PLAN BÁSICO DE ORDENAMIENTO

TERRITORIAL MUNICIPIO DE LA TEBAIDA

DOCUMENTO DIAGNÓSTICO

JOSE VICENTE YOUNG

Alcalde

La Tebaida

Noviembre de 2022

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

MUNICIPIO DE LA TEBAIDA 2023

DOCUMENTO DE DIAGNOSTICO

Versión	Vo		Fecha	Diciembre de 2022

Elaboró:

Ing. Civil Duvan Beltran Hernandez
Esp. Vías y Transporte

Aprobó:

Jeny Alejandra Serrano Poveda
Coordinadora Equipo Técnico

Tabla de contenido

1 Marco Normativo 7

1.1 Políticas y normativas de orden nacional 7

1.2 Políticas y normativas de orden local 9

2 Diagnóstico 9

2.1 Transporte Terrestre 10

2.1.1 Distribución de viajes Origen -destino 12
2.1.2 Infraestructura Urbana 13
2.1.3 Accesibilidad 16
2.1.4 Vías Rurales 16

2.2 Jerarquización vial 17

2.2.1 Vías colectoras. 17
2.2.2 Ciclorrutas. 18
2.2.3 Redes peatonales 19

2.3 Parqueaderos 19

2.4 Transporte Publico 21

2.5 Transporte de Carga 22

2.6 Parque automotor matriculado 22

2.7 Secciones Viales. 23

2.8 Accidentalidad 29

2.8.1 Puntos críticos de mayor riesgo de accidentalidad 30

1 Antecedentes

Para iniciar este trabajo de diagnóstico del componente vial y movilidad del municipio de la Tebaida se inició con la recolección de información existente, tanto del PBOT anterior como de insumos suministrados por las diferentes secretarías del municipio y otras entidades vinculadas con el uso y desarrollo vial del municipio.

Como primera medida se revisó el Plan de Ordenamiento territorial 2000 – 2009, tomo I "Diagnóstico Visión Regional componente Rural", a en el cual se encontró lo siguiente:
Dentro del papel del municipio en la Región se visiona a la Tebaida como con un gran potencial de convertirse en un gran prestador de servicios de transporte multimodal terrestre + férreo + aéreo, el cual se convierte en un eje estratégico integrados de las demás dinámicas del municipio como es la producción agrícola, el sector agroindustrial, la industria en general, la integración con la región y el país.

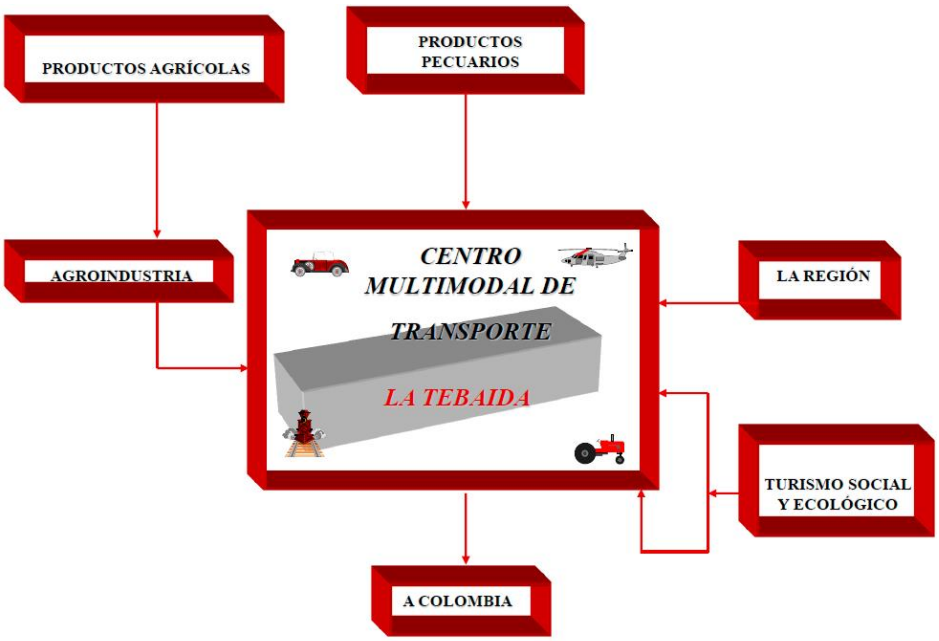


Ilustración 1. Prospectiva de Transporte en el P.B.O.T.

En esta sección se describe de forma general las políticas que enmarcan los proyectos alineados con el papel del municipio se revisaron los objetivos globales estratégicos, entre los cuales se encuentran: 1. Protección, recuperación y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente 2. Fortalecer las dinámicas y sistemas que relacionan el municipio con la región y 4. Optimización de las infraestructuras existentes, entre ellas la red vial, todos estos involucran la infraestructura vial, la primera porque el diseño e implantación de nuevas vialidades deben plantearse desde la sostenibilidad y sustentabilidad del territorio, la segunda porque la red vial dinamiza los procesos de conectividad con la región y el país y la tercera porque el mejoramiento de las redes de servicios existentes proporcionan el mejoramiento de la calidad de vida de los tebaidenses y estos están articulados con los Ejes temáticos o sectoriales estratégicos.

Dentro de la Visión Regional del municipio fueron abordados 3 aspectos a saber: a) Los ejes viales b) La movilidad poblacional. Dentro del eje de Ejes viales se encontraron vías a nivel **nacional, regional y Subregional**, dentro de las vías nivel Nacional el municipio cuenta con la vía nacional ruta 40 o ruta Panamericana que conecta el Valle del Cauca con la capital de país, de gran importancia para el transporte de insumos y mercancía que ingresan al país por el puerto de Buenaventura, en las vías regionales se encuentran la vía Tebaida Montenegro – Quimbaya – Alcalá, la vía LA Tebaida – Armenia, principal corredor vial que facilita desplazamientos de tipos comercial, laboral e institucional y la vía Tebaida – La Paila con el norte del valle del Cauca, igualmente se encuentra la vía La Tebaida, la “Ye de Barcelona”, que permite la conectividad con el sector de Rioverde hacia los municipios de Córdoba, Pijao y Buenavista y el sector de Barragan que conecta con Génova en el Quindío permite el paso hacia los municipios de Caicedonia y Sevilla en el norte del Valle del Cauca. El segundo aspecto es la movilidad poblacional en lo que se refiere a los diferentes viajes que realizan los pobladores del municipio hacia municipios cercanos con motivo de actividades económicas, laborales, académicas, y/o recreativas.

