INFORME DE GESTION 2012 – 2015

1. SITUACIÓN DE LA SECRETARIA Y EL MUNICIPIO AL MOMENTO DE INICIAR LA GESTION.

La Secretaría Municipal de Movilidad de Palmira, al momento de iniciar la gestión el 01 de enero de 2012 presentaba una serie de debilidades que a su interior reflejan la ausencia de un modelo operativo para brindar, a los palmiranos de manera eficiente, los servicios registrales, de automotores, de conductores, de infractores, de regulación y control de las vías, que por mandato de la ley le competen.

La ausencia de tal modelo tiene como causa explicativa las dificultades presupuestales y financieras que estructuralmente venia enfrentando el Municipio de Palmira de un tiempo atrás, las cuales impedían adelantar las inversiones en tecnología, en adopción de modernos procesos logísticos y administrativos que permitan el logro de los fines del Estado, sin las dificultades que suelen darse en la prestación de los servicios a cargo de éste.

Con el fin de tener una secretaria moderna y un sistema de movilidad acorde al desarrollo de la ciudad, se estructuro un Plan de Desarrollo con un esquema que trajera valores agregados para el Organismo de Tránsito y a la ciudadanía, buscando incrementar el volumen y mejoramiento de la calidad, la oportunidad y confiabilidad en la prestación de los servicios registrales, una expedita y segura movilidad en las calles y avenidas de las ciudad, la reducción de los índices de accidentalidad, acciones que lograrán un positivo impacto institucional y una mejor imagen de la entidad frente a sus usuarios.

Se pudo identificar las siguientes necesidades relacionadas con las funciones de la Secretaria Municipal de Movilidad de Palmira que requerían de intervención para lograr los objetivos propuestos:

- Dotar las vías de la ciudad de mecanismos de detección electrónica de infractores en los cruces de mayor accidentalidad, operando en tiempo real todo el proceso contravencional.
- Adquisición y utilización de software y hardware, que hagan posible la tecnificación y automatización de los servicios, su seguridad, archivo y conexidad con aquellos elementos de control y vigilancia que se poseen en la materia a nivel nacional.
- Mejorar su sistema de información misional, que le permita dar un mejor servicio tanto interno como externo y responder ante cambios exigidos por el Ministerio de Transporte, así como de otros entes del orden nacional.
- Mejorar el entorno de servicio al cliente, en sus instalaciones, mediante la implementación de procesos racionales y de calidad de los trámites demandados por los usuarios, con seguridad y eficiencia.

- Reorganizar y modernizar tecnológicamente el sistema de grúas y patios oficiales para la inmovilización y custodia segura de vehículos infractores a las normas de Movilidad.
- Mejorar las condiciones de operación en las oficinas, tanto de atención al usuario, como las administrativas y de archivo, así como el soporte tecnológico para la gestión de procesos.
- Modernizar la red semafórica así como estructurar un proyecto para el montaje de un centro de gestión de movilidad para la ciudad.
- Formular un Plan Estratégico de Movilidad Territorial para Palmira orientado a optimizar la accesibilidad, la articulación, la integración, el ajuste y/o la complementación del sistema vial, de los modos de transporte y del desplazamiento humano y la distribución de bienes, y la estructura urbana, proporcionando estrategias para el desarrollo físico y socio-económico sostenibles, que favorezcan la competitividad regional, en procura del mejoramiento de la calidad de vida sus habitantes.
- Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad que den cumplimiento a la normatividad vigente y garanticen la accesibilidad y el movimiento seguro de los usuarios vulnerables.
- Realizar un programa de promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal (carretilleros).
- Tener una operación moderna y organizada del transporte público, que den solución a los problemas de cobertura y demanda insatisfecha. Reestructurar los servicios de transporte bajo la óptica de un sistema único, que atienda las necesidades de movilidad de los usuarios y mejore la calidad del servicio.

Para satisfacer las necesidades descritas anteriormente, la Secretaria de Movilidad de Palmira, por mandato del señor Alcalde fijo el propósito de estudiar la viabilidad técnica y financiera de asumir un plan de modernización tecnológico y operativo que le permita generar unas mejores condiciones de operación interna, y unos resultados de mayor impacto en la ciudadanía y financieros para el organismo de tránsito, a través de cada uno de los servicios prestados y del mejoramiento significativo de la gestión de tránsito de la ciudad de Palmira, dentro del marco normativo y reglamentario vigente.

Para superar el modelo parcial e incompleto que tenia la secretaria, lo primero que se hizo fue explorar la adopción de un modelo con participación privada que permita adelantar las inversiones necesarias y la modernización de la operación de los registros ordenados por la ley 769 de 2002, y normas modificatorias y/o complementarias, así como la prestación de los servicios de inmovilización de vehículos (grúas y patios) de la ciudad de Palmira. Y lo segundo que se hizo fue realizar los estudios del Plan Maestro de Movilidad de la ciudad, el estudio del Plan Local de Seguridad Vial, el estudio para la estructuración de un centro integrado de transito y transporte que incluya la modernización de la red semafórica y la adopción de un programa de promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal (carretilleros).

Las principales deficiencias que presentaba la Secretaria de Movilidad eran:

- El área asignada a los patios de inmovilización vehicular, no cumplía con las condiciones de ordenamiento y construcción, necesarias para el desarrollo de su objeto en los términos de ley.
- La Secretaria no contaba con ningún tipo de herramientas tecnológicas para la detección electrónica de infractores a las normas de tránsito, pues ello solo se hacia mediante procedimientos personales, insuficientes y carentes de seguridad, tanto para la autoridad, como para los usuarios.
- La Secretaria de Movilidad no contaba con el presupuesto necesario para apalancar su gestión mediante la adquisición y operación de tecnología de punta.
- La tecnología existente para desarrollar su misión institucional era obsoleta, en todas sus áreas de gestión.
- Su software misional, carecía de módulos que le permitieran ser más competitivo y ante todo contar, con una integralidad de la información con referencia a sus procesos misionales, de apoyo y gestión.
- Las herramientas de comunicaciones y redes de interconexión, no eran las más adecuadas, dada su tecnología obsoleta.
- La sede física, donde operaba la Secretaria Municipal de Movilidad no era propia y no presentaba condiciones optimas para la atención al publico y no se contaba con presupuesto la construcción de una sede propia.
- La Secretaria contaba con un gran volumen de información impresa, que carecía de las condiciones adecuadas de custodia y archivo.
- No se tenia los equipos necesarios y suficientes para atender al usuario, interactuar con el RUNT y con el SIMIT, ni para la impresión de las licencias de conducción y de tránsito.
- Los servicios de registro y atención de trámites, se prestaban de manera insuficiente y no había capacidad de respuesta frente a la demanda, lo cual obligaba a los usuarios a matricular su vehículo en otras localidades, permitiendo una fuga de recursos fiscales del ente territorial.
- Excesiva demora en los tiempos de atención al usuario y en las respuestas a las solicitudes radicadas.
- Falta de capacitación operativa y de atención al público de los funcionarios del Organismo de Tránsito.
- Ausencia de controles tecnológicos para verificar si los requisitos legales y la información de los trámites es correcta.
- Inseguridad física y logística en el archivo. Registros en físico con posibilidades riesgosas de ser alterados.
- No había un manejo coherente de los flujos de los procesos que se llevan a cabo en la Secretaria Municipal de Movilidad de Palmira.
- No existía registro fílmico de los procedimientos que se adelantan, ni de los de los vehículos.
- Se tenia un alto índice de accidentalidad.
- Los semáforos funcionaban de manera deficiente.

