: Vías preferenciales para ciclo rutas, andenes y vías peatonales.

La construcción de andenes en la zona del centro como recuperación del espacio público y definición de canales de circulación exclusivos para las bicicletas en la carrera 6, construcción de andenes y ciclorutas.

Parágrafo. El carácter de vía preferencial no significa exclusividad en vista que se permite en el perfil la movilidad de todos los modos interactuando entre si y reduciendo al máximo la ocupación por estacionamiento.

ARTÍCULO 12. Vías estructurantes

ARTÍCULO 12. Vías estructurantes

Carrera 6 en todo su trayecto (un solo sentido desde la Diagonal 2 Sur hasta la calle 7, Diagonal 2 Sur (Desde la Carrera 6 hasta Cruce con Calle 3 y vía a Tabio); Calle 7 (desde la Variante hasta la Carrera 6); Calle 3 (desde la Carrera 7 hasta la Vía a Tabio), diagonal 4; Calle 1 A (desde el ferrocarril hasta la variante).

ARTÍCULO 13. Proyecto de Mantenimiento vial

Corresponde a la Secretaría de Planeación de Cajicá (Cundinamarca) definir, con base en los pronósticos y/o cuantificación del tránsito, y evolución del estado de las vías, entre otros aspectos, establecer los requerimientos técnicos de intervención en materia de mantenimiento y/o rehabilitación a la malla vial existente, con el fin de incluir las cantidades requeridas dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda.

Capítulo 3

PROGRAMA DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

ARTÍCULO 14. El Plan y su actualización formulan proyectos relacionados con redireccionalidad vial y señalización, la organización y administración del sistema de movilidad de la ciudad, la organización del transporte público, establecimiento de un rango de tarifas, la formulación del Plan Maestro de Estacionamientos y Parqueaderos, y la participación ciudadana para el control y ejecución del plan de movilidad.

PROGRAMA DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO E INTERMUNICIPAL

ARTÍCULO 15. Objetivo general.

La organización del sistema de transporte público, se dirige al Servicio Colectivo Urbano e Intermunicipal, y el mejoramiento de la calidad del servicio para los usuarios, en términos de seguridad y comodidad del desplazamiento, reducción de los costos y confiabilidad del servicio. Así mismo, se busca una reducción de los costos de la operación, definiciones de tarifa y el mejoramiento del entorno urbano.

Parágrafo 2: El Municipio de Cajicá (Cundinamarca) deberá crear una oficina de Tránsito que regulara toda la actividad de tránsito y transporte del municipio y mediante un cuerpo de agentes de tránsito deberá controlar el cumplimiento de las normas de Tránsito y Transporte en la ciudad.

Parágrafo 3: La fuente de información para la regulación del tránsito y transporte en sus diferentes modalidades se sustentara en primera instancia en los resultados cuantitativos y cualitativos del presente Plan de Movilidad.

ARTÍCULO 16. Políticas del plan de estacionamientos

El manejo de estacionamientos tanto públicos como privados, su tarifa y calidad del servicio se conciben como instrumentos de regulación de la demanda del uso de los modos para la movilidad, disponibles en la ciudad. Además, el sector público debe asumir las actividades de planeación, regulación, supervisión, control, dejándole al

sector privado la provisión de la inversión requerida para la dotación de infraestructura y la prestación de los servicios bajo parámetros de calidad y eficiencia.

ARTÍCULO 17. Objetivos del plan de estacionamientos.

1. Contribuir a desincentivar la utilización del vehículo particular motorizado como medio de transporte, con el fin de reducir la contaminación ambiental y la congestión vehicular, en concordancia con la política de generar zonas libres de tráfico vehicular y de bajo nivel de emisiones.
2. Incentivar la movilidad en modos no motorizados, reduciendo las desavenencias entre los diferentes modos intervinientes en la movilidad como automotores, los peatones y ciclistas.
3. Apoyar el desarrollo de las actividades urbanas (comercio, industria, servicios, educación, cultura y turismo), en donde la participación del vehículo particular o el cargue y descargue de mercancías juega un papel estratégico para dicho desarrollo.
4. Fijar áreas públicas de uso restrictivo para permitir el estacionamiento (zonas azules con pago) en las carreras y calles aledañas en el sector del centro.

