

**EVALUACIÓN DEL NIVEL DE ARTICULACIÓN EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL
PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA CENTRO
OCCIDENTE DURANTE LA VIGENCIA DEL PERIODO 2020 -2021 EN EL
MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS, RISARALDA.**

Fernando Caballero

Sánchez

Asesora: Viviana Gallego Ruda

Maestría en Administración Pública

Escuela Superior de Administración Pública

ESAP

Dosquebradas, Risaralda, 2022

Índice

Planteamiento del problema o situación a resolver	1
Descripción / Contextualización del problema:.....	2
Delimitación del problema	3
Pregunta de investigación.....	3
Justificación.....	3
Objetivos:	5
Objetivo General:.....	5
Objetivos Específicos:.....	5
Estado del Arte	5
Aproximación al Marco Teórico.....	12
Construcción del marco teórico	12
Marco Legal:.....	18
Marco Normativo internacional.....	19
Marco Normativo Nacional	20
Constitución Política de Colombia	20
Ley 105 de 1993	20
Ley 388 de 1997 (Julio 18).....	20
Ley 1625 de 2013.....	20
Decreto 3109 de 1997	21
Decreto 170 de 2001	21
Decreto 1079 de 2015	22

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, “Pacto por la Equidad”	22
Documento CONPES 3167 de 2002.....	22
Documento CONPES 3991 de 2020.....	23
Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011.....	23
Acuerdo Metropolitano No. 04 de 2021.....	23
Adicional marco legal	23
Metodología.....	23
Tipo	24
Enfoque.....	24
Diseño Metodológico	25
Fuentes de información	25
Población y muestra	25
Instrumentos de recolección y sistematización de la información	26
Resumen Analítico de las fuentes de información secundaria:	26
Elaboración de entrevistas semiestructuradas	38
Análisis documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO.....	39
Análisis de la información.....	58
Análisis Plan Integral de Desarrollo Metropolitano	59
Análisis comparativo PIDM - PIMM.....	69
Resultados esperados	71

Ruta Operacional del Trabajo de Campo	82
Conclusiones.....	92
Recomendaciones	98
Referencias	102
Cronograma	105

Índice Matríces

Matriz 1	26
Matriz 2.	28
Matriz 3.	30
Matriz 4	31
Matriz 5.	33
Matriz 6.	34
Matriz 7.	35
Matiz 8.....	39
Matriz 9.	40
Matriz 10.	41
Matriz 11.	41
Matriz 12.	43
Matriz 13.	44
Matriz 14	45
Matriz 15	46
Matriz 16	48
Matriz 17	49
Matriz 18	51
Matriz 19	52
Matriz 20	53
Matriz 21	54
Matriz 22	55

Matriz 23	56
Matriz 24	57
Matriz 25	60
Matriz 26	61
Matriz 27	62
Matriz 28	63
Matriz 29	65
Matriz 30	65
Matriz 31	67
Matriz 32	68
Matriz 33	70
Matriz 34	83
Matriz 35	86
Matriz 36	96
Matriz 37	101

Índice Tablas

Tabla 1.....	72
Tabla 2.....	74
Tabla 3.....	77
Tabla 4.....	79
Tabla 5.....	80

Índice Gráficos

Gráfico 1.....	73
Resultados:.....	73
Gráfico 2.....	75
Resultados:.....	76
Gráfico 3.....	78
Resultados:.....	78
Gráfico 4.....	80
Resultados:.....	80
Gráfico 5.....	81
Resultados:.....	82

Planteamiento del problema o situación a resolver

En los últimos años, se ha evidenciado que el municipio de Dosquebradas (municipio integrante del Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO), ha desbordado su crecimiento poblacional y, por ende, su expansión residencial, en donde producto de lo anterior se marcan grandes problemáticas en materia de movilidad urbana ya que dicho crecimiento y expansión no están a la par con la infraestructura vial.

Ante este hecho es importante adelantar esta investigación que permita analizar las acciones ejecutadas por el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), como resultado de la ejecución del Plan Integral de Movilidad Metropolitana el cual materializa las acciones en materia de movilidad establecidas en la Ley 1083 de 2006, donde en su artículo primero (modificado por el art 96 de la Ley 1955 de 2019) establece:

“Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, **deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman.** Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana” (negrilla fuera del texto).

Descripción / Contextualización del problema:

Por lo anterior, es necesario analizar y resolver algunos interrogantes que se plantean en los grupos de interés, ya que el papel desempeñado por el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) y la administración municipal, parece no corresponder a las transformaciones significativas de la ciudad, por consiguiente, es necesario realizar una investigación para analizar la implementación del Plan de Movilidad del AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas, ya que como entes de la administración pública son los encargados de las instancias de adopción de decisiones públicas administrativas en materia de movilidad que conduzcan al desarrollo y fortalecimiento de este contexto en el municipio.

Se debe tener como base que ambas entidades, el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) y la Administración Municipal en su actividad tienen su proceder en los derechos fundamentales, que son parte esencial de un Estado Social de Derecho, de tal forma que en su accionar administrativo propendan y asuman el cumplimiento de ellos, y por ende a la normatividad legal, con el fin de fortalecer el proceso administrativo y más precisamente el de la movilidad como instrumento generador de desarrollo económico y bienestar social.

Con lo anterior, la labor de las entidades, el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) y la Administración Municipal debe ser protagónica, puesto que están siendo llamados a la transformación significativa de la ciudad, a generar acciones que contribuyan a su accionar administrativo en materia de movilidad. Es esta la razón por la cual se hace necesario hacer una investigación para analizar la implementación del plan de movilidad y su articulación en el municipio de Dosquebradas, brindar posibles soluciones a las diferentes situaciones que se puedan presentar.

Delimitación del problema

Dosquebradas es la cuarta ciudad del Eje Cafetero y la segunda del departamento de Risaralda, cuenta con 225.554 habitantes (DANE 2021), un municipio que ha tomado gran protagonismo en el desarrollo del departamento y de la región, por la prestación de bienes y servicios, la gran aglomeración de industrias y eje logístico por su ubicación geográfica con otros departamentos lo hacen el lugar preferido por las empresas de envíos del país, gracias a estos y otros aspectos que el municipio sea protagonista en el desarrollo del departamento y en la región y ha sido soporte y punto de equilibrio para diversos procesos adelantados en el Área Metropolitana Centro Occidente (en adelante AMCO), de la cual hace parte junto a los municipios de Pereira y la Virginia, en el departamento de Risaralda.

Pregunta de investigación

¿Cuál es la evaluación sobre la Implementación del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Centro Occidente, y su articulación en el municipio de Dosquebradas durante el Periodo 2020 - 2021?

Justificación

Es necesario adelantar una investigación que permita analizar el accionar administrativo del Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) y del municipio de Dosquebradas en la implementación y articulación del Plan de Movilidad ya que sus decisiones administrativas impactan directamente en lo económico y lo social. Por lo tanto, la evaluación de componentes y programas, actores, procesos institucionales y resultados de la implementación y articulación con el municipio de Dosquebradas del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), serán analizados con el fin de buscar posibles soluciones que contribuyan, fomenten y

fortalezcan las acciones administrativas estructuradas sobre las dimensiones de planeación estratégica.

Además, la presente investigación permite visibilizar este importante aspecto desde las perspectivas de desarrollo sostenible y sustentable, ya que se debe mirar a corto, mediano y largo plazo, en el caso del Área Metropolitana Centro Occidente debe articular los CONPES y las Políticas Públicas de Movilidad y el municipio de Dosquebradas debe articular el Plan de Movilidad a través de su Plan de Desarrollo, Plan de Ordenamiento Territorial y Planes de Acción.

Del mismo modo determinar si el Área Metropolitana Centro Occidente, el municipio de Dosquebradas responden a las transformaciones significativas de la ciudad y a la importancia de ejecutar acciones administrativas en pro de la movilidad. Desde esta óptica, es preciso crear espacios de reflexión y comunicación entre la academia, entes gubernamentales, ciudadanía y sector privado, con el fin de ampliar el espectro de la problemática e identificar diferentes alternativas de solución en la materia. Una real evaluación del problema puede conducir a replantear y reorientar las estrategias para lograr mejores resultados en la implementación y articulación del Plan de Movilidad.

La actual investigación sirve como punto de partida para que no sólo los servidores públicos, dirigentes, políticos, estudiantes y comunidad en general del municipio, sino también para los futuros magister en administración pública puedan abordar la problemática planteando las estrategias requeridas y coherentes con la dinámica de lograr la participación efectiva de las entidades públicas como el AMCO y administración municipal de Dosquebradas a través de planes, programas, proyectos y políticas públicas en materia de movilidad que conlleven al

progreso y desarrollo de toda la comunidad, cumpliendo con dos de los fines esenciales del Estado, como servir a la comunidad y promover la prosperidad general.

Objetivos:

Objetivo General:

Analizar el nivel de articulación implementado en el plan integral de movilidad del AMCO durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.

Objetivos Específicos:

1. Definir los componentes y programas establecidos en el Plan de Movilidad AMCO durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.
2. Reconocer los actores responsables de cada programa y su participación en la implementación de los componentes del Plan de Movilidad durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.
3. Identificar los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan de Movilidad durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.

Estado del Arte

A continuación, se relacionan las teorías, documentos, estudios, fuentes bibliográficas, artículos, investigaciones, tesis, entre otros, relacionados con el tema de estudio referente a la evaluación de la Implementación del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas durante la vigencia Periodo 2020 y 2021.

Un primer documento relacionado con el tema de estudio es la propuesta *“Política pública para la movilidad sustentable en el Área Metropolitana Centro Occidente”*, en el documento se plantea en tres partes conceptuales, el diagnóstico que permitirá detallar cual es la situación actual de los aspectos de la movilidad en el AMCO y sobre el cual se inspirará la propuesta de política; la articulación del fenómeno en un “Nuevo Modelo de Referencia de Movilidad”, con la explicación de cada parte constitutiva del modelo y por supuesto el centro del documento que consiste en la definición de los principios filosóficos, los ejes y la declaración de la “Política Pública de Movilidad Sustentable” para el AMCO.

En el informe *“Plan integral de movilidad metropolitano en el territorio de los municipios que conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO”*, el objetivo es formular un plan integral de movilidad metropolitano, cuya implementación permite optimizar la accesibilidad, la articulación, la integración, el ajuste y/o la complementación del sistema vial, de los modos de transporte y del desplazamiento humano y la distribución de bienes, en el territorio de los municipios que conforman el AMCO, en los ámbitos local, metropolitano y regional, proporcionando además estrategias para el desarrollo físico y socio- económico sostenibles, que favorezcan la competitividad regional, en procura del mejoramiento de la calidad de vida de la población.

El documento *“Área Metropolitana del Centro Occidente aspectos generales Sistema Integrado de Transporte SITP – AMCO”*, es un documento general que hace una contextualización histórica sobre el SITP y presenta los resultados técnicos de los estudios realizados por TRANSCONSULT 2016 y la revisión y ajuste AMCO 2017, así como la evaluación en primera instancia de la operación que hoy se realiza sobre el Parque Industrial de las rutas asociadas y de las rutas del TPC en algunos sectores del municipio de Dosquebradas.

En el documento *“plan integral de movilidad urbana de Santiago de Cali – visión 2030”*; el objetivo del Documento Técnico de Soporte (DTS) *“Parte II: Indicadores y Objetivos Marco”* se visualiza la paleta de indicadores de movilidad estructurada en torno a los modos de transporte (transporte público, transporte privado, modos no motorizados –peatón y bicicleta-) y sus externalidades negativas; al igual que establecer objetivos marco para los escenarios futuros (corto, mediano y largo plazo) con base en el comportamiento tendencial y deseado de dichos indicadores, objetivos que se constituyen en el soporte para la posterior formulación de estrategias, programas, y proyectos de la ‘Fase 3: Plan de Acción’ como herramienta básica para la toma de decisiones.

De acuerdo al *“Documento en elaboración, Plan de Movilidad Segura 2014 - 2020 (PMSM), Movilidad para la vida”*, es un documento que propone desde el accionar de la administración pública (Alcaldía de Medellín) una movilidad preventiva y segura, a partir de referentes económicos, territoriales, demográficos, educativos, entre otros, se realiza análisis de las Políticas en esta materia desde lo general a lo particular, la normatividad legal vigente y planes, programas y proyectos concernientes a la movilidad.