2 VÍAS, TRANSPORTE Y MOVILIDAD

2.1 Transporte Aéreo

El municipio de la Tebaida se encuentra a 1.5 km del aeropuerto internacional “El Edén”, el cual fue inaugurado el 14 de octubre de 1948 producto del desarrollo y crecimiento del municipio de Armenia, que entonces pertenecía al departamento de Caldas. Se inaugura en esta fecha como parte de la celebración del aniversario de la ciudad de Armenia. Para entonces el departamento del Quindío ya contaba con el funcionamiento del tren del Pacifico, para ese entonces La Tebaida era un corregimiento del municipio de Armenia, y su nombre proviene del nombre de una finca que quedaba en dichos terrenos. Un hecho trágico fue el sismo de 1999 que dejó afectado gravemente la estructura existente, por lo que este fue demolido mediante implosión y luego reconstruido con recursos del FOREC (Fondo para la reconstrucción del Eje Cafetero). Actualmente el aeropuerto moviliza mas de 500 mil pasajeros al año.[1]

El Aeropuerto cuenta con un área de 2.054 m2 de la terminal antigua y 5.630 m2 de la nueva terminal internacional de pasajeros, cuenta con una sala de abordaje para vuelos Nacionales e Internacionales con capacidad para 75 pasajeros

Este terminal permite algunas conexiones multimodales, con una zona de carga la cual movilizo 430.997 pasajeros en el 2017.

El aeropuerto el Edén fue reconstruido y mejorado después del terremoto del Eje Cafetero, ocurrido el 25 de enero de 1999, recibe vuelos de las aerolíneas Avianca, LATAM, Wingo, Spirit Airlines, Copa Airlines y la aerolínea de bajo costo colombiana EasyFly que empezó a volar en noviembre de 2007. Su pista Está en capacidad de recibir aeronaves como: Boeing 737 y Boeing 727, Airbus A318, Airbus A319 y Airbus A320, Embraer 190 y Fokker 100 entre otras. En la actualidad, El Aeropuerto Internacional El Edén tiene la pista de mayor longitud en el eje cafetero y por ende tiene grandes posibilidades de posicionarse en el futuro gracias a sus posibilidades de expansión.

[1] Fuente: https://www.cronicadelquindio.com/noticias/cronicapsula/tbtquindo-aeropuerto-internacional-el-edn-de-armenia-ms-de-70-aos-de-historia. Enlace YouTube: Duración 4:06

El 13 de marzo de 2009 el aeropuerto fue declarado formalmente, por la Aerocivil, Internacional, lo que significa que está habilitado para realizar vuelos internacionales regulares y chárter.

En marzo de 2015, la Aerocivil aprobó nuevas rutas aéreas para el Aeropuerto Internacional El Edén de Armenia, con dos aerolíneas: Air Panamá y Viva Colombia. La Aerolínea Air Panama inició operaciones el 1 de diciembre de 2015 a Ciudad de Panamá, al Aeropuerto Marcos A. Gelabert, con tres frecuencias semanales operadas con equipo Fokker 100, pero por razones administrativas de la compañía Air Panama, el 1 de febrero de 2018 cesa sus operaciones desde El Edén. Sin embargo el 2 de diciembre de 2021, se dio inicio a los vuelos hacia Ciudad de Panamá con la aerolínea Copa Airlines. A mediados del 2021, la aerolínea LATAM anuncio el reinicio de operaciones hacia la ciudad de Bogotá, a partir del 16 de junio en sus equipos Airbus A320.[2]

El municipio de La Tebaida tiene cercanía con este aeropuerto, lo que facilita que el municipio a futuro esta ventaja para posicionarse como una plataforma multimodal de carga y pasajeros en el Eje Cafetero.

3 Marco Normativo

En esta sección se describe de forma general las políticas que enmarcan los proyectos en términos de movilidad tanto a nivel nacional como local. La identificación de las políticas a implementar define el contexto de requisitos para la formulación del plan maestro de movilidad a implementar en el periodo de vigencia del Plan de Ordenamiento municipal para la Tebaida.

3.1 Políticas y normativas de orden nacional

[2] Fuente: Pagina oficial Aeronáutica Civil: Enlace: https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/Pages/el-eden.aspx

En primera instancia se parte lo contemplado en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia de 1991 en donde se expresa que “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[3], sin embargo, el estado es responsable que esta movilidad se realice de forma seguras, dando prioridad a los usuarios no motorizados (peatones). Adicionalmente, la Constitución Política Colombiana, en su Artículo 334 expresa lo siguiente:

Artículo 334. 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.*

De esta forma los planes de ordenamiento territorial, estarán orientados al mejoramiento progresivo de los servicios públicos prestados con el fin de mejorar la calidad y condiciones de vida de sus habitantes.

En la búsqueda del uso de sistemas de transportes sostenibles, la Ley 1083 del 2006 [4]hace referencia a la **planeación urbana sostenible** y hace especial énfasis en la “adopción” de planes de movilidad que se encuentren enmarcados dentro de las directrices de los planes de ordenamiento territorial que incentiven el uso del transporte público y de modos de desplazamiento como: patinetas eléctricas, la bicicleta y la caminata de modo que se generen menores impactos negativos al medio ambiente. Bajo estas orientaciones normativas las propuestas que se hagan en la formulación del plan de movilidad para el municipio, deben estar enmarcadas en un enfoque social y amigable

[3] Asamblea Nacional constituyente de Colombia de 1991.
[4] Ley 1083 de 2066, reglamentada parcialmente por Decreto Nacional 798 de 2010. Art. 2

con el medio ambiente.

Se revisó el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, el desarrollo de la infraestructura de transporte, tanto nivel urbano como rural, tiene un enfoque de o de la eficiencia energética mediante el impulso de la conversión tecnológica y los sistemas de gestión de energía en los procesos productivos, y en los medios de transporte e incentivar el uso de vehículos eléctricos. En ese marco de acción, se deberá avanzar en la implementación de sistemas de transporte que permitan mejorar la calidad del servicio al usuario y hacia el fortalecimiento de la movilidad urbana en modos más sostenibles, de forma tal que se trabaje en campañas educativas desde la población infantil, quienes serán los usuarios viales del futuro.

3.2 Políticas y normativas de orden local

El Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 (Acuerdo 005 de mayo 1 de 2020) “La Tebaida diferente”, es un instrumento de planificación social y económica que orienta las actuaciones públicas y privadas dirigidas a lograr los objetivos señalados en el Programa de Gobierno e integrar las orientaciones del Plan Nacional de Desarrollo con el ánimo de lograr una ciudad competitiva, incluyente y garante de bienestar para todos sus ciudadanos. En materia de políticas de transporte e infraestructura vial se plantean los objetivos presentados a continuación:

- Fortalecer la red vial urbana y rural para contribuir a la conectividad y competitividad de la Tebaida.
- Control y seguimiento a las acciones que brinden una movilidad y seguridad efectiva y planificada mediante la aplicación de estrategias de educación vial.

4 Diagnóstico

En esta etapa se diagnosticaron los modos de transporte con los cuales cuenta el

municipio:

4.1 Transporte Terrestre

El modo de transporte terrestre del municipio de La Tebaida se analizan las siguientes infraestructuras:

a) **Malla vial local:** Esta se encuentra bien definida por una retícula homogénea entre las calles 4 y 22 y entre las carreras 5 y 10, los alineamientos de las calles y carreras; por fuera de esta zona se observa una distribución heterogénea e irregular debido a que se han presentado procesos de expansión de forma desordenada del territorio ocasionados en parte por las características morfológicas en la topografía de algunas zonas. En el proceso de identificación de las vías estructurantes del municipio, se encontraron las siguientes: La Carrera 5 la cual conecta desde la Calle 4 acceso nororiental del municipio por el sector de Anapoima hasta el sector de Nueva Tebaida segunda etapa, conectando el sector norte del municipio; las carreras 9 y 10 las cuales conectan el acceso nororiental por la vía del aeropuerto con la calle 22 en el sector de Nueva Tebaida y a su vez se conectan con las calles 11, 13, 15 y 17 generando anillos de conexión en la red vial del municipio, facilitando la movilización de los diferentes modos de transporte. Se encontró que la Carrera 13 en el sector oriental del municipio, es una vía que tomará gran importancia a futuro para mejorar la movilidad del sector del Mangón y conectar con el Cantarito, pero debe prolongarse la continuidad de la sección vial. A continuación se presenta una figura con la distribución de las principales vías de la red vial de municipio.