ARTÍCULO 18. Estrategias del plan de estacionamientos

1. Considerar al estacionamiento como un elemento constitutivo del sistema de movilidad y complemento de las decisiones de ordenamiento establecidas en el PBOT y no simplemente como un elemento dotacional al interior de los predios o una actividad comercial en el caso de estacionamientos públicos.
2. Concebir la oferta de plazas, la calidad y la tarifa del estacionamiento como instrumentos de regulación de la demanda de desplazamientos en modos motorizados en la ciudad.
3. Diferenciar dos tipos de estacionamientos: Uno, relacionado con el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios de cualquier uso, cuyos requerimientos emanan del Plan Básico de Ordenamiento Territorial y la Secretaria de Planeación Municipal, la entidad encargada de velar por su cumplimiento y otro correspondiente a los parqueaderos públicos.
4. Establecer en cabeza de la oficina de Tránsito cuando esta se establezca, la Potestad de aprobar los proyectos de estacionamientos públicos o privados, con base en los resultados del estudio técnico exigido para la mitigación de los impactos que sobre la movilidad del sector o impacto sobre la escogencia modal, pueda causar la provisión de sitios de estacionamiento.

Parágrafo: Todo trámite para la aprobación de desarrollo urbanístico o unidad comercial, deberá contar con un estudio previo de impacto de tránsito y de demanda, el cual será aprobado por la oficina de tránsito.

Todo polo generador de viajes de taxi, deberá reservar dentro de sus instalaciones de estacionamiento, espacio para el ascenso de pasajeros a los vehículos taxi, y se abstendrá de utilizar las zonas de espacio público para ello, con salvedad de las que provea la Administración Municipal.

5. Establecer en cabeza de la Oficina de Tránsito la facultad de regular la oferta de estacionamientos en vía, ya sea gratuito o con cobro de una tarifa (Zonas azules), propendiendo por especificaciones técnicas que garanticen la seguridad y comodidad para el usuario y la mitigación de los impactos negativos resultantes de la operación del estacionamiento.
6. Establecer en cabeza de la oficina de Tránsito la Potestad de controlar el servicio y, conjuntamente con la Secretaria de Planeación, la regulación y planeamiento del mismo.

ARTÍCULO 19. Regulaciones para estacionamientos:

1. El acceso a los estacionamientos debe darse sobre vías de menor tráfico.
2. Los estacionamientos deben proveer facilidades para los diferentes grupos de usuarios como automoviles, bicicletas, motocicletas y vehículos de carga, y su diseño ha de contemplar no solo el fácil acceso de los vehículos, sino también la seguridad y comodidad de los peatones.
3. La dotación de estacionamientos debe darse en edificaciones o lugares especializados que hagan un uso racional del suelo urbano que reduzcan el deterioro del entorno urbano.
4. La provisión de estacionamientos en vía debe considerar la oferta fuera de vía en el sector, las regulaciones a la circulación, los lineamientos del PBOT, la protección del espacio público y los impactos principalmente sobre las zonas residenciales. Los espacios habilitados deben demarcarse y disponerse en paralelo a la circulación vehicular en las zonas donde el perfil lo permita, satisfaciendo las necesidades de estacionamiento de corta duración.
5. Las motocicletas deben quedar sometidas a las mismas restricciones de estacionamiento en vía que se establezcan para los demás vehículos motorizados, en tanto que los establecimientos públicos deben proveer de sitios de parqueo gratuito para bicicletas.
6. No debe permitirse el ingreso de un número de vehículos mayor a la capacidad del parqueadero.
7. Las dimensiones de los espacios destinados a estacionamiento de cada vehículo deben ser definidas por la oficina de planeación del municipio, teniendo en consideración el ángulo del estacionamiento y el tipo de vehículo involucrado, incluidos los de personas discapacitadas.
8. Los estacionamientos públicos deben disponer de espacios para motocicletas y bicicletas.
9. Deberá disponerse de una cantidad de plazas para personas discapacitadas equivalente al 2% del total de cupos provisto.
10. La demarcación horizontal y la señalización vertical de los estacionamientos deben realizarse de acuerdo a las indicaciones del Manual de Señalización

Vial adoptado por la Resolución 1050 de mayo 5 de 2004 del Ministerio de Transporte⁷.