Por otro lado, la tesis de Oyola. Valencia, H. (2016). *“Impactos en la movilidad, el espacio público y el control social en el proceso de implementación del sistema integrado en Medellín”*, reconoce que Medellín se ha transformado paulatinamente para adecuar un sistema integrado de transporte multimodal y relacionado con el área metropolitana. Sin embargo, el territorio local ha presentado varios problemas relativos a la movilidad urbana como la alta congestión, la dificultad en la conectividad vial, el crecimiento del parque automotor y el déficit de espacio público para la circulación del peatón. Se proponen contextos del sistema integrado

de transporte desde la globalización, impactos en la movilidad, espacio público y control social de la movilidad, brindando a través de estos unas posibles propuestas de mejoramiento.

En el artículo de Palau. Jolonch. J, (2013), *“Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá”*, se propone un análisis del sector del transporte masivo y la movilidad en la ciudad de Bogotá desde un punto de vista prospectivo a 2025, considerando aspectos como la evolución de la ciudad, la situación en la que se encuentra la región de Cundinamarca y el ámbito sociopolítico del país, tanto a nivel nacional como internacional.

En la tesis elaborada por Paternina. Gulfo (2020), *“Sistematización de Experiencia Problemática del Transporte Público Colectivo Urbano TPCU en su Operador SIBUS del Municipio de Sincelejo: Los Efectos del Mototaxismo sobre la Viabilidad del Servicio”*, en la ciudad de Sincelejo, Sucre se logró evidenciar diferentes problemáticas que afectan el Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) y a su operador SIBUS, partiendo de una serie de efectos que impiden su correcto funcionamiento financiero y operativo.

En el artículo de Ortiz. Daza. V.M (2021), *“Análisis de la problemática actual del transporte público en la ciudad de San José de Cúcuta”*, la finalidad de este artículo es sintetizar sobre la problemática actual del Transporte público en la ciudad de San José de Cúcuta. De acuerdo con Ortiz, las deficiencias del transporte público es una grave problemática para los ciudadanos y redundante en el desarrollo de un territorio.

En la tesis de Escobar-García, D.A. (2008), *“Instrumentos y metodología de Planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas”*, este estudio plantea que los modelos de planificación de transporte con enfoque de demanda han tenido aportaciones importantes en lo que se refiere al conocer la forma en la cual se presenta la movilidad sobre un territorio en algún determinado momento y sus cambios o evolución a lo largo de un período de

tiempo, así como que han producido válidos instrumentos metodológicos desarrollados para ellos.

En el documento “*CONPES, Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*”, plantea la calidad de la movilidad de una ciudad incide en el nivel de vida de sus habitantes y en su nivel de productividad y competitividad. En esta materia, la Nación y las entidades territoriales enfrentan importantes desafíos por cuenta de las externalidades negativas del transporte, asociadas a la contaminación, congestión y siniestralidad vial, que afectan la sostenibilidad económica, ambiental y social de las ciudades.

En la tesis de Ureña. Medina. OH. (2021), “*Análisis y Seguimiento de la Política Pública de Movilidad y Transporte: Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP Neiva*”, el estudio plantea que en Colombia, durante los últimos años se han observado la formulación y ejecución de proyectos que buscan brindar una solución al traumatismo que sufre la movilidad y el transporte, especialmente en las principales ciudades, de modo que, se genere una mayor oferta en el transporte público, buscando de esta manera reducir la dependencia al uso de vehículos particulares, mejorando la seguridad vial, garantizando un menor tiempo durante el recorrido o viaje en este medio de transporte y disminuyendo la contaminación ambiental que ocasiona la emisión de gases de los vehículos que desarrollan la actividad de transporte.

En el artículo de Gibsone. Dangond. C, Jolly. Francois. J, Vilches. Monteoliva. A, Parra. Rojas. F. (2011), “*Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*”, este artículo plantea los principales desafíos para la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo urbano, tanto desde el desarrollo conceptual, como desde el punto de vista jurídico y político y desde la perspectiva de

la planeación urbana con la implementación de un plan de movilidad urbana con un enfoque de oferta.

En el estudio presentado por González. G. C.A. (2011) *“Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y a la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia”*, se presenta un estudio exploratorio de los recientes proyectos de transporte e infraestructura en la ciudad de Cali, desde la perspectiva de su contribución a la movilidad urbana sostenible y al fortalecimiento de la gobernabilidad local.

En el documento de Quiñones. L, Pardo. F, López. S. (2019) *“Análisis para seis ciudades colombianas según datos del Observatorio de Movilidad Urbana de CAF”*, presenta el contexto de las seis áreas metropolitanas estudiadas, analiza la disponibilidad de información, los principales indicadores encontrados en las ciudades colombianas, y las implicaciones que estos tienen en términos de movilidad. Finalmente concluye con reflexiones y recomendaciones sobre estos temas, con el objetivo de proveer herramientas para los tomadores de decisiones, de manera que se formulen políticas de transporte orientadas a lograr una mayor equidad, eficiencia y menor impacto ambiental.

De acuerdo con Quiñones. L, Pardo. F, López. S, buscan con este documento convertirse en una herramienta descriptiva útil para conocer la realidad de la movilidad y el transporte público de ciudades en condiciones geográficas, demográficas y económicas distintas en un solo país, identificando las oportunidades que se presentan a futuro para el desarrollo de acciones orientadas a lograr una movilidad sostenible y segura. Las áreas metropolitanas estudiadas fueron: Barranquilla, Bogotá, Cali, Medellín, Montería, Pereira.

Por su parte en el documento *“Claves para el debate público, Bogotá, 2015, Desafíos en las principales ciudades del país: análisis de cara a las elecciones 2016-2019”*, este documento

se centra en las mayores problemáticas que afectan las seis ciudades más importantes del país: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Cartagena. Los candidatos a las alcaldías tienen que concentrar sus mayores esfuerzos en plantear propuestas novedosas, efectivas y eficientes para resolver, entre varias dificultades, la inseguridad, la prestación de servicios públicos domiciliarios, el desempleo, la movilidad y el transporte público.

En el estudio de Moreno. Miranda, M, Beltrán. Cárdenas. J, Palomino-Rozo-E, (2017) *“Movilidad urbana sostenible en ciudades intermedias colombianas, metodología y diagnóstico territorial”*, este estudio presenta el resultado de la implementación de una metodología, la cual se utilizó en campo para levantar información relacionada con las condiciones de movilidad no motorizada de la ciudad de Zipaquirá.

En el artículo de Garavito. Vélez. M, (2019). *“La movilidad y la planeación urbana: una posible solución”*; el presente artículo pretendió analizar la influencia que ha tenido la planeación urbana de la ciudad de Bogotá, sobre el campo de la movilidad, desde el año 2000 hasta el año 2019, partiendo del hecho de que hoy en día dicho campo es considerado como una de las principales problemáticas que existen en la ciudad, la cual tiene, entre otros, causales organizativos o territoriales.

En el estudio realizado por González. G (2011), *Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia*, presenta un estudio exploratorio de los recientes proyectos de transporte e infraestructura en la ciudad de Cali, desde la perspectiva de su contribución a la movilidad urbana sostenible y al fortalecimiento de la gobernabilidad local.

En el artículo de Corrales. Espinosa. A (2016), *“Congestión vehicular en Medellín: una posible solución desde la Economía”*, el objetivo de este artículo es diagnosticar el nivel de

congestión vehicular de la ciudad de Medellín y proponer alternativas que desde la economía permitan dar solución a dicho problema.

Aproximación al Marco Teórico

El presente marco teórico, tiene como finalidad apuntalar la propuesta sobre la base de unas proposiciones dadas por algunos autores especializados, especialmente algunas instituciones del orden nacional y territorial que versan sobre la temática investigativa, también tienen como objetivo primordial trabajar por la movilidad y sus diversos componentes; sus estudios y procesos documentales resultado de sus labores de análisis y en parte del proceso y experiencia laboral, estructura la presente propuesta, dándole la fuerza suficiente para fundamentar el trabajo investigativo.

Construcción del marco teórico

La construcción del marco teórico del presente trabajo se construye a partir de la literatura en donde se describe y explica el fenómeno de la presente investigación de manera lógica y consistente. Las fuentes teóricas provienen de los desarrollos alcanzados de varios autores que siguen una perspectiva teórica determinada al contexto particular del estudio. A continuación, se relacionan:

El Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO-, conformada por los municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, fue creada en el año de 1981, con base en la Ley 61 de 1978 - “Orgánica del desarrollo urbano” la cual otorgó facultades al Gobierno Nacional para expedir el estatuto de las Áreas Metropolitanas, y el decreto 3104 de 1979 que reguló la creación, organización y funcionamiento de las Áreas Metropolitanas

Posteriormente, con la promulgación de la nueva Constitución Política en el año de 1991, se introdujo una nueva legislación de las Áreas Metropolitanas, reglamentada por la Ley 128 de

1994 “Orgánica de las Áreas Metropolitanas”, la cual las define como “entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada.

Su constitución como entidad administrativa metropolitana es un primer paso para la construcción de una región metropolitana. Sin embargo, existen una serie de dificultades para que las Áreas Metropolitanas construyan territorios regionales, debido a la falta de claridad que éstas tienen en cuanto a sus competencias propias y en cuanto a las relacionadas con los municipios que la conforman. Aun cuando la Ley 128 de 1994, establece que las Áreas Metropolitanas sólo podrán ocuparse de la regulación de los “Hechos Metropolitanos”, éstas tienen dificultades en definir esos “Hechos Metropolitanos” y en ejercer su regulación y administración. En la mayoría de los casos, las Áreas se dedican a coadyuvar proyectos de carácter municipal (pavimentación de vías, construcción de infraestructuras viales y peatonales, etc.) y no a regular y administrar los “Hechos Metropolitanos” como les compete.

El Área Metropolitana de Centro Occidente –AMCO-, definió en su Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2000 – 2013 que “la desarticulación de la malla vial, baja cobertura y calidad en la prestación del transporte público metropolitano, por la saturación en los desplazamientos entre los tres municipios y una débil política institucional en la operación y racionalización”, en un “Hecho Metropolitano” del AMCO, cuyo proyecto estructurante es el transporte masivo metropolitano.

Lo anterior más que un “Hecho Metropolitano” es una identificación de una problemática de la malla vial y de la prestación del servicio de transporte público. Los “Hechos

Metropolitanos” deben entenderse como componentes estructurales de desarrollo que, por sus características, impacto y grado de interrelación, requieren un planeamiento y manejo de escala regional – metropolitana, que trasciende los límites administrativos de cada municipio.

La movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento, o como medida de los propios desplazamientos realizados (pasajeros-Km., toneladas-Km.). Los múltiples sectores urbanos, los servicios económicos y sociales que presta una ciudad, así como la integración con otros contextos de carácter metropolitano, regional, nacional e internacional generan necesidades de interacción que deben ser satisfechas a través de medios de movilidad.

Las respuestas a estas necesidades de interacción deben ser objeto de planeamiento y, un plan de movilidad es un instrumento para ello. Tradicionalmente, el planeamiento de la movilidad ha sido desarrollado únicamente bajo la perspectiva del tema del transporte, dejando de lado la reflexión sobre el producto urbano que se construye. Así, el problema de la movilidad ha sido objeto de estudios sectoriales de transporte, los cuales han asociado el concepto de movilidad con la satisfacción de la demanda de movimiento de usuarios, reflejada en soluciones de adaptación entre oferta y demanda (infraestructura, número de viajes y parque

automotor necesario para ello), sin asumir la responsabilidad sobre el tipo de ciudad que estructura los medios de transporte.

El Departamento Nacional de Planeación – DNP formuló una política nacional de transporte urbano y masivo, como apoyo a los planes de movilidad. En general, la política apunta a que el transporte público contribuya a estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo

principios de economía. Para ello, las ciudades deben estructurar sistemas de transporte que les permitan planear adecuadamente sus crecimientos.

El Plan Integral de Movilidad Metropolitana incorpora los anteriores aspectos de la política nacional de transporte urbano y masivo, dándole un gran énfasis a articular los sistemas e infraestructuras de transporte con la consolidación de una estructura urbana sostenible y equitativa. Propone una serie de proyectos que contribuyen a la revitalización del espacio público, como elemento articulador de las infraestructuras de transporte.

