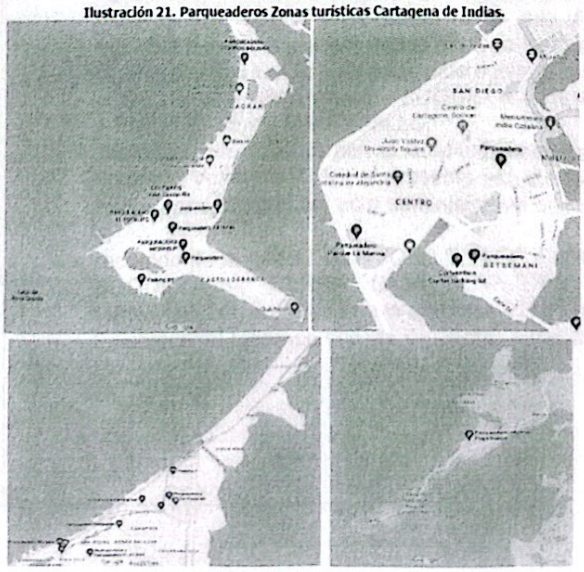
Fecha de Elaboración: 25 de Noviembre de 2024

Informe parcial [X] Informe Final: [ ]

1. INFORMACIÓN DEL CONTRATO	
NOMBRE Y APELLIDOS DEL CONTRATISTA	JEAN CARLOS GAIBAO ARROYO
N° DE CONTRATO:	6737
FECHA DEL CONTRATO:	**19 DE SEPTIEMBRE DE 2024**
OBJETO DEL CONTRATO:	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES EN LAS ACTIVIDADES QUE, DESARROLLA EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE-DATT, EN EL MARCO DEL PROYECTO "IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS".
NO. RUT/ CÉDULA:	1102872212
FECHA DE INICIO:	23 DE SEPTIEMBRE DE 2024
FECHA DE TERMINACIÓN:	22 DE DICIEMBRE
DEPENDENCIA DONDE PRESTA EL SERVICIO:	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE - DATT
NOMBRE Y CARGO DEL SUPERVISOR:	JESUS DAVID DURAN BARRETO

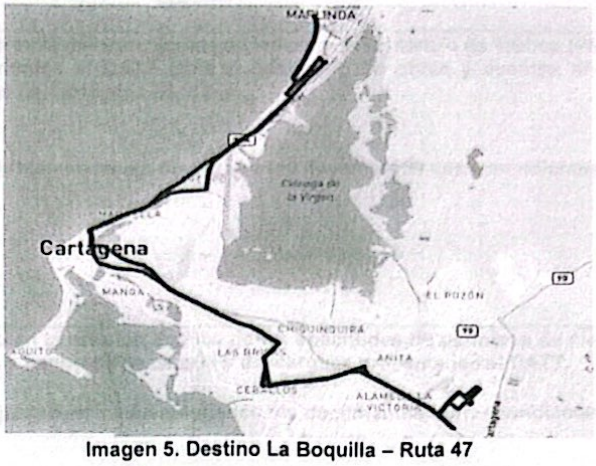
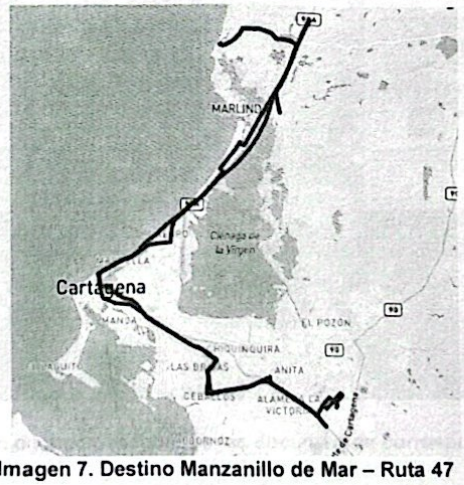
En cumplimiento del objeto del Contrato referenciado he desarrollado durante el periodo comprendido entre el día 23 del mes de Octubre al día 22 del mes de Noviembre del año 2024, las siguientes actividades relacionadas con el objeto contractual:

2. EJECUCIÓN DEL CONTRATO		
ITEM	**OBLIGACIONES CONTRACTUALES**	**ACTIVIDADES DESARROLLADAS**
1	REALIZAR LA TOMA Y RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS PARA LA EXPEDICIÓN DE ACTOS ADMINISTRATIVOS, PLANES Y PROGRAMAS EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN EL PROYECTO "IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS".	se dio apoyo en la elaboración de "estudio técnico para evaluar medidas de tránsito en zonas turísticas de Cartagena de indias – temporada semana santa 2024": En el cual entre otros se establece: **Ilustración 21. Parqueaderos Zonas turísticas Cartagena de Indias.** 

Scanned with CamScanner

		• Considerando las condiciones particulares de cada zona turística en el Distrito de Cartagena de Indias, se recomienda desde la Subdirección técnica y operativa del DATT restringir la circulación de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental desde el sábado 2 de noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025 por las vías de los Barrios Bocagrande, Castillogrande, El Laguito, Centro, San Diego, Getsemaní, Marbella, El Cabrero, Crespo y La Boquilla. • Se recomienda prohibir durante los días comprendidos entre el sábado 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, la permanencia y parqueo de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental sobre las vías públicas de los Barrios Bocagrande, Castillogrande y Laguito, Centro, San Diego, Getsemaní, Marbella, El Cabrero, Crespo y La Boquilla, solo estará permitido dejar pasajeros y recogerlos, para el parqueo disponen de la Terminal del Norte en el corregimiento de Tierra Baja. • Se recomienda restringir, durante los días comprendidos entre el 2 de noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, el ingreso de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental a la zona insular de Barú, hasta las 9:00 AM o hasta que se agote la capacidad de los parqueaderos habilitados. • Se recomienda prohibir durante los días comprendidos entre el 2 de noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo en las playas, zonas de bajamar, y demás zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación. se dio apoyo en la elaboración de INFORME TECNICO PARA LA REESTRUCURACION DEL RECORRIDO Y MODIFICACION DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE LA RUTA 47 SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – ZARAGOCILLA – CENTRO – BOQUILLA DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO, ADJUDICADA A LA EMPRESA VEHITRANS: - Aumentar en Dieciséis (16) vehículos el parque automotor máximo para operar el recorrido de la ruta 47, lo que equivale a permitir una capacidad máxima de operación de Cuarenta y Cinco (45) Vehículos para cubrir la ruta 47 SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – BOQUILLA – TIERRA BAJA – PUERTO REY y MANZANILLO. - Modificar, de acuerdo con la solicitud presentada por la empresa Vehitrans S.A y el presente estudio técnico que harán parte integral del acto administrativo que se expida, el - recorrido de la ruta 47 SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – BOQUILLA – TIERRA BAJA – PUERTO REY y MANZANILLO, adjudicada a la empresa VEHITRANS S.A. - Establecer el recorrido con las siguientes características:

Scanned with CamScanner

		 **Imagen 5. Destino La Boquilla – Ruta 47**  **Imagen 6. Destino Tierra Baja – Puerto Rey – Ruta 47**  **Imagen 7. Destino Manzanillo de Mar – Ruta 47** **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes**
2	APOYAR PROFESIONALMENTE A LA SUBDIRECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE, EN LA ELABORACIÓN Y	No se realizaron actividades relacionadas con esta obligación en el periodo de 23 de Octubre a 22 de Noviembre de 2024

Scanned with CamScanner

	PRESENTACIÓN DE INFORMES DE GESTIÓN.	
3	BRINDAR ASESORÍA EN LAS RESPUESTAS TÉCNICA A LOS REQUERIMIENTOS, SOLICITUDES, QUEJAS O PETICIONES PRESENTADAS POR LOS CIUDADANOS, ENTIDADES Y ORGANOS DE CONTROL, QUE SEAN COMPETENCIA DE LA SUBDIRECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA DEL DATT.	**Apoyo en la revisión técnica de los planes de manejo de Tráfico (PMT) presentados al DATT para el desarrollo de obras y eventos en el distrito de Cartagena de Indias.** **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes**
4	BRINDAR ASESORÍA TÉCNICA RELACIONADA CON LOS TRAMITES QUE AFECTEN LA MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CARTAGENA	**Apoyo en la revisión técnica de las solicitudes de permisos de cierre de vía y permisos de cargue y descargues presentados al DATT.** **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes** **Apoyo en la revisión técnica de las solicitudes de conceptos de Visto bueno para el desarrollo de actividades que requieran la ocupación de vía pública presentados al DATT.** **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes**
5	ASESORAR EN LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE DIAGNÓSTICOS EN PUNTOS CRÍTICOS DE MOVILIDAD	Se dio apoyo en las reuniones llevadas a cabo en materia de análisis de desarrollo de proyectos de alto impacto en la ciudad que generarían gran afectación a la movilidad del Distrito y puntos críticos de generación de entrada y salida de vehículos, así como con organizadores de eventos que se desarrollaran próximamente en la ciudad buscando mitigar el impacto de estos en la movilidad del distrito. Se dio apoyo a la subdirección técnica en la estructuración de propuesta de señalización y esquemas de medidas para el mejoramiento de la movilidad en puntos críticos: - Diseño de señalización Cra 4 entre Calle 65 y Calle 69 Barrio Crespo  **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes**
6	BRINDAR ASESORÍA TÉCNICA EN LA ESTRUCTURACIÓN DE CONSULTORÍAS Y CONTRATOS EN TEMAS RELACIONADOS CON TRÁNSITO Y TRANSPORTE, QUE ADELANTE LA SUBDIRECCIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA DEL DEPARTAMENTO	Se dio apoyo en la estructuración de marco de referencia para consultoría que tiene por objeto "***Análisis y Propuesta de Solución y/o Mejoramiento de la Movilidad en el Área Enmarcada entre la Transversal 54, Diagonal 32 y Troncal de Occidente en la Localidad Industrial y de la Bahía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias D.T. y C"*** **Se adjuntan en medio magnético los documentos correspondientes**

Scanned with CamScanner

	ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - DATT DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIA, TENIENDO EN CUENTA LOS LINEAMIENTOS DEL PROYECTO "MEJORAMIENTO Y CONTROL DE A MOVILIDAD EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDAS".	

Firmas:

JESUS DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR TECNICO OPERATIVO

JEAN CARLOS GAIBAO ARROYO
CC.1.102.872.212

Scanned with CamScanner

ESTUDIO TÉCNICO PARA EVALUAR MEDIDAS DE TRÁNSITO EN ZONAS TURÍSTICAS DE CARTAGENA DE INDIAS – TEMPORADA SEMANA SANTA 2024

ALCALDÍA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO TRANSPORTES DATT

ESTUDIO TÉCNICO PARA EVALUAR MEDIDAS DE TRANSITO EN ZONAS TURÍSTICAS DE CARTAGENA DE INDIAS – TEMPORADA SEMANA SANTA 2024

PROYECTÓ:
BORIS BASILIO BURGOS BURGOS
PROFESIONAL ESPECIALIZADO

JEAN CARLOS GAIBAO ARROYO
ASESOR EXTERNO

REVISÓ:
JESUS DAVID DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR TECNICO (OPERATIVO)

Fecha de realización: Octubre de 2024

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 5
2. OBJETIVO 6
3. CARACTERIZACIÓN DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS 7
1. SOCIOECONÓMICA 7
2. PARQUE AUTOMOTOR 9
3. SINIESTRALIDAD 11
4. DOCUMENTO BASE PARA LA FORMULACIÓN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE CARTAGENA DE INDIAS 18
7. ZONAS TURÍSTICAS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS 22
ZONA CENTRO HISTÓRICO Y GETSEMANÍ 22
ZONA MODERNA 23
ZONA NORTE 25
ZONA INSULAR 26
SECTOR PLAYA BLANCA 27
8. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA ZONAS TURÍSTICAS. 28
9. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO EN VÍA Y ESPACIO PUBLICO 30
10. CORREDORES CULTURALES 30
11. CORREDORES VIALES CIRCULACIÓN 30
12. PLAN DE ACCIÓN MOVILIDAD FIN DE AÑO 32
4. CONSIDERACIONES GENERALES. 36
5. CONCLUSIONES 37

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Concentración de personas y número de personas por hogar en Cartagena 7
Ilustración 2. Parque automotor general 10
Ilustración 3. Composición del parque automotor de Cartagena 2021 10
Ilustración 4. Parque automotor por tipo de vehículo 2016-2021 11
Ilustración 5. Siniestralidad vial barrios turísticos de Cartagena 2022 ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Ilustración 6. Victimas por siniestros en los barrios turísticos de Cartagena 2022. ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Ilustración 7. Mapa de calor barrios turísticos Cartagena 2022 18
Ilustración 12. Mapa de siniestros viales. 19
Ilustración 13. Composición de viajes en el día hábil. 20
Ilustración 14. viajes motorizados por hora de inicio en día hábil Encuesta EODH 21
Ilustración 15. Partición modal por propósito de viaje Cartagena 21
Ilustración 16. Generación y Atracción de viajes de Transporte Público por ZAT en día hábil durante Hora pico de la Mañana 22
Ilustración 17. Zona Centro Histórico y Getsemaní – Cartagena de Indias. 23
Ilustración 18. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Centro Histórico y Getsemaní. 23
Ilustración 19. Zona Moderna – Cartagena de Indias. 24
Ilustración 20. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona moderna 24
Ilustración 21. Zona Norte – Cartagena de Indias. 25
Ilustración 22. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Norte (Marbella – Crespo). 26
Ilustración 23. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Norte (La Boquilla). 26
Ilustración 24. Zona Insular – Cartagena de Indias. 27
Ilustración 25. Ubicación Zona Insular en el Distrito de Cartagena de Indias. 27
Ilustración 26. Acceso vehicular playa Blanca 28
Ilustración 27. Parqueaderos Zonas turísticas Cartagena de Indias. 29
Ilustración 28. Corredores viales exentos de la medida Getsemaní y La Matuna. ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Ilustración 29. Corredores culturales y exentos de la medida Centro Histórico. ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Ilustración 30. Corredores viales circulación Zona Centro Histórico y Getsemaní. 31
Ilustración 31. Corredores viales circulación Zona Norte 31
Ilustración 32. Puesto de control ingreso a Barú (puente de Barú). 32
Ilustración 33. Puesto de control sector Hospital de Bocagrande (Playa El Laguito). 33
Ilustración 34. Puesto de control sector playa El Bony – Bocagrande. 33
Ilustración 35. Puesto de control Aeropuerto Internacional Rafael Núñez 34
Ilustración 36. Puesto de control Terminal de Transporte de Cartagena 34
Ilustración 37. Zona de control Zona turística La Boquilla – Playa Azul. 35
Ilustración 38. Zona de control Zona turística (Bocagrande – El Laguito – Castillogrande). 35

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 39. Zona de control Zona turística (Centro Histórico) 36

Índice de tablas

Tabla 1. Estructura por grupos quinquenales de edad CNPV 2018 y CG 2005 ...8
Tabla 2. Relación parque automotor en el Distrito de Cartagena de Indias. ... 9
Tabla 3. Clase de siniestros viales en Cartagena años 2022 ..**¡Error! Marcador no definido.**
Tabla 4. Gravedad en siniestros viales en Cartagena 2022....**¡Error! Marcador no definido.**
Tabla 4. Siniestros al mes por gravedad .....**¡Error! Marcador no definido.**
Tabla 6. Siniestros viales p odia de la semana.....**¡Error! Marcador no definido.**
Tabla 7. Matriz de colisión Cartagena 2022 .....**¡Error! Marcador no definido.**
Tabla 8. Siniestralidad vial barrios turísticos de Cartagena 2022 17
Tabla 13. Siniestros con muertos y heridos.....**¡Error! Marcador no definido.**

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

1. INTRODUCCIÓN

Cartagena de Indias como ciudad caribeña está ubicada al norte de Colombia en el departamento de Bolivar del cual es la capital, en promediose encuentra a una altura de dos metros sobre el nivel del mar y su temperaturapromedio de 31°C,

En reportes del DANE (CNPV 2018), para el 2018 Cartagena de Indias presentó aproximadamente un total de 973.045 habitantes, donde la población de sexo masculino corresponde a 48,1% del total poblacional y el 51,9% de mujeres. De la población en la ciudad el 67,8% se encuentran entre 15 y 64 años, el 24,3% entre 0 y 14 años y el 7,9% de la población mayor a 65 años.

Según las proyecciones de población municipal del DANE para el año 2021 Cartagena de Indias tiene una población aproximada de 1’043.926, en 2022 una población de 1’055.035 de habitantes, para 2023 calcula que serán 1’065.570 y para el 2024, superará la cifra de 1’070.000 personas viviendo en esta ciudad y su zona rural e insular. (Fuente: Proyecciones de población municipal para el periodo 2020 – 2030 con base en el CNPV 2018 - DANE.)

El Distrito de Cartagena de Indias ha presentado un crecimiento acelerado del parque automotor en los últimos años, así como el volumen de vehículos foráneos que circulan en la ciudad, sin embargo, en el último año se presentó un crecimiento de menor al 1% con el año inmediatamente anterior, llegando a 127712 vehículos matriculados en el año 2023.

La Corporación de Turismo de Cartagena de Indias identifica como temporadas de alta demanda turística en la ciudad, Semana Santa, temporada de mitad de año y la temporada de fin de año 2024 y Comienzo de año 2025, estas representan problemas de movilidad en la ciudad debido a la gran cantidad de vehículos particulares provenientes de otras regiones del país, así como los vehículos tipo bus de servicio de transporte publico especial de turismo que ingresan a zonas como Bocagrande, Castillogrande, El Laguito, Marbella, El Cabrero, Crespo, La Boquilla y Barú.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

2. OBJETIVO

Este estudio tiene como finalidad valorar las condiciones de movilidad relacionadas con el numeroso ingreso de vehículos de transporte público de servicio especial - turismo y vehículos particulares en la temporada de fin de año 2024 y Comienza en la ciudad.

Las medidas de movilidad a implementar tendrán como sustento los siguientes criterios:

- Identificar mecanismos para mejorar la seguridad vial y las condiciones de movilidad en las zonas turísticas de la ciudad durante la semana mayor.

- Proponer medidas para disminuir la siniestralidad general y en vehículos tipo Bus de servicio de transporte público especial de turismo.

- Identificar como racionalizar el ingreso de vehículos de turismo en las zonas turísticas "(Centro Histórico, Bocagrande, Castillogrande, El Laguito, Marbella, El Cabrero, Crespo, La Boquilla y Barú).

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

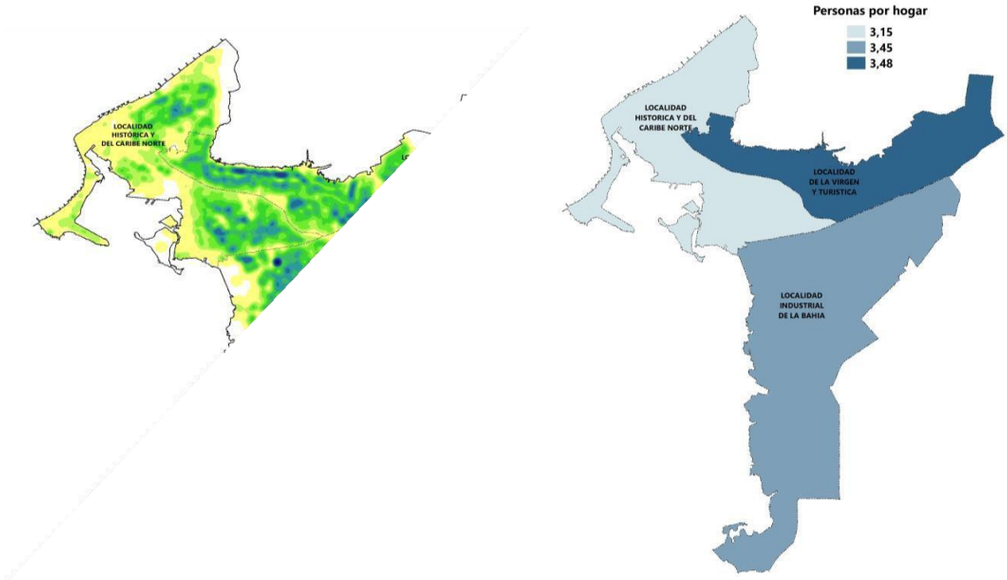
3. CARACTERIZACIÓN DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS

1. SOCIOECONÓMICA

Cartagena de Indias declarada Patrimonio Histórico de la Humanidad por la UNESCO en noviembre de 1984, se encuentra ubicada en la zona caribe al norte del país, tiene una extensión total de 623 km2. En su conformación político-administrativa se encuentra dividida en tres Localidades de acuerdo con la Ley 768 de 2002 y el Acuerdo 006 de 2003, ellas son: Localidad Histórica y del Caribe Norte, Localidad de la Virgen y Turística y la Localidad Industrial y de la Bahía.

Con una población total de 1’055.035 de habitantes estimados para 2022 según informe del último Censo de Población y Vivienda desarrollado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE y realizado el año 2018. La densidad promedio del Distrito es de 1.618 habitantes por km2[1]. Según informe DANE Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, el número de personas por hogar en Cartagena de Indias por comuna se representa en la siguiente Ilustración, así como, Concentración de la población en el Distrito.

Ilustración 1. Concentración de personas y número de personas por hogar en Cartagena.



Fuente: Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, Cartagena de Indias, Bolívar Julio 12 de 2019.

En cuanto a los datos recolectados en el CNPV 2018 por el DANE, se identificó que Cartagena de Indias presento aproximadamente un total de 1’089.683 personas, donde la población de sexo masculino corresponde a 48,1% del total

[1] Plan de Desarrollo “Salvemos Juntos a Cartagena” 2020 / 2023

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

poblacional y el 51,9% de mujeres. De la población en la ciudad el 67,8% se encuentran entre 15 y 64 años, el 24,3% entre 0 y 14 años y el 7,9% de la población mayor a 65 años, frente al CG 2005 se presentan las siguientes características de la población.

Tabla 1. Estructura por grupos quinquenales de edad CNPV 2018 y CG 2005.

INDICADORES DEMOGRÁFICOS	Cartagena de Indias	
	CNPV 2018	CG 2005
Porcentaje de hombres	48,1%	47,9%
Porcentaje de mujeres	51,9%	52,1%
Relación de masculinidad	92,6	92,1
Índice de dependencia demográfica	47,5	53,7
Índice de envejecimiento	32,7	18,6
Relación niños mujer	28,8	33,8
Población entre 0 y 14 años (%)	24,3%	29,5%
Población entre 15 y 64 años (%)	67,8%	65,1%
Población mayor a 65 (%)	7,9%	5,5%

Fuente: Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, Cartagena de Indias, Bolívar Julio 12 de 2019.

En materia de turismo el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el comercio y el turismo son los sectores que más aportan a la economía del Distrito gracias a las actividades relacionadas principalmente al turismo internacional teniendo en cuenta gran movimiento del puerto marítimo y el aeropuerto de Cartagena - Rafael Núñez, posicionado como el segundo aeropuerto con mayor crecimiento en el número de llegadas de vuelos internacionales en Colombia (30.2%)[2], recibiendo alrededor de 270.198 vuelos de origen extranjero[3].

Cartagena es una de las ciudades líderes del país en turismo y especial el turismo de cruceros, dado que ha presentado una tendencia positiva en los últimos cinco años, con 171 llegadas de cruceros en 2016 y cerca de 246.194 cruceristas (Corpoturismo2017[4]). Alcanzando así, una tasa de crecimiento de 1,2% en cuanto a las recaladas de cruceros y de 15,1% en el número de personas que viajan en cruceros.

En el turismo que concentra el mayor número de empresas (2.903) y empleados (12.833) destacándose como el sector que más ingresos le genera a la región ($819,4 mil millones)[5].

[2] Información de SACSA. S.A 2017.
[3] Plan sectorial de turismo, Cartagena de Indias 2020-2023.
[4] Corpoturismo. 2017.
[5] Plan sectorial de turismo, Cartagena de Indias 2020-2023.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Durante el puente festivo de Noviembre de 2023 se movilizaron por las principales vías del Departamento Bolívar y la ciudad de Cartagena un aproximado de 40.000 vehículos.
https://www.eluniversal.com.co/regional/2023/11/11/mas-de-40-mil-vehiculos-se-movilizaran-por-las-vias-de-bolivar/

Se espera que esta cifra se Triplique para la temporada vacacional de fin de año 2024 y principio de año 2025, es decir un estimado de 120.000 vehículos y se espera que se despachen mas de 10.000 buses interdepartamentales.

PARQUE AUTOMOTOR

El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias de acuerdo con las estadísticas que maneja el área de matrículas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT, reporta para el año 2023 un total de 127.712 vehículos matriculados en el Distrito, los vehículos tipo automóvil de servicio público desde el 2016 ha representado entre el 16 y 26 por ciento del total de automóviles.

Tabla 2. Relación parque automotor en el Distrito de Cartagena de Indias.