Ilustración 2. Malla vial principal del municipio

Fuente: Equipo P.B.O.T 2023

b) **Vías de conectividad regional:** La Tebaida cuenta con vías de comunicación con le permiten conectarse de forma eficiente con los municipios cercanos como: Armenia, capital del Quindío (Norte) vía doble calzada, Montenegro (Occidente) vía en asfalto con sección variable de 6.00m a 6.50m y Calarcá (Oriente) la cual hace parte de la vía nacional que conecta el puerto de Buenaventura con la capital del país.

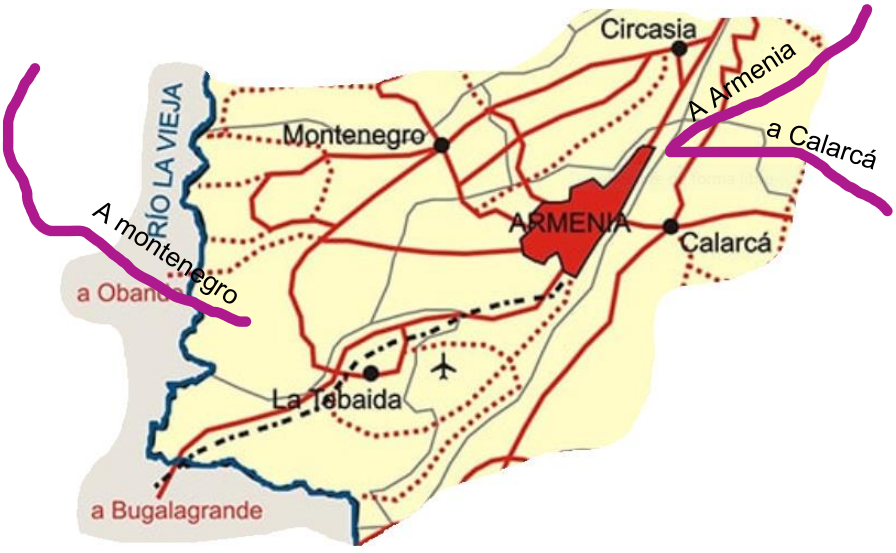


Ilustración 3. Conectividad regional del municipio

c) **Vías de conectividad nacional:** Por el occidente del municipio cruza la ruta 40 que comunica los departamentos del Valle del Cauca con el municipio de Soacha en Cundinamarca que es la entrada a la capital del país. Esta vía cuenta con una sección transversal de 9.60m (Calzada: 7.20m + Bermas de 1.20m), la cual presenta un nivel de servicio adecuado para la demanda de tránsito actual, sin embargo es necesario revisar los proyectos de ampliación que tenga la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la ampliación de este corredor o la construcción de un corredor alterno en doble calzada desde el punto de la Herradura hasta el municipio de Calarcá para optimizar el tiempo de desplazamiento por el departamento del Quindío.



Ilustración 4. Vía nacional Buenaventura – Bogotá (Ruta 40)

Fuente: Equipo P.B.O.T 2023

4.1.1 Distribución de viajes Origen -destino

Es necesario realizar encuestas de origen – destino para determinar el número de viajes en que salen y llegan en la hora pico de la mañana y el número de viajes que

salen y llegan en las horas pico de la tarde para obtener la distribución porcentual de los viajes realizados desde y hacia el municipio y centros de atracción de usuarios de las vías.

Los principales orígenes del municipio son *Armenia, Calarcá y Montenegro*.

4.1.2 Infraestructura Urbana

El municipio de La Tebaida cuenta con un 10,51% de área superficial de vías, de los 2.113 km^2 que tiene de área urbana, cumpliendo con el 10% en área de vías recomendado por el Banco Mundial. Los porcentajes según su jerarquía se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1. Longitud de vías según jerarquización del municipio

Localización	Vías Colectoras (km)	Vías Locales (km)	Total (km)
Carrera 5 (Via al Valle – Nueva Tebaida)	**2.62**		
Carrera 9 (Calle 4 – Calle 22)	**1.61**		
Carrera 10 (Calle 4 – Calle 22)	**1.68**		
Calle 11 (Cra. 5 – Cra. 10)	**0.45**		
Calle 12 (Cra. 5 – Vía al Valle)	**0.42**		
Calle 13 (Via al Valle – Cra. 5)	**0.40**		
Calle 15 (Cra. 5 – Cra. 10)	**0.45**		
Longitud de la Vía (Km.)	7.63	28.95	36.58
Porcentaje	20.85%	79.15%	100%
Valores Deseados	20%-30%	60%-70%	

Fuente: Inventario vial 2022. La Tebaida.

De acuerdo con recorridos realizados al municipio y a una inspección visual del estado de la infraestructura existente se resaltan los siguientes puntos:

- **Vías Existentes.** Existe continuidad en la mayoría de las vías locales en la zona de la periferia y algunas discontinuidades debido a desarrollos urbanos no acordes con la

orientación de la malla vial actual. Algunos sectores cuentan con solo con una vía de acceso, lo cual a futuro puede dificultar la movilidad de presentarse eventos que inhabiliten estas vías.

- **Estado del Pavimento.** En general el estado del pavimento del municipio se encuentra en buen estado, a excepción tramos localizados en algunas zonas como: Carrera 9 Calle 10 Frente a la parroquia San Martin de Porres, donde un tramo de vía esta sin pavimentar. En otros sitios se presentan un desgaste normal debido a la circulación vehicular, con tramos localizados para reparar. Algunas vías de desarrollos recientes están sin pavimentar y las vías de salida a las veredas se en su mayoría se encuentran sin pavimentar.