11. Los parqueaderos deben ofrecer una superficie en material afirmado o preferiblemente pavimentada.
12. La información sobre la localización del estacionamiento se hará mediante la señal informativa SI-07 – Sitio de Parqueo.
13. Para el desarrollo de proyectos específicos de estacionamientos se debe considerar la aglomeración de servicios de escala urbana que requieren como soporte las áreas dedicadas al sistema de transporte individual, entendiendo dentro de esta categoría tanto los vehículos privados como los públicos individuales
14. El estacionamiento de vehículos de carga para abastecimiento y distribución de productos en aquellas zonas de la ciudad, en donde los impactos desde el punto de vista del tráfico o molestias para la ciudadanía sean sentidos, serán objeto de regulación de horarios de acuerdo a lo previsto en el Decreto 053 del 2008, y solo se deberán utilizar la bahías establecidas para tal fin a lo largo de la carrera 6.

Capítulo 4

PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 20. Concepto.

La seguridad vial no es concebida, solamente, como un asunto de infraestructura vial, sino como un aspecto que integra tanto las condiciones viales como la relación existente entre los actores que intervienen en la vía y sus comportamientos individuales y colectivos con la anterior.

ARTÍCULO 21. Objetivos.

El objetivo general de la seguridad vial es la reducción del número de accidentes y del costo económico de los mismos. Las acciones de la seguridad vial buscan abordar el problema en a partir del factor humano, el vehículo, la vía y el entorno, antes de que el evento ocurra.

PROGRAMA DE EDUCACION CIUDADANA PARA LA MOVILIDAD

⁷ RESOLUCIÓN 1050 DE 2004.

“Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5°, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002”.

NOTA: Publicado en el Diario Oficial No. 45.559 de Mayo 25 de 2004.

El Manual de Señalización Vial puede ser consultado en la página [http:// www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co) y/o grupo seguridad vial.

El manual de señalización vial puede ser consultado en el formato PDF o directamente en el diario oficial impreso.

ARTÍCULO 22. Acciones.

Se desarrollarán las siguientes acciones:

1. Cultura ciudadana.**OBJETIVO PRINCIPAL:**

Transformar conductas y comportamientos ciudadanos negativos producto de un conocimiento social construido en bases sociales de estructuras mentales diseñadas para rechazar el orden y cumplimiento de normas y relación con los demás. Por conductas de respeto, tolerancia, solidaridad, armonía y relaciones con los demás.

Diseño de un Plan de educación para la cultura de movilidad, que se implementará con modelos, planes y metodologías dinámicas, en tres niveles: ESTRATÉGICO, TÁCTICO Y OPERATIVO. Se desarrollarán estrategias pedagógicas para dar a conocer la norma existente y el cumplimiento de la misma a partir del comportamiento individual y de la regulación social. Debe reiterarse la importancia del cumplimiento de las normas, CONVIVENCIA Y RESPETO POR LOS DEMAS, y componentes éticos, solidarios que permitan construir escenario de ideal para la movilidad, para garantizar la convivencia ciudadana y la seguridad vial. Para estos efectos se realizarán, a cargo de las Secretarías de Gobierno, Educación en alianza con la oficina de Tránsito:

NIVEL ESTRATÉGICO

Identificar las necesidades de educación ciudadana, mediante diagnósticos, para priorizar, construir líneas estratégicas y plan de trabajo.

Educación en los Colegios, como transversalidad curricular en los programas de ética y democracia.

Estructurar programas de capacitación virtual sobre temas de tránsito y transporte. Mediante mediaciones pedagógicas de módulos virtuales y estudio de casos.

Educación a conductores de servicio público taxis y conductores de bicicletas y motocicletas.

En cumplimiento del Código Nacional de Tránsito se impartirán los cursos obligatorios de tránsito y seguridad vial diseñados por el Gobierno Nacional en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional.

NIVEL TÁCTICO

Diseño de un modelo de aula móvil de atención integral y capacitación en temas de tránsito y transporte.

Diseño y entrega de piezas comunicativas a los actores de la vía: plegables, afiches, volantes, boletines, kits, etc., que contengan los aspectos fundamentales de los planes de seguridad vial de acuerdo al rol de cada actor dentro de la vía.

Diseño de piezas comunicativas y material didáctico para el acompañamiento a procesos formativos.

Utilización de redes sociales twitter, Facebook, correos electrónicos para enviar consignas de movilidad, tránsito y transporte.

NIVEL OPERATIVO

Campañas de divulgación en medios masivos de comunicación y medios alternativos/locales de comunicación.

Actividades de aula, para estudiantes ubicados en centros educativos.