- Se presentan elevados tiempos de desplazamientos en todos los modos de transportes.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES EMPRENDIDAS Y RESULTADOS OBTENIDOS.

2.1. Modernización administrativa para mejorar la prestación eficiente de los servicios en la Secretaría de Movilidad.

Para el logro de los objetivos de gestión de modernización tecnológica en busca de la optimización de los recursos y una mejor atención a los usuarios, fortalecer la calidad y confianza en los servicios institucionales, conduciendo estratégicamente el desarrollo del talento humano, los procesos y la tecnología de información para el apoyo de las decisiones organizacionales, con el fin de incrementar la capacidad administrativa y la productividad de los servicios en beneficio de la comunidad, se adopto un modelo de operación de los servicios registrales de automotores, de conductores, de infractores, de regulación y control de vías mediante medios tecnológicos y la eficiente inmovilización y custodia de vehículos infractores más amplio, a partir de la inversión privada para la modernización del sistema, al igual que lo han hecho otras ciudades con resultados positivos.

Se realizo el contrato de Concesión MP-788 de 20012 para la operación y prestación de los servicios de los trámites de tránsito correspondientes a los registros de automotores, de infractores, de conductores; modernización tecnológica de los sistemas de regulación y control vial, la operación de los patios y grúas, para la inmovilización de vehículos infractores. Incluye suministro de software, hardware, adecuaciones físicas, muebles y enseres, así como la prestación de los servicios de Contac- center asociados a tales registros, para Secretaría de Movilidad de la ciudad de Palmira.

Este contrato inicio actividades en enero 14 de 2.013 en las instalaciones del segundo piso del CDAP. En lo recorrido de este año se adelantaron todas las obras civiles de remodelación establecidas en el Contrato de Concesión, dotación de mobiliario y equipamiento de Oficinas de acuerdo a los compromisos establecidos en el correspondiente cronograma. Igualmente se actualizo y digitalizo la totalidad de los archivos existentes del Registro Municipal Automotor, del Registro Municipal de Conductores y del Registro Municipal de Infractores.

El día 07 de enero de 2014 se iniciaron labores de la Secretaria de Movilidad en la nueva sede ubicada en la carrera 35 # 42-291. La distribución autorizada por el supervisor contempla que en el segundo piso cumplirá sus funciones el secretario de despacho así como las direcciones técnicas con cada uno de sus funcionarios. En el primer piso se tiene el área de atención

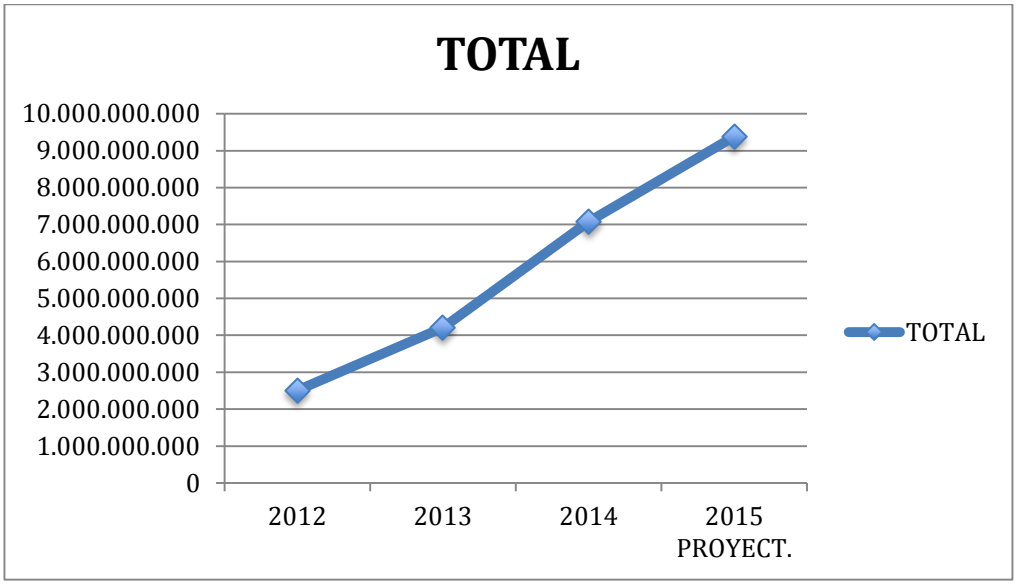
al público por parte de los servidores que cumplen función de inspectores de transito. Se tiene un auditorio para cursos a los infractores, el área general de atención al público y área donde desarrollan sus actividades los empleados del Consorcio Transito Palmira y el archivo de registro automotor.

Resultados obtenidos

A. Ingresos

El desarrollo de las actividades relacionadas con la modernización de los Registros de automotores, de conductores, y de infracciones y de contraventores, ha redundado en mejor atención a los usuarios, aumento en el número de servicios en todos los órdenes, aumento en los ingresos brutos, los cuales, después de la participación de los concesionarios (45%), significó un aumento en la misma proporción de los ingresos de la Secretaría de Movilidad en relación con el 2.012.