La estructura urbana está compuesta por sistemas verdes y ambientales, viales, espacio público y equipamientos que constituyen las ‘venas’ de la ciudad, es decir son los conductos que generan movilidad. A su vez, el sistema de movilidad está conformado por infraestructuras de transporte (público, privado y de carga), rutas, señalización y normas de tránsito, que se constituyen en la ‘sangre’ que circula por las ‘venas’, es decir son los móviles que circulan por la estructura urbana. La interrelación entre estos dos aspectos es la que permite la concepción integral de la movilidad. ” (Plan integral de movilidad metropolitano en el territorio de los municipios que conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO, p. 14, 18, 19, 33, 34).

Un Plan de Movilidad Urbana, entendido como un documento técnico, a partir de un análisis de los diversos lineamientos establecidos en el contexto europeo debe incluir, como mínimo, apartados como los siguientes:

- Análisis de la situación actual
- Diagnóstico
- Definición de objetivos

- Definición de un escenario de movilidad futuro deseado
- Propuesta de medidas a tomar
- Selección de medidas
- Programa de actuación

Cabe anotar que en cada uno de los apartados de un Plan de Movilidad se incluyen todos los modos de transporte: transporte público, transporte privado, peatones y ciclistas, al igual que se hace mención del transporte de mercancías.

Además, en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad se contempla como fundamental la Participación Ciudadana (tanto institucionalizada como directa) para el desarrollo de los apartados de diagnóstico, definición de objetivos y propuesta de medidas a tomar, con el objetivo de que ello propicie un consenso social y así una aceptación ciudadana de las decisiones plasmadas en dicho documento.

En el contexto colombiano, la figura del Plan de Movilidad Urbana aparece con la Ley 1083 de 2006, la cual establece que aquellos municipios obligados a desarrollar Planes de Ordenamiento Territorial (en la práctica, los que tienen una población mayor a 100.000 habitantes), deberán formular y adoptar Planes de Movilidad “con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por éstos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios” (artículo 1, Ley 1083 de 2006).

De la misma manera, dicha ley en su artículo 2, establece que los Planes de Movilidad Urbana se adoptarán mediante Decreto y en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial, en un plazo no mayor a dos años a partir de la promulgación de la ley (con lo cual el plazo era el 31 de julio de 2008).

Además, en lo que respecta al contenido, establece que los Planes de Movilidad deberán:

- Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico.
- Crear zonas sin tráfico vehicular
- Crear zonas de emisiones bajas

Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos". (González-G, 2011., p. 27, 30).

Los factores socioeconómicos definen en gran parte los retos y oportunidades que presenta cada ciudad. Los indicadores de superficie, población e ingreso son la base para determinar las necesidades y posibilidades de las políticas públicas de transporte. El indicador esencial es la cantidad de habitantes de un área metropolitana y su distribución en el territorio.

Cabe resaltar que esta es la categoría para la cual existe mayor cantidad de información disponible y en general es fácilmente accesible, sin embargo, aún existen dificultades para estimar algunos indicadores, principalmente la superficie o área urbana y especialmente en el caso de las áreas metropolitanas completas. Esto puede deberse al hecho de que las ciudades colombianas, al igual que muchas ciudades en vía de desarrollo, crecen sin planificación y por lo tanto es difícil determinar la superficie específica que ocupan las ciudades.

La categoría de infraestructura describe y cuantifica el espacio destinado para la movilización de las personas. Los indicadores de esta categoría cuantifican tanto la cantidad de vías en general, que pueden ser usadas por todos los modos, como la infraestructura dedicada para ciertos modos, tales como bicicletas, motocicletas o transporte público. Estos indicadores

permiten identificar la cantidad de espacio vial destinado a cada modo y la facilidad para moverse en dicho modo en las ciudades.

La seguridad vial es un tema de gran relevancia en el análisis de la movilidad en las ciudades según Quiñones, Pardo y López (2019), pues indica qué tan riesgoso es para los ciudadanos moverse diariamente. En esta categoría se evalúan los siniestros ocurridos en cada ciudad, cuántos tuvieron víctimas fatales, cuántos tuvieron heridos o solo ocasionaron daños. También se evalúan los siniestros por modo de transporte de la víctima, con el fin de determinar quiénes están en mayor riesgo en las ciudades.

El escenario optimista que se plantea es el de una ciudad que tenga un transporte masivo amable con el medio ambiente (transporte a gas, electricidad, etc.), con rutas que cubran las necesidades de los ciudadanos y frecuencias cortas controladas por sistemas modernos de GPS para conocer los tiempos de espera, a un precio competitivo; una ciudad que cuente, además, con alternativas diferentes en función del tipo de usuario (trabajador, estudiante, turista, etc.) y con medios de transporte variados (bus normal, bus turístico, metro, bicicleta, tranvía, etc.).

Todo ello combinado con una movilidad mucho más fluida que la actual; sabemos que evitar los trancones en una ciudad tan grande, es imposible.

Modificar las vías de los camiones, tractomulas, etc., para evitar que circulen por el centro de la ciudad y los problemas que esto conlleva: atascos, deterioro del pavimento, accidentalidad, entre otros.

Mejorar la cultura ciudadana en todos los aspectos de transporte masivo y movilidad, respetando al resto de ciudadanos, tanto los que se movilizan en transporte público o privado como los que se movilizan a pie. (Palau, 2013, p. 21).

Marco Legal:

El presente marco jurídico es el componente del trabajo investigativo que tiene como finalidad exponer cada una de las leyes, normas y reglamentos que tienen relación con el tema del estudio. Por consiguiente, partiendo de la premisa de que todo el accionar de la administración pública está reglamentado por la Ley, se hace indiscutiblemente obligatorio establecer la constitucionalidad y la normativa que implica el desarrollo de la implementación de la movilidad; la cual procede desde algún articulado contenido en los convenios internacionales, en la Constitución Política de Colombia (1991) y complementario con algunas normas citadas, como son la Ley 105 de 1993, la Ley 128 de 1994, Ley 388 de 1997, Decreto 170 de 20021, entre otras; todo este marco legal es relevante en el respectivo accionar del Estado.

Marco Normativo internacional

Es de gran importancia tener referentes internacionales con el fin de articularlos en la normatividad legal de Colombia, es un elemento de gran valor en materia de consulta para el presente trabajo de investigación.

La Organización de Naciones Unidas – ONU, tiene un plan maestro para conseguir un futuro sostenible para todos, los cuales se llaman los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se interrelacionan entre sí e incorporan los desafíos globales con una prospectiva de agenda al 2030, dentro de estos objetivos se encuentra inserto uno en específico el cual le apunta al trabajo de investigación llamado “Ciudades y comunidades sostenibles”, con la siguiente meta en materia de movilidad:

De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular ampliando el transporte público, con especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas mayores.

Marco Normativo Nacional

Constitución Política de Colombia

Referente obligatorio y esencial de consulta y cumplimiento para el presente trabajo de investigación, su artículo 319 especifica las características de un área metropolitana y sus funciones como entidad administrativa encargada de programar el desarrollo armónico e integrado de un territorio.

Ley 105 de 1993

Esta Ley dicta disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y dicta otras disposiciones. Esta Ley es de gran importancia para el presente trabajo de investigación.

Ley 388 de 1997 (Julio 18)

Esta Ley determina la dimensión físico espacial de los territorios y su interacción con las áreas metropolitanas, en su artículo diez especifica las determinantes de los Planes de Ordenamiento Territorial, su elaboración y adopción para municipios y distritos, dictando determinantes como componentes de ordenamiento territorial de los planes de integrales de desarrollo metropolitano y normas generales que establecen objetivos y criterios definidos por las áreas metropolitanas en los asuntos de ordenamiento territorial municipal. Esta Ley es de gran importancia su constante consulta en el presente trabajo de investigación.

Ley 1625 de 2013

Esta Ley es de gran importancia para el presente trabajo de investigación, en su artículo uno especifica el régimen para las Áreas Metropolitanas a nivel político, administrativo y fiscal para el cumplimiento de sus funciones. En su artículo 2 especifica el objeto de las áreas

metropolitanas como entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas.

En su artículo tres, hace énfasis sobre la naturaleza jurídica de las áreas metropolitanas las cuales están dotadas de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio, autoridad y régimen administrativo y fiscal. El artículo cuarto se centra en la conformación de las áreas metropolitanas las cuales se pueden integrar por municipios de un mismo departamento o por municipios pertenecientes a varios departamentos, en torno a un municipio como núcleo.

Decreto 3109 de 1997

Este Decreto reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de recursos de la Nación. En su artículo cinco especifica la autoridad de transporte constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, el cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte. Este Decreto es de gran valor para el presente trabajo como elemento de consulta.

Decreto 170 de 2001

Este Decreto reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. Es de gran importancia como elemento de consulta para el presente trabajo de investigación.

Decreto 1079 de 2015

Este Decreto expide el Decreto Único Reglamentario del sector Transporte, es de gran importancia como elemento de consulta para el presente trabajo de investigación, definiéndolo como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, “Pacto por la Equidad”

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia”, en su artículo uno brinda directrices sobre los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas los cuales serán adoptados en su Plan de Ordenamiento Territorial en los términos de la Ley 388 de 1997 en su artículo noveno, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. También especifica que los municipios y distritos que integran y hacen parte de un territorio de un área metropolitana, deben armonizar sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana. La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia. Este documento planificador es de gran importancia como elemento de consulta para el presente trabajo de investigación.

Documento CONPES 3167 de 2002

El documento COMPEPES 3167 de 2002 brindó los lineamientos necesarios para la implementación de los sistemas de transporte masivos en Colombia, este documento CONPES brinda elementos de análisis referencial para el presente trabajo de investigación. “Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, el cual propuso avanzar”, esta política plasma su objetivo en fortalecer a las entidades territoriales e incentivarlas a implementar

sistemas de transporte con eficiencia operacional, económica y ambiental. Se centra en el transporte público urbano de pasajeros.

Documento CONPES 3991 de 2020

Este documento CONPES brinda elementos de descripción y análisis para el presente trabajo de investigación ya que fortaleció y realizó algunas modificaciones al Plan Nacional de Transporte Urbano, por ende, es un documento de gran importancia para la investigación.

Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011

Este Acto Administrativo contiene elementos de descripción y análisis para el presente trabajo ya que es el único documento en vigencia para el AMCO en donde implementa la obligatoriedad del plan de movilidad del área metropolitana centro occidente - AMCO, a la fecha. “Por el cual se adopta la Política Pública para la Movilidad Sustentable en el Área Metropolitana Centro Occidente”.

Acuerdo Metropolitano No. 04 de 2021

Este Acto Administrativo contiene elementos de descripción y análisis para el presente trabajo ya que absorbe el documento Plan Integral de Movilidad Metropolitano y dicta otras disposiciones en materia de movilidad.

Adicional marco legal

Se elaboró derecho de petición dirigido al Área Metropolitana Centro Occidente el cual fue radicado el día 21 de mayo de 2022, con el fin de solicitar la siguiente información: 1. Copia del Plan Integral de Movilidad establecido para los tres Municipios, 2. Plan de acción anual y evaluación.

Metodología

El presente trabajo posee unas características metodológicas que permiten la realización de la investigación; es decir, es decir, tanto el tipo, enfoque y diseño metodológico están descritas a continuación:

Tipo

La investigación es de tipo evaluativo, pues tiene como intención analizar los datos y describir el fenómeno, por lo tanto, tiene como objetivo especificar las características y propiedades del fenómeno que analizará, pues lo único que se busca, es recoger información y medirla siguiendo unas variables establecidas y con esto proporcionar una descripción de la situación estudiada. (Hernández Sampieri, Fernández, & Baptista, 2014).

1. La presente investigación busca evaluar cómo se está llevando a cabo la implementación del plan de movilidad del área metropolitana centro occidente - AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas durante la vigencia periodo 2020 y 2021.

Enfoque

En investigación, el enfoque cualitativo se centra en comprender e interpretar los fenómenos que ocurren en la sociedad desde la perspectiva de los participantes, buscando así abstraer experiencias, significados y contextos en lo que se desarrollan. Este enfoque busca priorizar la subjetividad y la diversidad de las realidades sociales. Asimismo, el enfoque cualitativo busca comprender las distintas voces, explorar las dimensiones subjetivas de la realidad y generar teorías o interpretaciones basadas en los datos que se recopilan (Hernández Sampieri, Fernández, & Baptista, 2014).