CLASE DE VEHICULO	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022				2023			
	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total	Oficial	Particular	Publico	Total
Ambulancia	0	2	0	2	5	2	0	7	5	2	0	7	5	2	0	7	5	2	0	7	5	2	0	7	5	2	0	7	5	2	0	7
Automovil	17	34644	5941	40602	16	35863	6068	42077	17	37124	6306	43446	17	38612	6963	45592	17	39419	6951	46387	17	39988	6791	46796	15	39369	6303	45687	15	39372	6079	45466
Bus	6	7	1068	1081	6	7	1053	1066	7	6	1202	1215	7	6	1150	1163	6	6	1134	1146	5	7	1122	1134	5	7	1122	1134	5	7	1116	1128
Buseta	0	9	939	947	0	0	848	848	0	0	749	757	0	0	633	641	0	0	587	595	0	7	565	572	0	0	551	559	0	0	557	565
Camion	17	486	237	740	18	480	333	751	23	389	333	745	23	394	332	749	22	391	334	747	22	389	329	740	23	390	326	739	25	386	324	735
Camioneta	143	7652	384	8179	133	8087	382	8722	139	8082	437	8658	145	9550	495	10190	149	9985	524	10658	152	10334	534	11019	147	10770	581	11498	151	10988	589	11628
Campero	33	2530	169	2732	33	2911	189	3134	33	2981	150	3892	34	2846	150	3030	35	2819	164	3018	35	2738	161	2934	36	2689	169	2894	37	2664	169	2870
Ciclomotor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	215	0	215	0	523	0	523	0	719	0	719	0	703	0	703	0	705	0	705
Cuatrimoto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	3
Cuatrimoto	1	80	0	81	1	80	0	81	1	79	0	80	1	79	0	80	1	79	0	80	1	79	0	80	1	79	0	80	1	79	0	80
Maquinaria agricola	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	6	0	7	0	7	0	6	0	6	0	6	0	6
Maquinaria Construcción	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
Maquinaria Industrial	1	12	0	13	1	12	0	13	1	14	0	15	1	14	0	15	1	14	0	15	1	14	0	15	1	13	0	14	1	12	0	13
Micro	3	513	338	516	3	184	296	483	4	186	281	471	4	186	289	479	5	185	291	481	6	186	296	488	6	187	259	452	6	188	280	484
Motetaxis	0	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
Motocarro	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8	0	6	2	8
Motocicleta	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
Motocarguero	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4	0	4
Motocarro	0	237	0	237	0	235	0	235	0	256	0	256	0	256	0	256	0	257	0	257	0	257	0	257	0	258	0	258	0	258	0	258
Motocicleta	411	63789	0	64201	416	65982	0	66407	423	67142	0	67564	430	68303	0	69733	427	70058	0	70485	430	70232	0	70830	516	70272	0	70788	522	70289	0	70521
Semiremolque	0	1007	56	1063	0	1001	57	1058	0	1006	57	1063	0	1752	56	1808	0	1732	56	1788	0	1676	56	1732	0	1655	56	1711	0	1640	56	1696
Tracción Animal	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	120	0	120	0	60	0	60
Tracto Camion	0	3	76	79	0	3	71	74	0	3	71	74	0	3	69	72	0	3	69	72	0	3	67	70	0	4	62	66	0	5	62	67
Tractomula	0	0	5	5	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	4	4
Trimovil																									0	1	0	1	0	1	0	1
Van	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17	0	17
Volqueta	2	18	46	66	2	18	46	66	2	19	47	68	2	19	44	65	2	19	43	64	2	19	43	64	2	18	41	61	2	18	40	60
Total general	634	101914	9033	111581	653	105440	12152	118245	664	108502	9346	118512	683	111421	9195	121299	683	115596	9159	125438	747	116748	8974	126468	768	117761	9061	127582	783	117811	9118	127712

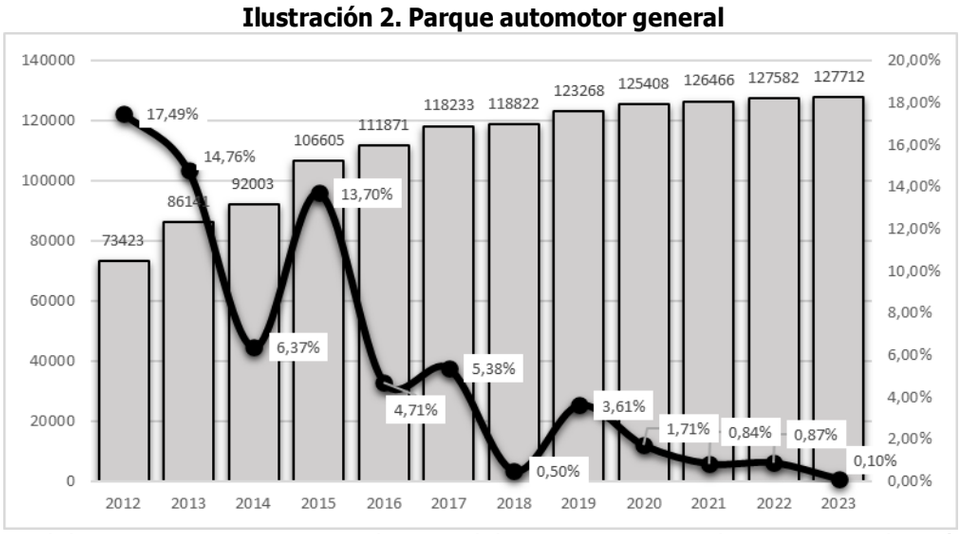
Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

En la anterior tabla, se realiza una descripción detallada de todos los aspectos relacionados con la distribución del parque automotor teniendo en cuenta la configuración y el tipo de servicio (público, oficial y particular).

Al realizar el análisis de la evolución histórica del parque automotor matriculado en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias se identifica en los últimos 7 años un crecimiento constante promedio del 2.52%.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

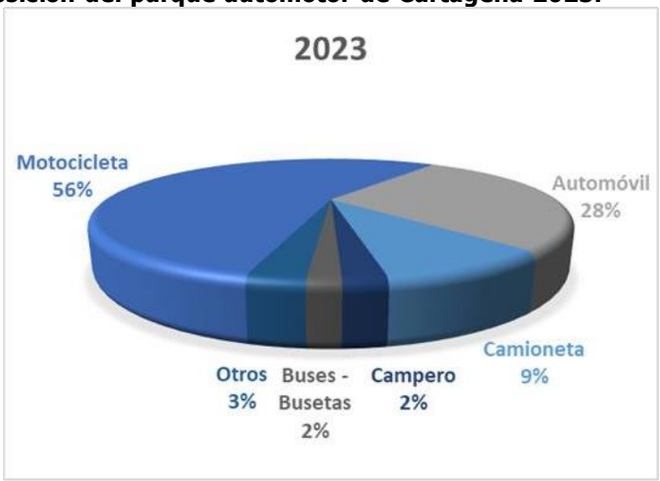
Ilustración 2. Parque automotor general



Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

Las motocicletas matriculadas en la ciudad de Cartagena año a año representan en promedio el 55% del parque automotor de todo el distrito desde el 2012.

Ilustración 3. Composición del parque automotor de Cartagena 2023.

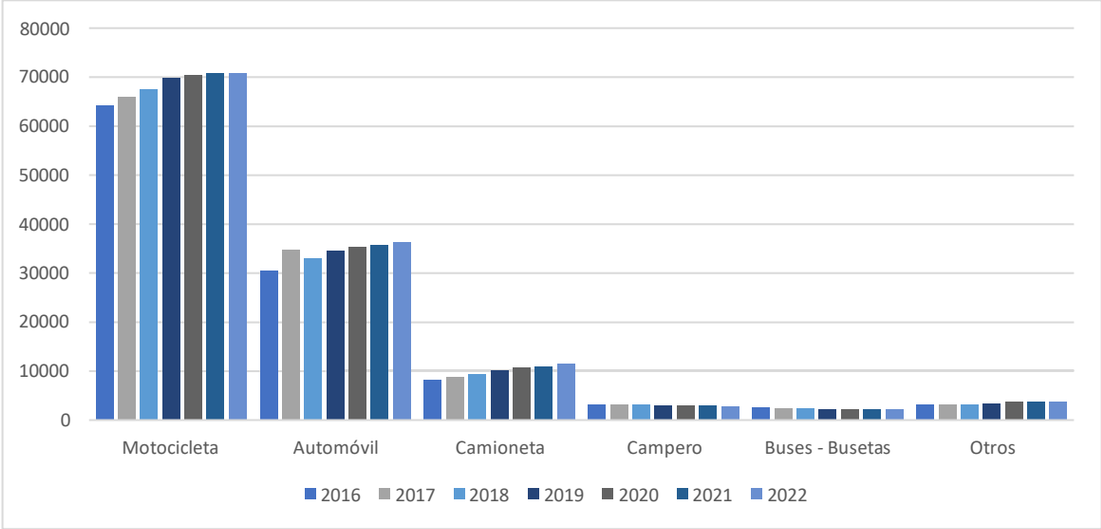


Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

La composición vehicular del parque automotor en el Distrito de Cartagena de Indias esta mayormente representada por los vehículos tipo motocicleta con el 56%, los automóviles, camperos y camionetas suman el 39% y el restante de vehículos suma el 5%. Para el año 2023 se encuentran matriculados 127712 vehículos entre oficiales, particulares y de servicio público.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 4. Parque automotor por tipo de vehículo 2016-2022.



Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

En los ultimos años el crecimiento del parque automotor del Distrito se ha visto representado principalmente por el crecimiento constante de los vehiculos tipo motocicletas, al igual que los vehiculos tipo camioneta, el cual porcentualmente ha sido similar a las motos pero en magnitud no se acerca. Mientras que el comportamiento de los automoviles no es tan lineal, presentando algunas variaciones en el año 2017.

2. SINIESTRALIDAD

Los siniestros viales constituyen una de las principales causas de muerte en la ciudad de Cartagena y a pesar que las autoridades hacen su máximo esfuerzo para reducir esta problemática se ha presentado un aumento significativo en el número de muertos para la presente anualidad, es necesario conocer a través del presente análisis estadístico el comportamiento de la seguridad vial, con el fin que el Departamento Administrativo de tránsito y transporte DATT como autoridad de tránsito establezca políticas, planes y estrategias tendientes a la prevención y control de la siniestralidad y de esta manera pueda garantizar la movilidad efectiva de la comunidad Cartagenera.

A continuación, se presenta el análisis estadístico de los siniestros viales en el Distrito de Cartagena de Indias a corte 31 de diciembre de 2023, registrados por la Oficina de Estadísticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, en materia de fallecidos en siniestros viales.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Tabla 3. Siniestros viales con fallecidos 2022 – 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

En la anualidad 2023 se registran 99 siniestros con víctimas fatales, esta cifra representa un aumento de 3 siniestros frente al año 2022, el día de la semana con mayor presencia de siniestros con fallecidos es el lunes en comparación con el domingo que era el día más representativo en 2022, los meses con mayor presencia de fallecidos en siniestros viales durante 2023 fueron diciembre con 15 fallecidos, febrero y julio con 12 víctimas fatales y noviembre y septiembre con 11 y 10 fallecidos respectivamente.

Tabla 4. Fallecidos siniestros viales 2022 – 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

El comportamiento mes a mes de los siniestros viales con fallecidos en la ciudad, muestra un comportamiento variable del 2023 en relación con el 2022, se registró un decrecimiento importante en el mes de enero con el -66.67%, al igual que en abril con el -33.33%, junio con el -20.00% y agosto con el -44.44% y diciembre con el -6.25%.

Lamentablemente se presentó un crecimiento del 80.00% en marzo, el 60.00% en mayo, el 57.14% en julio, el 66.67% en septiembre.

Tabla 5. Siniestros viales con fallecidos 2022 - 2023.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Mes	2022	2023	Diferencia	Var%
enero	12	4	-8	-66,67 %
febrero	12	12	0	0,00 %
marzo	5	9	4	80,00 %
abril	9	6	-3	-33,33 %
mayo	5	8	3	60,00 %
junio	5	4	-1	-20,00 %
julio	7	11	4	57,14 %
agosto	9	5	-4	-44,44 %
septiembre	6	10	4	66,67 %
octubre	7	7	0	0,00 %
noviembre	10	11	1	10,00 %
diciembre	16	15	-1	-6,25 %
Total	**103**	**102**	**-1**	**-0,97 %**

Fuente: Área de estadistica del DATT.

Con relación al análisis mensual del comportamiento de los fallecidos en siniestros viales en 2022 y 2023, es preciso establecer que durante 2022 los meses con mayor número de fallecidos en siniestros viales, fueron enero, febrero, noviembre y diciembre.

Durante la vigencia 2023 de los 103 fallecidos que se presentaron, los meses con mayor participación de fallecidos fueron diciembre con 15 fallecidos, febrero y julio con 12 fallecidos, seguidos por noviembre y septiembre con 11 y 10 fallecidos respectivamente.

Tabla 6. Fallecidos en siniestros viales 2022 - 2023.

Mes	2022	2023	Diferencia	Var%
enero	15	4	-11	-73,33 %
febrero	13	12	-1	-7,69 %
marzo	6	9	3	50,00 %
abril	9	6	-3	-33,33 %
mayo	5	8	3	60,00 %
junio	5	4	-1	-20,00 %
julio	8	12	4	50,00 %
agosto	9	5	-4	-44,44 %
septiembre	6	10	4	66,67 %
octubre	7	7	0	0,00 %
noviembre	10	11	1	10,00 %
diciembre	17	15	-2	-11,76 %
Total	**110**	**103**	**-7**	**-6,36 %**

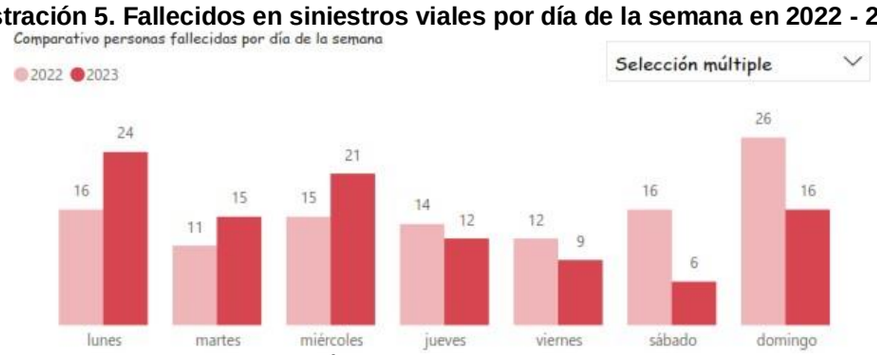
Fuente: Área de estadistica del DATT.

En el 2023 el día con mayor participación de fallecidos en siniestros viales es el lunes, el día con mayor presencia de fallecidos en siniestros viales en 2022 fue el domingo,

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

es claro el cambio del comportamiento que se registró en el 2023, un día lunes de 2023 registró en promedio 24 fallecidos frente a los 16 registrados en promedio para un lunes en 2022.

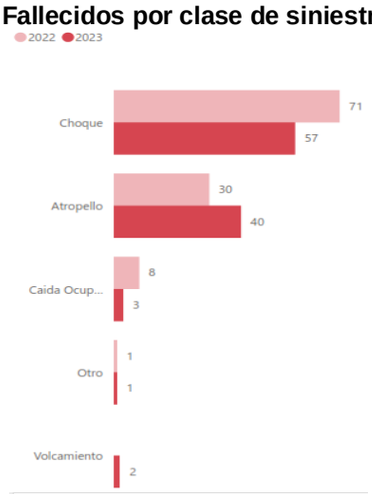
Ilustración 5. Fallecidos en siniestros viales por día de la semana en 2022 - 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

Durante el 2023 se registró la disminución de fallecidos en siniestros viales clase "choque" bajando de 71 siniestros a 57, al igual que la clase "caída de ocupante" que bajo de 8 a 3 fallecidos en siniestros viales, lamentablemente la clase "atropello" aumento de 30 en 2022 a 40 en 2023.

Ilustración 6. Fallecidos por clase de siniestro 2022 - 2023.

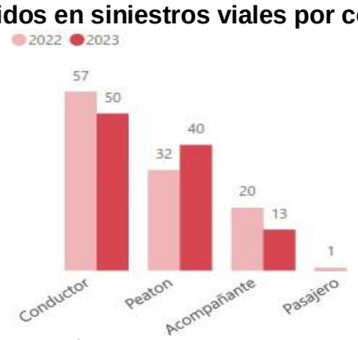


Fuente: Área de estadistica del DATT.

Con relación a la condición de los fallecidos en siniestros viales en Cartagena de Indias durante el 2022, se registraron 57 fallecidos que conducían un vehículo y para 2023 se redujeron a 50 víctimas fatales, en relación con los peatones involucrados en siniestros viales en 2022 se registraron 32 víctimas y en 2023 aumento a 40 víctimas fatales y los acompañantes redujeron de 20 en 2022 a 13 en 2023, además, en 2023 no se registraron víctimas fatales pasajeros.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 7. Fallecidos en siniestros viales por condición 2022 – 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

Los lesionados en siniestros viales en el Distrito Turistico y Cultural de Cartagena de Inidas durante entre el 2022 y 2023 registrarón una disminucion del 4.87% respecto del año inmediatamente anterior, la diferencia registrada es de menos 60 lesionados en 2023.

Tabla 7. Siniestros viales con lesionados en 2022 – 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

Con relación a los lesionados en siniestros viales en 2023 se redujeron las victimas en 2.65% con 52 victima lesionadas menos que 2022.

Tabla 8. Lesionados en siniestros viales 2022 – 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

Tabla 9. Siniestros viales con lesionados 2022 - 2023.

Mes	2022	2023	Diferencia	Var%
enero	121	103	-18	-14,88 %
febrero	93	106	13	13,98 %
marzo	109	119	10	9,17 %
abril	94	91	-3	-3,19 %
mayo	105	112	7	6,67 %
junio	101	84	-17	-16,83 %
julio	101	92	-9	-8,91 %
agosto	79	108	29	36,71 %
septiembre	133	103	-30	-22,56 %
octubre	101	88	-13	-12,87 %
noviembre	93	81	-12	-12,90 %
diciembre	86	62	-24	-27,91 %
Total	**1.216**	**1.149**	**-67**	**-5,51 %**

Fuente: Área de estadistica del DATT.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Con relación al análisis mensual del comportamiento de los siniestros viles con lesionados en 2022 y 2023, es preciso establecer que durante 2022 septiembre y enero fueron los meses con mayor presencia de siniestros viales con lesionados, para 2023 marzo y mayo registraron el mayor número de siniestros con lesionados.

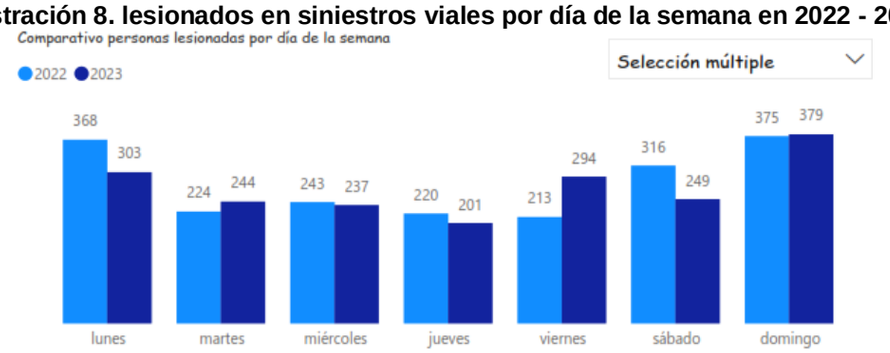
Tabla 10. Lesionados en siniestros viales 2022 - 2023.

Mes	2022	2023	Diferencia	Var%
enero	190	173	-17	-8,95 %
febrero	168	158	-10	-5,95 %
marzo	180	192	12	6,67 %
abril	149	149	0	0,00 %
mayo	170	167	-3	-1,76 %
junio	154	136	-18	-11,69 %
julio	153	139	-14	-9,15 %
agosto	115	165	50	43,48 %
septiembre	216	211	-5	-2,31 %
octubre	165	131	-34	-20,61 %
noviembre	150	126	-24	-16,00 %
diciembre	149	160	11	7,38 %
Total	**1.959**	**1.907**	**-52**	**-2,65 %**

Fuente: Área de estadistica del DATT.

Durante la vigencia 2022 de los 1959 lesionados que se registraron, el mes de septiembre presento la mayor participación de lesionados con 216 víctimas, en 2023 el mes con mayor registro de lesionados es nuevamente septiembre con 211 víctimas

Ilustración 8. lesionados en siniestros viales por día de la semana en 2022 - 2023.

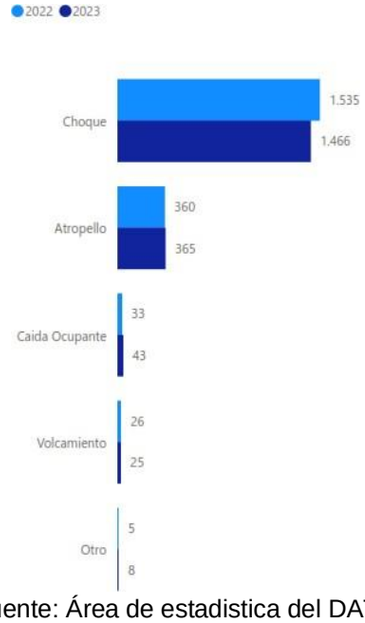


Fuente: Área de estadistica del DATT.

Con relación a la clase de siniestros viales en Cartagena de Indias durante el 2023, se registraron 1466 en siniestro tipo choque, seguido por atropellos con 365 y la caída de ocupantes registro 43 eventos, el volcamiento 25 y oro tipo de siniestro 8 eventos.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 9. Clase de siniestros viales 2022 - 2023.



Fuente: Área de estadistica del DATT.

Se realizo la evaluacion de las estadisticas de siniestralidad en las zonas turisticas de la ciudad, con el fin de determinar las zonas criticas con mayor participacion de siniestros viales, se registro 129 siniestros en el barrio Bocagrande, 102 sinieestros en el Centro Histórico y 124 siniestros en Manga sumando el 65% de los siniestros en los barrios pertenecientes a las zonas turisticas.

Tabla 11. Siniestralidad vial barrios turísticos de Cartagena 2022.

Barrio	Con heridos	Con muertos	Solo daños	Total
Bocagrande	32	0	97	129
Crespo	20	1	29	50
El Cabrero	6	0	14	20
El Espinal	7	1	9	17
Centro Histórico	39	3	61	103
Getsemani	3	1	23	27
Manga	28	0	98	126
Pies de la Popa	22	1	19	42
Pie del Cerro	7	0	10	17
Vía Barú	10	6	4	20
Total	**174**	**13**	**364**	**551**

Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

En materia de victimas ocacionadas por los siniestros viales en los barrios turisticos de la ciudad, se registro la mayor presencia de victimas en los barrios Bocagrande, Centro Histótico y Manga representando el 50% de las victimas, tambien es preocupoante el alto numero de siniestros en la via a Barú con 33 victimas.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Tabla 12. Víctimas de siniestros viales en barrios turísticos de Cartagena 2022.

Barrio	Heridos	Muertos	Total
Bocagrande	52	0	52
Centro Histórico	60	3	63
Crespo	27	2	29
Marbella	26	1	27
El Cabrero	9	0	9
El Espinal	11	1	12
Getsemani	6	1	7
Manga	47	0	47
Pies de la Popa	30	1	31
Pie del Cerro	11	0	11
Vía Barú	26	7	3
Total	**305**	**16**	**321**

Fuente: Elaboracion propia con estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

En el mapa de calor de siniestralidad de las zonas turistica, se evidencia con preocupacion varios puntos criticos en estos barrios donde se concentran los siniestros a pesar de las medidas de control, las campañas de sencibilizacion y educacion vial.

Ilustración 5. Mapa de calor barrios turísticos Cartagena 2022.



Fuente: Elaboracion área estadisticas del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte – DATT.

3. DOCUMENTO BASE PARA LA FORMULACIÓN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DE CARTAGENA DE INDIAS.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y el Consorcio Movilidad Segura 2020 (ICOVÍAS – TPD INGENIERÍA), se encuentran adelantando la formulación del plan local de seguridad vial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el diagnóstico de la ciudad se rescatan los siguientes datos:

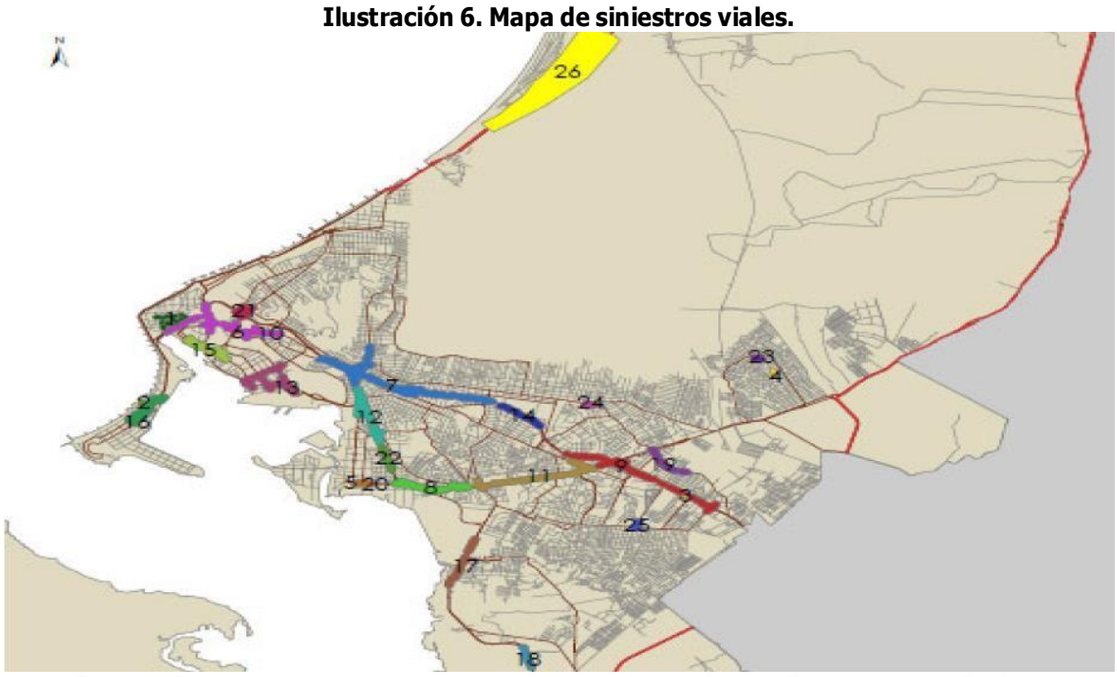
- Tasa de víctimas por cada 100.000 habitantes correspondiente a 9,76 encontrándose por debajo de la tasa Nacional (13,4).

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

- La tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes corresponde a 77,6, ubicándose por encima de la tasa Nacional (69,8) y siendo una de las más alta a nivel de la región Caribe.
- El usuario de motocicleta representa el 49% de los fallecidos, seguido de peatón (34%), usuario de vehículo (10%) y usuario Ciclista (3%). El usuario de motocicleta representa el 57% de los lesionados, seguido de peatón (24%), usuario de vehículo (15%) y usuario Ciclista (4%).
- Se reportaron 582 víctimas fallecidas entre 2014 y 2019. 83% corresponde a hombres y el 17% mujeres. El rango de edad más afectado esta entre los 20 a 34 años. El 70% de los siniestros se presentaron en la zona urbana, el 30% en la zona rural.
- Las víctimas lesionadas registradas corresponden a 4.408 personas, entre 2014 y 2019, 67% corresponde a hombres y 33% corresponde a sexo femenino. El rango de edad más afectado esta entre los 25 a 29 años con 673 víctimas. El 97% de los siniestros se presentaron en la zona urbana, el 3% en la zona rural.

Se encontraron 26 puntos, tramos y áreas críticas, de los cuales 6 son urbanos, 19 urbanos principal y 1 rural, con más de 18, 30 y 56 siniestros equivalentes, respectivamente, según metodología de la ANSV.