	2012	2013	VAR.% entre los años 2012-2013	2014	VAR.% entre los años 2013-2014	2015 PROYECT.	VAR.% entre los años 2014-2015
TOTAL	2.511.487.087	4.210.743.045	67.6%	7.077.039.851	68%	9.379.753.000	32.5%



Mientras para 2012 los ingreso por la Secretaria de Movilidad fueron de $2.511.487.087, en los años 2013 y 2014 subieron en promedio un 68% y para el 2015 un 32.5%, cuya tendencia tiende a mantenerse debido a estabilización del numero de tramites de la Secretaria. Estos ingresos son antes de las respectivas distribución que por ley corresponde hacer a terceros y el 45% que le corresponden al Concesionario.

CONSORCIO TRANSITO PALMIRA

COMPARATIVO RECAUDO TOTAL POR LINEA

CIFRAS EN MILES

LINEA / MES / AÑO	OCTUBRE			NOVIEMBRE			ACUMULADO ENE - OCT			TOTAL ENE- NOV		
	2014	2015	VAR.%	2014	2015 PROY	VAR.%	2014	2015	VAR.%	2014	2015 PROYECT.	VAR.%
RMA	196.588	245.410	25%	139.905	204.725	46%	1.560.145	2.181.845	40%	1.700.050	2.386.570	40%
RMI CONV.	267.839	259.079	-3%	262.944	242.728	-8%	2.586.429	3.049.850	18%	2.849.373	3.292.577	16%
RMI FOTOD.	308	167.022		2.849	149.871		1.039	1.282.167		3.888	1.432.038	
ESTAMPILLAS	11.246	25.568	127%	8.764	21.546	146%	86.951	250.977	189%	95.715	272.523	185%
IMPTOS PUB.	17.212	10.176	-41%	7.921	9.971	26%	201.588	167.960	-17%	209.509	177.931	-15%
LICENCIAS	38.638	19.688	-49%	34.595	17.606	-49%	339.845	217.003	-36%	374.440	234.608	-37%
PARQUEADEROS	46.723	48.889	5%	46.954	43.438	-7%	495.492	529.737	7%	542.446	573.175	6%
GRUAS	32.792	26.920	-18%	26.696	19.685	-26%	189.624	281.077	48%	216.320	300.761	39%
TOTAL	611.346	802.751	31%	530.629	709.569	34%	5.461.113	7.960.615	46%	5.991.742	8.670.184	45%

La cartera de la Secretaria al 2015 es la siguiente:

VALOR DEUDAS SIN INTERESES POR TIPO						
AÑO	ACCIDENTE	AMONESTACION	ELECTRÓNICO	INFRACCIÓN	Total general	PESO
2000				$ 3.695.940	$ 3.695.940	0%
2003				$ 969.390	$ 969.390	0%
2010				$ 1.657.934.268	$ 1.657.934.268	4%
2011				$ 3.539.023.878	$ 3.539.023.878	9%
2012		$ 566.700		$ 5.580.919.353	$ 5.581.486.053	14%
2013		$ 18.343.275		$ 4.692.239.284	$ 4.710.582.559	12%
2014	$ 1.572.000	$ 1.085.165	$ 615.990	$ 8.768.578.889	$ 8.771.852.044	23%
2015			$ 2.421.645.675	$ 11.806.791.021	$ 14.228.436.696	37%
Total general	$ 1.572.000	$ 19.995.140	$ 2.422.261.665	$ 36.050.152.023	$ 38.493.980.828	100%
	0%	0%	6%	94%	100%	

DEUDAS EN COBRO COACTIVO				
AÑO	NO	SI	Total general	PESO
2000	1		1	0%
2003	2		2	0%
2010	4.585	774	5359	8%
2011	4.873	5.705	10.578	15%
2012	4.256	11.610	15.866	22%
2013	11.686	216	11.902	17%
2014	10.842	35	10.877	15%
2015	16.435		16.435	23%
Total general	52.680	18.340	71.020	100%
	74%	26%	100%	

B. Operatividad durante el periodo

ESTADÍSTICAS POR COMPARENDOS IMPUESTOS LOCALES VS POLCA

IMPOSICION MENSUAL, PAGOS DE COMPARENDOS E INMOVILIZACIONES						
AÑO	MES	IMPOSICION LOCAL	IMPOSICION POLCA	PAGOS	INMVOLIZADOS	pagos Vs Impos
2014	Enero	1901	886	813	1,005	29%
	Febrero	1575	759	770	829	33%
	Marzo	154	1024	393	359	33%
	Abril	1351	606	668	784	34%
	Mayo	927	837	794	969	31%
	Junio	1111	478	567	724	36%
	Julio	441	558	473	478	47%
	Agosto	130	1018	378	414	33%
	Sept.	301	530	429	436	52%
	Octubre	1462	565	731	946	36%
	Noviembre	1296	457	689	893	39%
	Diciembre	1426	510	642	762	33%
	TOTAL 2014	21,141		7,347	8,599	35%
2015	Enero	2,066	665	785	977	38%
	Febrero	1066	420	672	837	45%
	Marzo	825	258	572	448	53%
	Abril	941	329	556	567	44%
	Mayo	1254	731	706	1055	35%
	Junio	1576	656	847	948	38%
	Julio	1185	438	1052	663	65%
	Agosto	1205	517	834	665	48%
	Septiembre	1224	646	726	630	39%
	Octubre	1370	524	777	620	41%
	Noviembre	1171	501	768	338	46%
Nota: no incluye Fotodetecciones						

ESTADISTICAS DE INMOVILIZACIONES ENERO 2014- OCTUBRE DE 2015 CORTE AL 14

AÑO	MES	VEHICULOS			MOTOCICLETAS			TOTAL		
		SIN ENTREGAR	ENTREGADOS	TOTAL	SIN ENTREGAR	ENTREGADOS	TOTAL	SIN ENTREGAR	ENTREGADOS	TOTAL
2014	Enero	5	146	151	91	763	854	96	909	1005
	Febrero	6	108	114	66	648	714	72	756	828
	Marzo	4	88	92	22	242	264	26	330	356
	Abril	16	152	168	87	522	609	103	674	777
	Mayo	8	148	156	108	702	810	116	850	966
	Junio	6	150	156	61	504	565	67	654	721
	Julio	8	110	118	26	333	359	34	443	477
	Agosto	6	107	113	23	276	299	29	383	412
	Sept.	2	133	135	11	288	299	13	421	434
	Octubre	3	152	155	43	744	787	46	896	942
	Noviembre	3	151	154	35	704	739	38	855	893
	Diciembre	6	185	191	50	521	571	56	706	762
2015	Enero	9	147	156	102	719	821	111	866	977
	Febrero	6	136	142	85	607	692	91	742	833
	Marzo	5	122	127	44	454	498	49	576	625
	Abril	11	74	85	63	419	482	74	493	567
	Mayo	28	198	226	97	732	829	125	930	1055
	Junio	12	115	127	78	713	791	90	828	918
	Julio	11	166	177	70	448	518	81	614	695
	Agosto	12	118	130	74	436	510	86	554	640
	Septiembre	15	118	145	103	393	496	118	511	629
	Octubre	11	72	83	85	451	536	96	523	619
	Noviembre	19	34	53	96	188	284	115	222	337