Diseño Metodológico

Fuentes de información

Primarias: La presente investigación prioriza la toma de datos a través de encuestas a servidores públicos de la AMCO, Alcaldía de Dosquebradas (personal en condición de provisionalidad, carrera administrativa, libre nombramiento y remoción, Alta Dirección y personal contratista). Los beneficiarios de la implementación del plan de movilidad del Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas. La presente investigación será focalizada a los representantes de los diferentes gremios de transporte urbano del Área Metropolitana Centro Occidente.

Secundaria: Como instrumento de recolección de información se realizó un resumen analítico a las fuentes de información secundarias como como las leyes, Decretos reglamentarios, Documentos CONPES, entre otros.

Población y muestra

Se tomó como muestra a un representante de los diferentes gremios de transporte urbano del Área Metropolitana Centro Occidente, en este caso aplicará para el gremio de taxistas, gremio de usuarios de transporte urbano, gremio de transporte masivo integrado – Megabús y también la muestra se realizará a los servidores públicos que son autoridad en toma de decisiones de las entidades a fin al tema de investigación, los cuales aplicará en el Municipio de Dosquebradas a la Secretaría de Tránsito y Movilidad, Director Operativo de Tránsito y Movilidad, Inspector de Tránsito y Movilidad, Comandante de Tránsito y contratista de apoyo delegado para la elaboración del Plan de Movilidad.

Aplica para la entidad Área Metropolitana Centro Occidente a los servidores públicos que son autoridad en toma de decisiones como su Director, Subdirector de Transporte y movilidad, Subdirector de Desarrollo Metropolitano, Profesional Especializado, Contratista de apoyo delegado para la elaboración del Plan de Movilidad y representante del comité Metropolitano de movilidad.

Instrumentos de recolección y sistematización de la información

La recolección de la información es importante ya que le da soporte de validez a la investigación, también amplía el espectro de la información a fin a la investigación y es trascendental para concluir y brindar recomendaciones en el trabajo de investigación.

Según, Arias (2006), refiere que las técnicas de recolección de datos son las distintas formas o maneras de obtener la información mediante la observación directa, la encuesta oral o escrita, el cuestionario, la entrevista, el análisis documental y el análisis de contenido, entre otros.

Resumen Analítico de las fuentes de información secundaria:

Se elaboró un resumen analítico de las fuentes de información secundarias utilizando la normatividad legal y documentos a fin a la investigación y se realizó un cruce con tres variables específicas las cuales son:

- Transportes no motorizados (peatón y bicicleta).
- Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.
- Transporte intermunicipal.

A continuación, se describen las fuentes secundarias utilizadas y su respectivo análisis con base en las variables utilizadas:

Matriz 1

Variable	Competencia
	Área Metropolitana en Movilidad
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	Dicta lineamientos con el fin de garantizar la implementación de sistemas alternativos de transporte en bicicleta para los municipios que pertenecen al AMCO, según lo establecido en la Resolución No. 567 de 2018 y Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013, este último especifica la integración del sistema integrado de transporte público con el transporte alternativo.
Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.	Según lo establecido en los Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013 y Acuerdo Metropolitano 016 de 2011, se

	adoptarán criterios de movilidad ambientalmente sostenibles.
Transporte intermunicipal	Según lo establecido en el Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013.
Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.	Según lo establecido en los Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013 y Acuerdo Metropolitano 016 de 2011, adoptará criterios de movilidad ambientalmente sostenibles.

Fuente: El autor.

Matriz 2.

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".

Artículo 96. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas.

Variable

Plan Nacional de Desarrollo 2018-

2022 "Pacto por Colombia, Pacto

por la Equidad". Artículo 96.

Planes de Movilidad Sostenible y

Segura para Municipios, Distritos y

Áreas Metropolitanas.

Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)

Según el artículo 96, Se dará prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas emisiones.

Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Según el artículo 96, Se dará al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas emisiones bajo el acompañamiento de los Ministerios de Minas y Energía y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Transporte intermunicipal

El Artículo 96- Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, no posee ningún artículo relacionado sobre transporte intermunicipal.

Fuente: El autor.

Matriz 3.

Ley 1625 de 2001. Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas.

Variable	Ley 1625 de 1994
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	La Ley 1625 de 2013 no posee ningún artículo relacionado con transporte no motorizado (peatón y bicicleta)
Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.	La Ley 1625 de 2013 no posee ningún artículo relacionado sobre transporte público con energéticos y tecnología de bajas o cero emisiones.
Transporte intermunicipal	La Ley 1625 de 2013 no posee ningún artículo relacionado sobre transporte intermunicipal.

Fuente: El autor.

Matriz 4

CONPES 3991 de 2020

Variable	CONPES 3991 de 2020
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	<p>Para el segundo semestre de 2022, el Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el DNP desarrollará una estrategia nacional de movilidad activa que contemple, entre otros, los siguientes elementos:</p> <p>(i). Implementación de zonas de tráfico calmado e infraestructura dedicada a peatones. (iii). Implementación de sistemas públicos de bicicletas.</p>

Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Para el segundo semestre de 2022, el Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el DNP desarrollará una estrategia nacional de movilidad activa que contemple, entre otros, los siguientes elementos: (iv). Implementación de servicios formales en medios alternativos de transporte. Los sistemas de transporte deben ser soluciones de movilidad que le permitan a los territorios: Planificar la transición hacia la utilización de energéticos y tecnologías vehiculares para reducir las emisiones de GEI y contaminantes criterio.

Transporte intermunicipal

Dado que, en la dinámica del transporte urbano e interurbano por carretera, la prestación de los servicios públicos de transporte especial y de pasajeros por carretera contribuyen a la congestión y siniestralidad vial, el Ministerio de Transporte, con el apoyo

de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el DNP, elaborará, para el segundo semestre del 2022, el plan de acción para reducir los impactos de estos servicios.

Fuente: El autor.

Matriz 5.

Decreto Reglamentario 1079 de 2015

Variable	Decreto Reglamentario 1079 de 2015
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	El Decreto 1079 de 2015 no posee ningún artículo relacionado con transporte no motorizado (peatón y bicicleta)
Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.	El Decreto 1079 de 2015 no posee ningún artículo relacionado sobre transporte público con energéticos y tecnología de bajas o cero emisiones.

Transporte intermunicipal	El Decreto 1079 de 2015 no posee ningún artículo específico con transporte intermunicipal.
---------------------------	--

Fuente: El autor.

Matriz 6.

Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011

Variable	Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	El Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011 no posee ningún artículo específico con respecto al transporte no motorizado (peatón y bicicleta).
Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.	El Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011 no posee ningún artículo específico con respecto al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Transporte intermunicipal

El Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011 no posee ningún artículo relacionado sobre transporte intermunicipal.

Fuente: El autor.

Matriz 7.

Análisis del investigador

Variable	Análisis del investigador
Transportes no motorizados (peatón y bicicleta)	Para el transporte no motorizados (peatón y bicicleta), se tienen lineamientos que aplican en la actualidad como lo especificado en el Plan de Desarrollo 2018-2022 en su artículo 96 y también la competencia de las AMCO como autoridades en materia de transporte público, la planificación que tiene el documento

Transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

CONPES 3991 de 2020 el cuál desarrollará para el segundo semestre de la presente vigencia una estrategia nacional de movilidad activa y por último el Decreto 1079 de 2015, el cual no posee ningún artículo relacionado con el transporte no motorizado. La información encontrada es de gran referencia y consulta.

Se evidencia la competencia del AMCO desde su actuación como autoridad de transporte público metropolitano, también lo descrito en el Plan de Desarrollo 2018-2022, lo planificado por el CONPES 3991 de 2020 y lo descrito en el Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011. Se evidencia la no inclusión de artículos en la Ley 1625 de 2013 y en el Decreto 1079 de 2015. La información obtenida de estas normas y los documentos son

de gran valor en la realización del presente trabajo de investigación.

Transporte intermunicipal

Se evidencia que en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en su artículo 96, en la Ley 1625 de 2013 y en el Acuerdo Metropolitano No. 016 de 2011 no poseen ningún artículo relacionado sobre transporte intermunicipal. El AMCO tiene competencia sobre el transporte intermunicipal, aunque está subordinado a los lineamientos del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estas dos entidades tienen planificado para el segundo semestre de la presente vigencia la elaboración de un Plan de acción para reducir los impactos del servicio intermunicipal con base en el CONPES 3991 DE 2020. El Decreto

1079 de 2015 describe unos niveles de servicio y brinda lineamientos de funcionamiento.

Fuente: El autor.

Elaboración de entrevistas semiestructuradas

Se elaboraron dos entrevistas semiestructuradas con diferentes preguntas como instrumentos de recolección de la información, una entrevista se aplicó a los servidores públicos que son autoridad en toma de decisiones de las entidades públicas a fin al tema de investigación (Alcaldía de Dosquebradas y AMCO) y la otra entrevista se aplicó a los representante de los diferentes gremios de transporte urbano del Área Metropolitana Centro Occidente, en este caso a el gremio de taxistas, gremio de usuarios de transporte urbano complementario, gremio de transporte masivo integrado – Megabús.

Las entrevistas semiestructuradas se construyeron con base en los objetivos específicos con el fin de darles cumplimiento, se probarán las entrevistas para realizar los ajustes necesarios para la recolección de los datos, se realiza aplicación de la entrevista ya ajustada, se recolectan los datos a través de las entrevistas, se sistematizan los datos por medio de ejercicios matriciales, tablas de contenidos, para Mapificación de los datos, se realiza el análisis de los resultados y por último se elabora el documento final.

Las preguntas son abiertas con el fin de ampliar el espectro de la información, también buscando que fluya el diálogo y la información recaudada sea más amplia.

Análisis documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO

Por último se utilizará como instrumento de recolección de la información el documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO, este documento es la base fundamental del presente trabajo de investigación, por lo tanto, se realizó un resumen analítico describiendo estrategias generales, proyectos y programas relacionados con el Municipio de Dosquebradas, esta información se relaciona a continuación:

Matiz 8.

Estrategias generales PIMM

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM	Articulación del Territorio metropolitano y de éste con el contexto regional y nacional.	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Dentro de esta estrategia se identifican cuatro proyectos los cuales son: Aeropuerto de carga – Cartago; Puerto Tribugá; Ferrocarril de occidente y Autopista del Café; en

ninguno de estos es mencionado el Municipio de Dosquebradas para la realización de algún proyecto u obra.

Fuente: El autor.

Matriz 9.

Estrategias generales PIMM

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM	La construcción de un modelo de desarrollo sostenible e integrado que fortalezca la competitividad del territorio del AMCO, dentro de Un contexto regional y nacional	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Se evidencia en esta estrategia es muy general y no Especifica ninguna acción para el Municipio de Dosquebradas.

Fuente: El autor.

Matriz 10.

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	Reducción de la demanda de desplazamientos en Automóvil.	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Esta estrategia es muy general y no específica, posee dos acciones las cuales son: 1- la reducción de los desplazamientos urbanos y 2- la creación de condiciones favorables de desplazamientos no motorizados, estas acciones no especifican alguna intervención en el municipio de Dosquebradas.

Fuente: El autor.

Matriz 11.

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias En la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	Fomento del transporte público colectivo	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al municipio de Dosquebradas.	En esta estrategia de utilización óptima de medios tiene cinco acciones las cuales son: 1 Mejora y coordinación de las redes de transporte colectivo, 2- articulación de rutas complementarias, 3- liberación de espacio vial vehicular, 4- mejora de la imagen pública del transporte colectivo, 5- reducción del consumo energético, estas acciones son muy generales y abiertas, no son específicas para el municipio de Dosquebradas.

Fuente: El autor.

Matriz 12.

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios	Reestructuración del espacio público urbano para favorecer la movilidad peatonal y ciclista.	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al municipio de Dosquebradas.	Se evidencia en esta estrategia seis acciones las cuales son: 1- acercamiento y descentralización de las grandes unidades de servicios, 2- recuperación de la habitabilidad integral, 3- promoción e incentivos para

De movilización disponibles)	<p>los desplazamientos peatonales, 4- habilitación cultural de los desplazamientos peatonales, 5- creación de algunas funciones urbanas, 6- zonas verdes y de esparcimiento, estas acciones son completamente generales o abiertas y no especifican alguna intervención en el Municipio de Dosquebradas.</p>
---	--

Fuente: El autor.

Matriz 13.

*Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de
movilización disponibles)*

Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
--	--	-----------------

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	Moderación del tráfico: sistemas de movilidad, diferenciados por velocidades y niveles de integración	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	En esta estrategia se identifican dos acciones las cuales son: 1- favorecer el tráfico no motorizado en áreas urbanas de gran intensidad de Público y 2- recuperar la habitabilidad urbana, se evidencia que son generales y no especifican o Mencionan al Municipio de Dosquebradas
--	---	--	--

Fuente: El autor.

Matriz 14

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
--	--	-----------------

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	La consolidación de un tejido ambiental que permita la construcción de corredores de movilidad faunística en la región y su articulación con el eje cafetero.	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Se evidencia que son generales y no especifican o mencionan al Municipio de Dosquebradas.
--	---	--	---

Fuente: El autor.

Matriz 15

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
--	--	-----------------

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	La autopista del Café	La autopista del Municipio de Dosquebradas, la Concesión es treinta años (2026).	No especifica obra o intervención directa o indirecta sobre algún tramo en dicho corredor vial en el Municipio, queda abierto según la necesidad de obra de intervención. El documento PIMM especifica lo siguiente sobre los proyectos que se realizarán en la jurisdicción del AMCO, "proyectos de transporte que involucran directa o indirectamente el área de influencia del AMCO, los cuales se enmarcan en la política nacional de inversión pública en infraestructura de transporte, otorgados mediante el sistema de concesión, además de otros proyectos de mantenimiento".
--	-----------------------	--	--

Fuente: El autor.

Matriz 16

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	El túnel de La Línea	Conexión de la variante Chinchiná – Santa Rosa, cuya construcción está casi culminada y permitirá mejorar los recorridos en el eje cafetero. Esta variante está ejecutada en un 90% y tiene como objetivo orientar el tráfico entre Manizales y el Sur Occidente del país, evitando su ingreso al AMCO, articulándose con la variante La Romelia – El Pollo, ya en operación.	Se evidencia según la información encontrada en el PIMM, que se contará con la construcción del túnel Santa Rosa de Cabal – La Romelia en una extensión de 1.5 kilómetros, posiblemente este túnel ya fue construido, esta información no da datos de fechas de construcción de obra. El documento PIMM

Los tramos Armenia – Club de Tiro, Club de Tiro – El Pollo y La Ye – Manizales, serán en doble calzada, mientras que el tramo Chinchiná – La Ye, se construirá en tercer carril. Se contará adicionalmente con la construcción del túnel Santa Rosa de Cabal – La Romelia en una extensión de 1.5 kilómetros.	especifica lo siguiente sobre los proyectos que se realizarán en la jurisdicción del AMCO, “proyectos de transporte que involucran directa o indirectamente el área de influencia del AMCO, los cuales se enmarcan en la política nacional de inversión pública en infraestructura de transporte, otorgados mediante el sistema de concesión, además de otros proyectos de mantenimiento”.
---	--

Fuente: El autor.

Matriz 17

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	La conexión norte Del Valle y Buenaventura (la Romelia – el Pollo)	Este corredor vial Cruza por la variante La Romelia el Pollo.	No especifica obra o intervención directa o indirecta sobre algún tramo en dicho corredor vial en el Municipio. El documento PIMM especifica lo siguiente sobre los proyectos que se realizarán en la jurisdicción del AMCO, “proyectos de transporte que involucran directa o indirectamente el área de influencia del AMCO, los cuales se enmarcan en la política nacional de inversión pública en infraestructura de transporte, otorgados mediante el sistema de concesión, además de otros proyectos de mantenimiento”.

Fuente: El autor.

Matriz 18

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	La conexión Manizales y Antioquia	Este corredor vial cruza por la arteria denominada Simón Bolívar, principal eje estructurante urbano del municipio de Dosquebradas y la variante La Romelia el Pollo.	No especifica obra o intervención directa o indirecta sobre dicho corredor vial en el Municipio. El documento PIMM especifica lo siguiente sobre los proyectos que se realizarán en la jurisdicción del AMCO, "proyectos de transporte que involucran directa o indirectamente el área de influencia del AMCO, los cuales se enmarcan en la política nacional de inversión

pública en infraestructura de transporte, otorgados mediante el sistema de concesión, además de otros proyectos de mantenimiento”.

Fuente: El autor.

Matriz 19

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de	Transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia.	La planificación y gestión integrada del transporte público que se centre fundamentalmente en la integración física, funcional, institucional y tarifaría en el AMCO.	Se evidencia por parte del AMCO la integración del transporte público, lo anterior se está realizando en la actualidad con el SITM y Megacable, se

medios de movilización disponibles)	encuentra pendiente la Integración del transporte complementario.
--	--

Fuente: El autor.

Matriz 20

*Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de
movilización disponibles)*

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios	Anillo Perimetral Metropolitano - (APM)	Corredor vial La Romelia - El Pollo.	Este proyecto propone lo siguiente: Corredor CIRVIAL 3 – Corredor La Romelia - El Pollo (existente). Se propone una política de manejo de sus bordes que permita un control al proceso de suburbanización restándole

De características de

movilización movilidad, accesibilidad

disponibles) dentro de sus condiciones de uso y diseño. Analizando este proyecto se evidencia que se encuentra en nivel dos, el documento PIMM no especifica la fecha de ejecución de obra de este proyecto.

Fuente: El autor.

Matriz 21

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias	Centro Regional		"Este proyecto busca crear en el Municipio de

generales	Intermodal -	Periferia del	Dosquebradas lo siguiente:
PIMM	(CERIN)	Municipio del	Centro de Carga de
(Las		Dosquebradas.	Consumo
estrategias			
en la			
utilización			
óptima de			
medios			
de			
movilización			
disponibles)			

Fuente: El autor.

Matriz 22

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM	Área de Manejo Especial (AMES 4)- Dosquebradas	"Este proyecto se realizaría en las	Según lo estipulado en este proyecto se realizarán las siguientes obras: Zona de la

<p>(Las estrategias en la utilización óptima de medios De movilización disponibles)</p>	<p>siguientes partes del Municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Norte: Calle 43. • Oriente: Carrera 19, AV los Molinos. Occidente: AV del Ferrocarril. • Sur: Río Otún. 	<p>Badea, Área Especial del Centro Administrativo, Área Centro Lúdico Badea, Actual Zona Industrial o de Servicios y Áreas Comerciales, Anillo de Peatonal y Cicloruta del Área Especial Zona Industrial, Este proyecto se encuentra en nivel cuatro, el documento PIMM no estipula el periodo de ejecución de obra.</p>
--	--	--

Fuente: El autor.

Matriz 23

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	INURB Núcleo central Pereira y Dosquebradas	Núcleo central de Dosquebradas.	"Este proyecto propone lo siguiente: 1. Proponer la construcción de puentes de articulación sobre las cuencas hidrográficas que dividen las áreas urbanas de los dos municipios (Pereira-Dosquebradas).

Fuente: El autor.

Matriz 24

Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)

	Estrategia, programa o proyecto	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Estrategias generales PIMM (Las estrategias en la utilización óptima de medios de movilización disponibles)	INURB La Virginia - Dosquebradas	Áreas urbanas de los municipios de La Virginia y Dosquebradas	"El proyecto propone lo siguiente: 1. Acortar los viajes de residentes a sus servicios y vecindarios. 2. Ofrecer elementos de soporte a los corredores peatonales y ciclísticos en la ciudad.

Fuente: el autor.

Análisis de la información

Según Sandín, (documento complementario 2003:06), “El análisis de la información, es un proceso cíclico de selección, categorización, comparación, validación e interpretación, inserto

en todas las fases de la investigación que nos permite mejorar la comprensión de un fenómeno de singular interés”.

Para el presente análisis de Información se realiza un resumen analítico con los instrumentos de recolección, en donde en primer lugar se efectúa una entrevista semiestructurada la cual permite ampliar una serie de datos para dimensionar la situación del tema de investigación, realizando un cruce de información entre objetivos y tabulación de entrevistas, a esta se le realiza pruebas de recolección de datos con el fin de ajustarla para su recolección, se aplican las entrevistas a los servidores públicos, contratistas y gremios que son autoridad en la materia, se sistematizaron los datos a través de ejercicios matriciales, tablas de contenido para mapeación de los datos, se procesa la información en laboratorios de estudio y se analizarán los resultados de la investigación.

Como segundo instrumento de recolección de información se realizará un resumen analítico a la normatividad afín a la investigación, documentos CONPES, Plan Integral de Movilidad Metropolitana y Plan Integral de Desarrollo Metropolitana, en donde se identificará información referente a la investigación, se realizarán lecturas productivas, escogencia referenciada, compilación y clasificación documental que cumplieran los términos de la investigación, todo con el fin de cumplir con los términos de la investigación.

Análisis Plan Integral de Desarrollo Metropolitana

Se utilizó como instrumento de recolección de la información el documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO, este documento es la base fundamental del presente trabajo de investigación, por lo tanto, se realizó un resumen analítico describiendo

estrategias generales, proyectos y programas relacionados con el Municipio de Dosquebradas, esta información se relaciona a continuación:

Se elaboró un resumen analítico al documento Plan de Integrado de Desarrollo Metropolitano – PIDM, en donde se validaron sus líneas estratégicas, metropolitanas y proyectos de desarrollo integral, se realizó una breve descripción de cada uno, se validó su relación con el municipio de Dosquebradas y por último se realizó un análisis final.

A continuación, se describe el resumen analítico realizado al Plan Integral de Desarrollo Metropolitano con sus variables utilizadas:

Matriz 25

Líneas estratégicas metropolitana

	Estrategias/Proyecto s de desarrollo integral	Descripción / Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebrada s	Análisis
Líneas estratégicas metropolitan a	Ambiental	Armonizar el Desarrollo territorial y sectorial del AMCO con los Límites ambientales	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Se evidencia en esta estrategia que no posee componentes referentes a movilidad, además es

que lo
regulan.

muy general y
no especifica
ninguna
acción para el
Municipio de
Dosquebradas
.

Fuente: El autor.

Matriz 26

Líneas estratégicas metropolitana

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Físico espacial	Armonizar los procesos de planificación y	Esta estrategia no especifica relación o	Se evidencia en esta estrategia que

	ordenamiento territorial para el desarrollo y racionalización de los sistemas Territoriales	menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	no posee componentes referentes a movilidad, además, es muy general y no especifica ninguna acción para el Municipio de Dosquebradas.
Líneas estratégicas metropolitana			

Fuente: El autor.

Matriz 27.

Líneas estratégicas metropolitana

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/Objetivo	Relación con el	Análisis

Municipio**de****Dosquebrada****s**

Líneas	Sociocultural	Promover y	Esta estrategia	Se evidencia
estratégicas		proteger los	no especifica	en esta
metropolitan		derechos	relación o	estrategia que
a		humanos, los	menciona	no posee
		deberes, la	directamente al	componentes
		vida digna, la	Municipio de	referentes a
		libertad, la	Dosquebradas.	movilidad,
		participación,		además es
		el desarrollo		muy general
		de la familia y		y no
		la sociedad.		especifica
				ninguna
				acción para el
				Municipio de
				Dosquebrada
				s.

Fuente: El autor.**Matriz 28***Líneas estratégicas metropolitana*

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Líneas estratégicas metropolitana	Económica Articular y armonizar el Desarrollo económico y social a partir de la planificación territorial.	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Se evidencia en esta estrategia que no posee componentes referentes a movilidad, además es muy general y no especifica ninguna acción para el Municipio de Dosquebradas.

Fuente: El autor.

Matriz 29

Líneas estratégicas metropolitana

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/ Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Líneas Estratégicas metropolitana	Económica Coordinar, acompañar y participar en la instalación de Escenarios propicios para generar confianza institucional con todos los actores públicos y Privados	Esta estrategia no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Se evidencia en esta estrategia que no posee componentes referentes a movilidad, además, es muy general y no específica ninguna acción para el Municipio de Dosquebradas.

Fuente: El autor.

Matriz 30

Proyectos de desarrollo integral

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
Política metropolitana de movilidad sostenible	Formular acciones y lineamientos que orienten a una Movilidad Sostenible en el	Este proyecto de desarrollo integral "Política metropolitana de movilidad sostenible", no	Se evidencia en este proyecto de desarrollo integral "Política metropolitana
Proyectos de desarrollo integral	AMCO y su Región de Interinfluencia, reconociendo los intereses de peatones, ciclistas,	especifica relación o mención a directamente al Municipio de Dosquebradas.	de movilidad sostenible", no posee acciones específicas relacionadas

conductores,
pasajeros y
transportadore
s.

con el
Municipio de
Dosquebradas
,
además, es
muy general.