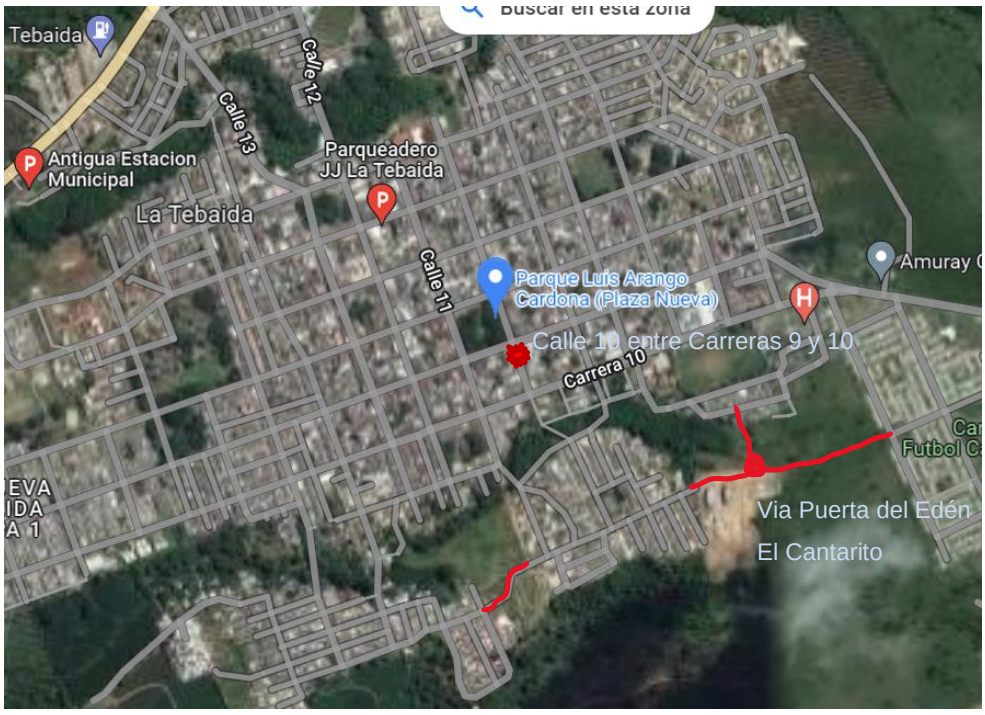


Imagen 1. Sitios críticos de pavimento a Sep. 2022

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Maps. Equipo P.B.O.T 2023

- **Señalización.** La señalización vertical del municipio en general se observa en buen

estado en la mayoría de sus vías al igual que la señalización horizontal la cual se observa en buen estado en un buen porcentaje, sin embargo es necesario realizar planificar un mantenimiento para reparar el desgaste evidente en algunos sitios.

- **Sentidos de circulación vial:** En algunos tramos se percibe una saturación vehicular en las horas pico, como Carrera 10, Calle 13 entre carreras 5 y 8, sin embargo, se observan niveles de servicio adecuado de las vías en las horas pico de circulación.

  Las vías veredales, se observan con poca o nula señalización y en la mayoría de ellas su sección es de apenas 3.50m por lo que se dificulta la circulación de dos vehículos en sentidos opuestos.

- **Estado de Andenes.** El estado de los andenes en la zona céntrica del municipio se presenta buen estado, sin embargo, se observan anchos variables de 1.20m a 1.80m, los cuales deben mejorarse para permitir una mejor circulación peatonal y un mejor nivel de servicio para la circulación de peatones. En las vías rurales se observa en todas estas la falta de andenes lo que dificulta el tránsito peatonal además de crear escenarios de riesgo para su circulación.

- **Inventario de Intersecciones.** Se realizó un inventario físico de las intersecciones que se presentan entre las vías principales de la zona urbana del municipio donde se desatacan lo siguiente:

  - **Intersecciones reguladas con señales de "PARE":** La mayoría de las intersecciones viales cuentan con señales reglamentarias de pare, sentidos de circulación en las esquinas; así como de señales informativas de nomenclatura, sin embargo, es necesario complementar en algunos sitios.

  - **Intersecciones semaforizadas**. El municipio cuenta actualmente con tres intersecciones semaforizadas que se encuentran ubicadas en los siguientes sitios:



Imagen 2. Intersección semaforizada Carrera 5 con Calle 12

Fuente: Google Street View. Diciembre 2021

4.1.3 Accesibilidad

El municipio cuenta con vías de acceso en la zona nororiental desde el aeropuerto “El Edén”, la vía de acceso por el sector de Anapoima y la vía de acceso desde la vía panamericana por la Calle 13. Estas vías se observan con buena capacidad en las horas de máxima demanda, sin embargo, es necesario proyectar su ampliación a futuro.

Por el contrario, se evidencia que falta una conexión por la zona suroccidental del municipio, lo que hace que este sector cuente con una sola vía de acceso y salida.

4.1.4 Vías Rurales

El municipio de La Tebaida cuenta con una adecuada red de vías rurales que le permite contar con buena conectividad entre la zona rural y urbana para el transporte de los productos agrícolas a los mercados locales y para facilitar el acceso de los turistas que desean tener contacto con la naturaleza con las zonas de importancia turística del municipio. Desde el punto de vista funcional, cuentan con secciones

transversales entre 3.00 m y 3.50m lo cual las hace insuficientes para una adecuada circulación en ambos sentidos, lo cual debe ser resuelto en la etapa de formulación.

Una buena parte de las vías rurales conectan de forma directa con la vía nacional Valle del Cauca – Cundinamarca, de modo que se crean conflictos de acceso y salida sobre este corredor las cuales deben ser revisados para mejorar las condiciones de salida e ingreso al corredor vial nacional (Ruta 40).

En las vías rurales como se mencionó en párrafos anteriores, se observa secciones estrechas, lo que dificultaría el ingreso de vehículos de emergencia en caso de presentarse algún evento, nula demarcación y señalización incrementado las situaciones de riesgo de circulación, inexistencia de andenes y falta de rocería. En la actualidad, la mayoría de estas vías permiten el ingreso de manera exclusiva a algunos sectores, por lo que es importante crear conexiones con otras veredas de las zonas rurales.

4.2 Jerarquización vial

La clasificación funcional de las vías urbanas, es una herramienta importante de la planificación del transporte, que permite identificar las vías de acuerdo con las características del tránsito y de la vía, la relación con las actividades de la población, la accesibilidad, continuidad, longitud y áreas que relaciona.

De acuerdo con lo anterior la clasificación de la red vial urbana del municipio de La Tebaida de acuerdo con su funcionalidad es al siguiente:

4.2.1 Vías colectoras.

Son las que ligan las calles principales con las calles troncales, proporcionando a su vez acceso a las propiedades colindantes. Generalmente unen vías arterias entre sí,

y deben atender volúmenes de tránsito moderados, incluyendo el transporte público colectivo. A continuación, se presentan las vías con esta clasificación:

- Carrera 5 entre calles 1 y 22
- Carrera 9 entre calles 4 y 15
- Carrera 10 entre Calles 4 y 17
- Calle 11 entre carreras 9 y 5
- Calle 13 entre vía panamericana y carrera 10
- Calle 15 entre Calles 5 y 10

4.2.2 Ciclorrutas.

Actualmente se identifica un corredor de ciclorruta desde la intersección de la Carrera 10 Con calle 4 sobre la vía de acceso y salida del municipio hacia el aeropuerto “El Edén”.



Imagen 3. Ciclorruta actual corredor La Tebaida Aeropuerto “El Edén”

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Maps. Equipo P.B.O.T 2023

4.2.3 Redes peatonales

El municipio cuenta con un tramo de la malla vial para circulación exclusiva de peatones la cual conecta el parque principal frente a la Alcaldía, con el parque “Luis Arango Cardona” en una longitud de 260 metros aproximadamente, el cual inicia en la Carrera 6 con calle 12 desplazándose por la calle 12 hasta la . un corredor de ciclorruta desde la intersección de la Carrera 10 Con calle 4 sobre la vía de acceso y salida del municipio hacia el aeropuerto “El Edén”.