Ilustración 6. Mapa de siniestros viales.



Fuente: Documento base plan local de seguridad vial de Cartagena de Indias.

En el análisis realizado por el Consorcio Movilidad Segura 2020 se identificaron una serie de problemas que afectan la movilidad de la ciudad, en la siguiente tabla se listas las principales.

Igualmente se destacan los siguientes problemas:

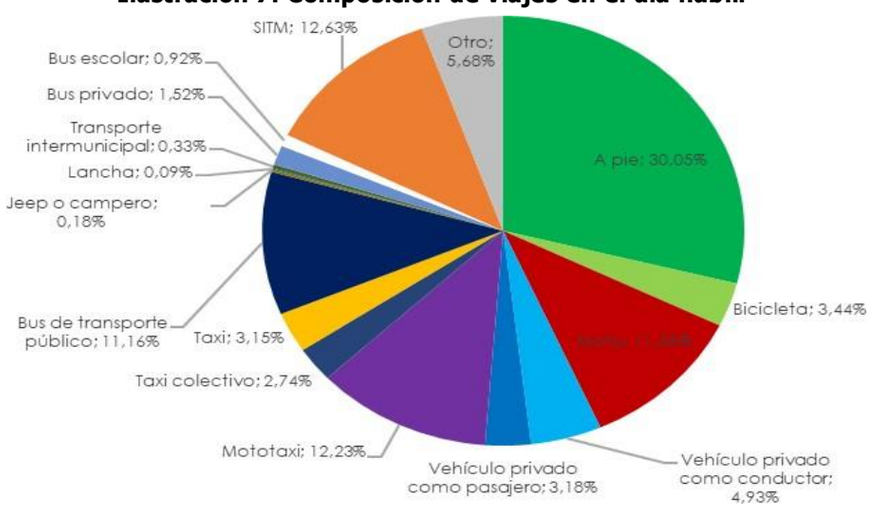
- Ausencia de elementos de seguridad al momento de conducir (casco) – 14% de motociclistas observados no lo utiliza.
- Irrespeto de la luz roja en los semáforos – 41% de los observados no lo respeta.

- El 25% de los motociclistas encuestados no cuenta con licencia de conducción.
- Hay un desconocimiento de las normas de tránsito por el 31% de los encuestados.
- El lugar donde más aprenden los usuarios las normas de tránsito corresponde a amigos o en la calle, con un 41%.
- El 59% de los motociclistas encuestados no es consciente que debe ceder el paso al peatón.
- El 61% no sabe cuáles son las señales temporales de obra.
- El 68% no identifica la demarcación de adelantamiento en doble línea amarilla.
- El 51% de los motociclistas no sabe quién tiene la prelación en una glorieta.

4. PARTICIÓN MODAL DEL TOTAL DE VIAJES.

De acuerdo a la actualización del modelo de transporte de la ciudad, el Consorcio Transcaribe 2019 encontró que la partición modal de los viajes de la ciudad presenta la mayor proporción de viajes a pie con el 30.05%, seguido por el SITM con el 12.63%,la motocicleta como vehículo particular con el 11.55% y el mototaxi o motocicleta como vehículo de transporte de pasajeros ilegal con el 12.23%.

Ilustración 7. Composición de viajes en el día hábil.



Fuente: Consorcio TRANSCARIBE 2019.

Por otra parte, en cuanto a las magnitudes de volúmenes vehiculares podemos evidenciar picos especialmente en horas de la mañana y uno posterior en horas de la tarde en lo que respecta a generación de viajes:

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

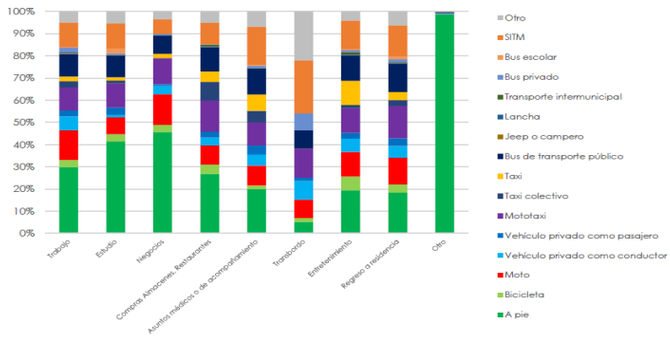
Ilustración 8. Viajes motorizados por hora de inicio en día hábil Encuesta EODH.



Fuente: Consorcio TRANSCARIBE 2019.

Esto imlica que la mayoría de los viajes surgen entre 6:00-7:00 AM, lo cual significa que la mayoría llega a sus destinos posterior de las 7:30 AM ya que la mayoria de viajes toman más de 30 minutos.

Ilustración 9. Partición modal por propósito de viaje Cartagena.



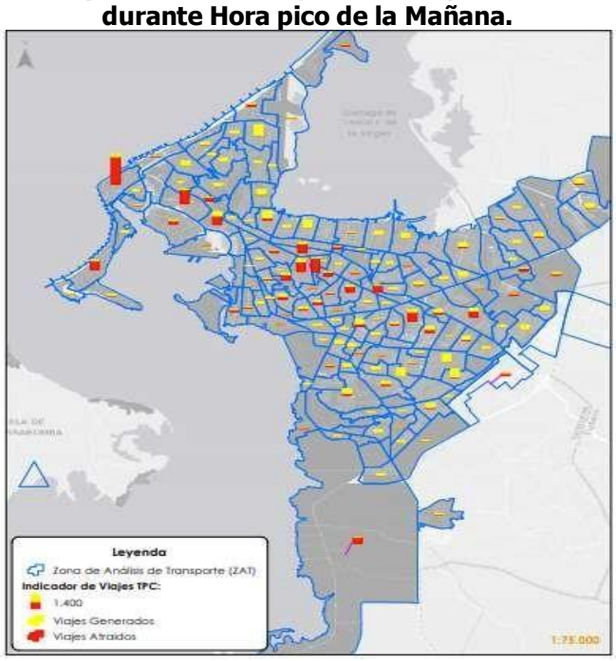
Fuente: Consorcio TRANSCARIBE 2019.

5. PARTICIÓN MODAL DEL TOTAL DE VIAJES.

De acuerdo con el análisis de la encuesta EODH, el estudio determinó la correlación de los viajes producidos y atraídos con la población que trabaja y que estudia, con lo cual se determinan tres estratos de producción: trabajo, estudio y otros. De igual forma se revisó la dispersión de los viajes atraídos de trabajo y estudio con los con los puestos de trabajo y estudio determinados, Este ejercicio, resultó en relaciones aceptables.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 10. Generación y Atracción de viajes de Transporte Público por ZAT en día hábil durante Hora pico de la Mañana.



Fuente: Consorcio TRANSCARIBE 2019.

En la ilustración anterior se evidencia la gran atracción y generación de viajes en el centro histórico de la ciudad (barrios Centro y San Diego), es claro que esta zona de la ciudad es el mayor atractor de viajes en general, además se evidencia la gran importancia del Castillo de San Felipe en el barrio Espinal como otro atractor y generador de viajes importante.

6. ZONAS TURÍSTICAS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS.

En el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias se identifican varias zonas turísticas de condiciones muy particulares y propias de cada una, frente a los servicios que prestan y las condiciones propias de su infraestructura vial y condiciones de movilidad, CORPOTURISMO clasifica estas zonas as:

ZONA CENTRO HISTÓRICO Y GETSEMANÍ

El centro histórico o más conocido como la ciudad amurallada comprendida por los barrios Centro y San Diego, además, de los barrios La Matuna y Getsemani, comprenden esta zona turística, estos barrios eran el lugar de residencia de las familias más adineradas de la ciudad durante la época de la Colonia, y albergaban algunas construcciones importantes de carácter histórico. En la actualidad, todavía se pueden apreciar algunas de estas construcciones de estilo republicano, combinadas con la modernidad de nuevos edificios construidos en los últimos años[6].

[6] http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_centro-historico-y-getsemani-1

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 11. Zona Centro Histórico y Getsemaní – Cartagena de Indias.



Fuente: http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_centro-historico-y-getsemani-1.

En el Plan de Ordenamiento Territorial 2001, en la zona comprendida por los barrios Centro, San Diego, La Matuna y Getsemani se encuentran los siguientes usos de suelo:

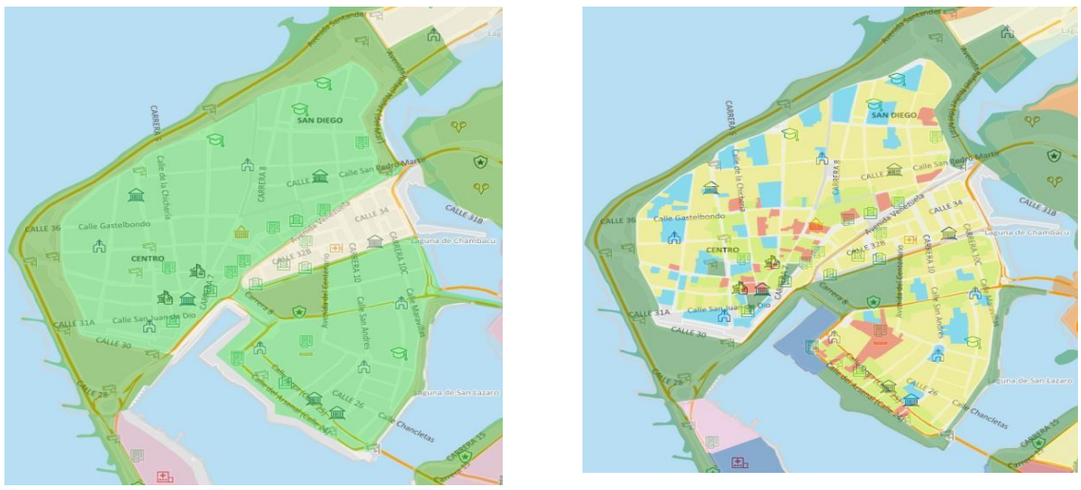
- Zona verde
- Residencial
- Económica
- Mixto
- Institucional
- Institucional 3

En cuanto al tratamiento encontramos:

- Área protección zona verde
- Conservación histórica

Ilustración 12. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Centro Histórico y Getsemaní.

Tratamiento **Uso del Suelo**



Fuente: https://midas.cartagena.gov.co

ZONA MODERNA

La zona comprendida por los barrios Bocagrande, Castillogrande y El Laguito o "ZONA MODERNA" como una zona de atracción turística de mayor afluencia por sus playas, dotaciones hoteleras y comercio en general, además, por su cercanía al Centro

Histórico y Getsemaní, en este lugar es donde se ha desarrollado la mayoría de la industria hotelera de la ciudad, con edificios modernos frente a la playa.

Ilustración 13. Zona Moderna – Cartagena de Indias.



Fuente: http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_zona-moderna-2.

Ilustración 14. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona moderna.

Tratamiento **Uso del Suelo**



Fuente: https://midas.cartagena.gov.co

Como se puede apreciar en la anterior ilustración, las zonas verdes (color verde en los mapas) representan en su mayoría todas las playas.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial 2001, en la zona comprendida por los barrios Bocagrande, Castillogrande y El Laguito se encuentran los siguientes usos de suelo:

- Zona verde
- Residencial Tipo D
- Mixto 2
- Mixto 4
- Institucional 2
- Institucional 3

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

En cuanto al tratamiento encontramos:

- Área protección zona verde
- Renovación urbana
- Conservación arquitectónica

ZONA NORTE

CORPOTURISMO define la Zona Norte, la cercana al aeropuerto y donde en la actualidad, se está llevando a cabo gran parte del desarrollo turístico de la ciudad con grandes hoteles, productos turísticos e incluso un centro de convenciones[7]. Esta zona comprende los barrios Marbella, Crespo y La Boquilla.

Ilustración 15. Zona Norte – Cartagena de Indias.



Fuente: http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_zona-norte-3.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial 2001, en la zona comprendida por los barrios Marbella y Crespo se encuentran los siguientes usos de suelo:

- Zona verde
- Residencial Tipo C
- Residencial Tipo D
- Mixto 2
- Institucional 3

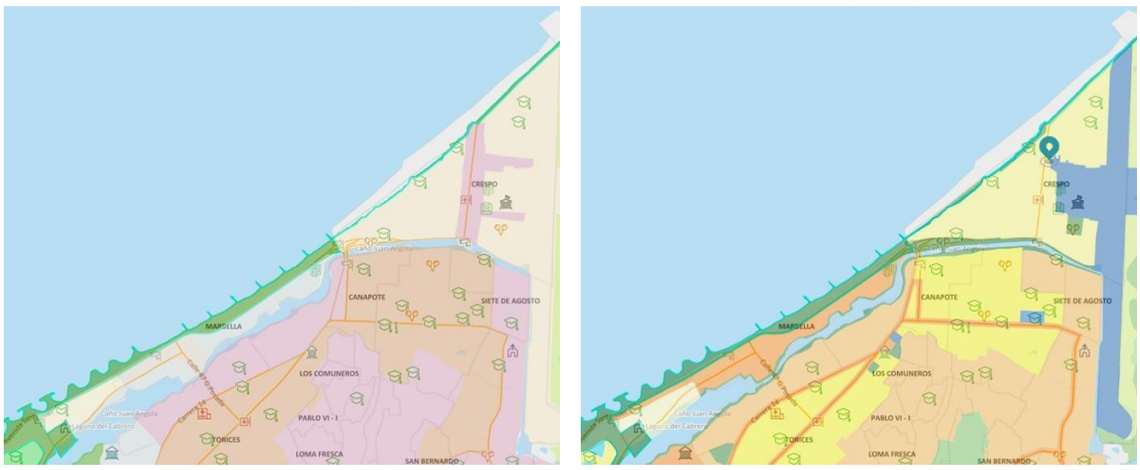
En cuanto al tratamiento encontramos:

- Área protección zona verde
- Desarrollo
- Mejoramiento Integral Parcial
- Conservación arquitectónica
- Conservación
- Renovación Urbana

[7] http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_zona-norte-3

Ilustración 10. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Norte (Marbella – Crespo).

Tratamiento **Uso del Suelo**



Fuente: https://midas.cartagena.gov.co

Ilustración 17. Tratamiento y uso del suelo POT 2001 Zona Norte (La Boquilla).

Tratamiento **Uso del Suelo**



Fuente: https://midas.cartagena.gov.co

También se presenta las playas como zona verde y área protección zona verde.

ZONA INSULAR

La zona insular, comprendida por la Península de Barú, las Islas del Rosario y el Archipiélago de San Bernardo, esta zona ubicada a aproximadamente 45 minutos de la ciudad de Cartagena, forma gran parte de su atractivo como destino de sol y playa, pues en ella se pueden observar el agua clara, la arena blanca y aguas cálidas que caracterizan el Mar Caribe[8]. En esta zona insular es importante rescatar que la península de Barú tiene la capacidad de recibir todo tipo de vehículos por vía terrestre

[8] http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_zona-insular-5

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

y por lo cual la presencia de vehículos tipo bus de transporte público especial de turismo.

Ilustración 18. Zona Insular – Cartagena de Indias.



Fuente: http://www.cartagenadeindias.travel/?la=es&/heroica_zona-insular-5.

Ilustración 11. Ubicación Zona Insular en el Distrito de Cartagena de Indias.



Fuente: https://midas.cartagena.gov.co.

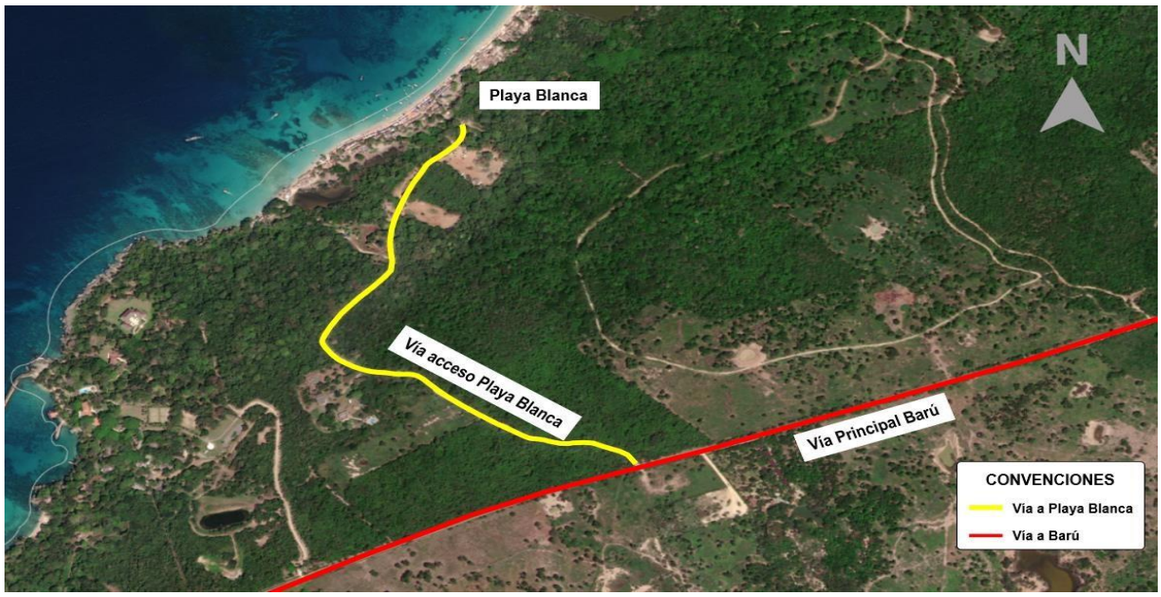
SECTOR PLAYA BLANCA

El reconocido sector de Playa Blanca en la península de Barú es un llamativo destino turístico de alta demanda de personal, el cual puede acceder desde la vía principal que comunica la península con el corregimiento de pasacaballos y posteriormente con el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias. Teniendo en cuenta la gran demanda de turistas que atrae Playa Blanca y la población nativa residente en toda la península, luego de la construcción del puente de Barú que facilito el ingreso de todo tipo de vehículos automotores, lo que facilito el crecimiento desmedido del turismo y todas las externalidades negativas que esto conllevo.

El principal problema del sector de Playa Blanca es la falta de infraestructura vial y especialmente de estacionamiento para los vehículos que llegan con el turismo, es por esto que una vez evaluada la situación de capacidad vehicular en el sector se determinó que no hay suficiente espacio para albergar el número de vehículos que ingresan, además es de aclarar que el ingreso de vehículos de transporte de pasajeros especial (turismo) permite el ingreso de más personas al sector y por consiguiente la capacidad de la playa se ve sobrepasada sin ningún tipo de control.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 12. Acceso vehicular playa Blanca.



Fuente: Elaboracion propia a base de mapa de https://midas.cartagena.gov.co.

Es claro que, debido a la alta demanda de turismo del sector de Playa Blanca, se requiere tomar medidas en el control del uso del espacio público y principalmente de los corredores viales que permiten el ingreso de turistas vía terrestre, y evitar controlar y regular el estacionamiento en vías.

7. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA ZONAS TURÍSTICAS.

En el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en las zonas turísticas se identifican varios sitios de estacionamiento de vehículos autorizados fuera de vía que permite a los visitantes (turistas) tener un sitio acorde a las necesidades de sus vehículos para estacionar y de esta forma no afectar la movilidad de la zona con el mal estacionamiento en vía, adicional a esto también se encuentran varias áreas de estacionamiento en vía debidamente autorizadas.

Es preciso establecer que la LEY 769 de 2002 en el ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. <Artículo modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- **Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.**
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
- A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Es claro que el estacionamiento de vehículos fuera de vía debe cumplir con las normas legales vigentes y atender las necesidades propias de cada sector, es por esta razón que se recomienda decretar la prohibición de estacionamiento en vía y regular los espacios públicos fuera de vía destinados para el estacionamiento de vehículos automotores.

Ilustración 21. Parqueaderos Zonas turísticas Cartagena de Indias.



Fuente: https://www.google.com.co/maps/search/parqueadero.

En la anterior Ilustración se presentan algunos de los parqueaderos o estacionamientos fuera de vía en las zonas turísticas de la ciudad y como se mencionó anteriormente existen también algunas áreas de estacionamientos en espacio público debidamente demarcados y señalizados.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

8. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO EN VÍA Y ESPACIO PUBLICO

En varias zonas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, se evidencia el alto porcentaje de estacionamiento en vía y en algunos espacios públicos como plazas y parques principalmente en zonas turísticas, las cuales afectan directamente la movilidad, teniendo en cuenta el aumento desmedido de visitantes en las temporadas de alta demanda turística se requiere controlar el estacionamiento en vía para mejorar la movilidad y permitir la circulación de vehículos de transporte de pasajeros, los sectores más afectados en el distrito se encuentran en las zonas de turismo como la zona moderna (comprendida por los barrios Bocagrande, Castillogrande y El Laguito), zona Centro Histórico y Getsemaní (comprendida por los barrios Centro y San Diego, La Matuna y Getsemani) y la zona norte (comprendida por los barrios Marbella, Crespo y La Boquilla).

9. EVENTOS CULTURALES Y DE INTERES

Por su carácter patrimonial, el Centro Histórico de Cartagena de Indias, se escoge, durante la temporada de fin de año 2024 y comienzo de año 2025 (Temporada Vacacional), como sitio para realizar múltiples actividades de carácter cívico, cultural y deportivo que moviliza una gran cantidad de peatones por sus calles, las cuales, para finales del año 2024 y comienzo del año 2025, están discriminadas, con sus recorridos, de la siguiente manera:

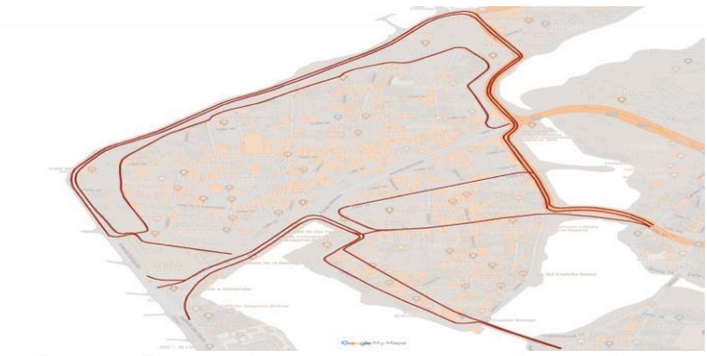
10. CORREDORES VIALES CIRCULACIÓN

Teniendo en cuenta que el Distrito de Cartagena de Indias por su vocación turístico demanda mayor cantidad de vehículos durante los periodos de temporada alta que coinciden con los periodos de vacaciones como son fiestas novembrinas y de fin y principio de cada año, en estos periodos con el aumento de flujo vehicular afecta los principales corredores viales de la ciudad por lo cual es necesario establecer medidas de restricción a la circulación de los vehículos de turismo (servicio especial).

En la zona Centro Histórico y Getsemaní (comprendida por los barrios Centro y San Diego, La Matuna y Getsemani) se recomienda prohibir el ingreso de transporte servicio especial de turismo a los corredores viales de los barrios Centro y San Diego y solo permitir la circulación por la Carrera 2 vía perimetral de la muralla y por fuera de la muralla por la Avenida Rafael Núñez y la Avenida Santander, para los barrios La Matuna y Getsemani solo permitir la circulación por la calle 24 (Calle del Arsenal), calle 25 (Calle Larga), calle 30 (Calle de la Media Luna), Avenida Daniel Lemaitre, Avenida Pedregal, Avenida Luis Carlos Lopez y Avenida Blass de Lezo.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 26. Corredores viales circulación Zona Centro Histórico y Getsemaní.

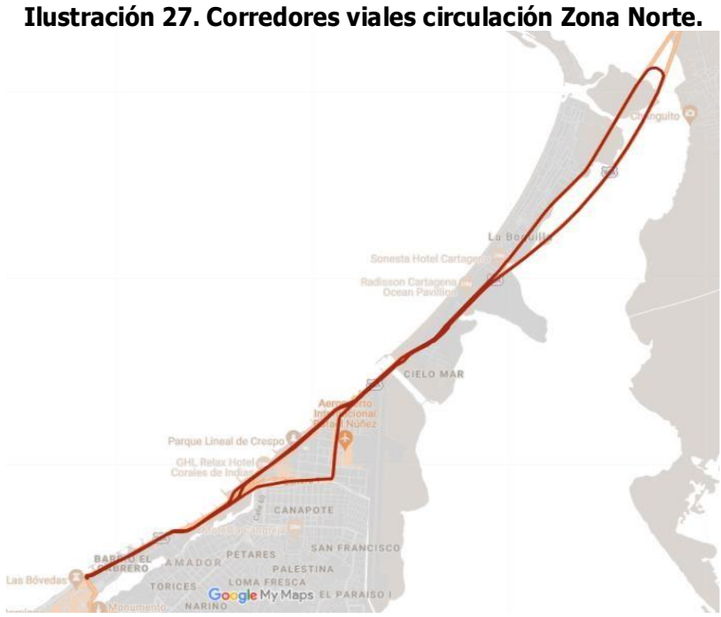


Fuente: Elaboracion propia a base de Google Maps.

Por lo cual se recomienda restringir la circulación de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental desde el sábado 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025 por las vías de los Barrios Bocagrande, Castillogrande y Laguito.

En la Zona Norte (comprendida por los barrios Marbella, Crespo y La Boquilla) se propone permitir la circulación de los vehículos de transporte servicio especial de turismo únicamente por la Avenida Santander y la vía al mar.

Ilustración 27. Corredores viales circulación Zona Norte.



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Maps.

En la zona insular el corredor vial para el ingreso y salida de los vehículos de transporte servicio especial de turismo es al igual que para el resto de vehículos por la vía principal a Barú, teniendo en cuenta el tamaño de los vehículos tipo bus, buseta y van, no podrán estacionar o parquear en vía, por lo cual deberán bajar a los pasajeros y continuar circulando o salir de la península para regresar en otro horario por los pasajeros.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

11. PLAN DE ACCIÓN MOVILIDAD TEMPORADA DE FIN DE AÑO

Es necesario establecer puestos de control en las zonas identificadas como críticas en materia de movilidad en los principales puntos turísticos de la ciudad con puestos fijos o permanentes y puestos de control transitorios.

PUESTOS DE CONTROL

INGRESO A BARÚ (PUENTE DE BARÚ)

Puesto de control permanente con el fin de verificar el cumplimiento de la normativa nacional vigente, documentación de vehículos y condiciones de seguridad vial.