COMPORTAMIENTO RMA

TIPO DE SOLICITUDES	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2015
	ENERO A OCT	ENERO A OCT	OCT	OCT	NOV	NOV	TOTAL
MATRICULAS INICIALES	9553	12797	1305	1463	823	418	13215
RADICADO DE CUENTA VEHICULOS	71	93	7	11	8	6	99
TRASPASO	2311	3388	296	399	222	112	3500
INSCRIPCION ALERTA	2589	4305	332	576	254	133	4438
LEVANTA ALERTA	309	498	36	59	29	17	515
CERTIFICADO DE TRADICION	1665	1781	191	198	149	66	1847
CANCELACION MATRICULA	107	95	11	6	5	4	99
TOTAL	16605	22957	2178	2712	1490	756	**23713**

COMPORTAMIENTO RMC

TIPO DE TRAMITE	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
	OCT	OCT	NOV	NOV	ENERO A OCT	ENERO A OCT	TOTAL	TOTAL
Duplicado carro	84	36	68	15	588	399	656	414
Duplicado moto	49	46	49	25	575	422	624	447
Expedicion carro	169	125	132	52	1341	1330	1473	1382
Expedicion moto	384	239	306	127	3258	2607	3564	2734
Recategorizacion carro	200	20	187	16	2138	425	2325	441
Recategorizacion moto	0	0	0	0	3	4	3	4
Refrendacion carro	517	227	514	98	4380	2470	4894	2568
Refrendacion moto	2	5	2	0	80	41	82	41
TOTAL	1405	698	1258	333	12363	7698	**13621**	**8031**

parque automotor activo a septiembre de 2015:

CLASE	**VEHICULOS OFICIALES ACTIVOS-AÑO 2015** **CORTE A SEPTIEMBRE**
AUTOMÓVILES	***132***
AUTOMOVIL	42
CAMIONETA	61
CAMPERO	29
BUSES	***17***
BUS	10
BUSETA	3
MICROBUS	4
CAMIONES	***34***
CAMION	12
VOLQUETA	21
TRACTO/CAMION	1
MOTOS	***226***
MOTOCICLETA	226
MOTOTRICICLO	-
CUATRIMOTO	-
MOTOCARRO	-
MAQUINARIA	***0***
MAQUINARIA AGRICOLA	-
MAQUINARIA INDUSTRIAL	-
TOTALES	**409**

CLASE	**VEHICULOS PARTICULARES ACTIVOS- AÑO 2015** **CORTE A SEPTIEMBRE**
AUTOMÓVILES	***20.865***
AUTOMOVIL	13954
CAMIONETA	4297
CAMPERO	2614
BUSES	***291***
BUS	168
BUSETA	29
MICROBUS	94
CAMIONES	***1.081***
CAMION	805
VOLQUETA	235
TRACTO/CAMION	39
REMOLQUE	2
MOTOS	***47.413***
MOTOCICLETA	47271
MOTOTRICICLO	2
CUATRIMOTO	41
MOTOCARRO	99
MAQUINARIA	***1.215***
MAQUINARIA AGRICOLA	1206
MAQUINARIA INDUSTRIAL	9
TOTALES	**70.865**

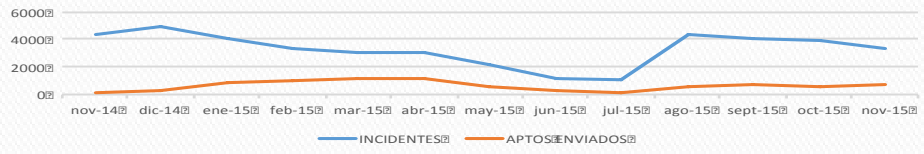
CLASE	**VEHICULOS PUBLICOS ACTIVOS- AÑO 2015** **CORTE A SEPTIEMBRE**
AUTOMÓVILES	***1.820***
AUTOMOVIL	1535
CAMIONETA	202
CAMPERO	83
BUSES	***813***
BUS	282
BUSETA	126
MICROBUS	405
CAMIONES	***505***
CAMION	385
VOLQUETA	46
TRACTO/CAMION	74
MOTOS	***249***
MOTOCICLETA	
MOTOTRICICLO	
CUATRIMOTO	
MOTOCARRO	249
MAQUINARIA	***0***
MAQUINARIA AGRICOLA	-
MAQUINARIA INDUSTRIAL	-
TOTALES	**3.387**

C. Sistema fotodeteccion fija

Se instalaron tres cámaras fijas de foto detección en los sitios establecidos por la Secretaria de Movilidad, son estos: carrera 28 calle 54 sentido norte – sur; calle 42 con carrera 36 sentido occidente-oriente y carrera 28 con calle 42 sentido sur-norte.