Fuente: El autor.

Matriz 31

Proyectos de desarrollo integral

Estrategias/Proyecto s de desarrollo integral	Descripción / Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebrada s	Análisis
Plan Integral de Movilidad Sostenible Metropolitano - PIMM	Optimizar la accesibilidad , la articulación y la	Este proyecto de desarrollo integral "Plan Integral de	Se evidencia en este proyecto de desarrollo integral "Plan Integral de

Proyectos de desarrollo o integral	integración del sistema vial.	Movilidad - PIMM", no específica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.	Movilidad Sostenible Metropolitano - PIMM", no posee acciones específicas relacionadas con el Municipio de Dosquebradas, además es muy general.
---	-------------------------------	---	---

Fuente: El autor.

Matriz 32

Proyectos de desarrollo integral

Estrategias/Proyectos de desarrollo integral	Descripción/Objetivo	Relación con el Municipio de Dosquebradas	Análisis
---	-----------------------------	--	-----------------

Proyectos de desarrollo integral	Plan Metropolitano de Seguridad vial (PMSV)	Garantizar la protección de la vida de todas las personas que se desplazan en el AMCO y su Región de Interinfluencia, con una movilidad eficiente y segura	Este proyecto de desarrollo integral "Plan Metropolitano de seguridad vial (PMSV)", no especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas	Se evidencia en este proyecto de desarrollo integral "Plan Metropolitano de Seguridad vial (PMSV)", no posee acciones específicas relacionadas con el Municipio de Dosquebradas, además, es muy general.
---	---	--	---	--

Fuente: El autor.

Análisis comparativo PIDM - PIMM

Se elaboró un análisis comparativo del Plan de Integrado de Desarrollo Metropolitano – PIDM y el Plan Integrado de Movilidad Metropolitano – PIMM, en donde se analizaron y compararon sus estrategias, programas y proyectos de desarrollo integral sus líneas estratégicas, proyectos de desarrollo integral, se validó su relación con el municipio de Dosquebradas.

A continuación, se describe el resumen analítico realizado al Plan Integral

Matriz 33

Proyectos de desarrollo integral

	Plan Integral de Movilidad Metropolitan o - PIMM OJO	Plan Integral Metropolitan o de Movilidad – PIMM	Relación con el Municipio de Dosquebradas
Estrategias	Siete estrategias generales.	Cinco líneas estratégicas.	De las siete estrategias generales pertenecientes al Plan Integral de Movilidad Metropolitan -PIMM, ninguna especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.
Programas			De las cinco líneas estratégicas pertenecientes al Plan Integral de Desarrollo Metropolitan - PIMM, ninguna especifica relación o menciona directamente al Municipio de Dosquebradas.

Programas	Diez	Tres proyectos	De los diez programas o
y	program	de desarrollo	proyectos pertenecientes al
Proyectos	as o	integral.	Plan Integral de Movilidad
de	proyectos.		Metropolitano - PIMM, todos
desarrollo			tienen relación con el
integral			municipio de Dosquebradas
			. De los tres proyectos de
			desarrollo integral
			pertenecientes al Plan Integral
			de Desarrollo
			Metropolitano - PIDM, no
			poseen acciones específicas
			relacionadas con el Municipio
			de Dosquebradas, además son
			muy
			generales.

Fuente: El autor.

Resultados esperados

Los siguientes son los resultados arrojados por la investigación de acuerdo con el diseño del modelo y las variables, instrumento de recolección y sistematización de la información, referencia al cumplimiento a los objetivos y en coherencia a la metodología planteada y el alcance propuesto para el trabajo, se relacionan los resultados esperados hallados:

Dando cumplimiento al primer objetivo planteado se logra establecer como resultado que existen varios componentes, programas y proyectos establecidos en el Plan Integral de Movilidad Metropolitana del Área Metropolitana Centro Occidente - AMCO relacionados con el municipio de Municipio de Dosquebradas, en la aplicación de entrevista semiestructurada se evidencio que la mayoría de los entrevistados coincidieron en no conocer los componentes y programas establecidos en el Plan Integral de Movilidad Metropolitana.

Tabla 1.

Componentes y programas establecidos en PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.

Componentes y programas establecidos en

PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.

Variables	Porcentaje (%)
Si los conoce.	44,44
No los conoce.	33,33
No aplica.	22,22
Total	100

Fuente: Entrevista aplicada a servidores públicos y representantes de gremios.

La información que se muestra evidencia que la mayoría de los entrevistados si conocen los componentes y programas establecidos en PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.

Gráfico 1.

Componentes y programas establecidos en PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.



Fuente: Entrevista aplicada.

Resultados:

El 44,44 % de los servidores públicos y representantes de gremios, expresaron que si conocen los componentes y programas establecidos en PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.

En un 33,33 % estuvo el otro porcentaje, en lo concerniente a que no conocen los componentes y programas establecidos en PIMM y su relación con el municipio de Dosquebradas.

b. Como segundo resultado se logró establecer que los actores responsables de cada programa relacionado con el municipio de Dosquebradas y su participación en la implementación de los componentes del Plan de Movilidad Metropolitana son el Subdirector de Transporte y Movilidad y la Gestora Económica quienes son los profesionales especializados del Área Metropolitana Centro Occidente en temas de movilidad, la secretaría de Tránsito y Movilidad y el Director Administrativo de Tránsito y Movilidad pertenecientes a la Alcaldía de Dosquebradas. Estos servidores públicos son los actores claves en la toma de decisiones en materia de movilidad. Se evidencia que el Plan Integral de Movilidad Metropolitana que en sus estrategias no especifica relación directa con el Municipio de Dosquebradas, con respecto a los datos obtenidos en la aplicación de la encuesta semiestructurada se evidencia que los servidores públicos de la Alcaldía de Dosquebradas, Área Metropolitana Centro Occidente y gremios han participado en la implementación de los componentes de PIMM, en un 56,56 por ciento, de los entrevistados contestaron que su participación fue desde el componente de transporte público, capacitaciones en temas de aplicación del código Nacional de Tránsito y asistencia a reunión de reconocimiento del estado base del PIMM, el resto de entrevistados respondieron que no participaron en la construcción y/o implementación de los componentes del PIMM.

Tabla 2.

Participación en la implementación de los componentes del PIMM.

Participación en la implementación de los componentes del PIMM.	
Variables	Porcentaje (%)
de contratista especialista en movilidad.	11,11

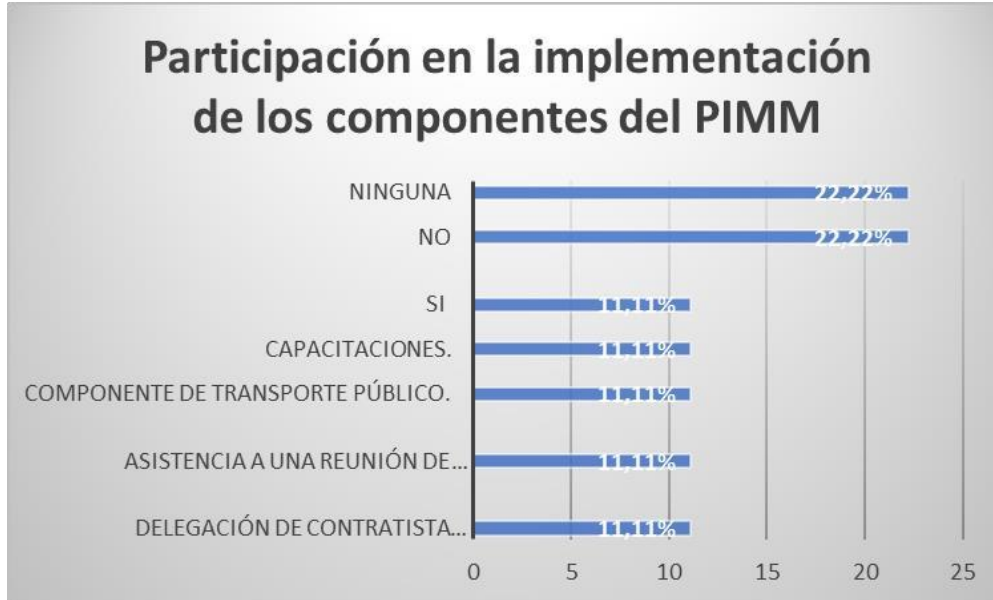
Asistencia a una reunión de reconocimiento del estado base del PIMM.	11,11
Componente de transporte público.	11,11
Capacitaciones.	11,11
Si	11,11
No	22,22
Ninguna	22,22
Total	100

Fuente: Entrevista aplicada a servidores públicos y representantes de gremios.

Se evidencia que si ha existido algún tipo de participación en la implementación de los componentes del PIMM.

Gráfico 2.

Participación en la implementación de los componentes del PIMM.



Fuente: Entrevista aplicada.

Resultados:

El 22,22 % de los servidores públicos y representantes de gremios, expresaron que no participaron en la implementación de los componentes del PIMM.

En un 22,22 % estuvo el otro porcentaje, en lo concerniente a que no realizaron ninguna participación en la implementación de los componentes del PIMM.

c. Como resultado que da cumplimiento al tercer objetivo planteado se logra establecer que los procesos formales para la implementación de cada componente del Plan de Movilidad en el municipio de Dosquebradas, se evidencia con base a los datos obtenidos de la encuesta semiestructurada aplicada a los servidores públicos del Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO y se identifica dos macroprocesos;

1- planear el transporte público y

2- control desde lo operativo, para los servidores públicos de la Alcaldía de

Dosquebradas

Se identifica que poseen procesos institucionales, realización de diagnósticos internos.

Lo anterior evidencia que los actores encargados tanto del AMCO como de la Alcaldía de Dosquebradas no existe articulación ni unidad de criterio ya que realizan labores paralelas y en materia de movilidad.

Tabla 3.

Procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del PIMM.

formales para la implementación de cada componente del PIMM.

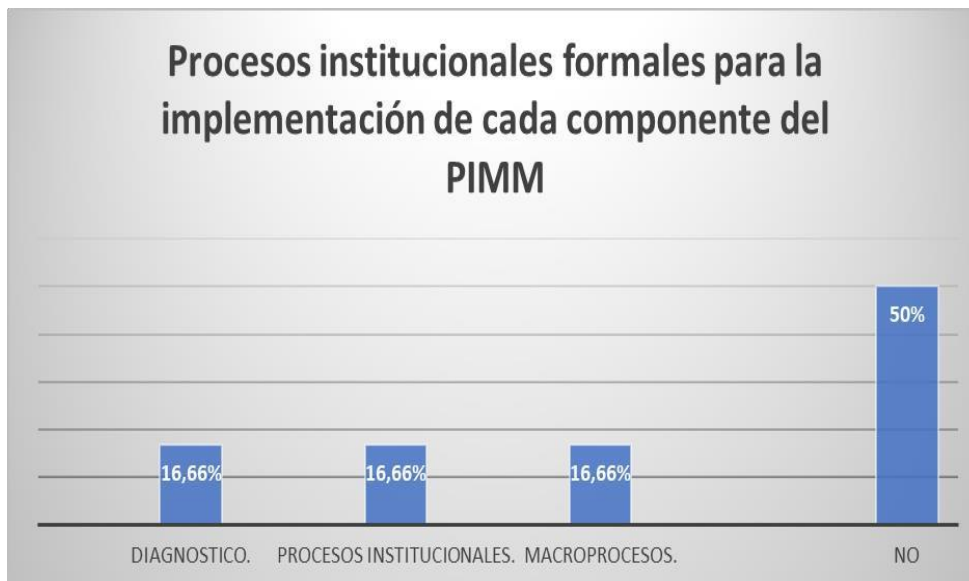
Variables	Porcentaje (%)
Diagnóstico.	16,66
Procesos institucionales.	16,66
Macroprocesos.	16,66
No	50
Total	100

Fuente: Entrevista aplicada solo a servidores públicos.

La información que se muestra evidencia que la mayoría de los entrevistados no identifican cuáles son los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del PIMM.

Gráfico 3.

Procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del PIMM.



Fuente: Entrevista aplicada.