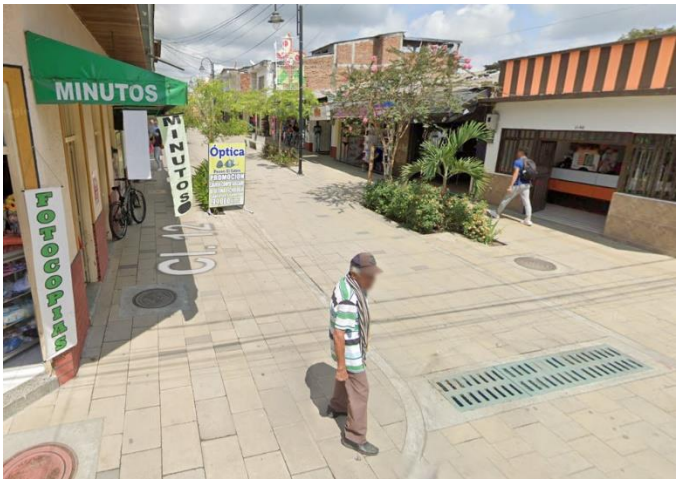


Imagen 4. Vía peatonal Calle 12

Fuente: Google maps. Mes 12 Año 2021

4.3 Parqueaderos

La Tebaida cuenta con 6 parqueaderos ubicados en la zona urbana. La mayoría de estos son para vehículos livianos, los cuales se relacionan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Parqueaderos en servicio identificados

No.	Dirección	Capacidad (Vehículos)	Tipo Vehículos
1	Calle 15 entre cras 4 y 5	10	Livianos
2	Carrea 5 entre Calles 15 y 16	7	Livianos

3	Calle 4 con Carrera 10 acceso desde aeropuerto el Edén	35	Livianos
4	Carrera 10 con Calle 11 esquina	44	Livianos y busetas
5	Calle 12 entre carreras 4 y 5	38	Livianos
6	Carrera 4 Calle 13 esquina	35	Livianos
7	Carrera 12 Calle 14	24	Livianos y pesados
8	Carrera 11 Calle 13	20	Livianos
9	Carrera 10 Calle 6 esquina	24	Pesados
10	Estación Terpel La Tebaida	12	Camiones
11	Via Panamericana enseguida estación Terpel La Tebaida	24	Camiones
12	Via Panamericana	28	Camiones

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Uno de los puntos más importantes y críticos que enfrenta el transporte, es la oferta de parqueaderos, ya sean públicos o privados, problema que se vive actualmente en el municipio, por la invasión de las calzadas de circulación por vehículos parqueados en las vías.

Este problema se hace más notorio los fines de semana, y al no poseer una oferta suficiente de parqueaderos para la demanda actual, los vehículos se ven obligados a parquear en las vías, lo que ocasiona que estas se vean congestionadas.

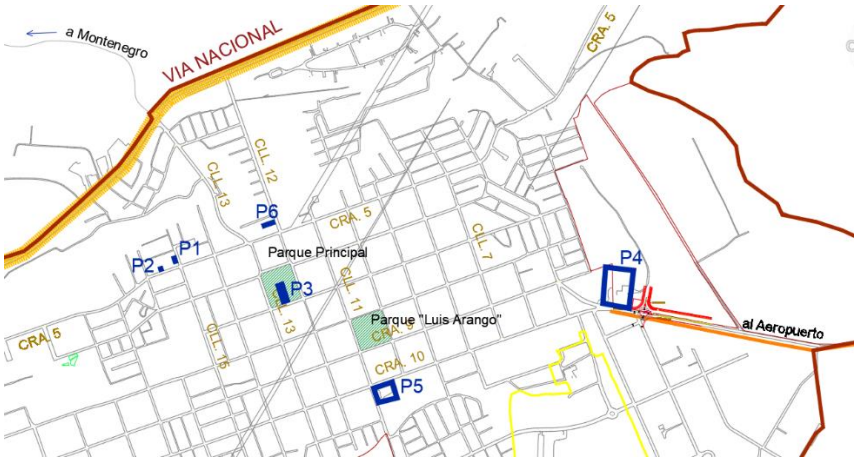


Ilustración 5. Localización de parqueaderos.

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

4.4 Transporte Publico

Las empresas registradas en el municipio de La Tebaida que prestan el servicio de transporte público formal son:

- La Cooperativa de Transportadores Unidos de La Tebaida **COOTRASUT** a través de la prestación de servicio mixto en vehículos tipo campero y camionetas.
- Empresa **TRANSTEBAIDA S.A**. presta el servicio individual de pasajeros en vehículos tipo de taxi.
- La empresa Rápido Quindío presta el servicio de transporte del casco urbano al centro poblado de La Silvia.

Las empresas que prestan el servicio de transporte público intermunicipal son:

- Trans Armenia
- Nuevo Rapido Quindío
- TransTebaida

Las rutas actuales de transporte público se presentan en la siguiente imagen:

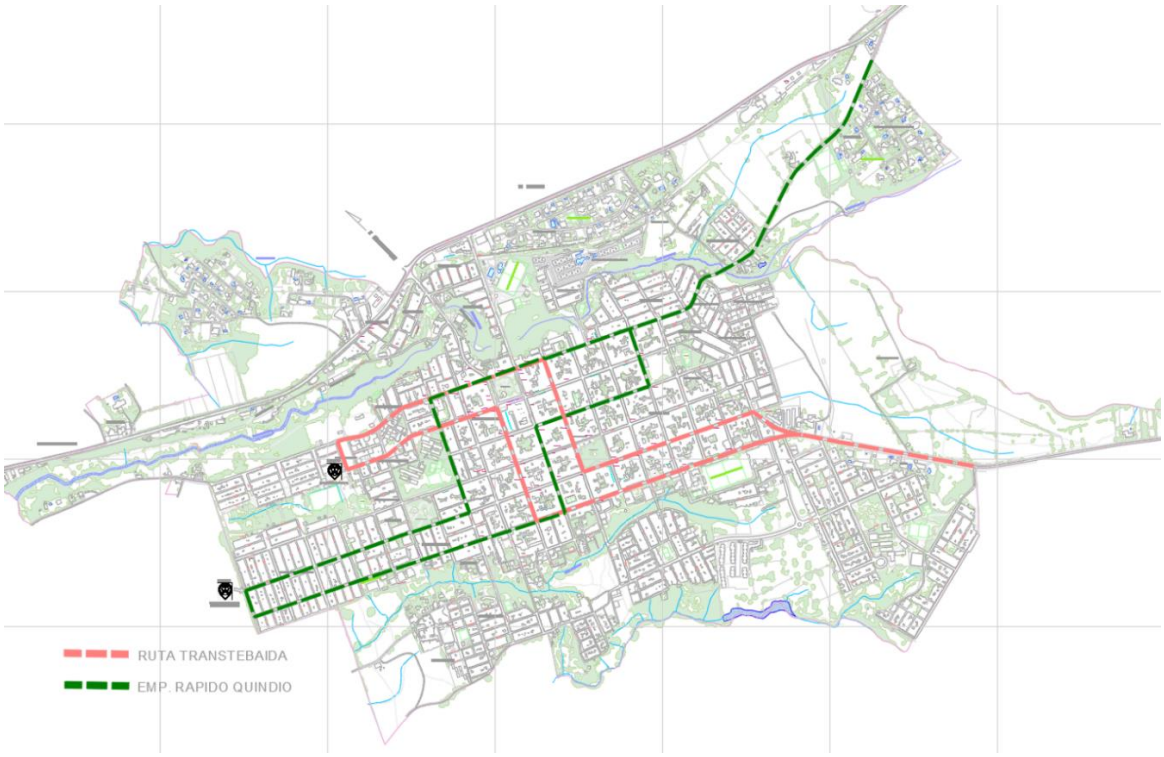


Ilustración 6. Rutas de Transporte Público

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

4.5 Transporte de Carga

Es claro que para el correcto funcionamiento del sector comercial e industrial del municipio se debe contar con el espacio físico para las zonas de carga y descarga, y de espacio para la circulación fluida del tránsito vehicular, el municipio cuenta con algunas zonas de cargue uy descargue en zonas de uso mixto residencial y comercial, sin embargo, no se cumplen los horarios de cargue y descargue de 9:00 a.m. a 11:00 a.m.

4.6 Parque automotor matriculado

En el todo el país existe una gran tendencia al aumento del uso del vehículo particular debido al crecimiento poblacional, loque da como resultado la saturación de la red vial y

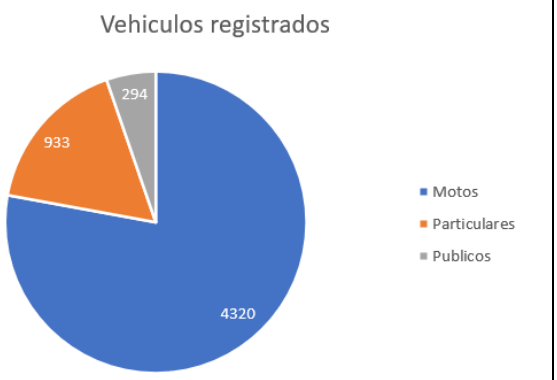
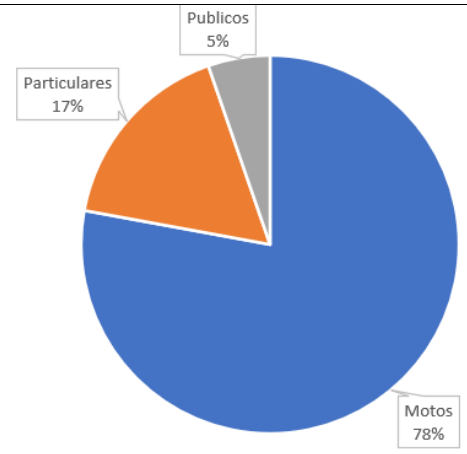
lo preocupante es que esta tendencia se profundizara a futuro.

El parque automotor matriculado hasta el año 2021 de acuerdo con la secretaría de tránsito y transporte de la Tebaida es el que se presenta a continuación:

- Motocicletas: 4320
- Vehículos Particulares: 933
- Vehículos de servicio Público: 294

A continuación, se presentan de forma gráfica la composición de automotores registrados en el municipio de la Tebaida.

Tabla 3. Parque automotor registrado en el municipio

Ilustración 7. Vehículos registrados (Año 2021)	**Ilustración 8. Distribución porcentual vehículos registrados (Año 2021)**
	

Fuente: Informe Accidentalidad 2021 Secretaría de Transito de La Tebaida

4.7 Secciones Viales.

Se realizó el levantamiento de las secciones transversales, las cuales se muestran a

continuación:



Foto 1. Vía de acceso desde aeropuerto el Edén

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

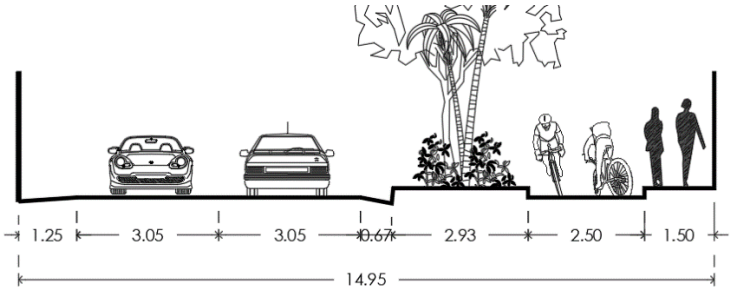


Ilustración 9. Sección vial acceso por Aeropuerto "El Edén"

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023



Foto 2. Vista calle 4 entre carreras 9 y 10

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

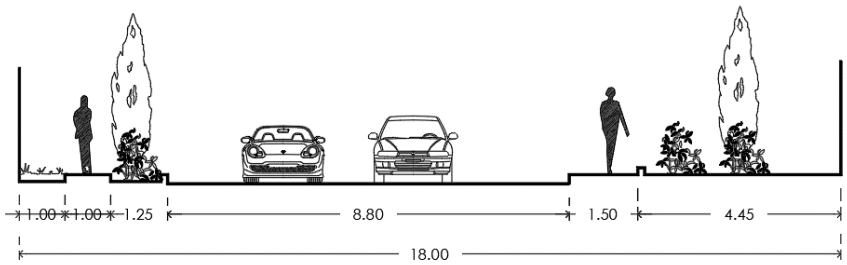


Ilustración 10. Sección vial Calle 4

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Se observa buenas características de la sección vial y un buen nivel de servicio de la vía en horas pico.



Foto 3. Vista Carrera 9

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

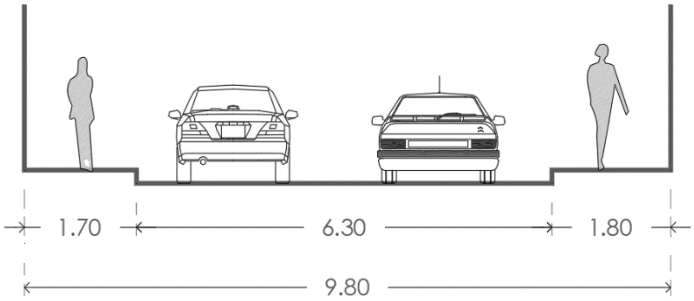


Ilustración 11. Sección vial Carrera 9 entre Calles 5 y 11

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023



Foto 4. Panorámica Calle 11

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

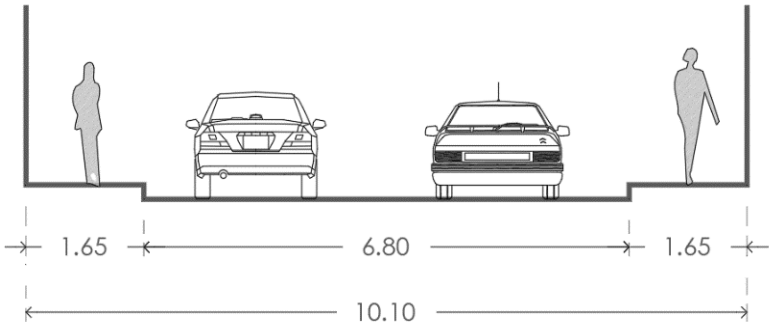


Ilustración 12. Sección vial Calle 11 entre Cras 5 y 10

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Se observa buenas características de la sección vial, reducida sección de los andenes y un buen nivel de servicio de la vía. Ocupación de parte de la calzada por estacionamiento temporal de vehículos.