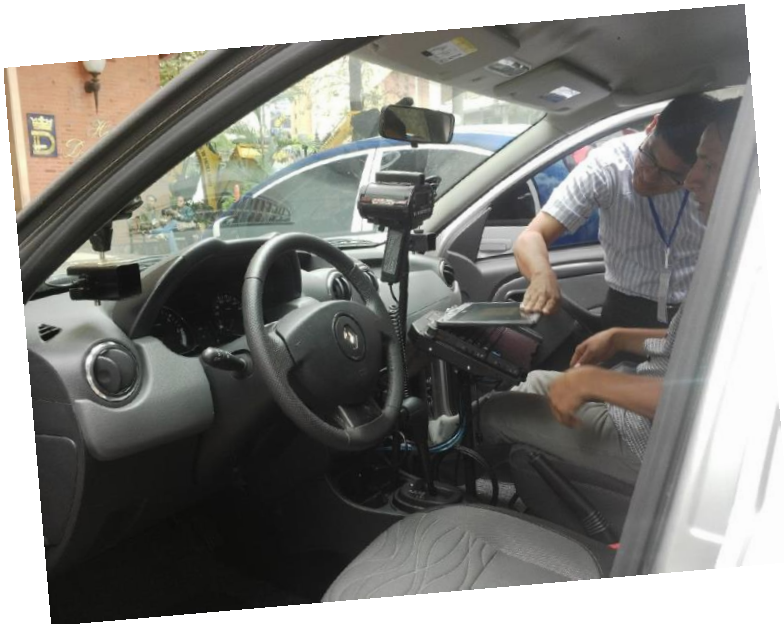
COMPORTAMIENTO DE LAS FOTODETECCIONES FIJAS

MES/AÑO	INCIDENTES	APTOS ENVIADOS	%APTOS/INC	PROMEDIO INC X CAMARA
nov-14	4303	80	2%	1434
dic-14	4908	249	5%	1636
ene-15	4012	871	22%	1337
feb-15	3384	981	29%	1128
mar-15	3060	1143	37%	1020
abr-15	3036	1118	37%	1012
may-15	2197	644	29%	732
jun-15	1146	319	28%	573
jul-15	1069	206	19%	535
ago-15	4396	587	13%	1465
sep-15	4103	670	16%	1368
oct-15	3978	637	16%	1326
nov-15	3371	673	20%	1124



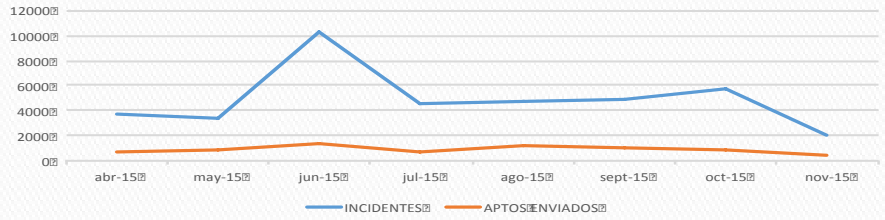
D. Sistema de foto detección móvil

Se entregó por parte del Consorcio Transito Palmira tres vehículos dotados de cámaras para la detección electrónica de presuntas infracciones. Las infracciones a detectar son: mal parqueo, exceso de velocidad y vehículos que transitan sin revisión técnico mecánica y SOAT.



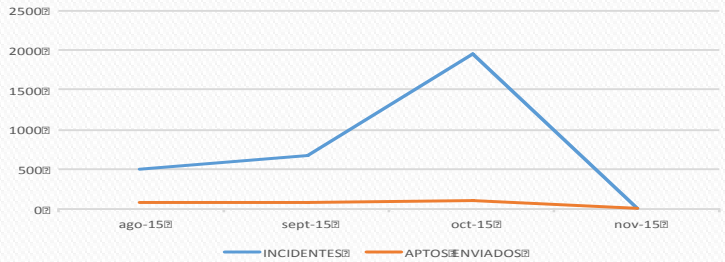
COMPORTAMIENTO DE LAS FOTODETECCIONES MOVILES DE VELOCIDAD

MES/AÑO	INCIDENTES	APTOS ENVIADOS	% APTOS / INC
abr-15	3644	728	20%
may-15	3314	828	25%
jun-15	10290	1450	14%
jul-15	4516	764	17%
ago-15	4656	1207	26%
sep-15	4927	1119	23%
oct-15	5731	792	14%
nov-15	2041	434	21%



COMPORTAMIENTO DE MAL PARQUEO MOVIL

MES/AÑO	INCIDENTES	APTOS ENVIADOS	% APTOS / INC
ago-15	506	82	16%
sep-15	665	78	12%
oct-15	1961	112	6%
nov-15	0	0	0%



2.2. Adopción e Implementación Plan Estratégico de Movilidad Territorial

Mediante Decreto 074 expedido el 09 de Abril de 2.014, se adoptó el Plan Estratégico de Movilidad Territorial para el Municipio de Palmira, que centra la política en un modelo de movilidad sostenible y bajo el concepto de sostenibilidad, con los siguientes alcances: **Socialmente sostenible**: La movilidad como un derecho de las personas, contribuyendo a mejorar su calidad de vida y bajo criterios de equidad social; **Competitiva**: La movilidad se rige bajo principios de efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral, y considerando el beneficio sobre el desarrollo de las actividades económicas que soportan el municipio; **Ambientalmente Sostenible**: Adoptar criterios de movilidad ambientalmente sostenibles, con los que la salud y el bienestar de la población actual y futura sea preservada. En este sentido el Plan Estratégico de Movilidad Territorial (PEMT) prioriza los modos de transporte, así: **1.** Peatones; **2.** Ciclistas; **3.** Transporte Público; **4**. Transporte Carga; y **5.** Transporte particular automóviles y motocicletas.

El Plan Estratégico de Movilidad Territorial de Palmira se basa en cuatro (4) estrategias:

Desarrollo Urbano con los programas de **1)** de Renovación y recuperación espacios públicos del centro; **2)** de Gestión de tránsito y seguridad vial para el centro; y **3)** de Transporte no motorizado para el centro.

Transporte con los programas de: **1)** Transporte no motorizado; **2)** Transporte público; **3)** Transporte intermunicipal; **4)** Transporte de carga; y **5)** Gestión de tránsito y seguridad vial

Infraestructura con los programas de: **1)** Programa Estratégico de Infraestructura Vial; **2)** Programa Estratégico de Infraestructura de Transporte Público.

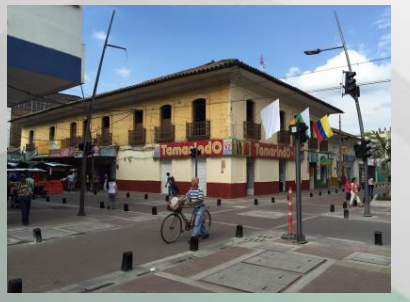
Financiación incentivando la participación pública-privada, procurando condiciones de sostenibilidad financiera de los proyectos para los particulares y bajo la regulación y orientación del Municipio. La Administración Municipal emprenderá, proyectos con participación del sector privado en la movilidad, a través de la estructuración de proyectos de iniciativa pública.

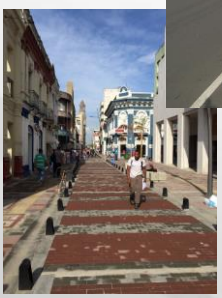
Se inició el proceso de implementación del PEMT en los siguientes Programas:

Transporte no motorizado para el centro:

4. Transporte no motorizado para el centro

a. Peatonalización calle 30
b. Ampliación andenes en el centro.
c. Ciclo carriles y Ciclo rutas.





Conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Territorial y Renovación Urbana, se diseñó y se inició la construcción de la Peatonalización de la Calle 30, entre Carreras 29 y 23, incluida la semi-peatonalización de las vías perimetrales al Parque Bolívar. Estas obras está previsto terminarlas en el mes de julio, antes de la realización de la 40ª versión de la Feria Nacional de la Agricultura.

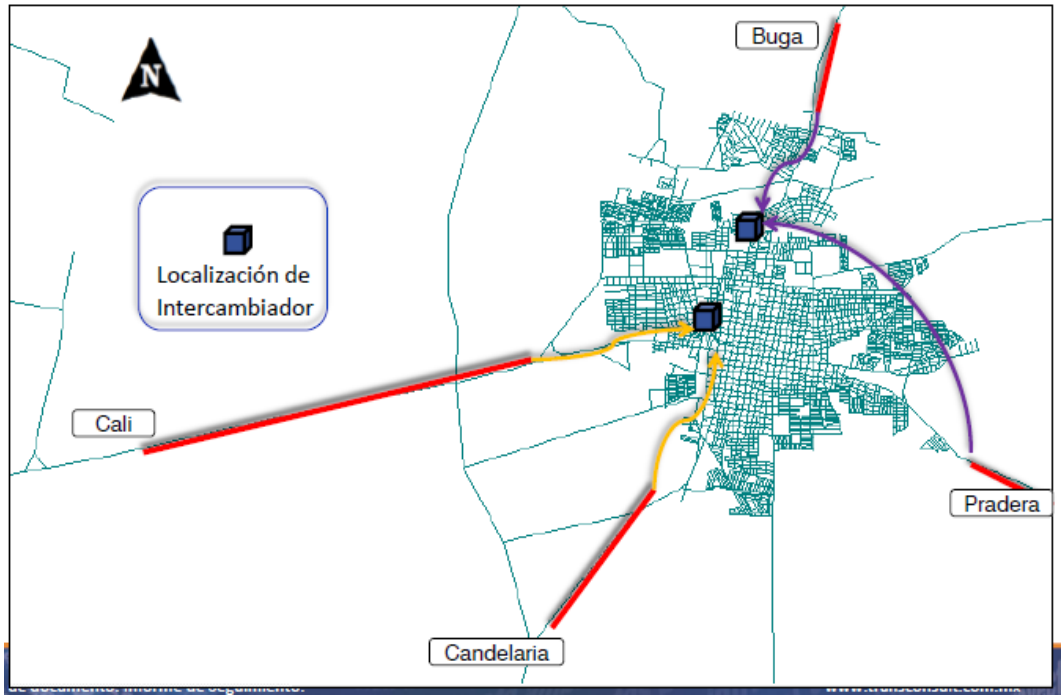
Transporte público:

Dentro del Plan Estratégico de Movilidad Territorial se desarrolló un Capítulo específico para el servicio público de transporte colectivo municipal de pasajeros que incluyó la reorganización del sistema de rutas (recorridos, frecuencias de despacho), la selección de una nueva tipología de vehículos, la reorganización de las tres empresas actuales en el Consorcio Transporte Unificado de Palmira (TUPAL), y el establecimiento de fases para su implementación.

Los lineamientos para desarrollar esta reorganización, fueron adoptados mediante Decreto 235 del 15 de septiembre de 2.014, el cual incluye adicionalmente los indicadores mínimos de desempeño, los componentes operacionales, de infraestructura, institucionales y de recaudo, la capacidad transportadora integral.

Transporte Intermunicipal:

De acuerdo a los resultados del análisis del sistema de transporte intermunicipal, que formó parte de la Formulación del PEMT, se determinó la necesidad de establecer dos intercambiadores modales: uno en las inmediaciones de la Estación para las rutas de Occidente y Sur, y otro en el sector de Versalles para las rutas Oriente y Norte.



Tomando como referencia las empresas, rutas y horarios actualmente registrados en el Ministerio de Transporte para el transporte intermunicipal con origen/destino Palmira, y en tránsito, se pre-dimensionaron las áreas necesarias para estos intercambiadores y se inició la búsqueda de lotes que, además del área, cumplieran con las condiciones de accesibilidad y conectividad requeridas.

Para el intercambiador Oeste-Sur se determinó el conjunto de lotes no construidos, con un área total aproximada de 4.000 M^2 existentes en la manzana entre Calles 29 y 30 y Carrera 33 y 33A, uno de ellos destinado a despachos de Expreso Palmira.

Para el intercambiador Norte-Este se ubicó en un lote, con un área aproximada de 13.000 M^2, actualmente destinado a parqueadero sobre la Carrera 35 a la altura de la Calle 44, frente a las instalaciones del Parque del Azúcar.

En la actualidad sus propietarios están desarrollando el estudio de pre-factibilidad, que permita determinar el monto total de la inversión para el desarrollo de instalaciones mínimas necesarias para la operación integral de las empresas, el cual se espera sea entregado a más tardar el mes de febrero.

Por solicitudes de la comunidad, y con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad en el área de influencia del área central objeto de intervención

de las obras deconstrucción de la Peatonalización de la Calle 30, se modificaron transitoriamente los recorridos urbanos de algunas de las rutas intermunicipales que tradicionalmente sirven el sector de la Galería. Esta modificación se revisará una vez entren en funcionamiento los intercambiadores modales.

2.3. Plan Local de Seguridad Vial

El Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de Palmira 2013-2017 tiene como **Objetivo** Construir progresivamente un sistema de movilidad que ofrezca seguridad a todos los usuarios, motivando el compromiso ciudadano, adoptando reglas de conducta con autoridad y dentro de un espacio público apropiado para la circulación eficiente y sostenible, que proteja la vida e integridad física de la población. Su **Visión** está orientada a la prevención de la siniestralidad, priorizando sus actuaciones en la sostenibilidad de la seguridad del sistema de movilidad municipal. Su **Misión** es crear un modelo de municipio donde la preservación de la vida y la integridad de las personas primen en el uso del sistema de movilidad, procurando que cada una de ellas, aporte a la seguridad propia y a la de los demás.

Se definieron cinco (5) principios básicos dentro de los lineamientos estratégicos del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira:

1. Dentro del sistema de movilidad, la vida y la integridad física prevalecerán por encima de cualquier criterio: El derecho y respeto por la vida propia y la de los demás es inviolable, la integridad física prevalecerá por encima de cualquier otro criterio en el sistema de movilidad.