Patrullas escolares.

Actividades culturales (teatro, mimos).

Capacitación para organizaciones sociales y comunidad en general.

Capacitaciones para los diferentes actores de la vía y en la vía.

CAPITULO 5

ARTICULO 23. PROGRAMA DE INTEGRACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES.

1. Integrar sistemas inteligentes, con infraestructura vial de municipio.
2. Estrategia de movilización de paneles inteligentes informativos, en puntos críticos de movilidad.
3. Video paneles inteligentes informativos, ubicados en lugares donde impacten a la comunidad con información gráfica de temas de movilidad, seguridad e información vial.
4. Instalación de semáforos que cambian según el flujo vehicular.
5. Centro de control de movilidad. (integrar cámaras de seguridad y movilidad.)
6. Utilización de redes sociales para transmitir consignas de educación ciudadana para la cultura de movilidad y seguridad vial, noticias y demás información pertinente a la comunidad.

CAPITULO 6

EJECUCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 24. Programa de Ejecución:

Se establece el siguiente programa dentro de una temporalidad estimada de desarrollo de los programas y proyectos del plan:

Corto plazo: Proyectos

1. Creación de la oficina de Tránsito.
2. Redireccionalidad vial y plan de señalización
3. Formalización de las rutas del sistema de transporte colectivo Urbano
4. Mejoramiento y Pavimentación vía Molino Manas. Primera fase.

Mediano Plazo: Proyectos

1. Establecimiento de la oficina de Tránsito.
2. Apertura de la Carrera 11 entre la diagonal 2 Sur y la av. 3.
3. Apertura de la carrera 8 A entre la Avenida 3 y la Calle 4.
4. Continuidad de la carrera 4 entre calles 1 Sur y 3ra sur
5. Apertura de la Carrera 7 entre la diagonal 2 y la vía de la Bajada del Molino
6. Apertura de la calle 3 Sur entre la Carrera 3 este y la variante.
7. Mejoramiento y Pavimentación vía Molino Manas. Segunda Fase Conformación del perfil completo.
8. Continuidad en el sector de Capellanía de las calles 4 y la Calle 3 del Capellanía desde la carrera 6 hasta la Vía Molino Manas.
9. Conexión Carrera 3 entre Calle 7 y Camino el Misterio.
10. Intersección Vía Camino de Puente Torres, Vía Bogotá Zipaquirá.

Largo Plazo: Proyectos

1. Conexión carrera 2da desde el Centro Multiferial hasta la variante.
2. Conexión vía camino del Misterio, El Rocio y carrera 6 del Barrio Capellanía.
3. Construcción anillo vial camino el centello-Camino Puerta del Sol entre la variante Bogotá-Zipaquirá y Vía el Molino Manas.
4. Variante Sur que conecta la vía el molino manas, Fagua, vía Bogotá Zipaquirá entrada a Buena Suerte.
5. Conexión desde la intersección Vía Camino Puente Torres y vía Camino de la Bajada al Molino con la Variante Sur.

Son proyectos planteados desde el PBOT y la Secretaría de Planeación municipal. Los proyectos urbanísticos que se desarrollen en zonas de expansión deberán ser conectados al sistema existente conforme lo establezca este Plan.

ARTÍCULO 25.-Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga las demás disposiciones que sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Cajicá (Cundinamarca) a los 30 días del mes de diciembre de 2013.


OSCAR MAURICIO BEJARANO NAVARRETE
 Alcalde.

Proyectó: Ing. Jairo Enrique Sánchez
 Revisó: Dr. Javier Humberto Moscoso
 Dra. Nubia González Cerón
 Dr. Carlos Pinto B.



CONSTANCIA DE PUBLICACION

Cajicá diciembre treinta y uno (31) de dos mil trece (2013), a las siete (7:00A.M.) de la mañana, se publica el presente DECRETO en la cartelera oficial por el término de Ley.

Gladys Mancera Gonzalez
GLADYS MANCERA GONZALEZ
Técnico Administrativo

CONSTANCIA DE DESFIJACION

Cajicá, diciembre treinta y uno (31) de dos mil trece (2013), a las doce del día (12:00.M), se desfijó de la cartelera oficial el presente DECRETO, después de haber permanecido fijado por el término de Ley.

Gladys Mancera Gonzalez
GLADYS MANCERA GONZALEZ
Técnico Administrativo

Gladys M.