Foto 5. Vista de la Carrera 5 con calle 11

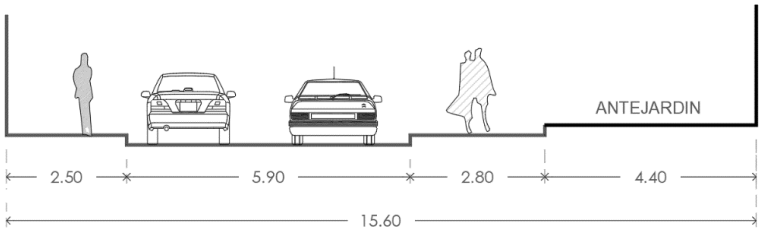
Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Se observa buenas características de la calzada, reducida sección de los andenes. Buen nivel de servicio de la vía.



Foto 6. Vista de la calle 15

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023



SECCIÓN VIAL CALLE 15

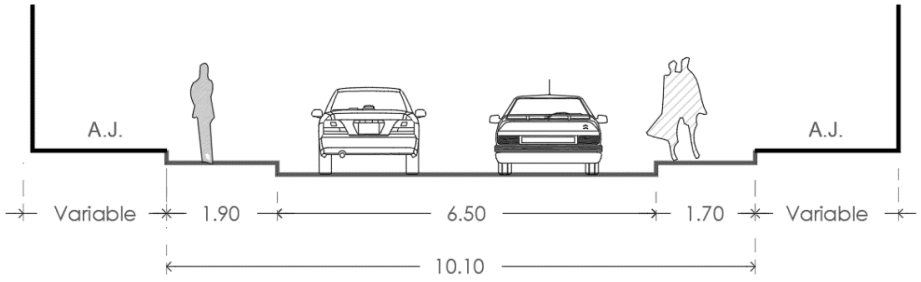
Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Se observa buenas características de la sección vial, buena sección de los andenes y un buen nivel de servicio de la vía.



Foto 7. Vista de la carrera 10 con calle 13

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023



SECCIÓN VIAL CARRERA 10

Fuente: Elaboración propia. Equipo P.B.O.T 2023

Se observa buenas características de la sección vial, buen ancho y buen estado de los andenes y un buen nivel de servicio de la vía. Vía de gran importancia dentro de la malla vial del municipio.

4.8 Accidentalidad

La secretaria de tránsito del municipio de La Tebaida, suministró los datos de

accidentalidad desde al año 2012, hasta el año 2021, especificando solo los accidentes de tránsito ocurridos en la zona urbana del Municipio reportados en el RUNT.

Cabe resaltar en el tema de accidentalidad que el observatorio nacional de seguridad vial, incluye la accidentalidad en la vía panamericana (vía Nacional) como parte de los indicadores del municipio. Los datos se presentan a continuación:

Tabla 4. Datos de accidentalidad en La Tebaida últimos 10 años

AÑO	SOLO DAÑOS	LESIONADOS	FALLECIDOS
2012	30	41	1
2013	35	25	0
2014	18	48	1
2015	34	46	3
2016	38	33	0
2017	32	34	1
2018	42	36	2
2019	31	35	3
2020	34	26	0
2021	44	33	1

Fuente: Secretaria de Transito de La Tebaida. 2021

4.8.1 Puntos críticos de mayor riesgo de accidentalidad

Esta información entregada por la secretaría de tránsito municipal, refleja los cinco (5) puntos donde se concentra la mayor cantidad de accidentes de tránsito en el municipio de la Tebaida, sin embargo ante la actual referencia de accidentalidad es importante destacar como nuevo punto crítico el presentado en la zona franca de la via La paila - Armenia, que debido a las condiciones de ingreso y salida permanente de vehículos y personas, se incrementa el escenario de riesgo de accidentalidad. Estos puntos son:

- Carrera 6 con Calle 11
- Carrera 10 con Calle 12
- Carrera 5 con vía panamericana (entrada guayacanes)
- Carrera 7 con Calles 13 y 14
- Carrera 9 y 10 con Calles 14 y 15

Se identifican como puntos críticos por ser puntos de accidentalidad frecuente debido a las velocidades e imprudencias generadas desde los diferentes usuarios de la vía, además de la limitación de infraestructura establecida en los mismos.

Infraestructura vial rural

La tebaida es clave para el transito que viene del centro del país hacia el occidente, y de la movilización de carga desde el principal puerto de Buenaventura hacia el centro del país, por lo que para la Tebaida es determinante contar con esta vía del orden nacional para su desarrollo. Esta vía tiene actualmente dos intersecciones importantes, la principal la intersección es la del Club Campestre y en segundo lugar la intersección con desvío hacia Montenegro.

Las vías rurales dependen principalmente de dos corredores: el primero la vía panamericana que viene desde el departamento del valle y cruza hacia el centro del país y la segunda la vía Tebaida – Aeropuerto, la cual genera conexión con las veredas el Cinco, Maravelez, Palonegro, y la Argentina, importantes para la actividad agrícola.

A continuación se presenta un a imagen de la distribución de las vías rurales del municipio y como estas se conectan principalmente con la vía panamericana.