2. Prevalecerá la seguridad de las personas por encima de la fluidez del tránsito: Toda acción que repercuta en la necesidad de movilizar o transportar, deberá tener como prioridad la seguridad de las personas.

3. El derecho de paso prevalecerá en función de la vulnerabilidad del modo de movilización: Fomentar en la ciudadanía los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta como modos de transporte, dotando al sistema de una infraestructura segura para este tipo de usuarios.

4. Selección adecuada de las modalidades de transporte público: Prevalecerán las modalidades de transporte público, los cuales deben ser adecuadamente seleccionadas, para que se adapten con su entorno y brinden las mejores garantías de seguridad vial.

5. Convivencia, corresponsabilidad y participación ciudadana: Fortalecerse los procesos educativos de formación e información entorno a la pedagogía vial de todos los actores del sistema de movilidad, procurando que las personas aporten a su seguridad y a la de los demás.

El Plan Local de Seguridad Vial de Palmira 2013-2017, cuya implementación se inició en 2.014, lo conforman 33 Programas que agrupan 130 proyectos que corresponden a 5 líneas de acción: Institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura y atención a víctimas.

2.4. Pedagogía vial dirigida a todos los actores de la vía

Durante los cuatro (4) años del período de gobierno, se trabajó en forma permanente en la conformación de patrullas escolares en instituciones educativas, con el propósito de promover el respeto a las señales de tránsito y divulgar las conductas objeto de sanciones por las autoridades de tránsito.

Adicionalmente con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, hasta su desaparición en 2.014, se adelantaron diferentes campañas temáticas para mejorar el comportamiento de los diferentes actores en aquellas conductas de los diferentes usuarios de las vías públicas con mayor incidencia en la accidentalidad.

En este contexto se expidieron varios actos administrativos con el propósito de organiza varios aspectos de la movilidad:

DECRETO N° 200 del 19 de julio de 2.012: Por medio del cual se adoptan medidas relacionadas con la circulación y estacionamiento de vehículos de tracción humana, tracción animal y automotores de toda clase y tipo en el área central del Municipio de Palmira

DECRETO N° 267 de Noviembre 29 de 2.012: Por medio del cual se adoptan disposiciones transitorias para la circulación de personas y vehículos en la Calle 30 entre Carreras 30 y 23 en el área central del Municipio de Palmira.

DECRETO N° 022 del 06 de febrero de 2.013: Por medio del cual se establece el 2.013 como "Año de la seguridad vial y la bicicleta" en el Municipio de Palmira.

DECRETO N° 067 de Abril 01 de 2.013: Por medio del cual se declara el 19 de Abril como Día de la Bicicleta en Palmira, y se dictan otras disposiciones.

DECRETO N° 133 de Junio 17 de 2.013: Por medio del cual se establece el calendario para el Día de la Bicicleta enn el 2.013 en el Municipío de Palmira y se dictan otras disposiciones.

DECRETO N° 277 de Noviembre 08 de 2.013: Por medio del cual se adoptan disposiciones transitorias para la circulación de personas y vehículos en la Calle 30 entre Carreras 30 y 23 en el área central del Municipio de Palmira.

DECRETO N° 279 de Noviembre 08 de 2.013: Por medio del cual se adopta el Plan Local de Seguridad Vial para el Municipio de Palmira – Valle del Cauca.

DECRETO N° 280 de Noviembre 08 de 2.013: Por medio del cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el calendario del "Día de la Bicicleta en el 2.013.

DECRETO N° 281 del 08 de Noviembre de 2.013: Por medio del cual se adoptan medidas relacionadas de actividades colectivas, deportivas y/o trabajos en las vías públicas y se dictan otras disposiciones.

DECRETO N° 134 del 09 de Junio de 2.014: Por medio del cual se reglamenta la aplicación de comparendos mediante detección por medios

técnicos o tecnológicos en las vías públicas del Municipio de Palmira, y se dictan otras disposiciones.

DECRETO N° 328 del 13 de noviembre de 2.014: Por medio del cual se modifica el Artículo 7° del Decreto 200 del 19 de julio de 2.012, en lo relacionado con los horarios de cargue y descargue de mercancías en el área central del Municipio de Palmira.

DECRETO N° 075 del 13 de marzo de 2.015: Por medio del cual se delimitan los sectores urbanos en los cuales se implementarán los intercambiadores modales para el transporte intermunicipal de pasajeros en el Municipio de Palmira.

DECRETO N° 097 del 16 de abril de 2.015: Por medio del cual se adoptan medidas para la circulación de personas y vehículos automotores, y utilización del espacio público en la Calle 30 entre las Carreras 22 a 33A, al interior de la zona comprendida por las Calles 28 y 33 y las Carreras 22 y 33a, en las vías perimetrales al Parque Bolívar, Plazoleta de la Iglesia La Trinidad, Parque de los Bomberos y Parque La Factoría en el Municipio de Palmira, y se dictan otras disposiciones.

2.5. Señalización horizontal y vertical.

Tomando como referencia un inventario de necesidades desarrollado en 2.012 y los compromisos adquiridos en el Presupuesto Participativo, durante las vigencias de 2.013, 2.014 y 2.015 se aumentó la cobertura de señalización horizontal y vertical en las áreas urbanas y rural del Municipio, mediante un contrato que incluyó el suministro, instalación, reparación y aplicación de dispositivos para la regulación del tránsito.

Como resultado de estas acciones se han mejorado las condiciones de movilidad y seguridad vial en muchos sectores urbanos, reflejada en la disminución de los índices de accidentalidad.

2.6. Cinco (5) soluciones implementadas respecto a los puntos de alta accidentalidad identificados.

Durante la vigencia de 2.013 se intervinieron las intersecciones de la Calle 42, con Carreras 19, 28 y 35, la Calle 47 con Carrera 28 y la Carrera 1ª con Calle 31, identificadas durante 2.012, como los puntos de mayor accidentalidad. Por tratarse de intersecciones semaforizadas, se revisaron ciclos, se ajustaron fases y se mejoró la señalización horizontal y vertical en cada una de ellas, con acompañamiento permanente de los Agentes de la Policía de Tránsito en el control de estacionamiento.

Todas estas intersecciones están sobre las vías nacionales bajo la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías INVIAS, fueron incluidas en un estudio de consultoría que recomienda realizar intervenciones geométricas que requieren de cuantiosas inversiones por la Nación.

2.7. 100% de la red de semáforos en funcionamiento.