- Licencia de Tránsito (tarjeta de propiedad del vehículo).
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- La licencia de conducción.
- La cédula de ciudadanía.
- El despacho, para vehículo de servicio colectivo.
- La tarjeta de control y tarifas, para taxis.
- La tarjeta de operación, para ambos casos.

Ilustración 1328. Puesto de control ingreso a Barú (puente de Barú).



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Sector Hospital de Bocagrande (Playa El Laguito)

En la playa El Laguito en la parte posterior del Nuevo Hospital de Bocagrande se presenta gran aglomeración de vehículos motorizados en busca de zonas de estacionamiento, teniendo en cuenta que durante la Semana Mayor aumenta desmedidamente la afluencia de turistas a esta playa, se dispondrá de un puesto de control permanente que permita vigilar el mal estacionamiento en vía y fuera de ella, además de controlar la movilidad del sector y verificar documentación de los vehículos.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 29. Puesto de control sector Hospital de Bocagrande (Playa El Laguito).



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Sector Playa El Bony – Bocagrande

En la playa El Bony en Bocagrande se dispondrá igualmente de un puesto de control permanente que permita regular el estacionamiento de vehículos motorizados, gestionar la movilidad del sector y mejorar las condiciones de seguridad vial a todos los actores viales. Este sector presenta gran afluencia de turistas por lo cual durante la Semana Mayor aumenta considerablemente esta afluencia generando problemas en la movilidad principalmente por el mal estacionamiento.

Ilustración 30. Puesto de control sector playa El Bony – Bocagrande.



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Aeropuerto Internacional Rafael Núñez

En el área de influencia del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, se dispondrá de un puesto de control permanente que regule el estacionamiento en vía, la seguridad de los actores viales y control a la ilegalidad en el transporte, teniendo en cuenta que este aeropuerto es el más importante de la costa Caribe colombiana y el tercero a nivel nacional en tráfico de pasajeros, se mantendrá este puesto de control en dos turnos garantizando el acompañamiento continuo de los agentes de tránsito del DATT.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Ilustración 31. Puesto de control Aeropuerto Internacional Rafael Núñez.



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Terminal de Transporte de Cartagena

La Terminal de Transporte de la ciudad de Cartagena de Indias es el centro de actividades del transporte terrestre que ingresa a la ciudad, Ubicado en el sector denominado Doña Manuela, sobre la margen derecha de la carretera de la Cordialidad (Transversal 54), se ubicara el puesto de control de tal forma que permita atender las necesidades de movilidad y seguridad vial de la zona y controlar el mal estacionamiento.

Ilustración 32. Puesto de control Terminal de Transporte de Cartagena.



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Zona turística La Boquilla – Playa Azul

En la zona turística de La Boquilla se implementará un operativo móvil con presencia de un vehículo utilitario todo terreno en las playas con el fin de patrullar toda el área de playa para garantizar la seguridad vial de la zona y controlar el estacionamiento de los vehículos automotores de turistas.

Ilustración 33. Zona de control Zona turística La Boquilla – Playa Azul.

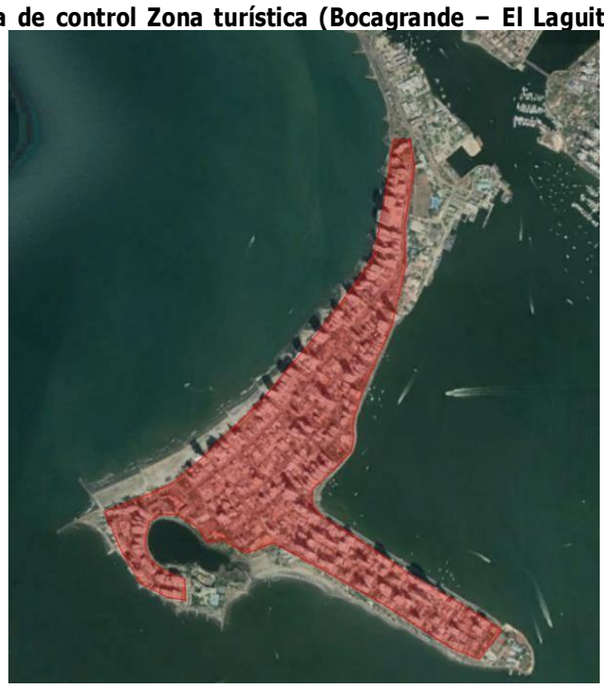


Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

Zona turística (Bocagrande – El Laguito – Castillogrande)

En esta zona de gran afluencia de turistas se realizarán operativos móviles de control en los principales corredores viales y demás espacio público con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial de cada uno de los actores viales y mejorar la movilidad en general.

Ilustración 34. Zona de control Zona turística (Bocagrande – El Laguito – Castillogrande).



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Zona turística (Centro Histórico)

En esta zona de gran afluencia de turistas se realizarán operativos móviles de control en los principales corredores viales y demás espacio público con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial de cada uno de los actores viales y mejorar la movilidad en general.

Ilustración 35. Zona de control Zona turística (Centro Histórico).



Fuente: Elaboracion propia a base de Google Earth.

4. CONSIDERACIONES GENERALES.

Las condiciones de movilidad de la ciudad de Cartagena se ven afectadas en las temporadas de alta demanda de turismo, dada la presencia de vehículos privados y de servicio público que ingresan a la ciudad con los turistas principalmente nacionales, las limitaciones de la infraestructura vial de la ciudad frente al ingreso de vehículos tipo bus de servicio de transporte público especial de turismo, esta principalmente representada por la falta de estacionamientos permanentes, por lo cual durante las temporadas altas se afecta la movilidad por el mal estacionamiento.

En la zona conformada por los barrios Bocagrande, Castillogrande y El Laguito es clara la afectación directa en la movilidad generada por los vehículos grandes de servicio de transporte público de pasajeros de servicio especial de turismo a pesar de contar con una infraestructura vial en buenas condiciones y perfiles viales amplios.

En el centro histórico (Zona Centro Histórico y Getsemaní) por sus condiciones de infraestructura vial de calles angostas, su arquitectura colonial y posible aumento de ingreso de vehículos, se hace necesario establecer medidas para regular el ingreso de vehículos tipo bus de servicio de transporte público de pasajeros (Servicio especial turismo), por lo cual el parque de La Marina y el sector de Las Bóvedas se recomienda como únicos sitios de ascenso y descenso de pasajeros mas no de estacionamiento de los vehículos de servicio especial, intermunicipal y de turismo. Se deberá llevar los vehículos fuera de la zona a estacionamientos debidamente autorizados y que cumplan las especificaciones técnicas requeridas para estos vehículos.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

Igualmente se recomienda prohibir la circulación de los vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental en el Centro Histórico de la ciudad.

En la zona norte, comprendida por los barrios Marbella, El Cabrero, Crespo y La Boquilla, teniendo en cuenta que se encuentran frente a la Avenida Santander (Carrera 1) que conecta a la vía al mar, no se permite el estacionamiento de ningún tipo de vehículo, los vehículos tipo bus de servicio de transporte público de pasajeros (turistas) solo podrán usar los paraderos para las maniobras de ascenso y descenso y posteriormente serán trasladados a estacionamientos autorizados para estos vehículos.

En la zona insular, es necesario tener en cuenta que la península de Barú al tener acceso terrestre permite el ingreso vehicular a varios sectores, lo que facilita el ingreso de turistas y esto lleva la sobrepoblación especialmente del sector de Playa Blanca, por lo cual se recomienda regular el ingreso y/o estacionamiento en vía.

Como se describió anteriormente es preciso establecer la prohibición de estacionamiento en vía por lo cual cuando los estacionamientos fuera de vía alcancen su capacidad, todo tipo de vehículo deberá circular y no permanecer en los corredores viales.

12. CONCLUSIONES

- Considerando las condiciones particulares de cada zona turística en el Distrito de Cartagena de Indias, se recomienda desde la Subdirección técnica y operativa del DATT restringir la circulación de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental desde el sábado 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025 por las vías de los Barrios Bocagrande, Castillogrande, El Laguito, Centro, San Diego, Getsemaní, Marbella, El Cabrero, Crespo y La Boquilla.

- Se recomienda prohibir durante los días comprendidos entre el sábado 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, la permanencia y parqueo de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental sobre las vías públicas de los Barrios Bocagrande, Castillogrande y Laguito, Centro, San Diego, Getsemaní, Marbella, El Cabrero, Crespo y La Boquilla, solo estará permitido dejar pasajeros y recogerlos, para el parqueo disponen de la Terminal del Norte en el corregimiento de Tierra Baja.

- Se recomienda restringir, durante los días comprendidos entre el 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, el ingreso de vehículos tipo buses de servicio especial, intermunicipal e interdepartamental a la zona insular de Barú, hasta las 9:00 AM o hasta que se agote la capacidad de los parqueaderos habilitados.

- Se recomienda prohibir durante los días comprendidos entre el 2 de Noviembre de 2024 y el Domingo 19 de Enero de 2025, el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo en las playas, zonas de bajamar, y demás zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamentos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.

- Se recomienda establecer los puestos de control definidos anteriormente.

  Puestos de control:

  - Puesto de control ingreso a Barú (puente de Barú).
  - Puesto de control sector Hospital de Bocagrande (Playa El Laguito).
  - Puesto de control sector playa El Bony – Bocagrande.
  - Puesto de control Aeropuerto Internacional Rafael Núñez.
  - Puesto de control Terminal de Transporte de Cartagena.
  - Zona de control Zona turística La Boquilla – Playa Azul.
  - Zona de control Zona turística (Bocagrande – El Laguito – Castillogrande).
  - Zona de control Zona turística (Centro Histórico).

- Se recomienda establecer campañas de educación vial y operativos pedagógicos en zonas específicas con el fin de atender el mayor número de turistas posible.

Proyectó



BORIS BASILIO BURGOS BURGOS
Profesional Especializado



JEAN CARLOS GAIBAO A.
Asesor Externo

Revisó:

JESUS DAVID DURAN BARRETO
Subdirector Técnico (Operativo)

INFORME TECNICO PARA LA REESTRUCURACION DEL RECORRIDO Y MODIFICACION DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE LA RUTA 47 SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – ZARAGOCILLA – CENTRO – BOQUILLA DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO, ADJUDICADA A LA EMPRESA VEHITRANS

DOCUMENTO: INFORME TECNICO PARA LA REESTRUCURACION DEL RECORRIDO Y MODIFICACION DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE LA RUTA 47 SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – ZARAGOCILLA – CENTRO – BOQUILLA DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO, ADJUDICADA A LA EMPRESA VEHITRANS

INTRODUCCION

El presente documento contiene el análisis de la viabilidad para modificar la Capacidad Transportadora de la Ruta 47 San José de Los Campanos – Zaragocilla – Centro – Boquilla, cubierta en la actualidad por el Transporte Publico Colectivo (TPC) y adjudicada a la empresa Vehitrans mediante la Resolución 0499 de 16 de Junio de 2003.

El informe describe la información, los criterios y proceso seguidos, en la determinación de la demanda potencial para el escenario planteado alrededor del cual se modificará, en caso de ser conveniente, la Ruta 47, descrita en los párrafos anteriores.

El análisis se realizará con un énfasis cualitativo y cuantitativo de tal manera que se justifique la conveniencia o inconveniencia de realizar la modificación de la capacidad de la ruta descrita.

Es importante resaltar que el presente análisis se realizará por petición de la empresa Vehítrans adjudicatario y operario de la Ruta 47, quien radicó ante el Departamento de Tránsito y Transporte una solicitud de reestructuración recorrido ruta 47 y ampliación de la capacidad transportadora. De igual manera se deja constancia que la mencionada empresa cuenta con su plan de rodamiento, el cual se encuentra presentado ante este Departamento Administrativo.

DESCRIPCION DEL RECORRIDO DE LA RUTA 47 (RES. 0499 DE 2003).

De acuerdo con la Resolución 0499 de 16 de Junio de 2003, el recorrido es el siguiente: *Partiendo de la Manzana G, Lote 139 del Barrio San José de los Campanos, Vía principal pasando por las Manzanas: E, D, C, B, A de la Urbanización San José, Troncal de Occidente, Bomba del Amparo, Transversal 54, Barrio Nuevo Bosque, Diagonal 29E, Diagonal 30, Carrera 51, Calle 30, Transversal 50, Diagonal 30, Calle 30C.A.I. de María Auxiliadora, Avenida Pedro de Heredia , La Esperanza, Avenida Crisanto Luque, Manga Carrera 17, Avenida Pedro de Heredia, India Catalina, Avenida Rafael Núñez, Avenida Santander, Calle 70, Anillo Vial, primera entrada de la Boquilla, Avenida de la Playa, Carrera 9 con Calle 38, Cra a la playa, Estadio de Base Ball, Avenida de la playa, hasta la calle 43, carrera 9, calle 39, salida de la Boquilla, Anillo Vial, entrada a Tierra Baja, Puerto Rey, Tierra Baja, Anillo Vial, Calle 70 del Barrio Crespo, Avenida Santander, glorieta del Limbo, Avenida Blas de Lezo, Avenida Daniel Lemaitre, Avenida Luis Carlos López, Puente Heredia, Calle 30, Carrera 17, Avenida del Lago, Transversal 26 (Martínez Martelo), Avenida Crisanto Luque, Transversal 33 (Calle del Matadero), Avenida Pedro de Heredia, Iglesia María Auxiliadora, Calle 30, Diagonal 30, Transversal 50, Calle 30, Carrera 51, Diagonal 30, CAI*

de Ceballos, Transversal 54, Bomba del Amparo, Troncal de Occidente, Urbanización San José de los Campanos, Vía Principal del Barrio, Terminal.
Tipo de Vehículos: Buses y Busetas
Capacidad Transportadora: Mínima: 24 – Máxima: 29
Tiempo de Servicio: 05:50 a 22:30 Horas

En el año 2018 entró en funcionamiento el viaducto la Ciénaga de la Virgen y la configuración de la infraestructura vial construida, así como la disposición de los sentidos viales indicados, modificó de cierta manera el recorrido de la ruta 47 que inicialmente ingresaba al Corregimiento de La Boquilla y luego Continuaba por el Anillo Vial que, antes de la construcción del Viaducto, era de doble sentido hacia las Veredas de Tierra Baja – Puerto Rey y el Corregimiento de Manzanillo del Mar.

Lo anterior imposibilitó la continuación de la Ruta 47 por el Anillo Vial hacia los Corregimientos y Veredas mencionados en el párrafo anterior, debido a que éste quedó regulado solamente de entrada hacia Cartagena, por lo tanto, la operación de la Ruta Nº 47 termina en tres destinos finales diferentes para una misma ruta, a partir de la entrada en funcionamiento del Viaducto, destinos que son: el Corregimiento de La Boquilla, la Vereda de Puerto Rey y el Corregimiento de Manzanillo del Mar.

Así la cosas, para cumplir con el recorrido autorizado por la Resolución 0499 del 16 de junio de 2003 para ingreso a la Boquilla de la Ruta 47, se realiza con el retorno o regreso de los vehículos de Puerto Rey y el Corregimiento de Manzanillo del Mar.

ANTECEDENTES

El análisis que se llevará a cabo tiene como antecedente la petición realizada por la empresa Vehitrans S.A., quien solicita que se realice la "*reestructuración recorrido ruta 47 y ampliación de la capacidad transportadora de la empresa Vehitrans S.A*."

MARCO LEGAL

El caso que nos ocupa tiene su fundamento legal en las siguientes normas:

- ✓ Ley 105 de 1993
- ✓ Ley 336 de 1996
- ✓ Ley 769 de 2002
- ✓ Ley 1383 de 2010
- ✓ El Decreto Nacional 1079 de 2015
- ✓ Resolución Distrital 0499 del 16 de junio de 2003

	INFORME TÉCNICO	
	PROCESO:	
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE CARTAGENA	

DESCRIPCION DEL PROBLEMA

La Empresa Vehitrans S.A. mediante escrito formal presentado ante el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte manifiesta que "*actualmente resulta insuficiente la capacidad transportadora que tiene autorizada Vehitrans S.A. para cubrir la demanda real de la ruta No. 47, la cual consta hoy de 29 vehículos*.", la cual fue asignada mediante la Resolución 0499 del 16 de junio de 2003, además, las comunidades rurales mencionadas han solicitado a la Administración Distrital que se garantice la cobertura total del servicio de transporte a las poblaciones mencionadas.

Además, agrega dicha empresa que "*El ingreso a la Boquilla de los emplaque o despacho con destinos finales Vereda Puerto Rey y vereda Manzanillo, lo realizamos de retorno o de regreso de la ruta, cumpliendo con el recorrido autorizado en la ruta Nº 47, acorde a la resolución 0499 del 16 de junio de 2003*."

Aduce que la "*En el año 2018 entró en funcionamiento el viaducto construido sobre la Ciénaga de la Virgen y su señalización o infraestructura vial, impactó el recorrido de la ruta que inicialmente ingresaba al Corregimiento de La Boquilla y después seguía por el anillo vial, que era doble sentido, hacia las veredas de Puerto Rey y la vereda de Manzanillo. Sin embargo, con lo ordenado en el señalamiento vial, no se podía seguir por el mismo anillo vial hacia las veredas, ya que éste quedó ordenado solo de entrada a Cartagena, por lo tanto, la operación de la ruta Nº 47, termina en tres destinos finales para una misma ruta a partir del inicio del viaducto, destinos que son: el Corregimiento de la Boquilla, la Vereda de Puerto Rey y la vereda de Manzanillo.*"

Así las cosas, solicitan que el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte evalué la posibilidad de realizar la reestructurar la ruta actual y aumentar la capacidad transportadora.

COBERTURA ACTUAL DE LA RUTA

La Boquilla

Es un Centro poblado ubicado en la Localidad de La Virgen y Turística del Distrito de Cartagena de Indias. Se encuentra a un costado de la Vía al Mar en aproximadamente a 10Km del Centro Histórico de Cartagena de Indias. Cuenta con una población superior a 20.000 habitantes.

Tierra Baja

Es un Centro poblado ubicado en la Localidad de La Virgen y Turística del Distrito de Cartagena de Indias. en aproximadamente a 13Km del Centro Histórico de Cartagena de Indias. Cuenta con una población cercana a los 2.000 habitantes

Puerto Rey

Es un Centro poblado ubicado en la Localidad de La Virgen y Turística del Distrito de Cartagena de Indias. en aproximadamente a 15Km del Centro Histórico de Cartagena de Indias. Cuenta con una población superior a los 1.000 habitantes.

Manzanillo del Mar

Es un Centro poblado ubicado en la Localidad de La Virgen y Turística del Distrito de Cartagena de Indias. en aproximadamente a 20Km del Centro Histórico de Cartagena de Indias. Cuenta con una población superior a los 1.500 habitantes.



IMAGEN 1. Ubicación Corregimientos La Boquilla, Tierra Baja, Puerto Rey y Manzanillo del Mar.



IMAGEN 2. Ruta No- 47: San José de los Campanos – Boquilla – Centro Viceversa.



IMAGEN 3. Ruta No- 47 San José de los Campanos – Centro – Tierra Baja – Puerto Rey.



IMAGEN 4. Ruta 47: San José de los Campanos – Centro – Manzanillo viceversa.

EVALUACION REALIZADA POR LA EMPRESA VEHITRANS

La empresa solicitante realizó, bajo su propio riesgo la siguiente evaluación:

RUTA	RECORRIDOS	CANTIDAD FLOTA	DESPACHOS DIARIOS
47	BOQUILLA	35	108
	MANZANILLO	12	21
	TIERRA BAJA-PUERTO REY	6	9
TOTALES		**53**	**138**

Lo anterior lo sustentan de la siguiente manera:

INFORME TÉCNICO

PROCESO:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE CARTAGENA

DIRECCION OPERACIONES					UBICACIÓN GEOCERCAS EN LA PLATAFORMA PARA CONTROL CUMPLIMIENTO TIEMPOS POR GPS								
Nº	Hora Salida	Recorrido	PLACA	VUELTA	Primer Reloj Recreo	Entrada Roud Point Bazurto	Boquilla Entrada	Boquilla Salida	Chico Hierro	Salida Roud Point Bazurto	SS	Ultimo Reloj Recreo	Patio
1	4:15	BOQUILLA	SPH361	1	4:25	4:55	4:55	5:15	5:30	5:40	6:30	6:40	6:55
2	4:20	BOQUILLA	SPH429	1	4:20	4:50	5:00	5:20	5:35	5:45	6:35	6:45	7:00
3	4:25	BOQUILLA	SPH450	1	4:35	5:05	5:05	5:25	5:40	5:50	6:40	6:50	7:05
4	4:30	BOQUILLA	SPH485	1	4:40	5:10	5:10	5:30	5:45	5:55	6:45	6:55	7:10
5	4:40	BOQUILLA	SPI282	1	4:52	5:22	5:53	6:15	7:25	7:35	8:45	8:55	9:10
6	4:45	BOQUILLA	UAP778	1	4:55	5:25	5:25	5:45	7:00	7:10	8:15	8:25	8:40
7	4:57	BOQUILLA	UAP782	1	5:09	5:39	5:37	5:55	6:10	6:20	7:10	7:20	7:35
8	4:55	BOQUILLA	UAP860	1	5:07	5:37	6:07	6:27	6:42	6:52	7:42	7:52	8:07
9	5:00	BOQUILLA	UAP880	1	5:12	5:42	6:12	6:32	6:47	6:57	7:47	7:57	8:12
10	5:08	BOQUILLA	UAP961	1	5:20	5:50	5:48	6:08	6:23	6:33	6:58	7:08	7:23
11	5:15	BOQUILLA	UAQ847	1	5:25	5:57	6:28	6:48	9:20	9:30	10:25	10:35	10:50
12	5:15	BOQUILLA	UAR115	1	5:27	6:00	6:27	6:47	7:03	7:13	7:38	7:48	8:03
13	5:24	BOQUILLA	UAR192	1	5:36	6:06	6:36	6:56	7:11	7:21	7:46	7:56	8:11
14	5:20	BOQUILLA	UAR193	1	5:30	6:10	6:00	6:25	6:43	6:53	7:17	7:27	7:42
15	5:46	BOQUILLA	UAR397	1	5:58	6:28	6:58	7:18	7:33	7:43	8:08	8:18	8:33
16	5:55	BOQUILLA	UAR398	1	6:07	6:37	7:07	7:27	7:42	7:52	8:17	8:27	8:42
17	6:04	BOQUILLA	UAR400	1	6:16	6:46	7:16	7:36	7:51	8:01	8:27	8:37	8:52
18	6:08	BOQUILLA	UAR441	1	6:20	6:50	7:20	7:40	7:55	8:05	8:30	8:40	8:55
19	6:22	BOQUILLA	UAR 442	1	6:34	7:04	7:34	7:54	8:09	8:19	8:44	8:54	9:09
20	6:26	BOQUILLA	UAR725	1	6:38	7:08	7:38	7:58	8:13	8:23	8:48	8:58	9:13
21	6:40	BOQUILLA	UAR962	1	6:52	7:22	7:52	8:12	8:27	8:37	9:02	9:12	9:27
22	6:50	BOQUILLA	UAR969	1	7:02	7:32	8:02	8:22	8:37	8:47	9:10	9:20	9:35
23	7:03	BOQUILLA	UAR971	1	7:15	7:45	8:15	8:35	8:50	9:00	9:30	9:40	9:55
24	7:11	BOQUILLA	UAR974	1	7:23	7:53	8:23	8:43	9:58	10:08	9:35	9:45	10:00
25	7:25	BOQUILLA	UAR975	1	7:37	8:07	8:37	8:57	9:12	9:22	9:47	9:57	10:12
26	7:35	BOQUILLA	VKH925	1	7:47	8:17	8:47	9:07	9:22	9:32	10:00	10:10	10:25
27	7:40	BOQUILLA	VKH953	1	7:52	8:22	8:52	9:12	9:27	9:37	10:10	10:20	10:35
28	7:45	BOQUILLA	VKH956	1	7:57	8:27	8:57	9:17	9:32	9:42	10:20	10:30	10:45
29	7:55	BOQUILLA	VKH998	1	8:07	8:37	9:07	9:27	9:42	9:52	10:17	10:27	10:42
30	8:00	BOQUILLA	VKI061	1	8:12	8:42	9:12	9:32	9:47	9:57	10:23	10:33	10:48
31	8:10	BOQUILLA	VKI087	1	8:22	8:52	9:22	9:42	9:57	10:07	10:35	10:45	11:00
32	8:15	BOQUILLA	VKI193	1	8:27	8:57	9:27	9:47	10:02	10:12	10:40	10:50	11:05
33	8:25	BOQUILLA	VKI244	1	8:37	9:07	9:37	9:57	10:12	10:22	10:47	10:57	11:12
34	8:30	BOQUILLA	VKI247	1	8:42	9:12	9:42	10:02	10:17	10:27	10:52	11:02	11:17
35	8:40	BOQUILLA	VKI256	1	8:52	9:22	9:52	10:12	10:27	10:37	11:03	11:13	11:28
36	8:47	BOQUILLA	SPH361	1	8:59	9:29	9:59	10:19	10:34	10:44	11:09	11:19	11:34
37	8:55	BOQUILLA	SPH429	2	9:07	9:37	10:07	10:27	10:42	10:52	11:17	11:27	11:42
38	9:00	BOQUILLA	SPH450	2	9:12	9:42	10:12	10:32	10:47	10:57	11:23	11:33	11:48
39	9:10	BOQUILLA	SPH485	2	9:22	9:52	10:22	10:42	10:57	11:07	11:32	11:42	11:57
40	9:20	BOQUILLA	SPI282	2	9:32	10:02	10:32	10:52	11:07	11:17	11:42	11:52	12:07
41	9:25	BOQUILLA	UAP778	2	9:37	10:07	10:37	10:57	11:12	11:22	11:47	11:57	12:12
42	9:40	BOQUILLA	UAP782	2	9:52	10:22	10:52	11:12	11:27	11:37	12:02	12:12	12:27
43	9:50	BOQUILLA	UAP860	2	10:02	10:32	11:02	11:22	11:37	11:47	12:15	12:25	12:40
44	9:55	BOQUILLA	UAP880	2	10:07	10:37	11:07	11:27	11:42	11:52	12:25	12:35	12:50
45	10:11	BOQUILLA	UAP961	2	10:23	10:53	11:23	11:43	11:58	12:08	12:35	12:45	13:00
46	10:18	BOQUILLA	UAQ847	2	10:30	11:00	11:30	11:50	12:05	12:15	12:40	12:50	13:05
47	10:25	BOQUILLA	UAR115	2	10:37	11:07	11:.37	11:57	12:12	12:22	12:47	12:57	13:12
48	10:35	BOQUILLA	UAR192	2	10:47	11:17	11:47	12:07	12:22	12:32	12:57	13:07	13:22
49	10:40	BOQUILLA	UAR193	2	10:52	11:22	11:52	12:12	12:27	12:37	13:03	13:13	13:28
50	10:55	BOQUILLA	UAR397	2	11:07	11:37	12:07	12:27	12:42	12:52	13:15	13:25	13:40
51	11:05	BOQUILLA	UAR398	2	11:17	11:47	12:17	12:37	12:52	13:02	13:27	13:37	13:52
52	11:15	BOQUILLA	UAR400	2	11:27	11:57	12:27	12:47	13:02	13:12	13:37	13:47	14:02
53	11:30	BOQUILLA	UAR441	2	11:42	12:12	12:42	13:02	13:17	13:27	13:52	14:02	14:17
54	11:35	BOQUILLA	UAR 442	2	11:47	12:17	12:47	13:07	13:22	13:32	13:57	14:07	14:22
55	11:45	BOQUILLA	UAR725	2	11:57	12:27	12:57	13:17	13:31	13:41	14:06	14:16	14:31
56	12:00	BOQUILLA	UAR962	2	12:12	12:42	13:12	13:32	13:47	13:57	14:22	14:32	14:47
57	12:05	BOQUILLA	UAR969	2	12:17	12:47	13:17	13:37	13:52	14:02	14:30	14:40	14:55
58	12:20	BOQUILLA	UAR971	2	12:32	13:02	13:32	13:52	14:08	14:18	14:45	14:55	15:10
59	12:30	BOQUILLA	UAR974	2	12:42	13:12	13:42	14:02	14:17	14:27	14:52	15:02	15:17
60	12:40	BOQUILLA	UAR975	2	12:52	13:22	13:52	14:12	14:27	14:37	15:02	15:12	15:27
61	12:45	BOQUILLA	VKH925	2	12:57	13:27	13:57	14:17	14:32	14:42	15:07	15:17	15:32
62	12:55	BOQUILLA	VKH953	2	13:07	13:37	14:07	14:27	14:42	14:52	15:17	15:27	15:42
63	13:15	BOQUILLA	VKH956	2	13:27	13:57	14:27	14:47	15:02	15:12	15:37	15:47	16:02
64	13:20	BOQUILLA	VKH998	2	13:32	14:02	14:32	14:52	15:07	15:17	15:42	15:52	16:07
65	13:35	BOQUILLA	VKI061	2	13:47	14:17	14:47	15:07	15:55	16:05	16:20	16:30	16:45
66	13:40	BOQUILLA	VKI087	2	13:52	14:22	14:52	15:12	15:27	15:37	16:02	16:12	16:27
67	13:50	BOQUILLA	VKI193	2	14:02	14:32	15:02	15:22	15:37	15:47	16:12	16:22	16:37
68	13:55	BOQUILLA	VKI244	2	14:07	14:37	15:07	15:27	15:46	15:56	16:22	16:32	16:47
69	14:05	BOQUILLA	VKI247	2	14:17	14:47	15:17	15:17	16:25	16:35	16:50	17:00	17:15
70	14:10	BOQUILLA	VKI256	2	14:27	14:57	15:27	15:47	16:02	16:12	16:35	16:45	17:00
71	14:15	BOQUILLA	SPH361	2	14:27	14:57	15:27	15:47	16:02	16:12	16:37	16:47	17:02
72	14:20	BOQUILLA	SPH429	2	14:32	15:02	15:32	15:52	14:07	14:17	16:42	16:52	17:07
73	14:30	BOQUILLA	SPH450	3	14:42	15:12	15:42	16:02	16:17	16:27	16:52	17:02	17:17
74	14:40	BOQUILLA	SPH485	3	14:52	15:22	15:52	16:12	16:27	16:37	17:02	17:12	17:27
75	14:50	BOQUILLA	SPI282	3	15:02	15:32	16:02	16:22	16:37	16:47	17:08	17:18	17:33
76	15:00	BOQUILLA	UAP778	3	15:12	15:42	15:22	16:42	16:50	17:00	17:25	17:35	17:50
77	15:05	BOQUILLA	UAP782	3	15:17	15:47	16:17	16:37	16:55	17:05	17:30	17:40	17:55
78	15:20	BOQUILLA	UAP860	3	15:32	16:02	16:32	16:52	17:07	17:17	17:42	17:52	18:07
79	15:30	BOQUILLA	UAP880	3	15:42	16:12	16:42	17:02	17:17	17:27	17:52	18:02	18:17
80	15:40	BOQUILLA	UAP961	3	15:52	16:22	16:52	17:12	17:27	17:37	18:02	18:12	18:27
81	15:45	BOQUILLA	UAQ847	3	15:57	16:27	16:57	17:17	17:32	17:42	18:07	18:17	18:32
82	16:00	BOQUILLA	UAR115	3	16:12	16:42	17:12	17:32	17:50	18:00	18:25	18:35	18:50
83	16:05	BOQUILLA	UAR192	3	16:17	16:47	17:17	17:37	17:55	18:05	18:30	18:40	18:55
84	16:15	BOQUILLA	UAR193	3	16:27	16:57	17:27	17:47	18:00	18:10	18:37	18:47	19:02
85	16:25	BOQUILLA	UAR397	3	16:37	17:07	17:37	17:57	18:12	18:22	18:47	18:57	19:12
86	16:35	BOQUILLA	UAR398	3	16:47	17:17	17:47	18:07	18:20	18:30	18:55	19:05	19:20
87	16:45	BOQUILLA	UAR400	3	16:57	17:27	17:57	18:17	18:32	18:42	19:07	19:17	19:32
88	17:00	BOQUILLA	UAR441	3	17:12	17:42	18:12	18:32	18:47	18:57	19:22	19:32	19:47
89	17:05	BOQUILLA	UAR 442	3	17:17	17:47	18:17	18:37	18:52	19:02	19:27	19:37	19:52
90	17:20	BOQUILLA	UAR725	3	17:32	18:02	18:32	18:52	19:07	19:17	19:42	19:52	20:07
91	17:30	BOQUILLA	UAR962	3	17:42	18:12	18:42	19:02	19:17	19:27	19:52	20:02	20:17
92	17:40	BOQUILLA	UAR969	3	17:52	18:22	18:52	19:12	19:27	19:37	20:02	20:12	20:27
93	17:45	BOQUILLA	UAR971	3	17:57	18:27	18:57	19:17	19:32	19:42	20:07	20:17	20:32
94	17:55	BOQUILLA	UAR974	3	18:07	18:37	19:07	19:27	19:42	19:52	20:17	20:27	20:42
95	18:00	BOQUILLA	UAR975	3	18:12	18:42	19:12	19:32	19:47	19:57	20:22	20:32	20:47
96	18:10	BOQUILLA	VKH925	3	18:22	18:52	19:22	19:42	19:57	20:07	20:32	20:42	20:57
97	18:20	BOQUILLA	VKH953	3	18:32	19:02	19:32	19:52	20:07	20:17	20:42	20:52	21:07
98	18:25	BOQUILLA	VKH956	3	18:37	19:07	19:37	19:57	20:12	20:22	20:47	20:57	21:12
99	18:30	BOQUILLA	VKH998	3	18:42	19:12	19:42	20:02	20:17	20:27	20:52	21:02	21:17
100	18:35	BOQUILLA	VKI061	3	18:47	19:17	19:47	20:07	20:22	20:32	20:57	21:07	21:22
101	18:40	BOQUILLA	VKI087	3	18:52	19:22	19:52	20:12	20:27	20:37	21:02	21:12	21:27
102	18:45	BOQUILLA	VKI193	3	18:57	19:27	19:57	20:17	20:32	20:42	21:07	21:17	21:32
103	18:55	BOQUILLA	VKI244	3	19:07	19:37	20:07	20:27	20:42	20:52	21:17	21:27	21:42
104	19:00	BOQUILLA	VKI247	3	19:12	19:42	20:12	20:32	20:47	20:57	21:22	21:32	21:47
105	19:05	BOQUILLA	VKI256	3	19:17	19:47	20:17	20:37	20:52	21:02	21:52	22:02	22:17
106	19:10	BOQUILLA	SPH361	3	19:22	19:52	20:22	20:42	20:57	21:07	21:57	22:07	22:22
107	19:20	BOQUILLA	SPH429	3	19:32	20:02	20:32	20:52	21:07	21:17	22:07	22:17	22:32
108	19:30	BOQUILLA	SPH450	3	19:42	20:12	20:42	21:02	21:17	21:27	22:17	22:27	22:42

	INFORME TÉCNICO	
	PROCESO:	
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE CARTAGENA	

DIRECCION OPERACIONES					UBICACIÓN GEOCERCAS EN LA PLATAFORMA PARA CONTROL CUMPLIMIENTO TIEMPOS POR GPS									
N°	Hora Salida	Recorrido	PLACA	VUELTA	Primer Reloj Recreo	Entrada Roud Point Bazurto	Tierra Baja	Manzanillo	Boquilla Salida	Chico Hierro	Salida Roud Point Bazurto	SS	Ultimo Reloj Recreo	Patio
1	4:10	MANZANILLO	SPH430	1	4:22	4:52	5:27	5:35	5:50	6:00	6:20	6:30	6:45	7:00
2	4:50	MANZANILLO	SPH432	1	4:52	5:39	5:57	6:05	6:15	7:05	7:15	7:30	7:55	8:10
3	5:09	MANZANILLO	TPW469	1	5:21	5:51	6:14	6:20	6:29	6:44	6:54	7:19	7:29	7:44
4	5:20	MANZANILLO	UAO705	1	5:32	6:02	6:37	6:57	7:15	7:30	7:40	8:05	8:15	8:30
5	6:00	MANZANILLO	UAO835	1	6:12	6:42	7:17	7:37	8:05	8:20	8:30	8:55	9:05	9:20
6	6:30	MANZANILLO	UAP696	1	6:42	7:12	7:47	8:07	8:30	8:45	8:55	9:20	9:30	9:45
7	6:55	MANZANILLO	UAP697	1	7:07	7:37	8:12	8:32	9:25	9:40	9:50	10:15	10:25	10:40
8	7:30	MANZANILLO	UAP959	2	7:42	8:12	8:47	9:07	9:30	9:45	9:55	10:20	10:30	10:45
9	8:05	MANZANILLO	UAP962	2	8:17	8:47	9:22	9:37	9:52	10:02	10:30	10:40	10:55	11:10
10	8:35	MANZANILLO	UAQ002	2	8:47	9:17	9:52	10:12	10:30	10:45	10:55	11:20	11:30	11:45
11	9:30	MANZANILLO	UAQ085	2	9:42	10:12	10:47	11:07	11:30	11:45	11:55	12:20	12:30	12:45
12	10:30	MANZANILLO	UAQ587	2	10:42	11:12	11:47	12:07	12:30	12:45	12:55	13:20	13:30	13:45
13	11:25	MANZANILLO	UAR583	2	11:37	12:07	12:42	13:02	13:30	13:45	13:55	14:20	14:30	14:45
14	12:25	MANZANILLO	VKI245	2	12:37	13:07	13:42	14:02	14:30	14:47	14:57	15:21	15:31	15:46
15	13:25	MANZANILLO	SPH430	3	13:37	14:07	14:42	15:02	15:28	15:43	15:53	16:18	16:28	16:43
16	14:25	MANZANILLO	SPH432	3	14:37	15:07	15:42	16:02	16:30	16:42	16:52	17:15	17:25	17:40
17	15:25	MANZANILLO	TPW469	3	15:37	16:07	16:42	17:02	17:30	17:45	17:55	18:20	18:30	18:45
18	16:40	MANZANILLO	UAO705	3	16:52	17:22	17:57	18:17	18:40	18:55	19:05	19:30	19:40	19:55
19	17:35	MANZANILLO	UAO835	3	17:47	18:17	18:52	19:12	19:35	19:50	20:00	20:25	20:35	20:50
20	18:15	MANZANILLO	UAP696	3	18:27	18:57	19:32	19:47	20:02	20:12	20:37	20:47	21:02	21:17
21	18:50	MANZANILLO	UAP697	3	19:02	19:32	20:07	20:22	20:37	20:47	21:12	21:22	21:37	21:52

La situación descrita en este hecho se complementa y se sustenta en los siguientes datos tomados de la operación de la compañía, en donde se refleja la demanda real de pasajeros que abarca a diario la ruta No. 47, con sus tres destinos finales Corregimiento Boquilla, Vereda Puerto Rey y vereda Manzanillo, los cuales no se pueden cubrir con una capacidad de 29 vehículos:

JUN	47	47B	47C	TOTALES
DIA	BQ	MZ	PR	
1	7484	2.681	1190	11.355
2	7398	2.823	1280	11.501
3	4838	1.447	1076	7.361
4	2223	681	358	3.262
5	7560	2.842	1246	11.648
6	7699	2.764	952	11.415
7	7366	2.765	1115	11.246
8	6281	2.525	1267	10.073
9	6976	2.670	1383	11.029
10	4872	1.681	1147	7.700
11	2344	626	377	3.347
12	2740	579	364	3.683
13	7318	2.658	1390	11.366
14	6599	2.693	1524	10.816
15	6765	2.614	1351	10.730
16	7867	2.641	1054	11.562
17	5329	1.707	967	8.003
18	2941	633	411	3.985
19	2333	743	400	3.476
20	7105	2.825	1383	11.313
21	7121	2.821	1278	11.220
22	7611	2.539	1031	11.181
23	7399	2.836	789	11.024
24	4752	1.283	1107	7.142
25	2448	932	527	3.907
26	11218	4.274	1643	17.135
27	7422	2.757	1161	11.340
28	7519	2.705	1244	11.468
29	6852	2.705	1148	10.705
30	7480	2.325	1117	10.922
31		0		0
JUN	**183.860**	**65.775**	**31.280**	**280.915**
BUSES	35	12	6	53
PROMEDIO DIARIO	175	183	174	177

JUL	47	47B	47C	TOTALES
DIA	BQ	MZ	PR	
1	5391	2.192	1111	8.694
2	3373	835	452	4.660
3	3329	859	371	4.559
4	8694	3.057	1328	13.079
5	7766	3.016	1323	12.105
6	7192	2.676	1214	11.082
7	7324	2.831	1362	11.517
8	5219	1.477	953	7.649
9	2954	639	372	3.965
10	12383	4.354	1359	18.096
11	7592	2.708	1345	11.645
12	7648	2.789	1364	11.801
13	7179	2.699	1121	10.999
14	7106	2.516	958	10.580
15	4654	1.646	1020	7.320
16	2469	723	330	3.522
17	7401	2.856	1204	11.461
18	7468	2.670	1275	11.413
19	7293	2.770	1125	11.188
20	3035	757	525	4.317
21	7494	3.002	1014	11.510
22	4706	1.838	960	7.504
23	2715	722	451	3.888
24	7716	2.891	1018	11.625
25	7035	2.990	1347	11.372
26	7302	2.877	1283	11.462
27	6944	2.487	1150	10.581
28	7078	2.611	1156	10.845
29	5186	1.279	933	7.398
30	2485	760	311	3.556
31	11903	4.500	1707	18.110
JUL	**196.034**	**70.027**	**31.442**	**297.503**
BUSES	35	12	6	53
PROMEDIO DIARIO	181	188	169	181

AGO	47	47B	47C	TOTALES
DIA	BQ	MZ	PR	
1	8117	3.199	1085	12.401
2	8178	2.812	1260	12.250
3	7550	3.106	1154	11.810
4	7564	2.949	1425	11.938
5	5851	2.079	865	8.795
6	2661	751	418	3.830
7	2544	866	477	3.887
8	8276	2.884	1212	12.372
9	7087	2.626	908	10.621
10	8356	2.836	1443	12.635
11	7938	2.991	1344	12.273
12	5028	1.443	1195	7.666
13	2188	687	534	3.409
14	12393	3.890	1686	17.969
15	8537	2.991	1157	12.685
16	8456	3.222	1109	12.787
17	7614	3.006	954	11.574
18	7429	2.988	1367	11.784
19	4820	2.021	1304	8.145
20	2991	818	452	4.261
21	2212	661	499	3.372
22	4709	1.792	1238	7.739
23	6805	3.066	1642	11.513
24	7925	2.788	1240	11.953
25	8132	2.775	1295	12.202
26	5160	1.461	1337	7.958
27	2372	677	441	3.490
28	12373	4.353	1491	18.217
29	8012	3.154	1184	12.350
30	7718	2.884	1291	11.893
31	7896	2.861	1202	11.959
AGO	**206.892**	**74.637**	**34.209**	**315.738**
BUSES	35	12	6	53
PROMEDIO DIARIO	191	201	184	192

Para tener en cuenta, los datos expuestos anteriormente reflejan los resultados de 3 meses de operación continuos sobre la ruta No. 47 con sus tres recorridos finales, la cual tiene una demanda promedio diario por recorrido como se refleja en el aforo expuesto. Esta muestra se tomó con un total de 53 vehículos, los cuáles recorrieron en promedio 3 vueltas diarias por vehículo, que es lo que permite la ruta de acuerdo con las características de tráfico de la ciudad.

Como se logra evidenciar en los datos, un bus en promedio al día recoge alrededor entre 170 y 190 pasajeros, sobre la Ruta No. 47, dependiendo del mes, por lo que se requieren por lo menos 53 vehículos operando sobre dicha ruta, para poder cubrir la demanda de la zona, que se sustenta en la muestra recogida.

La Cobertura descrita la realizan en la actualidad con una capacidad trasportadora de 29 Buses, que es la máxima aprobada en la Resolución 0499 de 2003.

ANALISIS TECNICO

Incremento de la Capacidad Transportadora:

El Decreto 1079 de 2015 "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*.", establece:

"ARTÍCULO 2.2.1.1.9.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.2. Fijación de capacidad transportadora. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento."

Modificación de Ruta

De acuerdo con la normatividad vigente la modificación de ruta procede en los siguientes términos: "*Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo*. *La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.".*

En cuanto a la modificación del recorrido de una ruta por solicitud e iniciativa de la empresa que lo tiene autorizado en los términos establecidos en el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 adicionado por el artículo 32 de la Ley 2198 de 2022, se debe indicar que esta procede como consecuencia de aprovechar la disponibilidad de nueva infraestructura vial, en el mismo sentido, el artículo 16-1 de la Ley 336 de 1996 adicionado por el artículo 4 de la Ley 2198 de 2022, establece que las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas en vías nuevas, para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, podrán solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.

Conforme a lo expuesto, la modificación o reestructuración del recorrido de una ruta solo procede si de da el presupuesto de hecho establecido en el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que sea como consecuencia de una nueva infraestructura vial y que la empresa solicitante además, garantice la oferta de servicio en el servicio el originalmente autorizado y cuando se trate de solicitud de autorización de un servicio o ruta sobre una nueva infraestructura vial por solicitud e iniciativa de la empresa en los términos establecidos en el artículo 16-1 de la Ley 336 de 1996, la autorización se expedirá a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realice la empresa solicitante sobre la existencia de una potencial demanda.

Analizada la normatividad antecedentes y los undamentos presentados por la empresa Vehitrans S.A. y de acuerdo con las condiciones actuales de la configuración urbana de la ciudad de Cartagena y sus Corregimientos, principalmente cuando se han realizado diferentes obras de infraestructura vial y la población Cartagenera ha aumentado de 892.545 habitantes (año 2005) a 1.059.626 (proyectado a 2024), lo que equivale a un aumento aproximado del 20% (1% anual), situaciones que, de cierta manera, ameritan realizar ajustes a los servicios de transporte publico tanto en la parte urbana como en la rural, especialmente en la rural que no cuenta con SITM.

El crecimiento poblacional y las necesidades de estos asentamientos relacionadas con la prestación del servicio de transporte requieren que sean ajustadas (en capacidad, frecuencia y

recorrido) a las condiciones actuales para garantizar una mejor cobertura, lo cual repercute en la seguridad y comodidad de los usuarios.

Por lo anterior es viable considerar la reestructuración de la ruta 47 así como realizar un aumento a la capacidad de la misma con el fin de garantizar la continua y eficiente prestación del servicio de Transporte Publico Colectivo, máxime, cuando para la zona solamente hay una Ruta del Sistema de Transporte Masivo (SITM), la cual circula en ciertos horarios y no penetra hasta las poblaciones arriba mencionadas.

Con base en lo anterior, y para aprovechar la disponibilidad de nueva infraestructura vial se determina modificar el recorrido de la Ruta 47 para poder prestar el servicio a la comunidad de manera eficiente, cumpliendo con los despachos requeridos al Corregimiento de la Boquilla, Vereda Tierra Baja, Vereda Puerto Rey y el Corregimiento de Manzanillo del Mar.

Por lo anterior, y para garantizar la cobertura del servicio debido al cambio de las condiciones sociales, económicas, demográficas y de infraestructura vial se establecerá una capacidad transportadora Mínima de 38 vehículos que equivale a aumentar en un Sesenta por ciento (60%) la capacidad mínima aprobada por la resolución 0499 de 2003, y de acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, la capacidad Transportadora Máxima no podrá ser superior a la Capacidad mínima aumentada en un Veinte por ciento (20%), por lo que se establece la Capacidad Máxima en 45 Vehículos (Capacidad mínima aumentada en un 18%)

El tiempo del recorrido promedio es de 180 minutos, se aumentaría a una capacidad transportadora de Dieciséis (16) vehículos la Capacidad Máxima Transportadora actual, debido al crecimiento poblacional de las comunidades a cubrir con el servicio y las intervenciones a la infraestructura vial de la zona norte de Cartagena de Indias, como soporte se tiene como fundamento la consultoría realizada por la FDN, principalmente la evaluación de las distancias, tiempo de recorrido y otros elementos estructurales de la ruta.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez analizada la situación bajo examen realizamos las siguientes recomendaciones:

1. Aumentar en Dieciséis (16) vehículos el parque automotor máximo para operar el recorrido de la ruta 47, lo que equivale a permitir una capacidad máxima de operación de Cuarenta y Cinco (45) Vehículos para cubrir la ruta 47 **SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – BOQUILLA – TIERRA BAJA – PUERTO REY y MANZANILLO**.
2. Modificar, de acuerdo con la solicitud presentada por la empresa Vehitrans S.A y el presente estudio técnico que harán parte integral del acto administrativo que se expida, el

recorrido de la ruta 47 **SAN JOSE DE LOS CAMPANOS – BOQUILLA – TIERRA BAJA – PUERTO REY y MANZANILLO**, adjudicada a la empresa **VEHITRANS S.A.**

3. Establecer el recorrido con las siguientes características:

PRIMER RECORRIDO RUTA 47: DESTINO FINAL BOQUILLA:

Partiendo de la Manzana G, Lote 139 ubicado en la Carrera 104 del Barrio San José de los Campanos, se sigue por la calle 39 hasta la carrera 103 y se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la calle 40 y se gira a la izquierda hasta llegar a la carrera 102, enseguida se gira a la izquierda y se sigue por esta hasta llegar a la calle 39 y enseguida se gira a la derecha, se sigue por la calle 39 hasta llegar a la carrera 100, se gira a la izquierda y sigue por la carrera 100 pasando por las tiendas Olímpica y Aras del barrio San José de los Campanos hasta llegar a la Troncal del Occidente, se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la Bomba del Amparo, para seguir por la Transversal 54, Barrio Nuevo Bosque, entrando por la Diagonal 29E, por donde se sigue hasta encontrar la Diagonal 30 del barrio Zaragocilla, Carrera 51, Calle 30, hasta el C.A.I de María Auxiliadora, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, sigue hasta la India Catalina, Avenida Rafael Núñez, Avenida Santander, Calle 70 del Barrio Crespo, Anillo Vial, gira por debajo del puente del viaducto, gira a la derecha y sigue por la Línea de Servicio de los hoteles zona Norte, primera entrada de la Boquilla, Carrera 9, Vía a la playa, Estadio de Base Ball, calle 78A, salida de la Boquilla, Anillo Vial, Túnel de Crespo, Avenida Santander, Avenida Rafael Núñez, India Catalina, Puerto Duro, Avenida Luis Carlos López, Puente Heredia, calle 30, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, C.A.AI. Maria Auxiliadora, calle 30, carrera 51, Diagonal 30, Transversal 50, Calle 30, carrera 51, Diagonal 30, CAI de Ceballos, Transversal 54, Bomba del Amparo, Troncal del Occidente, Zona Bavaria del barrio Ternera y retorna al Barrio San José de los Campanos, Vía Principal del Barrio, Patio Terminal de Vehitrans.

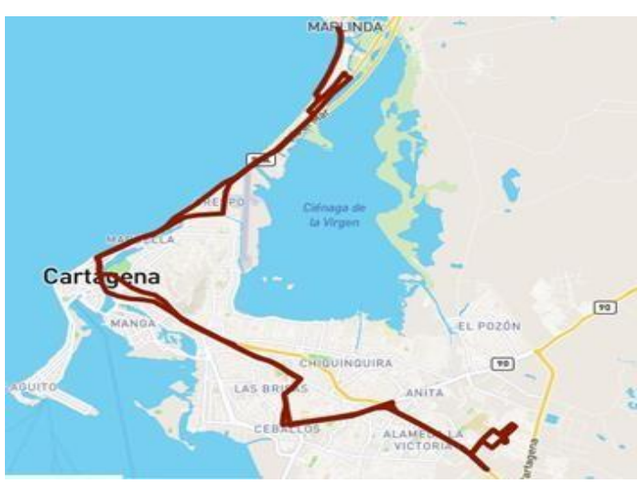


Imagen 5. Destino La Boquilla – Ruta 47

SEGUNDO RECORRIDO RUTA 47: DESTINO FINAL TIERRA BAJA - PUERTO REY

Partiendo de la Manzana G, Lote 139 ubicado en la Carrera 104 del Barrio San José de los Campanos, se sigue por la calle 39 hasta la carrera 103 y se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la calle 40 y se gira a la izquierda hasta llegar a la carrera 102, enseguida se gira a la izquierda y se sigue por esta hasta llegar a la calle 39 y enseguida se gira a la derecha, se sigue por la calle 39 hasta llegar a la carrera 100, se gira a la izquierda y sigue por la carrera 100 pasando por las tiendas Olímpica y Aras del barrio San José de los Campanos hasta llegar a la Troncal del Occidente, se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la Bomba del Amparo, para seguir por la Transversal 54, Barrio Nuevo Bosque, entrando por la Diagonal 29E, por donde se sigue hasta encontrar la Diagonal 30 del barrio Zaragocilla, Carrera 51, Calle 30, hasta el C.A.I de María Auxiliadora, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, sigue hasta la India Catalina, Avenida Rafael Núñez, Avenida Santander, Calle 70 del Barrio Crespo, Anillo Vial, Viaducto, entrada a Tierra Baja, Puerto Rey, Tierra Baja, Anillo Vial, entrada a la Boquilla después del puente, Estadio de Base Ball, Avenida de la playa hasta la calle 43, carrera 9, calle 39, salida de la Boquilla, Anillo Vial, Túnel de Crespo, Avenida Santander, Avenida Rafael Núñez, India Catalina, Puerto Duro, Avenida Luis Carlos López, Puente Heredia, calle 30, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, C.A.AI. Maria Auxiliadora, calle 30, carrera 51, Diagonal 30, Transversal 50, Calle 30, carrera 51, Diagonal 30, CAI de Ceballos, Transversal 54, Bomba del Amparo, Troncal del Occidente, Zona Bavaria del barrio Ternera y retorna al Barrio San José de los Campanos, Vía Principal del Barrio, Patio Terminal de Vehitrans.