Resultados:

El 50 % de los servidores públicos, expresaron que no identifican cuáles son los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del PIMM.

EL 16,66 % estuvo el otro porcentaje, en lo concerniente a que identifican diagnóstico, procesos institucionales y macroprocesos.

d. Finalmente se logra establecer en lo concerniente a cuáles son los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas, con base a los datos obtenidos de la encuesta semiestructurada aplicada a los servidores públicos de la alcaldía

de Dosquebradas respondieron la evaluación del Plan (indicadores) no fue exitoso, no generó impacto, los servidores públicos del AMCO especifican como resultado temprano la cobertura del transporte en un 100 por ciento, los representantes de los gremios contestaron no conocer los resultados. Se evidencia que no existe socialización de actividades por parte del AMCO ni de la Alcaldía de Dosquebradas en materia de la implementación temprana del PIMM para los gremios y ciudadanía en general, tampoco unidad de criterio entre estas dos entidades.

Tabla 4.

Resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

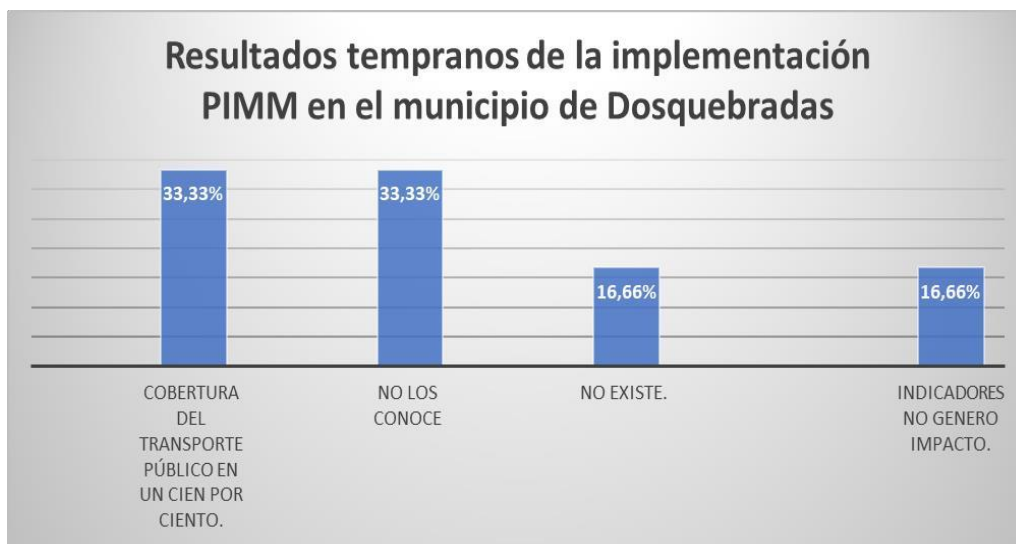
Resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.	
Variables	Porcentaje (%)
transporte público en un 100 por ciento.	33,33
No los conoce	33,33
No existe.	16,66
Indicadores no generó impacto.	16,66
Total	100

Fuente: Entrevista aplicada solo a servidores públicos.

Se evidencia que la mayoría de los entrevistados no conocen los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Gráfico 4.

Resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.



Fuente: Entrevista aplicada.

Resultados:

El 33,33 % de los servidores públicos, expresaron que el resultado temprano de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas fue la cobertura del cien por ciento.

El 16,66 % estuvo el otro porcentaje, en lo concerniente a que no conocen los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Tabla 5.

Beneficios con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Beneficios con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Variables	Porcentaje (%)
No	66,66
Si	33,33
Total	100

Fuente: Entrevista aplicada solo a representantes de gremios.

Se evidencia que la mayoría de los entrevistados no se han beneficiado con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Gráfico 5.

Beneficios con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.



Fuente: Entrevista aplicada.

Resultados:

De los representantes de los gremios el 66,66 % no se han beneficiado con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

En un 33,33 % estuvo el otro porcentaje, en lo concerniente a que si se han beneficiado con los resultados tempranos de la implementación del PIMM en el municipio de Dosquebradas.

Ruta Operacional del Trabajo de Campo

El presente trabajo tuvo como propósito fundamental, evaluar la implementación del plan de movilidad del AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas, para lo cual se desarrolló el presente trabajo.

La aplicación de entrevistas a algunas autoridades vinculadas al Área Metropolitana Centro Occidente, Alcaldía de Dosquebradas y representantes de gremios, con el propósito de

evidenciar los parámetros necesarios que determinarán la implementación del Plan de Movilidad Metropolitano y su articulación en el municipio de Dosquebradas.

Con base en lo anterior, se encontraron aspectos relevantes como la relativa facilidad al momento de efectuar las entrevistas en las diferentes entidades públicas y gremios en donde se aplicó; los servidores públicos y representantes de gremios estaban con disposición a responder las preguntas, la gran mayoría de los entrevistados no tienen claridad sobre los componentes y programas del Plan Integral de Movilidad Metropolitano, se logró identificar la participación en la implementación de los componentes, se identificaron algunos procesos institucionales formales y resultados tempranos de la implementación del Plan Integral de Movilidad Metropolitano.

Después de efectuar un análisis en relación con los resultados de las entrevistas en concordancia con los objetivos del trabajo investigativo se determinó que el Plan Integral de Movilidad y su articulación en el municipio de Dosquebradas no es clara para los servidores públicos y representantes de gremios.

Matriz 34

Autoridades en la temática investigada.

CLASIFICACIÓN Y EVALUACIÓN

AUTORES EN LA TEMÁTICA INVESTIGADA.

Preguntas

a Entrevista No.

1)

2) Entidad

3) Cargo

Nombre

e

-
- 1- Angela Secretaría de Secretaria de y
Jazmín Tránsito y Tránsito
Hidalgo Movilidad Movilidad.
–
Alcaldía de
Dosquebradas.
- 2- Rodrigo Secretaría de Director d
Perlaza Tránsito y Administrati e
Movilidad. vo Tránsito.
–
Alcaldía de
Dosquebradas.
- 3- Jorge Secretaría de Inspector de Tránsito.
Enrique Tránsito y
Galarza Movilidad. –
Alcaldía de
Dosquebradas.
- 4- Jairo Secretaría de
Quebrada Tránsito y
-

		Movilidad	Contratista
		– Alcaldía de Dosquebradas.	experto en movilidad.
5-	Javier Guarín	Área Metropolitan a Centro Occidente.	Subdirector de Transporte y Movilidad.
6-	Dora Angela Torres	Área Metropolitan a Centro Occidente.	Gestora Económica.
7-	José Humberto García Morales	Representante del concejo municipal ante la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana.	Concejal

8-	Germán Torres Ortiz	Representante de las empresas transportadoras ante la Comisión de Tránsito y Participación n Ciudadana.	Representante de las empresas transportadoras.
9-	Diego Alberto Buitrago	Representante del Consejo Territorial de Planeación ante la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana.	Representante del Concejo Territorial de Planeación.

Fuente: El autor.

Matriz 35

Autoridades en la temática investigada.

Respuestas de las entrevistas a las autoridades en la temática investigada

Preguntas	4) ¿Cuáles son los componentes y programas establecidos en el Plan Integral de Movilidad Metropolitana - AMCO y su relación con el Municipio de Dosquebradas durante el periodo 2020-2021?	5) ¿Cuál ha sido su participación en la implementación de los componentes del Plan de Movilidad?	6) ¿Identifique cuáles son los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan de Movilidad en el municipio de Dosquebradas?	7) ¿Cuáles son los resultados tempranos de la implementación del Plan de Movilidad del AMCO en el municipio de Dosquebradas?
------------------	--	--	---	--

1 -	Si los conoce, pero dice que están desactualizad os, porque no concuerdan lo establecido en el COMPES actual.	Se delegó al contratist a especiali sta en movilida d.	Se implementó un diagnóstico estudio de señalización semaforización .	Es un plan que no ex iste.
2 -	No, el plan no cumple con los requisitos .	Ninguna, no existe articulación con el municipio de Dosquebrada s.	No	No, se construye al interior del AMCO y no es socializado, no los conoce.

3	No los conoce.	Capacitaciones en temas de aplicación de código nacional de tránsito (cinco capacitaciones).	No.	No los conoce.
4	Si los conoce los elementos, se encuentran desactualizados . Se debe actualizar con el CONPE 3991 de 2020 y Resolución 2020 3040 015885	Asistencia a una reunión de reconocimiento o del estado base del PIMM para la propuesta de ajuste y renovación del plan.	Procesos institucionales, se ha realizado diagnóstico interno, estudio de señalización, estudio de semaforización . Lo anterior es desde la administración	La evaluación del plan (indicadores) , no fue exitosa, no generó impacto a los componentes de movilidad de la ciudad.

del mes de
octubre de
2020
Ministerio de
Transporte.
municipal.

5	No aplica,	La	Existen dos	Cobertura
-	aplicó hasta	participación	macroproceso	del
	la vigencia	desde el	s: 1.	transporte
	2015.	componente de	Planear el	público en
		transporte	transporte	un cien por
		público.	público	ciento.
			(componente	
			de	
			planeación).	
			2.	

Control (tiene
que
ver desde
lo
operativo
).

6 -	No aplica, aplicó hasta la vigencia 2015.	Ninguna.	No	Cobertura del transporte público en un cien por ciento.
7 -	Si	No	N/A	No
8 -	Si	Si	N/A	

No, la
ejecución
es
baja.

9	No	No	N/A	Si
-				

Conclusiones

Las siguientes son las conclusiones dando cumplimiento a los objetivos de la investigación sobre la base de los resultados de las entrevistas aplicadas donde se consolidan todos los hallazgos relacionados con la problemática evidenciada en la investigación sobre la evaluación de la implementación del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO, y su articulación en el municipio de Dosquebradas durante la vigencia periodo 2020 y 2021, con base en lo anterior aparecen las siguientes conclusiones finales con respecto a cada objetivo de la investigación:

- **Objetivo uno:** Definir los componentes y programas establecidos en el Plan de Movilidad AMCO durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.

En el Plan Integral de Movilidad Metropolitana se encontraron varios programas y proyectos relacionados con el municipio de Dosquebradas.

Los programas y proyectos establecidos en el Plan Integral de Movilidad Metropolitana poseen una gran tendencia o inclinación hacia el municipio de Pereira.

Se evidenció desconocimiento por parte de los servidores públicos y representantes de gremios de transporte respecto a los componentes y programas del documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana relacionados con el municipio de Dosquebradas.

Se presenta muy poca claridad respecto a los componentes, programas y proyectos del documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana, ya que se evidencia que es un documento desactualizado por la temporalidad de su elaboración la cual fue en la vigencia 2005 y con una proyección hasta el año 2015.

Se radicó derecho de petición al Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO el día 21 de mayo de 2022, solicitando la siguiente información:

- Copia del plan integral de movilidad establecido para los tres municipios.
- Plan de acción anual y evaluación.
- Ejecución anual y seguimientos.
- Cumplimiento de la Ley 1083 del 2006
- Estrategias de movilidad para Dosquebradas

Se recibió respuesta del Área Metropolitana Centro Occidente el día 23 de mayo de 2022 con consecutivo R-857, en donde entregan la siguiente información:

- Copia del Plan Integral de Movilidad establecido para los tres municipios.
- Se anexa información digital que contiene el Plan Integral de Movilidad
Metropolitano.

- Plan de acción anual y evaluación.

Con base en la información recibida y partiendo de que esta información es la oficial y vigente fue la estructura y base fundamental para el presente trabajo de investigación. En este documento se evidencia correcciones y observaciones y una temporalidad inferior a la actual, su prospectiva es de nueve años, iniciando desde la vigencia 2005 hasta la vigencia 2015, esto significa que el Área Metropolitana Centro Occidente no ha actualizado dicho plan y la información con la cual se estructuró el presente trabajo tiene fecha anterior a la vigencia 2015 y muy poca posterior a esta.

Se radicó un segundo derecho de petición por medio de correo electrónico el día 13 de octubre de 2022 solicitando la siguiente información:

- La ejecución del Plan Integral de Movilidad Metropolitano en los territorios de los municipios que conforman el área metropolitana del centro occidente – AMCO, durante las vigencias 2020 y 2021.
- El Acuerdo Metropolitano por medio del cual se aprueba dicho plan.