En forma permanente se atendieron situaciones de riesgo generadas por deficiencia funcional en las diferentes intersecciones semaforizadas de la ciudad, lo cual ha permitido que ninguna de estas intersecciones esté fuera de servicio por más de veinticuatro (24) horas, a pesar de las limitaciones de equipo para trabajo en alturas.

Durante la vigencia de 2.013, se desarrolló el Estudio de estructuración técnica y financiera del Centro Integrado de Gestión de Tránsito y Transporte CIGTT, el cual sirvió de base para contratar la "Ampliación, mejoramiento y mantenimiento de la red actual de semáforos del Municipio de Palmira", el cual ya está totalmente terminado, mejorando la luminosidad de los semáforos (se cambió a luz LED), su apariencia (pintura de postes y ménsulas) y funcionamiento coordinado (reemplazo de equipos de control local). Queda pendiente la contratación y puesta en funcionamiento del Centro de Control, con el cual se logrará optimizar en todo momento el funcionamiento de la red semaforizada.

2.8. Control y la vigilancia vial.

Durante el periodo 2.012-2.015 se continuó con el Convenio Interadministrativo con la Policía Nacional y la asignación permanente de treinta (30) unidades para la atención de eventos relacionados con el

cumplimiento de las normas de tránsito. Este Convenio que incluyó además dotación de quince (15) motocicletas y cinco (5) vehículos, suministro de combustible, adecuaciones físicas en la sede de la Unidad de la Policía de Tránsito, tres (3) alcohosensores, Kits de Seguridad Vial. El Convenio vence el 31 de Diciembre de 2.015 y cuatro (4) meses más. No fue posible aumentar a 72 el número de unidades destinadas al control y vigilancia vial, por superar la disponibilidad real de la Policía Nacional.

IMPOSICION MENSUAL, PAGOS DE COMPARENDOS E INMOVILIZACIONES						
AÑO	MES	IMPOSICION LOCAL	IMPOSICION POLCA	PAGOS	INMVOLIZADOS	pagos Vs Impos
2014	Enero	1901	886	813	1,005	29%
	Febrero	1575	759	770	829	33%
	Marzo	154	1024	393	359	33%
	Abril	1351	606	668	784	34%
	Mayo	927	837	794	969	31%
	Junio	1111	478	567	724	36%
	Julio	441	558	473	478	47%
	Agosto	130	1018	378	414	33%
	Sept.	301	530	429	436	52%
	Octubre	1462	565	731	946	36%
	Noviembre	1296	457	689	893	39%
	Diciembre	1426	510	642	762	33%
	TOTAL 2014	21,141		7,347	8,599	35%
2015	Enero	2,066	665	785	977	38%
	Febrero	1066	420	672	837	45%
	Marzo	825	258	572	448	53%
	Abril	941	329	556	567	44%
	Mayo	1254	731	706	1055	35%
	Junio	1576	656	847	948	38%
	Julio	1185	438	1052	663	65%
	Agosto	1205	517	834	665	48%
	Septiembre	1224	646	726	630	39%
	Octubre	1370	524	777	620	41%
Nota: no incluye Fotodetecciones						

2.9. Programa de promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.

Palmira

Con la entrega de 206 unidades de motocarros y 84 unidades de negocios a igual número de personas que antes se dedicaban a trabajar en carretillas en el área urbana de Palmira, se dio cumplimiento a lo establecido en los Decretos 114 del 26 de abril de 2.012 y 014 del 30 de Enero de 2.014, desarrollado en consonancia con el Decreto Nacional 0178 del 27 de Enero de 2.012. Las carretillas fueron destruidas para reciclaje de materiales, y los equinos fueron entregados en adopción a personas naturales y jurídicas a través de una Fundación Protectora de Animales, acciones que se traducen en la supresión total de vehículos de tracción animal en Palmira.

TAREAS PENDIENTES:

1. Continuar con la implementación del Plan Local de Seguridad Vial, proyectado hasta el año 2.017. Merece especial mención en este proceso la necesidad de mejorar la seguridad vial en motocicletas involucradas en número de accidentes y número de víctimas en más del 50% de los eventos.

2. Continuar con la implementación del Plan Estratégico de Movilidad Territorial, proyectado hasta el 2.024, con énfasis en el mejoramiento de la infraestructura mediante la construcción y ampliación de algunas vías del Sistema de Anillos con las cuales se logrará redistribuir el tráfico urbano, especialmente el que hoy se concentra en las vías nacionales.

3. Adquirir, instalar y poner en funcionamiento el Centro Integrado de Control de Tránsito y Transporte, con el cual se mejora el funcionamiento de la red de semáforos, el control de vehículos destinados al transporte público de pasajeros

y un sistema de información centralizado sobre situaciones conflictivas en el tránsito. Adquirir equipo para trabajo en altura, necesario para reparación de semáforos en ménsula.

4. Adicionar un módulo a las instalaciones de la Secretaría de Movilidad para conformar y organizar el archivo de procesos de contravenciones, y el archivo central de la Secretaría de Movilidad

5. Crear condiciones de coordinación permanente entre la Secretaría de Planeación, la Secretaría de Desarrollo y Renovación Urbana y la Secretaría de Movilidad para la priorización de proyectos viales acorde con las necesidades de movilidad del Municipio, a través del Comité de Aplicación Vial Urbana, creado por mandato del Acuerdo 028 de 2.014.

6. Dotar a la Secretaría de un stock mínimo renovable de dispositivos de control del tránsito (señales, pintura de tráfico, conos, vallas, bastones delineadores, tachas, tachones, etc.) y de personal para atender situaciones Urgentes. Incluir adquisición de máquina delineadora de tráfico.

7. Ajustar la estructura de la Secretaría para hacerla más funcional, especialmente en lo relacionado con seguridad vial así: Dirección de Registro y Contravenciones, Dirección de Seguridad Vial, y Dirección de Desarrollo Estratégico y de Transporte.

8. Analizar en detalle la conveniencia de la continuidad del Convenio con la Policía Nacional para el control y vigilancia del tránsito en el área urbana, especialmente por las limitaciones que en la coordinación de su plan de trabajo se presenta por las directrices internas propias de la institución, la rotación de personal y la dificultad de aumentar el número de Agentes destinados a esta tarea.

9. Diseño, construcción e implementación de intercambiadores modales para el transporte intermunicipal de pasajeros, según recomendaciones del Plan Estratégico de Movilidad Territorial.