Imagen 6. Destino Tierra Baja – Puerto Rey – Ruta 47

TERCER RECORRIDO RUTA 47: DESTINO FINAL MANZANILLO

Partiendo de la Manzana G, Lote 139 ubicado en la Carrera 104 del Barrio San José de los Campanos, se sigue por la calle 39 hasta la carrera 103 y se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la calle 40 y se gira a la izquierda hasta llegar a la carrera 102, enseguida se gira a la izquierda y se sigue por esta hasta llegar a la calle 39 y enseguida se gira a la derecha, se sigue por la calle 39 hasta llegar a la carrera 100, se gira a la izquierda y sigue por la carrera 100

pasando por las tiendas Olímpica y Aras del barrio San José de los Campanos hasta llegar a la Troncal del Occidente, se gira a la derecha, siguiendo por esta hasta la Bomba del Amparo, para seguir por la Transversal 54, Barrio Nuevo Bosque, entrando por la Diagonal 29E, por donde se sigue hasta encontrar la Diagonal 30 del barrio Zaragocilla, Carrera 51, Calle 30, hasta el C.A.I de María Auxiliadora, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, sigue hasta la India Catalina, Avenida Rafael Núñez, Avenida Santander, Calle 70 del Barrio Crespo, Anillo Vial, Viaducto, Retorno Manzanillo del Mar, Anillo Vial, entrada a Manzanillo del Mar, Iglesia Manzanillo del Mar, entrada a la Boquilla después del puente, Estadio de Base Ball, Avenida de la playa hasta la calle 43, carrera 9, calle 39, salida de la Boquilla, Anillo Vial, Túnel de Crespo, Avenida Santander, Avenida Rafael Núñez, India Catalina, Puerto Duro, Avenida Luis Carlos López, Puente Heredia, calle 30, Avenida Pedro de Heredia, sector Mercado de Bazurto, C.A.AI. María Auxiliadora, calle 30, carrera 51, Diagonal 30, Transversal 50, Calle 30, carrera 51, Diagonal 30, CAI de Ceballos, Transversal 54, Bomba del Amparo, Troncal del Occidente, Zona Bavaria del barrio Ternera y retorna al Barrio San José de los Campanos, Vía Principal del Barrio, Patio Terminal de Vehitrans.



Imagen 7. Destino Manzanillo de Mar – Ruta 47

Tipo de Vehículo: BUSETA

Tiempo de recorrido: 180 MINUTOS

Capacidad Transportadora: Mínima: 38 – Máxima: 45

Tiempo de Servicio: 05:50 a 22:30 Horas

Elaboró

BORIS BURGOS BURGOS
Profesional Especializado – DATT

JEAN CARLOS GAIBAO
Asesor Externo DATT

PLANES DE MANEJO DE TRAFICO REVISADOS

Cartagena de Indias, 22 de Noviembre de 2024

SEÑORES
UNIÓN TEMPORAL OBRAS CARTAGENA
FREDO AMIRO FRAGOSO PUPO
INGENIERO CIVIL

Referencia: SOLICITUD DE REVISION PLAN DE MANEJO DE TRAFICO PROYECTO OBRAS DE MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA Y RECREATIVA DE LA ZONA DEPORTIVA DE MANGA Y EL PARQUE GENERAL LACIDES SEGOVIA.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud y luego de analizado el Plan de Manejo de Transito descrito en la referencia, el cual fue presentado a esta entidad con radicado EXT-AMC-24-0148481. A continuación, enviamos el análisis, recomendaciones y resultado final:

ANALISIS DEL PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

CAPÍTULOS	ANÁLISIS PRESENTADO	COMENTARIOS DEL ANÁLISIS
	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO PARA OBRAS DE MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA Y RECREATIVA DE LA ZONA DEPORTIVA DE MANGA Y EL PARQUE GENERAL LACIDES SEGOVIA.	
OBRA ESTÁ CATALOGADA	**categoría I**	EL TIPO DE INTERVENCION CUMPLE CON LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL DE SEÑALIZACION VIAL COMO OBRAS DE INTERFERENCIA MINIMA (CATEGORIA I)
OBJETIVOS	Este Plan de Manejo de Tráfico se desarrolla buscando mitigar el impacto ocasionado por las obras a desarrollar en el marco del desarrollo de las obras necesarias para el mejoramiento de la infraestructura deportiva y recreativa de la zona deportiva de manga y el parque general lacides Segovia, mediante la implementación de medidas que permitan garantizar a los conductores, peatones y personal de la obra un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito.	APORTA
Fundamentos Del Plan De Manejo De Tráfico	• La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe serun elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto. • La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible. • Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera claramediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona delas obras. • La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.	APORTA
UBICACIÓN	**PARQUE LACIDES SEGOVIA. PARQUE HL ROMAN. BARRIO MANGA** 	APORTA

<table>
<tr><td>DURACIÓN</td><td>03 MESES</td><td>APORTA</td></tr>
<tr><td>Equipos a Utilizar</td><td>• Retrocargador (Pajaritas)
• Minicargador con martillo
• Volquetas
• Vibrador de concreto
• Cortadora de concreto
• Herramientas Menores</td><td>SE DEBE CONTAR CON REGULADORES DE TRAFICO (PALETEROS) PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS AL ÁREA DE TRABAJO</td></tr>
<tr><td>HORARIOS DE TRABAJO</td><td>Horario Diurno: lunes a Sabado de 7:00 a.m. – 05:00 pm del día siguiente
Horario Nocturno: lunes a viernes de 9:00 p.m. – 05:00 am del día siguiente</td><td>GARANTIZAR QUE FUERA DE LOS HORARIOS DE TRABAJO LA SEÑALIZACIÓN NECESARIA ESTE DEBIDAMENTE INSTALADA Y VISIBLE PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES</td></tr>
<tr><td>CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO</td><td>El proyecto "Mejoramiento de la Infraestructura Deportiva y Recreativa de la Zona Deportiva de Manga y el Parque General Lacides Segovia" tiene como objetivo principal la renovación y optimización de los espacios destinados a la recreación y el deporte en estas dos importantes áreas de la ciudad. A continuación, se detallan las actividades clave que se llevarán a cabo durante el desarrollo del proyecto:</td><td>APORTA</td></tr>
<tr><td>ESQUEMA DE SEÑALIZACION</td><td>  </td><td>APORTA</td></tr>
<tr><td>INVENTARIO DE SEÑALES</td><td>
<table>
<tr><th>NOMBRE DE LA SEÑAL</th><th>IMAGEN</th><th>UBICACIÓN</th><th>CANTIDAD</th></tr>
<tr><td>INICIO DE OBRA</td><td>INICIO DE OBRA</td><td>EXTREMOS DE LAOBRA</td><td>3</td></tr>
<tr><td>FIN DE OBRA</td><td>FIN DE OBRA</td><td>EXTREMOS DE LAOBRA</td><td>3</td></tr>
<tr><td>REDUCCION DE VELOCIDAD POR OBRAS</td><td>30</td><td>CALLE 25, CRA 17</td><td>3</td></tr>
<tr><td>AUXILIARES DE TRANSITO</td><td>  </td><td>EN ZONAS DE CIERRE DE INTERSECCIONES ALEDAÑAS AFECTADAS POR LOS DESVIOS</td><td>3</td></tr>
</table>
</td><td>SE DEBE GARANTIZAR EL BUEN ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN PERTINENTE Y DE IGUAL FORMA LA PRESENCIA DE ESTAS DURANTE LA DURACIÓN TOTAL DEL PROYECTO Y DEBE SER INSTALADA PREVIA AL INICIO DE LAS ACTIVIDADES.</td></tr>
</table>

Compromisos adicionales:

- Se requiere se aclare idoneidad del profesional que elabora y avala el plan de manejo de tránsito.
- Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto se recomienda la presentación de estudio de tránsito teniendo en cuenta los viajes atraídos y generados una vez puesto en marcha el proyecto según lo establecido en la Ley 769 de 2002 articulo 101.
- Para el inicio de las obras debe informar al Departamento administrativo de Tránsito y Transporte DATT, con la finalidad de hacer la Visita Correspondiente. Previa presentación de cronograma de actividades detallado.
- Se Instalarán las señales con previa visita del representante del DATT. Se recomienda la utilización de señales luminosas en horario nocturno.
- La construcción de la obra se realizará en el menor tiempo posible y se seguirá por las indicaciones de las autoridades competentes.
- Los regulares de tráfico serán de estricto cumplimiento en las cantidades y turnos que se establecieron anteriormente para cada tramo. Adicionalmente estos

deberán cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el ítem 4.10.5.2 del manual de señalización vial de 2015.

- En caso de que se presenten otros planes de manejo de tránsito en la zona de influencia de este, se tendrán que organizar reuniones entre contratistas de los proyectos, con el objetivo de establecer pautas que permitan el desarrollo óptimo de las labores, con dirección absoluta del DATT y acatamiento por parte de los realizadores de las intervenciones.
- Es indispensable el cumplimento en número y disposición de paleteros o controladores viales, tenga en cuenta que se realizaran desvíos temporales.
- Por parte del Departamento Administrativo de tránsito y transporte se realizarán visitas de seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas establecidas en el plan de manejo de tránsito presentado; en caso de no cumplir con ellas se procederá a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes.

De acuerdo con el análisis del plan de manejo presentados en donde se realizan un análisis de cómo será manejado del tránsito durante la ejecución de las obras, **CUMPLEN** con lo que indica el Manual de Dispositivos de Tránsito en vías de Colombia para obras que se considera como "**OBRA DE INTERFERENCIA MINIMA**", por lo que **SE ACEPTA Y SE AUTORIZA** el estudio para el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto "OBRAS DE MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA Y RECREATIVA DE LA ZONA DEPORTIVA DE MANGA Y EL PARQUE GENERAL LACIDES SEGOVIA" en el distrito de Cartagena de Indias.

En todo caso la presente aprobación del PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, no exime al contratista de adelantar y tramitar los otros permisos necesarios y requeridos para el inicio de la obra ante las demás entidades. En igual sentido debe tramitar ante el DATT todas las autorizaciones y/o solicitudes a que haya lugar, tales como permisos de circulación, cierres viales, entre otros.

Atentamente,

JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
RPMTDATT2400108

REVISÓ: CARLOS VERGARA AGUILAR
ASESOR EXTERNO SUBDIRECCION TECNICA DATT
VoBo: JESUS DAVID DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR OPERATIVO DATT

Cartagena de Indias, 06 de Noviembre de 2024

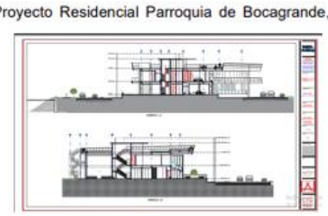
Señores
GESTORES LEGALES S.A.S
MIGUEL OYAGA ESCORCIA

Referencia: SOLICITUD DE REVISION PLAN DE MANEJO DE TRAFICO PROYECTO PARROQUIA DE BOCAGRANDE.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud y luego de analizado el Plan de Manejo de Transito descrito en la referencia, el cual fue presentado a esta entidad con radicado EXT-AMC-24-014783. A continuación, enviamos el análisis, recomendaciones y resultado final:

ANALISIS DEL PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

CAPÍTULOS	ANÁLISIS PRESENTADO	COMENTARIOS DEL ANÁLISIS
	PROYECTO DE OBRA CIVIL "RESIDENCIAL PARROQUIA DE BOCAGRANDE"	
OBRA ESTÁ CATALOGADA	La obra está catalogada como "Obra de Interferencia Media a baja", esto por estar ubicada en el barrio Bocagrande Cra 5#7ª-122. El proyecto de obra civil de las Proyecto Residencial Parroquia de Bocagrande consta de un área de construcción 1420.18m2	EL TIPO DE INTERVENCION CUMPLE CON LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL DE SEÑALIZACION VIAL COMO OBRAS DE INTERFERENCIA MINIMA
OBJETIVOS	El Plan de Manejo de Tráfico (PMT) se formula con el objeto de minimizar los riesgos de accidentabilidad y afectación a la movilidad durante la construcción, del Proyecto Residencial de la Parroquia de Bocagrande para la práctica del deporte y la puesta en funcionamiento del mismo, de manera tal que permitan operar el tránsito con el menor impacto en el barrio Bocagrande en la Cra 5#7ª-122 con la cual sería nuestra área de influencia para realizar un impacto menor.	APORTA
UBICACIÓN	CRA 5 #7A – 122. BARRIO BOCAGRANDE 	APORTA
DURACIÓN	La obra se propone la construcción en 36 meses desde el 1 de enero del año 2025 hasta aproximadamente el 1 enero del año 2028.	APORTA
VÍAS	| | Calle | Calzada | Carriles | Pavimento | Estado | | 1 | Cra 5#7ª-122 | 1 | 2 | Rígido | bueno |	APORTA
Equipos a Utilizar	| | ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN | MAQUINARIA | | 1 | Adecuación y excavación | Gruas, Martillos, Retroexcavadoras, Bobcat y volquetas | | 2 | Cimentación | Cama baja, Camiones Mixer, autobombas o estacionarias, volquetas y camiones | | 3 | Estructura y Acabados | Retroexcavadoras pequeñas, Bobcat, Andamios multidireccionales, Camiones Mixer, autobombas o estacionarias, volquetas y camiones |	SE DEBE CONTAR CON REGULADORES DE TRAFICO (PALETEROS) PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS AL ÁREA DE TRABAJO
CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO	El proyecto de obra civil de Proyecto Residencial Parroquia de Bocagrande, volumétricamente se compone de un área de construcción de 1420.18m2, área libre único piso 4178.29m2 área de lote 4880m2 El proyecto de obra civil – Proyecto Residencial Parroquia de Bocagrande, posee: 	APORTA
ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN	1. Cimentación. 2. Estructura en concreto en de obra negra 3. Obras de albañilería e instalaciones. 4. Obras de acabados y sus instalaciones. 5. Entrada de funcionamiento.	APORTA

<table>
<tr>
<td>ESQUEMA DE SEÑALIZACION</td>
<td>  </td>
<td>APORTA</td>
</tr>
<tr>
<td>INVENTARIO DE SEÑALES</td>
<td>
<table>
<tr><th>ÍTEMS</th><th>CANTIDAD</th><th>SEÑALES</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>INICIO DE OBRA</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2</td><td>FIN DE OBRA</td></tr>
<tr><td>3</td><td>1</td><td>  </td></tr>
<tr><td>4</td><td>1</td><td>ENTRADA Y SALIDA DE VOLQUETAS</td></tr>
</table>
</td>
<td>SE DEBE GARANTIZAR EL BUEN ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN PERTINENTE Y DE IGUAL FORMA LA PRESENCIA DE ESTAS DURANTE LA DURACIÓN TOTAL DEL PROYECTO Y DEBE SER INSTALADA PREVIA AL INICIO DE LAS ACTIVIDADES.</td>
</tr>
</table>

Compromisos adicionales:

- Se requiere se aclare idoneidad del profesional que elabora y avala el plan de manejo de tránsito.
- Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto se recomienda la presentación de estudio de tránsito teniendo en cuenta los viajes atraídos y generados una vez puesto en marcha el proyecto según lo establecido en la Ley 769 de 2002 articulo 101.
- Para el inicio de las obras debe informar al Departamento administrativo de Tránsito y Transporte DATT, con la finalidad de hacer la Visita Correspondiente. Previa presentación de cronograma de actividades detallado.
- Se Instalarán las señales con previa visita del representante del DATT. Se recomienda la utilización de señales luminosas en horario nocturno.
- La construcción de la obra se realizará en el menor tiempo posible y se seguirá por las indicaciones de las autoridades competentes.
- Los regulares de tráfico serán de estricto cumplimiento en las cantidades y turnos que se establecieron anteriormente para cada tramo. Adicionalmente estos deberán cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el ítem 4.10.5.2 del manual de señalización vial de 2015.
- En caso de que se presenten otros planes de manejo de tránsito en la zona de influencia de este, se tendrán que organizar reuniones entre contratistas de los proyectos, con el objetivo de establecer pautas que permitan el desarrollo óptimo de las labores, con dirección absoluta del DATT y acatamiento por parte de los realizadores de las intervenciones.
- Es indispensable el cumplimento en número y disposición de paleteros o controladores viales, tenga en cuenta que se realizaran desvíos temporales.

- Por parte del Departamento Administrativo de tránsito y transporte se realizarán visitas de seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas establecidas en el plan de manejo de tránsito presentado; en caso de no cumplir con ellas se procederá a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes.

De acuerdo con el análisis del plan de manejo presentados en donde se realizan un análisis de cómo será manejado del tránsito durante la ejecución de las obras, **CUMPLEN** con lo que indica el Manual de Dispositivos de Tránsito en vías de Colombia para obras que se considera como "**OBRA DE INTERFERENCIA MINIMA**", por lo que **SE ACEPTA Y SE AUTORIZA** el estudio para el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto "PARROQUIA BOCAGRANDE" en el distrito de Cartagena de Indias.

En todo caso la presente aprobación del PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, no exime al contratista de adelantar y tramitar los otros permisos necesarios y requeridos para el inicio de la obra ante las demás entidades. En igual sentido debe tramitar ante el DATT todas las autorizaciones y/o solicitudes a que haya lugar, tales como permisos de circulación, cierres viales, entre otros.

Atentamente,

JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
RPMTDATT240083

REVISÓ: CARLOS VERGARA AGUILAR
ASESOR EXTERNO SUBDIRECCION TECNICA DATT
VoBo: JESUS DAVID DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR OPERATIVO DATT

Cartagena de Indias, 19 de Noviembre de 2024

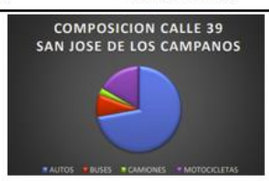
Señores
AGUAS DE CARTAGENA S.A. E.S.P.
ECA CONSTRUCCIONES S.A.S

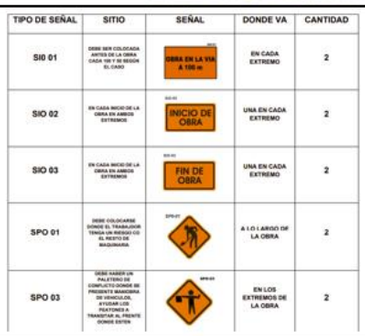
Referencia: SOLICITUD DE REVISION PLAN DE MANEJO DE TRAFICO PROYECTO OBRAS DE EMERGENCIA EN TUBERIA DE ACUEDCUTOI EN EL CALLE 39 #103 -70, BARRIO SAN JOSE DE LOS CAMPANOS.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud y luego de analizado el Plan de Manejo de Transito descrito en la referencia, el cual fue presentado a esta entidad. A continuación, enviamos el análisis, recomendaciones y resultado final:

ANÁLISIS DEL PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

CAPÍTULOS	ANÁLISIS PRESENTADO	COMENTARIOS DEL ANÁLISIS
	PMT PARA REALIZAR OBRAS DE EMERGENCIA ACUEDUCTO **SAN JOSE DE LOS CAMPANOS**	
OBRA ESTÁ CATALOGADA	La obra está catalogada como "Obra de Interferencia media".	EL TIPO DE INTERVENCION CUMPLE CON LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL DE SEÑALIZACION VIAL COMO OBRAS DE INTERFERENCIA MODERADA (CATEGORIA II)
OBJETIVOS	El objetivo general del presente estudio es la elaboración y análisis del Plan de Manejo de Tránsito, señalización y desvíos del predio localizado con la nomenclatura Barrio San José de los Campanos Barrio San José de los Campanos C39 103-70; teniendo en cuenta las afectaciones sobre la circulación en la red vial del área de influencia del proyecto.	APORTA
UBICACIÓN	CALLE 39 # 103 – 70, BARRIO SAN JOSE DE LOS CAMPANOS 	APORTA
DURACIÓN	La obra tendrá una duración de cuatro (4) días.	APORTA
Equipos a Utilizar	-Cortadora de Concreto. -Carretillas. -Rotomartillo. -Camión. -Volquetas. -Mezcladora de Concreto. -Vibradores de Concreto. -Auxiliares de Transito.	SE DEBE CONTAR CON REGULADORES DE TRAFICO (PALETEROS) PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS AL ÁREA DE TRABAJO
INFORMACIÓN DEL TRAFICO		APORTA
HORARIOS DE TRABAJO	El horario de trabajo será de 8:00 A.M a 5:00 P.M	GARANTIZAR QUE FUERA DE LOS HORARIOS DE TRABAJO LA SEÑALIZACIÓN NECESARIA ESTE DEBIDAMENTE INSTALADA Y VISIBLE PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES
CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO	Se intervendrán una placa de pavimento de 3 metros de ancho por 5 metros de largo para un área de 15 metros cuadrados. Anden de 5 metros de largo por 1 metro de ancho para un área de 5 metros cuadrados de anden.	APORTA

ESQUEMA DE SEÑALIZACION		APORTA
INVENTARIO DE SEÑALES		SE DEBE GARANTIZAR EL BUEN ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN PERTINENTE Y DE IGUAL FORMA LA PRESENCIA DE ESTAS DURANTE LA DURACIÓN TOTAL DEL PROYECTO Y DEBE SER INSTALADA PREVIA AL INICIO DE LAS ACTIVIDADES.

TIPO DE SEÑAL	SITIO	SEÑAL	DONDE VA	CANTIDAD
SIO 01	DEBE SER COLOCADA ANTES DE LA OBRA CADA 100 Y SI SEGÚN EL CASO	OBRA EN LA VIA A 100 m	EN CADA EXTREMO	2
SIO 02	EN CADA INICIO DE LA OBRA EN AMBOS EXTREMOS	INICIO DE OBRA	UNA EN CADA EXTREMO	2
SIO 03	EN CADA INICIO DE LA OBRA EN AMBOS EXTREMOS	FIN DE OBRA	UNA EN CADA EXTREMO	2
SPO 01	DEBE COLOCARSE DONDE EL TRABAJADOR TENGA UN RIESGO CO EL RESTO DE MAQUINARIA		A LO LARGO DE LA OBRA	2
SPO 03	DEBE HABER UN PALETERO DE CONFLICTO DONDE SE PRESENTE MANIOBRA DE VEHICULOS, MAQUINARIA O PEATONES A TRANSITAR AL FRENTE DONDE ESTEN		EN LOS EXTREMOS DE LA OBRA	2

Compromisos adicionales:

- Se requiere se aclare idoneidad del profesional que elabora y avala el plan de manejo de tránsito.
- Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto se recomienda la presentación de estudio de tránsito teniendo en cuenta los viajes atraídos y generados una vez puesto en marcha el proyecto según lo establecido en la Ley 769 de 2002 articulo 101.
- Para el inicio de las obras debe informar al Departamento administrativo de Tránsito y Transporte DATT, con la finalidad de hacer la Visita Correspondiente. Previa presentación de cronograma de actividades detallado.
- Se Instalarán las señales con previa visita del representante del DATT. Se recomienda la utilización de señales luminosas en horario nocturno.
- La construcción de la obra se realizará en el menor tiempo posible y se seguirá por las indicaciones de las autoridades competentes.
- Los regulares de tráfico serán de estricto cumplimiento en las cantidades y turnos que se establecieron anteriormente para cada tramo. Adicionalmente estos deberán cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el ítem 4.10.5.2 del manual de señalización vial de 2015.
- En caso de que se presenten otros planes de manejo de tránsito en la zona de influencia de este, se tendrán que organizar reuniones entre contratistas de los proyectos, con el objetivo de establecer pautas que permitan el desarrollo óptimo de las labores, con dirección absoluta del DATT y acatamiento por parte de los realizadores de las intervenciones.
- Es indispensable el cumplimento en número y disposición de paleteros o controladores viales, tenga en cuenta que se realizaran desvíos temporales.
- Por parte del Departamento Administrativo de tránsito y transporte se realizarán visitas de seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas establecidas en el plan de manejo de tránsito presentado; en caso de no cumplir con ellas se procederá a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes.

De acuerdo con el análisis del plan de manejo presentados en donde se realizan un análisis de cómo será manejado del tránsito durante la ejecución de las obras, **CUMPLEN** con lo que indica el Manual de Dispositivos de Tránsito en vías de Colombia para obras que se considera como "**OBRA DE INTERFERENCIA MODERADA**", por lo que **SE ACEPTA Y SE AUTORIZA** el estudio para el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto "OBRAS DE EMERGENCIA EN TUBERIA DE ACUEDCUTOI EN EL CALLE 39 #103 -70, BARRIO SAN JOSE DE LOS CAMPANOS." en el distrito de Cartagena de Indias.

En todo caso la presente aprobación del PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, no exime al contratista de adelantar y tramitar los otros permisos necesarios y requeridos para el inicio de la obra ante las demás entidades. En igual sentido debe tramitar ante el DATT todas las autorizaciones y/o solicitudes a que haya lugar, tales como permisos de circulación, cierres viales, entre otros.