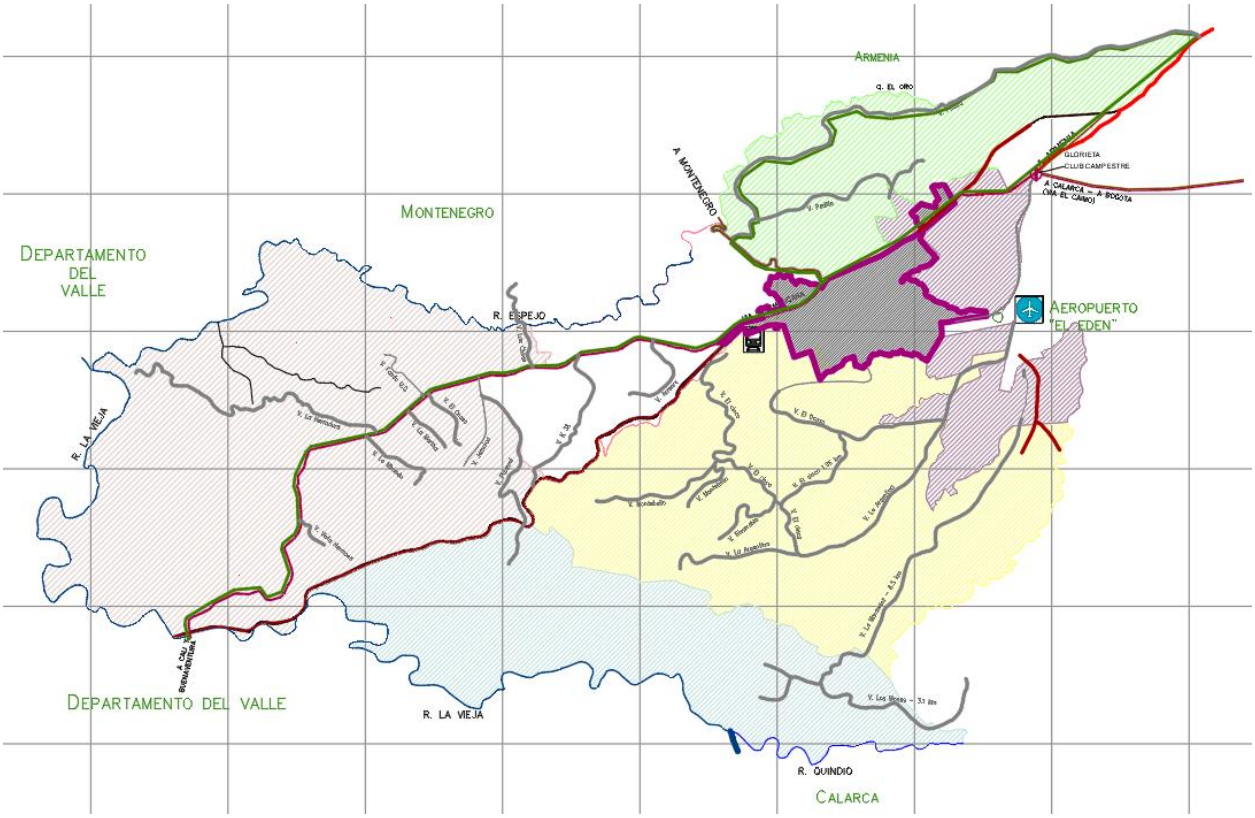


Ilustración 13. Mapa de vías rurales, nacionales y regionales municipio de La Tebaida

Fuente: Tomado de Cartografía de La Tebaida

El municipio cuenta actualmente con 61.298 metros de vías rurales, las cuales permiten generar actividades de índole comercial, turístico e industrial las cuales se encuentran distribuidas así:

TIPO	LONG. (m)
VIA EL CINCO	6.101.26
VIA EL OCASO	4.868,63
VIA JAMAICA	1.134,06
VIA K38	2.506,19
VIA LA ARGENTINA	7.906,56
VIA LA HERRADURA	4.788,59
VIA LA MARTHA	782,59
VIA LA MIRANDA	1.323,81
VIA LAS CHILAS	704,36

VIA LOS MONOS	3.078,92
VIA MARAVELEZ	6.507,00
VIA MONTEBELLO	3.109,27
VIA MURILLO	4.306,59
VIA PADILLA	8.098,04
VIA PIZAMAL	3.582,85
VIA RIVARABIA	1.391,13
VIA FONDO UNIQUINDIO	1.094,54
VIA VISTA HERMOSA	607.78
TOTAL VIAS TERCIARIAS	61.892,17

De las vías rurales, se encontró que algunas de ellas tienen buena sección transversal como el Acceso a “Nuevo Amanecer”, o al Club del Fondo de empleados de la Unviersidad del Quindío, pero en los accesos a sectores agrícolas, la sección encontrada fue entre 4 y 5 metros, lo que dificulta la entrada y salida de camiones para la actividad agro industrial. Estas secciones deben ampliarse para facilitar el acceso de vehículos de carga de 3 y 5 toneladas , los cuales son principalmente usados para la extracción de los productos agrícolas a los centros de acopio del municipio.

Cuadro de Problemas, necesidades y potencialidades de movilidad en el municipio de La Tebaida

PROBLEMAS	NECESIDADES	POTENCIALIDADES
• Congestión por falta de paraderos de buses.	• Definir las paradas del transporte público de buses de acuerdo con estudio de subida y bajada de pasajeros.	• Se puede optimizar el sistema con un estudio de transporte público con baja inversión.
• Parqueo de vehículos en las vías públicas.	• Mayor oferta de parqueaderos en el municipio, articulado a plan de movilidad.	• Definir de forma armoniosa las zonas para sitios de parqueo en el municipio.

PROBLEMAS	NECESIDADES	POTENCIALIDADES
• Sectores de la malla vial en mal estado	• optimización de las malla vial y disposiciones para promover una movilidad acorde con los objetivos de desarrollo del municipio.	• Formulación de políticas que promuevan la construcción de ciclorrutas, senderos peatonales y uso de medios alternativos de movilización.
• Falta de políticas para promover al municipio como plataforma multimodal de carga y pasajeros.	• Infraestructuras que promuevan el desarrollo frente a las fortalezas del municipio por su ubicación estratégica y la confluencia de modos de transporte terrestre, aéreo y ferroviario.	• Formular como uno de los objetivos la conformación del municipio como plataforma multimodal de transporte para su crecimiento y desarrollo.
• Altas velocidades en moto en algunos sectores del municipio por algunos usuarios.	• Disminuir los índices de accidentalidad en las vías con los diferentes actores viales.	• Disminución de los indicadores de accidentalidad con educación en seguridad vial.
• Secciones viales sin sobra para los peatones y usuarios en bicicleta.	• Reducción de las emisiones de CO2 por uso de automotores	• Topografía urbana y rural con favorabilidad para fomentar el uso de la bicicleta.
• Falta de medios para recolección de información pertinente para estudios de movilidad y transporte.	• Poca información para complementar estudios de movilidad.	• Contar con información de mejor calidad y disponibilidad para el público y para la toma de decisiones
• Afectación de sistemas ambientales aledaños a las vías.	• contaminación de fuentes hídricas y zonas de protección ambiental	• Incrementar las zonas de protección como pulmón del municipio.
• Accidentalidad en la vía nacional por falta de infraestructura para los peatones y bici usuarios	• Infraestructura adecuada para la circulación de peatones y bici usuarios en sus recorridos cotidianos	Proyecto de ampliación de la vía nacional en el mediano plazo que involucre esta necesidad.
• Poco uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte.	• mayor uso de automotores generando contaminación	• Topografía urbana y rural favorables para fomentar e incrementar el uso de la bicicleta.
• Zona franca sin corredores adecuados para sus maniobras.	• Problemas de congestión y riesgo de accidentalidad por falta de acceso y salidas adecuados.	Proyecto de ampliación de la vía nacional en el mediano plazo que involucre esta necesidad.

PROBLEMAS	NECESIDADES	POTENCIALIDADES
• Vías con pavimento articulado con fallos.	• Inconformidad de los habitantes por obras deterioradas y mal aspecto de la ciudad.	Ampliar corredores con pavimento articulado para vías peatonales.
• Embotellamiento por el sector Suroccidental del municipio	• Falta vía de acceso por este sector	Facilitar el acceso desde el sector suroccidental al municipio y conexión con el aeropuerto el Edén
• Construcciones informales en las zonas de retiro de la red férrea.	• Recuperación de la vía férrea para llegar a ser una plataforma intermodal del occidente del país.	• Recuperación de las vías férreas para el transporte de carga, de pasajeros y el sector del turismo.