Atentamente,

JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
RPMTDATT240104

REVISÓ: CARLOS VERGARA AGUILAR
ASESOR EXTERNO SUBDIRECCION TECNICA DATT
VoBo: JESUS DAVID DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR OPERATIVO DATT

Cartagena de Indias, 15 De Noviembre de 2024

Señores
BORCHON SPORT S.A.S.
JUAN PABLO PACHON
Gerente

Referencia: SOLICITUD DE REVISION PLAN DE MANEJO DE TRAFICO PROYECTO OBRAS DE MANTENIMIENTO Y OBRAS MENORES PARA INMUEBLE UBICADO EN LA CARRERA 10 #29 – 75, CALLE DEL GUERRERO, BARRIO GETSEMANI.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud y luego de analizado el Plan de Manejo de Transito descrito en la referencia, el cual fue presentado a esta entidad. A continuación, enviamos el análisis, recomendaciones y resultado final:

ANALISIS DEL PLAN DE MANEJO DE TRAFICO

CAPÍTULOS	ANÁLISIS PRESENTADO	COMENTARIOS DEL ANÁLISIS
	PLAN DE MANEJO DE TRANSITO PARA OBRAS DE MANTENIMIENTO Y OBRAS MENORES PARA INMUEBLE UBICADO EN LA CRA 10 #29 75, CALLE DEL GUERRERO, BARRIO GETSEMANI.	
OBRA ESTÁ CATALOGADA	De acuerdo al manual de señalización vial 2015 del ministerio de transporte el proyecto se encuentra en categoría I – Obras de interferencia mínima	EL TIPO DE INTERVENCION CUMPLE CON LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL DE SEÑALIZACION VIAL COMO OBRAS DE INTERFERENCIA MINIMA (CATEGORIA I)
OBJETIVOS	Este Plan de Manejo de Tráfico se formula con el objetivo de mitigar el impacto generado por las obras necesarias de mantenimiento y obras menores para inmueble ubicado en la Cra 10 #29 75, Calle del Guerrero, barrio Getsemaní, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo para todos los actores viales del tramo.	APORTA
Fundamentos Del Plan De Manejo De Tráfico	✓ La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto. ✓ La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible. ✓ Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las obras. ✓ La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.	APORTA
UBICACIÓN	CRA 10 #29 -15. CALLE DEL GUERRERO. BARRIO GETSEMANI 	APORTA
DURACIÓN	La obra tendrá una duración de 06 meses a partir de la fecha de inicio de los trabajos; los cuales serán debidamente notificados a las entidades correspondientes.	APORTA
Equipos a Utilizar	ETAPA DE CONSTRUCCION / MAQUINARIA ADECUACION: MARTILLO, MINICARGADOR, VOLQUETAS ESTRUCTURA Y ACABADOS: ANDAMIOS MULTIDIRECCIONALES, VOLQUETAS, CAMIONES, HERRAMIENTAS Y EQUIPOS MENORES.	SE DEBE CONTAR CON REGULADORES DE TRAFICO (PALETEROS) PARA EL INGRESO DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS AL ÁREA DE TRABAJO

<table>
<tr><td>HORARIOS DE TRABAJO</td><td>El horario establecido para este proyecto es de lunes a sábado desde las 7:00 am hasta las 5:00 pm.</td><td>GARANTIZAR QUE FUERA DE LOS HORARIOS DE TRABAJO LA SEÑALIZACIÓN NECESARIA ESTE DEBIDAMENTE INSTALADA Y VISIBLE PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES</td></tr>
<tr><td>CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO</td><td>El proyecto consiste en limpieza y recuperación de desagües pluviales, revoque de pañetes, pintura en general, limpieza de cubierta, azoteas, impermeabilización y reparaciones menores que no comprometen las la estructura, reparación de pisos interiores, reparación de baños, cocinas y zonas de labores, reparación de redes de agua potable, alcantarillado, gas electricidad y teléfono, se sustituirán elementos que se encuentran en estado crítico tales como vigas, entablado, escaleras de acceso y pintura en general del mismo, por lo cual no modifica la arquitectura existente, ni la tipología del inmueble.
  </td><td>APORTA</td></tr>
<tr><td>ESQUEMA DE SEÑALIZACION</td><td>  </td><td>APORTA</td></tr>
<tr><td>INVENTARIO DE SEÑALES</td><td>
<table>
<tr><th colspan="4">INVENTARIO DE SEÑALES A IMPLEMENTAR</th></tr>
<tr><th>NOMBRE DE LA SEÑAL</th><th>IMAGEN</th><th>UBICACIÓN</th><th>CANTIDAD</th></tr>
<tr><td>INICIO DE OBRA</td><td>  </td><td>EXTREMOS DE LA OBRA</td><td>1</td></tr>
<tr><td>FIN DE OBRA</td><td>  </td><td>EXTREMOS DE LA OBRA</td><td>1</td></tr>
<tr><td>VALLA PARA CIERRE DE VIAS</td><td>  </td><td>INTERSECCION CALLE 29 CON CRA 10</td><td>1</td></tr>
<tr><td>AUXILIARES DE TRAFICO</td><td>  </td><td>SEGÚN LO ESTABLECIDO EN LOS ESQUEMAS DE SEÑALICACION</td><td>2</td></tr>
</table>
</td><td>SE DEBE GARANTIZAR EL BUEN ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN PERTINENTE Y DE IGUAL FORMA LA PRESENCIA DE ESTAS DURANTE LA DURACIÓN TOTAL DEL PROYECTO Y DEBE SER INSTALADA PREVIA AL INICIO DE LAS ACTIVIDADES.</td></tr>
</table>

Compromisos adicionales:

- Se requiere se aclare idoneidad del profesional que elabora y avala el plan de manejo de tránsito.
- Teniendo en cuenta la magnitud del proyecto se recomienda la presentación de estudio de tránsito teniendo en cuenta los viajes atraídos y generados una vez puesto en marcha el proyecto según lo establecido en la Ley 769 de 2002 articulo 101.
- Para el inicio de las obras debe informar al Departamento administrativo de Tránsito y Transporte DATT, con la finalidad de hacer la Visita Correspondiente. Previa presentación de cronograma de actividades detallado.
- Se Instalarán las señales con previa visita del representante del DATT. Se recomienda la utilización de señales luminosas en horario nocturno.
- La construcción de la obra se realizará en el menor tiempo posible y se seguirá por las indicaciones de las autoridades competentes.
- Los regulares de tráfico serán de estricto cumplimiento en las cantidades y turnos que se establecieron anteriormente para cada tramo. Adicionalmente estos

deberán cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el ítem 4.10.5.2 del manual de señalización vial de 2015.

- En caso de que se presenten otros planes de manejo de tránsito en la zona de influencia de este, se tendrán que organizar reuniones entre contratistas de los proyectos, con el objetivo de establecer pautas que permitan el desarrollo óptimo de las labores, con dirección absoluta del DATT y acatamiento por parte de los realizadores de las intervenciones.
- Es indispensable el cumplimento en número y disposición de paleteros o controladores viales, tenga en cuenta que se realizaran desvíos temporales.
- Por parte del Departamento Administrativo de tránsito y transporte se realizarán visitas de seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas establecidas en el plan de manejo de tránsito presentado; en caso de no cumplir con ellas se procederá a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes.

De acuerdo con el análisis del plan de manejo presentados en donde se realizan un análisis de cómo será manejado del tránsito durante la ejecución de las obras, **CUMPLEN** con lo que indica el Manual de Dispositivos de Tránsito en vías de Colombia para obras que se considera como "**OBRA DE INTERFERENCIA MINIMA**", por lo que **SE ACEPTA Y SE AUTORIZA** el estudio para el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto "OBRAS DE MANTENIMIENTO Y OBRAS MENORES PARA INMUEBLE UBICADO EN LA CARRERA 10 #29 – 75, CALLE DEL GUERRERO, BARRIO GETSEMANI." en el distrito de Cartagena de Indias.

En todo caso la presente aprobación del PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, no exime al contratista de adelantar y tramitar los otros permisos necesarios y requeridos para el inicio de la obra ante las demás entidades. En igual sentido debe tramitar ante el DATT todas las autorizaciones y/o solicitudes a que haya lugar, tales como permisos de circulación, cierres viales, entre otros.

Atentamente,

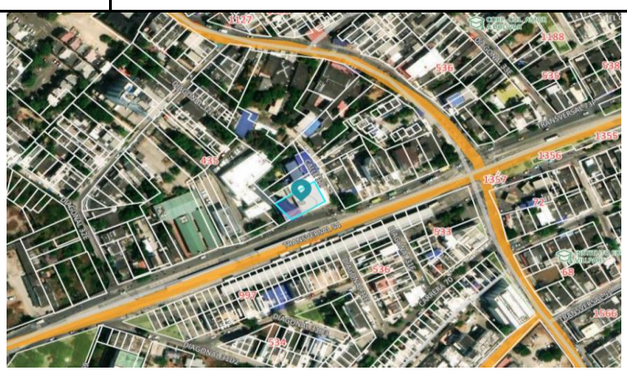
JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
RPMTDATT240094

Proyectó: JEAN CARLOS GATBAO ARROYO
ASESOR EXTERNO SUBDIRECCION TECNICA DATT
VoBo: JESUS DAVID DURAN BARRETO
SUBDIRECTOR OPERATIVO DATT

PERMISOS DE CIERRE DE VIA, CARGUE Y DESCARGUE Y VISTO BUENOS REVISADOS

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**PROELECTRICOS DEL CARIBE**		
Motivo:	**CIERRE PARCIAL DE VIA POR OBRAS ELECTRICAS**	**Fecha:**	**16 DE NOVIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**TRANSVERSAL 54 #31I -09, BARRIO LOS ALPES**		
Duración:	**DE 07:00 Hrs A 15:00 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.SE PERMITE EL PARQUEO MAXIMO DOS VEHICULOS AL TIEMPO Y ESTE DEBERÁ CONTAR CON EL RESPECTIVO PERMISO DE CIRCULACION SIEMPRE QUE SEA REQUERIDO DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 0920 DE 2015.

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3457305 por valor de $ 162.595,00

Fecha expedición: 15/11/2024 Consecutivo: 207

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**DISTRIBOLIVAR J.R. LTDA**		
Motivo:	**CIERRE DE VIA POR ACITIVIDADES DE IZAJE**	**Fecha:**	**14 DE NOVIEMRBE DE 2024**
Ubicación:	**CARRERA 46 ENTRE CALLE 29 Y CALLE 30, BARRIO ESPAÑA**		
Duración:	**DE 23:00 Hrs DEL 14 DE OVIEMBRE A 03:00 Hrs DEL 15 DE NOVIEMBRE**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.S

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3455479 por valor de $ 162.595,00

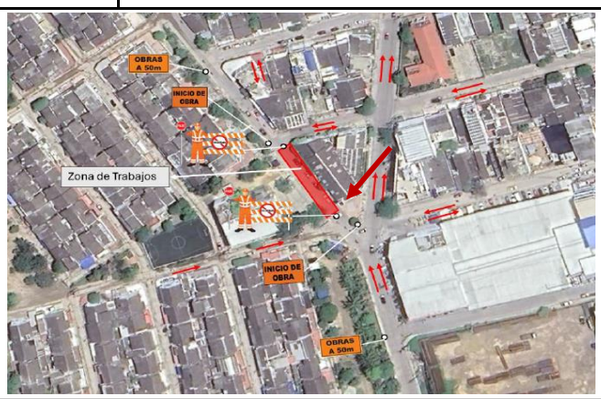
Fecha expedición: 14/11/2024 Consecutivo: 00206

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: carlos Vergara Aguilar - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**CONSORCIO IMZAR 2024**		
Motivo:	**CIERRE DE VIA POR OBRAS DE ACUEDUCTO**	**Fecha:**	**DEL 05 DE NOVIEMBRE AL 04 DE DICIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**DIAGONAL 29B ENTRE TRANSVERSAL 52 Y 53 BARRIO NUEVO BOSQUE**		
Duración:	**30 DIAS**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.S

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3450935 por valor de $ 277.098,00

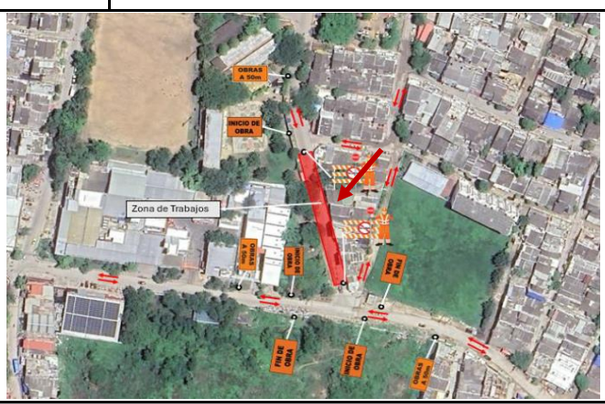
Fecha expedición: 05/11/2024 Consecutivo: 00205

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**CONSORCIO IMZAR 2024**		
Motivo:	**CIERRE DE VIA POR OBRAS DE ACUEDUCTO**	**Fecha:**	**DEL 05 DE NOVIEMBRE AL 04 DE DICIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**CARRERA 57 ENTRE DIAGONAL 28 Y DIAGONAL 28A, BARRIO VISTA HERMOSA**		
Duración:	**30 DIAS**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.S

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3450935 por valor de $ 6,000.000,00

Fecha expedición: 05/11/2024 Consecutivo: 00204

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**PROELECTRICOS DEL CARIBE**		
Motivo:	**CIERRE PARCIAL DE VIA POR OBRAS ELECTRICAS**	**Fecha:**	**03 DE NOVIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**CALLE 36 ENTRE CRA 9 Y 10, CALLE DE LA CRUZ, BARRIO CENTRO**		
Duración:	**DE 04:00 Hrs A 10:00 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.SE PERMITE EL PARQUEO MAXIMO DOS VEHICULOS AL TIEMPO Y ESTE DEBERÁ CONTAR CON EL RESPECTIVO PERMISO DE CIRCULACION SIEMPRE QUE SEA REQUERIDO DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 0920 DE 2015.

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3451182 por valor de $ 162.595,00

Fecha expedición: 01/11/2024 Consecutivo: 203

_____

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**SAN FRANSICO INVESTMENT**		
Motivo:	**PERMISO DE PARQUEO, CARGUE Y DESCARGUE**	**Fecha:**	**01 AL 06 DE NOVIEMBRE Y DEL 12 DE NOVIEMBRE AL 05 DE DICIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**CALLE 25 # 08B - 61, CALLE LARGA, BARRIO GETSEMANI**		
Duración:	**DE08:30 Hrs A 11:30 Hrs; DE 14:00 Hrs A 17:00 Hrs; DE 20:00 Hrs A 23:00 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.

NOTA: Este Permiso esta sujeto a las Restricciones Establecidas por el Gobierno Nacional y Distrital con ocasión de a la actual Emergencia Sanitaria.

9. LOS DIAS DEL 04 AL 06 DE NOVIEMBRE DE 2024 SOLO SE AUTORIZA EL PARQUEO DE VEHICULOS EN HORARIO COMPRENDIDO ENTRE LAS 23:00 Hrs A 04:00 Hrs

Pagó Derechos: Un PARQUEO CARGUE O DESCARGUE , RECIBO N° 3448841 por valor de $ 1.193.132,00

Fecha expedición: 01/11/202 4 Consecutivo: 00202

_____

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**SAN FRANSICO INVESTMENT**		
Motivo:	**PERMISO DE PARQUEO, CARGUE Y DESCARGUE**	**Fecha:**	**01 AL 06 DE NOVIEMBRE Y DEL 12 DE NOVIEMBRE AL 05 DE DICIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**CALLE 30 #8B - PUERTA DE ACCESO CALLE DE LA MEDIA LUNA**		
Duración:	**DE08:30 Hrs A 11:30 Hrs; DE 14:00 Hrs A 17:00 Hrs; DE 20:00 Hrs A 23:00 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.

NOTA: Este Permiso esta sujeto a las Restricciones Establecidas por el Gobierno Nacional y Distrital con ocasión de a la actual Emergencia Sanitaria.

9. LOS DIAS DEL 04 AL 06 DE NOVIEMBRE DE 2024 SOLO SE AUTORIZA EL PARQUEO DE VEHICULOS EN HORARIO COMPRENDIDO ENTRE LAS 23:00 Hrs A 04:00 Hrs

Pagó Derechos: Un PARQUEO CARGUE O DESCARGUE , RECIBO N° 3448844 por valor de $ 1.193.132,00

Fecha expedición: 01/11/202 4 Consecutivo: 00201

_____

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**SAN FRANSICO INVESTMENT**		
Motivo:	**PERMISO DE PARQUEO, CARGUE Y DESCARGUE**	**Fecha:**	**01 AL 06 DE NOVIEMBRE Y DEL 12 DE NOVIEMBRE AL 05 DE DICIEMBRE DE 2024**
Ubicación:	**CRA 8B #25 - 56, PUERTA DE ACCESO SECTOR ANTIGUOS TEATROS**		
Duración:	**DE08:30 Hrs A 11:30 Hrs; DE 14:00 Hrs A 17:00 Hrs; DE 20:00 Hrs A 23:00 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.

NOTA: Este Permiso esta sujeto a las Restricciones Establecidas por el Gobierno Nacional y Distrital con ocasión de a la actual Emergencia Sanitaria.

9. LOS DIAS DEL 04 AL 06 DE NOVIEMBRE DE 2024 SOLO SE AUTORIZA EL PARQUEO DE VEHICULOS EN HORARIO COMPRENDIDO ENTRE LAS 23:00 Hrs A 04:00 Hrs

Pagó Derechos: Un PARQUEO CARGUE O DESCARGUE , RECIBO N° 3448840 por valor de $ 1.193.132,00

Fecha expedición: 01/11/202 4 Consecutivo: 00200

_____

JESUS DURAN BARRETO
Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PERMISO CIERRE PARCIAL DE VÍA GTTGO: GESTIÓN OPERATIVA DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Código: GTTGO-F024	**Versión: 2.0**	**Vigencia: 30/08/2016**

Solicitante:	**INGEOMEGA S.A.S**		
Motivo:	**CIERRE PARCIAL DE VIA POR OBRAS ELECTRICAS**	**Fecha:**	**29 DE OCTUBRE DE 2024**
Ubicación:	**CRA 10B ENTRE CALLE 25 Y 29, CALLE SAN ANTONIO CALLE 29 ENTRE CRA 10 Y CALLE 30, CALLE DE LA SIERPE CRA 10 ENTRE CALLE 30 Y CALLE 29, CALLE DEL GUERRERO CRA 10B ENTRE CALLE 25 Y CALLE 29, CALLE DEL POZO**		
Duración:	**DE 08:00 HrS A 11:30 Hrs Y DE 14:00 Hrs A 16:30 Hrs**		



Señales de Tránsito recomendadas para la obra:



OBSERVACIONES

1.Debe presentar según la envergadura de la obra ya sea grande o sencilla Plan de Manejo de Trafico (PMT), APROBADO por parte del DATT.

2. Al terminar labores todos los dias, la via debe quedar limpia de escombros y deben habilitar los carriles antes utilizados .

3. El contratista debe presentar al DATT los permisos y/o licencias respectivos por parte de las Secretarias de Infraestructura y Planeación.

4. Todos los elementos de " cierre parcial o Temporal, y Señalización" Deben ser reflectivo. Asignaran un paletero regulador, para el control del Transito Vehicular - Peatonal en el area de influencia del cierre de via Temporal. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE OBRA EN LA VÍA. ASÍ: A 100 MTS-ANTES DE LA OBRA: (1). SEÑAL PREVENTIVA: "TRABAJOS EN LA VÍA"-CÓDIGO SP 01. A (75) MTS (1) SEÑAL PREVENTIVA CARRIL DERECHO CERRADO o CARRIL IZQUIERDO CERRADO-SEGÚN CORRESPONDA. A 50 MTS. (1) SEÑAL PREVENTIVA CÓDIGO SP-03. "AUXILIAR DE TRÁNSITO".

5. El contrato debe contar con la previa licencia de intervención de espacio público.

6. El contratista acatará las recomendaciones que hagan las autoridades y suspenderá los trabajos en la eventualidad que se presenten problemas de movilidad.

7. La entidad contratante dueña de la obra y/o Actividad, Es responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías utilizadas o a los diferentes actores viales en la zona de labores.

8. EN TODO MOMENTO SE DEBERÁ GARANTIZAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS EN LOS CARRILES RESTANTES CON LA PRESENCIA DE AUXILIARES DE TRANSITO (PALETEROS) PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS.SE PERMITE EL PARQUEO MAXIMO DOS VEHICULOS AL TIEMPO Y ESTE DEBERÁ CONTAR CON EL RESPECTIVO PERMISO DE CIRCULACION SIEMPRE QUE SEA REQUERIDO DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 0920 DE 2015.

Pagó Derechos: Un CIERRE DE VIA , RECIBO N° 3446193 por valor de $ 620.607,00

Fecha expedición: 25/10/2024 Consecutivo: 199

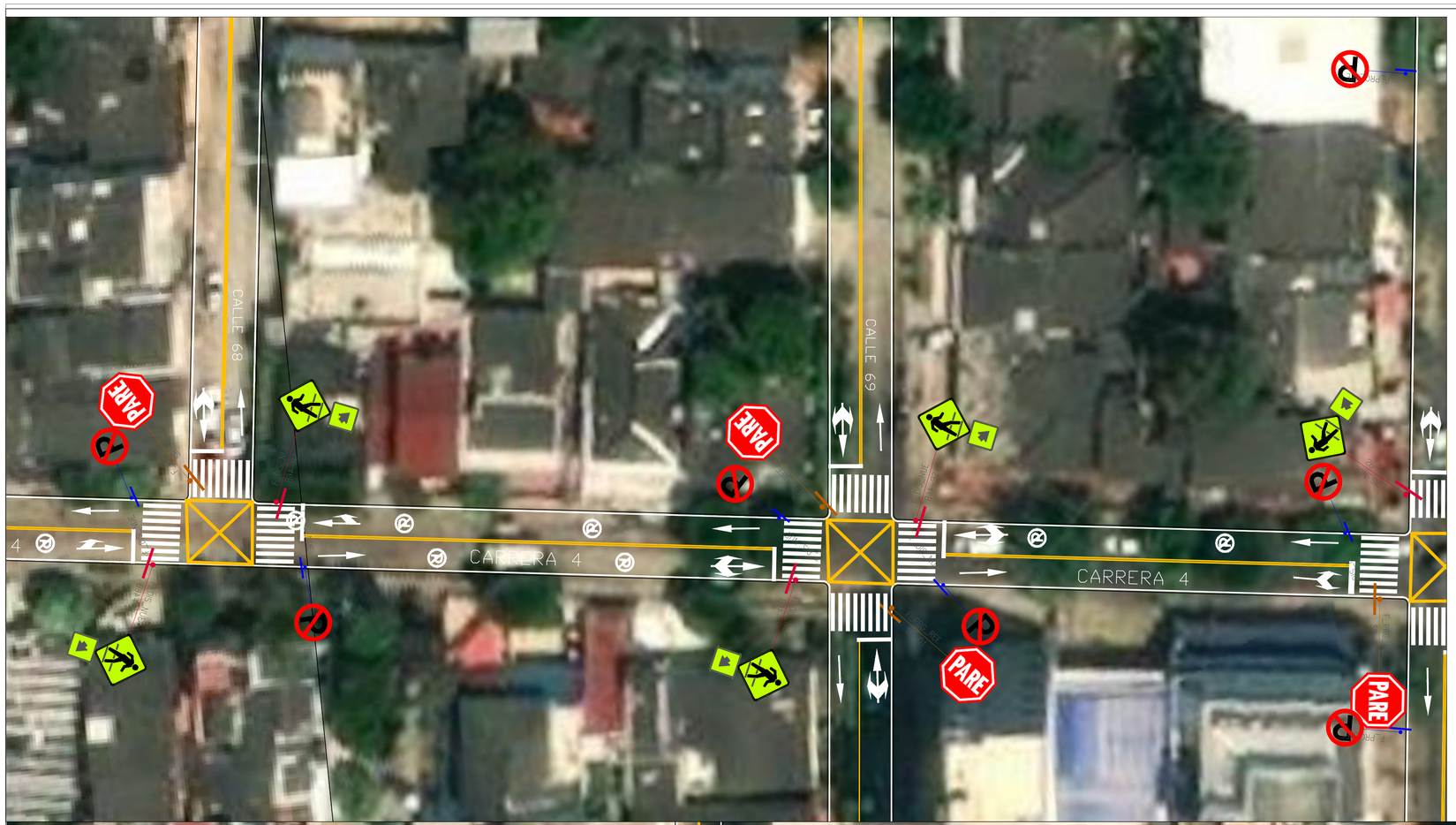
_____

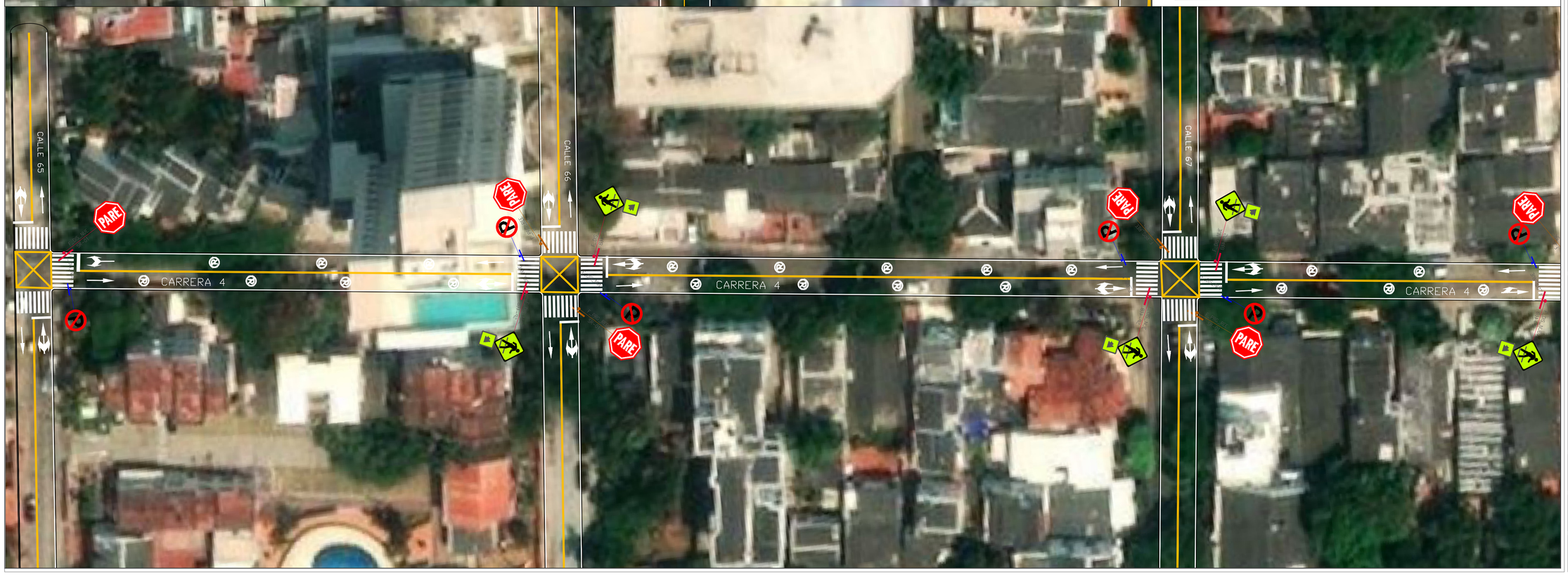
JESUS DURAN BARRETO

Subdirector Operativo DATT

Proyectó: Jean Carlos Gaibao - Asesor Externo DATT

PLANOS DE SEÑALIZACION ELABORADOS



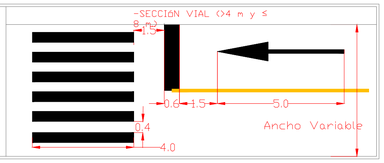


DETALLES:

CONVENCIONES SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

TIPO DE LINEA	ANCHO	COLOR	MUESTRA
BORDE (LB)	0.12	BLANCA	
CARRIL (LCA)	0.12	BLANCA	
PARADA (LPA)	15x0.15	BLANCA	
ANTIBLOQUEO (ZB)	0.3	AMARILLA	
AGUJA (LA)	0.2	BLANCA	
CEBRAS (PP)	4.0x0.4	BLANCA	
PARE (LP) Y (LP_C)	0.6	BLANCA	
CEDA EL PASO (LCP)	0.8x0.4	BLANCA	
CEDA EL PASO (LCP_C)	0.4x0.2	BLANCA	
CANALIZACIÓN (LCN)	0.15	BLANCA	
CAMELLON (LCM)	0.12	AMARILLA	
CENTRAL (LC)	0.12	AMARILLA	
INICIO/FIN CARRIL (LIC)	1.0x1.0	BLANCA	
FLECHAS DE DIRECCIÓN			FF FDD FDI FGD FGI FDG FT
PICTOGRAMAS DEMARCACIÓN			PZE PCP PCP PSP47A PE PSB PFC CP PSI25 PPP

DETALLE TIPICO SEPARACIÓN DE CEBRAS



CONTROL DE CAMBIOS

No.	Fecha	OBSERVACIONES
1.	DD/MM/AAAA	

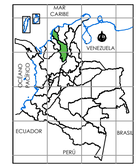
ALCALDÍA DISTRITAL
CARTAGENA
DE INDIAS D. T. y C

DATT CARTAGENA

JOSE RICAURTE GOMEZ
Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte

LOCALIZACIÓN GENERAL:

DEPARTAMENTO DE BOLIVAR



CARTAGENA DE INDIAS DT Y C.



PROYECTO - CONTRATO:

SEÑALIZACION CARRERA 5, BARRIO CRESPO

PROGRAMA:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (DATT)

CONTENIDO:

SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL CRA 4 ENTRE CALLE 65 Y 69, BARRIO CRESPO

VO BO.:

DISEÑÓ

Asesor Externo DATT
JEAN CARLOS GAIBAO ARROYO

REVISÓ

Profesional Especializado
BORIS BURGOS

APROBÓ

Subdirector Operativo
JESUS DURAN BARRETO

COLABORADORES:

ALEXANDER BARACALDO
TECNICO OPERATIVO GR 25 COD 314

CONTROL DE CAMBIOS:

VERSION	FECHA	DESCRIPCION
01	14/11/2024	Se realiza señalización vial

NOMBRE DEL ARCHIVO:
SEÑALIZACION DISTRITAL DATT 2 Viernes 11 Octubre.dwg

FECHA: 19/11/2024
ESCALA: INDICADA
DE:

PLANO: 01
DE: 01

TERMINOS DE REFERENCIA PARA CONSULTORIA CON OBJETO: "*Análisis y Propuesta de Solución y/o Mejoramiento de la Movilidad en el Área Enmarcada entre la Transversal 54, Diagonal 32 y Troncal de Occidente en la Localidad Industrial y de la Bahía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias D.T. y C*"

Términos de Referencia

Consultoría: *Análisis y Propuesta de Solución y/o Mejoramiento de la Movilidad en el Área Enmarcada entre la Transversal 54, Diagonal 32 y Troncal de Occidente en la Localidad Industrial y de la Bahía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias D.T. y C.*

ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD

La información contenida en estos Términos de Referencia (TDR) es de carácter confidencial y debe ser tratada como tal. Solo puede ser compartida con aquellas personas que necesiten conocerla en el marco del proceso de la consultoría. Bajo ninguna circunstancia se permitirá su uso con fines publicitarios o de promoción. CAF se compromete a no divulgar las respuestas recibidas en esta Solicitud de Propuesta a personas ajenas al proceso ni a otros consultores. En caso de que el consultor no esté de acuerdo con estos términos, deberá devolver de inmediato este documento.

INTRODUCCIÓN

CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, antiguamente como Corporación Andina de Fomento es una institución financiera multilateral cuya misión es apoyar el desarrollo sostenible de sus países accionistas y promover la integración regional. Entre sus accionistas se encuentran: Argentina, Colombia, Brasil, Chile, entre otros. CAF proporciona financiamiento y asistencia técnica tanto a los sectores públicos como privados, promoviendo inversiones que mejoran la infraestructura y las condiciones sociales y ambientales en los países miembros.

OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

Objetivo General:

Proporcionar un análisis exhaustivo y una propuesta técnica para mejorar la movilidad en el área delimitada por la Transversal 54, Diagonal 32 y Troncal de Occidente, reduciendo la congestión y promoviendo alternativas de transporte sostenible.

Objetivos Específicos:

1. Diagnosticar el estado de la infraestructura vial en la zona de estudio.
2. Proponer un plan de intervención integral que reorganice la malla vial y optimice el uso del espacio público.
3. Desarrollar un modelo de simulación de tráfico que proyecte los beneficios de las intervenciones propuestas.
4. Presentar recomendaciones para el seguimiento de las soluciones.

ALCANCE DE LOS SERVICIOS

Los servicios contratados incluyen:

- Recolección de datos: aforos vehiculares, encuestas a usuarios, análisis de accidentes.

- Diagnóstico técnico: evaluación del estado de las vías, intersecciones y señalización.
- Propuesta de intervención: diseño de un plan de mejoras para la infraestructura vial y alternativas de transporte sostenible.
- Simulación de tráfico: utilización de software especializado para prever el impacto de las soluciones propuestas.
- Entrega de un informe final con recomendaciones.

METODOLOGÍA

La metodología consistirá en tres fases:

1. Diagnóstico de la situación actual: Incluye el análisis de los datos recolectados, evaluaciones de campo y auditorías de seguridad vial.
2. Propuesta técnica: Desarrollo de un plan de acción que incluya intervenciones viales, medidas para el control del tráfico y propuestas de transporte alternativo.
3. Simulación y validación: Las propuestas serán validadas mediante modelos de simulación para asegurar su viabilidad.

COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN

El consultor será responsable de coordinar sus actividades y reportar directamente a los funcionarios designados por la Oficina de Representación del CAF en Colombia, quienes supervisarán el cumplimiento de los objetivos del proyecto y darán el visto bueno a los entregables. La consultoría deberá ejecutarse conforme a un cronograma aprobado, y se presentarán informes periódicos de avance, que serán evaluados por el equipo del CAF.

Los entregables serán revisados y aprobados en función de su conformidad con los términos de referencia, garantizando que cumplan con los estándares de calidad técnica y los plazos acordados. Cualquier observación realizada por el equipo supervisor deberá ser atendida oportunamente por el consultor, quien será responsable de realizar los ajustes necesarios hasta obtener la conformidad del CAF. La Oficina de Representación del CAF podrá solicitar información adicional en cualquier fase del proyecto, asegurando el adecuado cumplimiento de los objetivos y la correcta ejecución de las labores contratadas.

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Cartagena de Indias, al ser un destino turístico, ha atraído inversiones y un aumento en la construcción de proyectos inmobiliarios de alto impacto. Sin embargo, este crecimiento ha sido desarticulado e informal, lo que ha provocado que muchos de los nuevos desarrollos urbanos no cuenten con una conexión adecuada a las principales vías de la ciudad. Esto ha generado un desbalance en la distribución del tráfico, ya que las áreas más densamente pobladas o turísticas soportan una mayor carga vehicular.

La zona industrial y la bahía, en particular, es un área de gran relevancia económica, pero la falta de inversión en infraestructura ha derivado en una conectividad ineficiente. Las intersecciones críticas ubicadas en esta localidad, como la que se encuentra ubicada entre Transversal 54, Diagonal 32 y Troncal de Occidente, no están preparadas para soportar el volumen de tráfico diario, lo que se traduce en tiempos de desplazamiento excesivos y un aumento en la accidentalidad.

En ese sentido, el transporte público en Cartagena no ha sido capaz de adaptarse al crecimiento de la ciudad y las demandas de sus habitantes. Los sistemas actuales de buses no logran cubrir las necesidades de la población, lo que incentiva a los ciudadanos a buscar alternativas de transporte informal como los mototaxis. Estas alternativas no solo contribuyen a la congestión, sino que también presentan problemas de seguridad para los usuarios y para los otros vehículos en la vía. La falta de integración entre los diferentes medios de transporte es otro factor que dificulta la movilidad de los residentes.

Así mismo, a infraestructura vial de Cartagena presenta un estado de deterioro considerable. Muchas de las principales vías de la ciudad están dañadas, con baches y desniveles que afectan la fluidez del tránsito y aumentan los tiempos de desplazamiento. Las intersecciones viales son particularmente problemáticas, ya que muchas de ellas no cuentan con la capacidad necesaria para manejar los altos volúmenes de tráfico que se registran en la ciudad.

Adicionalmente, la seguridad vial es otro de los grandes desafíos. Cartagena registra una alta tasa de accidentes de tránsito, particularmente en las intersecciones más congestionadas. Los mototaxis y motocicletas, que son medios de transporte muy populares, están involucrados en un gran número de estos accidentes. Esto refleja la falta de control y regulación en el uso de las vías, así como la necesidad urgente de intervenciones que mejoren la seguridad vial.

Por todo lo anterior, es importante precisar que, mediante Acuerdo Distrital No. 139 del 29 de mayo de 2024, se aprobó el **Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 "Ciudad de Derechos"** del distrito Turístico y Cultural de Cartagena de indias. Este documento identifica una serie de problemáticas y propone una serie de acciones orientadas a mejorar la movilidad en la ciudad. Sin embargo, la ejecución de estos planes requiere de un análisis detallado y una propuesta de intervención técnica que aborde las particularidades de cada área afectada. En este sentido, la presente consultoría busca operacionalizar estos planes a través de propuestas específicas para la optimización de la movilidad en la zona industrial y de la bahía.

El mismo documento antes mencionado, en su línea estratégica denominada ***"Ciudad conectada y sostenible",*** establece como objetivo prioritario la transformación de la movilidad en Cartagena a través de la implementación de medidas que promuevan una infraestructura vial eficiente y un sistema de transporte sostenible y accesible para todos los ciudadanos. Dentro del Componente Impulsor de Avance: Infraestructura, Movilidad Sostenible y Accesibilidad para Todos, el plan aborda la necesidad de intervenir áreas críticas de movilidad mediante el Programa: Movilidad Ordenada, Sostenible y Amigable con el Medio Ambiente.

Este programa tiene por objeto la intervención integral de los puntos críticos de la movilidad en el Distrito de Cartagena, con el fin de mitigar los efectos negativos generados por las congestiones viales, los altos índices de accidentalidad y los prolongados tiempos de desplazamiento. Se contempla, en primera instancia, la reconfiguración y mejoramiento de la infraestructura vial en las zonas más afectadas, priorizando aquellas con mayor densidad vehicular, como la delimitada entre la Transversal 54, Diagonal 32 y la Troncal de Occidente. Esta intervención busca garantizar la circulación fluida de los vehículos y optimizar el uso del espacio público, con el propósito de mejorar la seguridad y eficiencia del sistema de movilidad.

Desde un enfoque normativo, el programa propone la aplicación estricta de la normatividad vigente en materia de tránsito y transporte, contemplada en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), a fin de garantizar un ordenamiento adecuado del tráfico y la circulación segura de los vehículos y peatones. Para ello, el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) deberá ejercer sus facultades de control y vigilancia, incrementando su presencia en las zonas de intervención y aplicando las medidas correctivas necesarias para asegurar el cumplimiento de las disposiciones normativas.

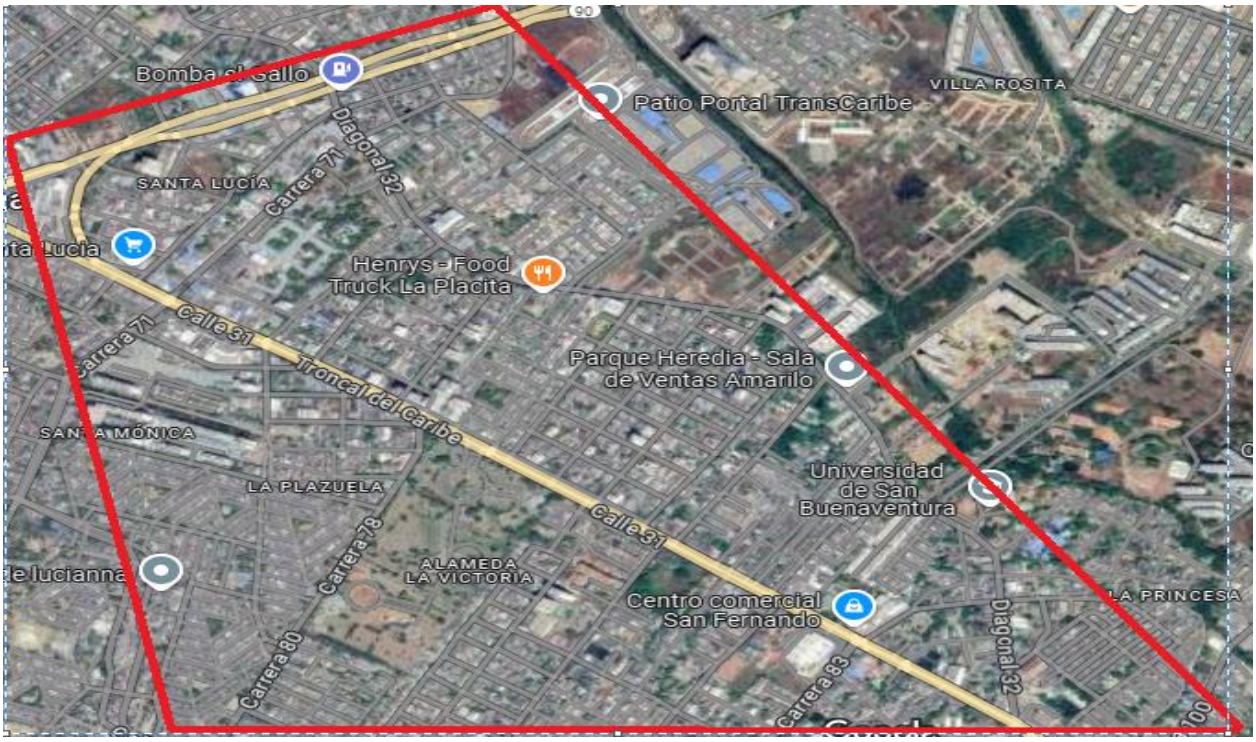
Adicionalmente, se incluyó un componente pedagógico que estará orientado a la sensibilización y educación ciudadana, con el fin de modificar comportamientos que contribuyen a la congestión y a la generación de accidentes de tránsito. La implementación de campañas educativas será fundamental para fomentar el respeto por las normas de tránsito y promover el uso de medios de transporte sostenibles, como parte de una política pública integral que favorezca la transición hacia una movilidad más ordenada y amigable con el medio ambiente.

El programa no se limita a acciones inmediatas sobre la infraestructura, sino que proyecta una visión de largo plazo, encaminada a establecer un sistema de movilidad que garantice la accesibilidad universal y la integración eficiente de los diferentes modos de transporte. Esto incluye la promoción de modos alternativos de transporte no motorizados, como las ciclorrutas y la peatonalización de vías, y el desarrollo de infraestructuras que faciliten la conectividad entre las zonas industrial, comercial y turística de la ciudad.

Este enfoque, se alinea con los principios constitucionales de la función administrativa, establecidos en el Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, los cuales exigen que la actividad estatal sea eficiente, transparente y orientada al bienestar general. Al mismo tiempo, se articula con los derechos de los ciudadanos a un ambiente sano y a la seguridad personal, según lo dispuesto en los artículos 79 y 82 de la misma Carta Magna, que exigen la adopción de medidas para prevenir y mitigar los impactos negativos en el entorno urbano.

En definitiva, el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 configura un marco normativo y estratégico que orienta las actuaciones del Distrito en materia de movilidad, donde se conjugan acciones de corto y largo plazo, destinadas a la optimización de la infraestructura vial, la mejora de la seguridad vial, y la implementación de políticas de sostenibilidad, con el objetivo de que Cartagena evolucione hacia un modelo de ciudad que sea moderna, conectada y sostenible, en cumplimiento de los compromisos locales y nacionales en materia de movilidad y desarrollo urbano.

ÁREA DE INFLUENCIA



En el marco de este objetivo, la Administración Distrital de Cartagena desea profundizar su entendimiento sobre la operación en cambios viales seguros y técnicos que aporten a la sociedad una mejora en sus tiempos de desplazamiento en la zona sur oriental, enfocados en la localidad industrial y de la bahía. De tal manera que, la ciudadanía mejore su calidad en los desplazamientos y a su vez contribuya a la seguridad vial para mejorar los índices de accidentalidad, en atención a esto se busca contar con una visión externa e independiente sobre la operación de dichas vías e identificar los tiempos de cola y el flujo en el área mencionada.

Transversal 54

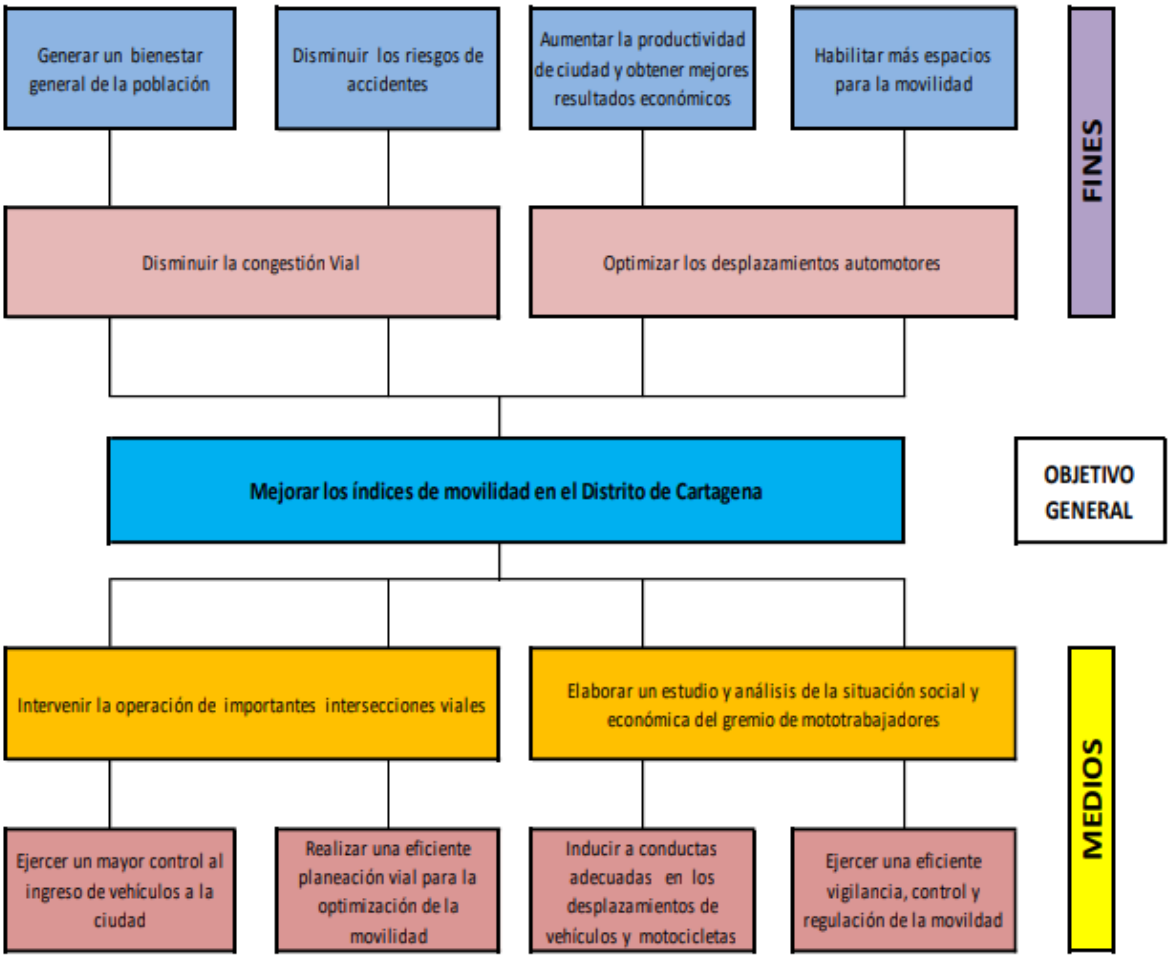


Troncal del occidente



JUSTIFICACIÓN

Los fines del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT) están claramente alineados con los objetivos de esta consultoría. Según el diagrama presentado, el objetivo general del DATT es "mejorar los índices de movilidad en el Distrito de Cartagena", y para lograrlo, se han identificado una serie de fines y medios.



Para una forma más clara, los fines del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, se detallan de la siguiente manera:

Fines Principales:

Generar un bienestar general de la población: Este objetivo se relaciona directamente con la necesidad de mejorar los tiempos de desplazamiento y reducir los niveles de estrés que genera la congestión vial. Una movilidad más fluida no solo mejora la productividad económica, sino también la calidad de vida de los residentes.

Disminuir los riesgos de accidentes: Las intersecciones viales mal diseñadas o con alta congestión suelen ser focos de accidentes de tránsito. La intervención en estas áreas no solo debe enfocarse en la fluidez del tráfico, sino también en mejorar la seguridad vial.

Aumentar la productividad de la ciudad: Cartagena, como ciudad puerto y destino turístico, depende en gran medida de una movilidad eficiente para mantener su competitividad. La congestión prolongada afecta el transporte de mercancías y servicios, lo que genera pérdidas económicas significativas.

Habilitar más espacios para la movilidad: Este fin está alineado con los principios de movilidad sostenible. La creación de espacios destinados a peatones y ciclistas, así como la ampliación de las vías, permitiría un mejor aprovechamiento del espacio público y fomentaría el uso de medios de transporte alternativos.

Medios Identificados:

- **Intervenir en las intersecciones viales**: Las intersecciones son puntos críticos de congestión en cualquier sistema de movilidad. En el caso de Cartagena, intervenir en las intersecciones principales de la Transversal 54, Diagonal 32 y la Troncal de Occidente es clave para mejorar el flujo vehicular en la zona industrial y de la bahía.

- **Realizar una eficiente planeación vial**: La planificación a largo plazo es fundamental para evitar que la ciudad continúe creciendo de manera desordenada. Esta consultoría propone soluciones que no solo resuelvan los problemas actuales, sino que también prevean el crecimiento futuro de la ciudad.

- **Estudio de la situación social y económica del gremio de mototaxistas**: Este medio es especialmente relevante, dado que el gremio de mototaxistas es una pieza clave en la movilidad informal de la ciudad. Sin embargo, su impacto debe ser regulado para garantizar que contribuyan a una movilidad más ordenada y segura.

En cuanto al análisis técnico de las vías y las intervenciones a realizar, es imperativo que las decisiones se basen en datos científicos y en un estudio riguroso de la realidad vial. Para ello, se requiere la recolección y análisis de datos mediante la aplicación de técnicas como los aforos vehiculares, las auditorías viales y otras herramientas que permitan obtener una visión integral y detallada de los flujos de tránsito, los riesgos de accidentes y las oportunidades de mejora.

Este enfoque técnico y científico está alineado con el principio de planeación de la contratación pública, regulado por la Ley 80 de 1993, que exige una adecuada planeación y soporte técnico previo a la ejecución de cualquier intervención estatal. Por lo tanto, las decisiones tomadas en este ámbito deben estar fundamentadas en estudios detallados y auditorías técnicas especializadas, que no solo justifiquen las acciones a realizar, sino que también aseguren su pertinencia y sostenibilidad a largo plazo. Por lo anterior, el objeto de la consultoría para definir un solución idónea, realizada por una entidad altamente cualificada, es la mejor opción para realizar una intervención basada en documentos técnicos y garantice sostenibilidad a largo plazo.

En este sentido, la señalización vial adecuada, la planeación estratégica de las intersecciones y la gestión eficiente del tránsito deben ser prioridades dentro de los proyectos de movilidad. Cada una de estas medidas no solo contribuirá a mejorar la fluidez vehicular, sino que también garantizará el cumplimiento de las normativas vigentes y la protección de los derechos de los ciudadanos en términos de movilidad segura y eficiente. Al basarse en estudios exhaustivos y en el uso de herramientas científicas, las acciones previstas serán más precisas y adecuadas para responder a las complejas dinámicas de movilidad que presenta la ciudad de Cartagena.

Beneficios de la Intervención

Los beneficios de implementar las soluciones propuestas en esta consultoría son múltiples y abarcan aspectos sociales, económico y ambiental. Desde un punto de vista económico, la reducción en los tiempos de desplazamiento y la mejora en la conectividad y disminuye la siniestralidad.

En términos sociales, la disminución de la congestión y la mejora de la seguridad vial tendrían un impacto directo en la calidad de vida de los habitantes. Los ciudadanos podrían disfrutar de tiempos de desplazamiento más cortos, menor contaminación y un entorno más seguro para el tránsito peatonal y vehicular.

Finalmente, desde una perspectiva ambiental, la implementación de alternativas de movilidad sostenible, como las ciclorrutas y la peatonalización de ciertas áreas, contribuiría a la reducción de las emisiones de gases contaminantes, mejorando la calidad

---

Consultor y Proceso de Selección

El perfil del consultor o firma consultora debe incluir una experiencia mínima de 10 años en estudios de movilidad urbana, con proyectos similares en ciudades portuarias o turísticas. El proceso de selección se realizará conforme a los reglamentos de contratación de CAF.