La información solicitada es complementaria sobre el Plan Integral de Movilidad Metropolitano, el Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO entregó respuesta el día 14 de octubre de 2022 con consecutivo R1711, en donde especifican que el Plan Integral de Movilidad Metropolitano fue formulado en el año 2005 y adoptado bajo Acuerdo Metropolitano No. 017 de 2011, también especifican que existe un Plan Integral de Desarrollo Metropolitano adoptado bajo Acuerdo Metropolitano No. 04 de 2021 y publicado en la gaceta metropolitana extraordinaria No. 87 en el mes de septiembre de 2021, dicho Plan Integral de Desarrollo Metropolitano no fue entregado ni virtual ni en medio físico, solo fue referenciado como instrumento de planificación.

También en dicha respuesta se señalan gestiones realizadas y adjuntan el Acuerdo Metropolitano No. 017 de 2011 por el cual se adopta el Plan Integral de Movilidad Metropolitano.

Se radicó un tercer derecho de petición el día 4 de noviembre de 2022 con el fin de solicitar el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Área Metropolitana entregó respuesta por medio de correo electrónico el día 16 de noviembre de 2022 con consecutivo D – 917, en donde entregan la información del documento Plan Integral de Desarrollo Metropolitano.

Con base en todo lo anterior se concluye que el Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO, no entregó la información completa en los dos primeros derechos de petición enviados, siempre brindó información ambigua y no completa, solo hasta el tercer derecho de petición es en donde entregan la información completa, esto evidencia que no existe claridad por parte del AMCO en materia de movilidad y articulación de esta en el municipio de Dosquebradas.

Se realizaron análisis a los documentos Plan Integral de Movilidad Metropolitano y Plan Integral de Desarrollo Metropolitano y se evidencia que existe carencia de estrategias, planes y programas específicos para el municipio de Dosquebradas.

Se evidencia con base en las entrevistas aplicadas que existe desarticulación y distanciamiento entre la alcaldía de Dosquebradas y el Área Metropolitana, con respecto a los programas y proyectos que manejan dichas entidades en materia de movilidad.

- **Objetivo dos:** *Reconocer los actores responsables de cada programa y su participación en la implementación de los componentes del Plan de Movilidad durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.*

Se identificaron los actores responsables de cada programa relacionado con el municipio de Dosquebradas y su participación en la implementación de los componentes del Plan de

Movilidad Metropolitana, los cuales son el Área Metropolitana Centro Occidente -AMCO y la Alcaldía de Dosquebradas.

La participación en la implementación de los componentes del Plan Integral de Movilidad por parte de los servidores públicos pertenecientes a la Alcaldía de Dosquebradas y representantes de gremios es prácticamente nula.

- **Objetivo tres:** *Identificar los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan de Movilidad durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.*

Con respecto al conocimiento de los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan Integral de Movilidad Metropolitana por parte de los servidores públicos en su mayoría es muy pobre ya que referencian acciones y actividades independientes al PIMM.

Finalmente, la implementación del Plan Integral de Movilidad Metropolitana y su articulación en el municipio de Dosquebradas, es escaso, es desarticulado, con carencia de recurso humano idóneo, y no existe motivación para darle cumplimiento funcional y operacional al Plan Integral de Movilidad Metropolitana.

Matriz 36

Conclusiones de la investigación de acuerdo con los objetivos específicos.

Objetivos/Conclusiones	Aspectos
-------------------------------	-----------------

Definir los componentes y programas establecidos en el Plan de Movilidad AMCO durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.

Se evidencia desconocimiento por parte de los servidores públicos y representantes de gremios de transporte respecto a los componentes y programas del documento Plan Integral de Movilidad Metropolitano relacionados con el municipio de Dosquebradas.

Reconocer los actores responsables de cada programa y su participación en la implementación de los componentes del Plan de Movilidad durante la vigencia del periodo 2020-2021 en el municipio de Dosquebradas, Risaralda.

Los actores implicados en el plan integral principalmente son los servidores públicos, contratistas del AMCO y la Alcaldía de Dosquebradas, representantes de gremios del transporte.

Y la participación de los agentes encargados es poca, evidenciándose incongruencias de resultados en dicho plan.

Identificar los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan de Movilidad en el municipio de Dosquebradas.

Con respecto al conocimiento de los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan Integral de Movilidad Metropolitano por parte de los servidores públicos en su mayoría es muy pobre ya que referencian acciones y actividades independientes al PIMM.

Recomendaciones

Al concluir el trabajo de investigación para la maestría en Administración Pública, se hace unos posibles planteamientos como posibles soluciones a la problemática investigada con el fin de dar respuestas a las dinámicas con respecto a la planificación y articulación de la movilidad en el municipio de Dosquebradas desde el Área Metropolitana Centro Occidente, Alcaldía de Dosquebradas y sus beneficiarios como los representantes del gremio del transporte, además con el objetivo de direccionar el quehacer administrativo y presentar alternativas para brindar posibles soluciones a dicha problemática.

Es indiscutible que la movilidad es un tema de gran importancia desde el punto de vista de desarrollo económico, social y sostenible para un municipio como Dosquebradas el cual pertenece al Área Metropolitana Centro Occidente el cual brinda unas sugerencias y apalancar proyectos de desarrollo vial para sus municipios vinculados, por lo que se requiere indispensablemente elaborar diversas estrategias y mecanismos coherentes y adecuados que conlleven a articular al municipio de Dosquebradas en los planes, programas y estrategias del Área Metropolitana Centro Occidente en materia de movilidad; por lo tanto es de vital importancia modificar las dinámicas frente a este tema.

El Área Metropolitana Centro Occidente posee un Plan Integral de Movilidad y un Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, los cuales dictan instancias de adopción de decisiones públicas administrativas en materia de movilidad, que conduzcan a un desarrollo sustentable y sostenible a sus municipios afiliados.

Después de un proceso de más de seis meses, de la realización de jornadas de trabajo, y de un acervo riguroso de análisis de laboratorios realizados en esta investigación, se puede

plantear unas posibles soluciones relacionadas con la implementación del Plan Integral de Movilidad Metropolitana y su articulación en el municipio de Dosquebradas.

Estas alternativas se sustentan en la situación legal que tiene el Estado para este tipo de procedimientos, en la dinámica de la administración pública y en los referentes económicos, sociales relacionados con estas actuaciones.

Sobre estas bases se plantean unas hipótesis que pueden coadyuvar con el mejoramiento de la implementación de Plan Integral de Movilidad Metropolitana y su articulación en el municipio de Dosquebradas en materia de movilidad, estas son:

Se requiere realizar jornadas de socialización, sensibilización respecto a los componente y programas del documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana relacionados con el municipio de Dosquebradas por parte del Área Metropolitana Centro Occidente a los servidores públicos de la Alcaldía de Dosquebradas y representantes de gremios de transporte ya que estos son de gran importancia.

Se debe actualizar el documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana ya que este documento se encuentra desactualizado, las dinámicas de los tres municipios pertenecientes al Área Metropolitana han cambiado y en especial el municipio de Dosquebradas el cual ha tenido un crecimiento vertiginoso en los últimos años.

Se recomienda al Área Metropolitana tener un mayor orden administrativo y en especial a su gestión documental en las respuestas de las peticiones recibidas.

Se debe generar una unión de sinergias entre las entidades públicas y privadas como Área Metropolitana Centro Occidente, Alcaldía de Dosquebradas y representantes de gremios de transporte, con el fin de generar espacios de construcción y articulación en la implementación de los componentes del Plan Integrado de Movilidad.

Se requiere realizar jornadas de socialización, sensibilización de los procesos institucionales formales para la implementación de cada componente del Plan Integral de Movilidad Metropolitana por parte del Área Metropolitana Centro Occidente a los servidores públicos de la Alcaldía de Dosquebradas y representantes de gremios de transporte.

El Área Metropolitana Centro Occidente debe realizar rendiciones públicas de cuentas con respecto a los resultados tempranos de la implementación del Plan Integrado de Movilidad Metropolitana para que exista una mayor claridad y conocimiento de los ciudadanos, servidores públicos y representantes de gremios de transporte.

Se debe articular el Plan de Desarrollo Municipal de Dosquebradas con el Plan Integral de Movilidad Metropolitana del Área Metropolitana Centro Occidente, no existe articulación, se sugiere para ambas un plan de trabajo en conjunto con estrategias, objetivos y metas para lograr una verdadera articulación en materia de movilidad.

Se deben involucrar todas las entidades relacionadas en materia de movilidad tanto territoriales como nacionales con el fin de generar convenios interinstitucionales apropiados para fortalecer capacidades, experiencias, retroalimentación en el tema de movilidad.

Se debe mejorar el recurso humano que tiene toma de decisiones en materia de movilidad de las entidades públicas, deben poseer experiencia e idoneidad para generar mayores efectos positivos.

El Área Metropolitana Centro Occidente y la Alcaldía de Dosquebradas requieren de mayores recursos organizacionales y tecnológicos que permitan y garanticen el cumplimiento y su labor administrativa como parte de su responsabilidad social y económica.

Así mismo, se debe promover desde el Área Metropolitana Centro Occidente y Alcaldía de Dosquebradas campañas de socialización, sensibilización, divulgación y promoción a los ciudadanos sobre los componentes y programas en materia de movilidad.

La Alcaldía de Dosquebradas debe fortalecer los procesos de participación y veedurías ciudadanas en materia de movilidad.

El Área Metropolitana Centro Occidente y la Alcaldía de Dosquebradas deben buscar alianzas estratégicas con organizaciones internacionales en materia de movilidad, con el fin de adquirir nuevas experiencias y conocimientos.

Se le debe dar cumplimiento a la Ley de entrega de la documentación, este fue uno de los inconvenientes en el proceso de trabajo de campo, fue la entrega de la documentación incompleta, se debe conocer y saber que es obligación de todos los servidores públicos y demás personas u organizaciones al servicio del Estado, que deben entregar la información solicitada por los ciudadanos, facilitar copia de documentos que se requieran, siempre y cuando estos no contengan información sensible como datos personales u otros.

Matriz 37

Posibles soluciones al problema

POSIBLES SOLUCIONES AL PROBLEMA – HIPÓTESIS.

Mecanismos

Programas

Se deben diseñar mecanismos de articulación entre entidades territoriales, nacionales e internacionales con el fin de adquirir nuevas experiencias, conocimientos y que exista una retroalimentación constante.

Campañas de socialización, sensibilización, divulgación y promoción a los ciudadanos sobre los componentes y programas en materia de movilidad.

Capacitaciones.

Manejo adecuado de la documentación.

Implementación de mecanismos de participación ciudadana.

Rendición de cuentas.

Referencias

CONPES, Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. Recuperado de: [conpes
3991https://colaboracion.dnp.gov.co](https://colaboracion.dnp.gov.co/3991)

Documento en elaboración, PLAN DE MOVILIDAD SEGURA 2014 - 2020 (PMSM), Movilidad para la vida. Recuperado de:

https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/documento_en_elaboracion_plan_movilidad_segura_2013_2020.pdf

Documento Plan Integral de Desarrollo Metropolitano PIDM "Hacia la armonización regional sostenible 2021 -2032".

Documento Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO.

Escobar-García, DA. (2008), Instrumentos y metodología de Planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas. Recuperado de: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93935>

Gibson-Dangond, C. Jolly-Francois, J. Vilches-Monteoliva, A. Parra-Rojas, F. (2011), Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>

González-G, C.A. Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y a la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia. Recuperado de: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/8316/proyectos%20de%20transporte.pdf?sequence=1>

González-G, Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia. Recuperado de: https://idesc.cali.gov.co/download/movilidad/pimu/02_doc_tec_sop/dts_part_2_pimu.pdf

Objetivo 11 - Ciudades y comunidades sostenibles. Recuperado de: <https://www.undp.org/sustainable-development->

[goals?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=CjwKCAjw2rmWBhB4EiwAiJ0mtUNS8Z4bme3vWky2dpQYrxxwcE9SrnWqvMX_368MaQ92BjjQMOpHOxoCK9YQAvD_BwE#sustainable-cities-and-communities](https://www.undp.org/goals?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=CjwKCAjw2rmWBhB4EiwAiJ0mtUNS8Z4bme3vWky2dpQYrxxwcE9SrnWqvMX_368MaQ92BjjQMOpHOxoCK9YQAvD_BwE#sustainable-cities-and-communities)

Ortiz-Daza, VM (S.F), Análisis de la problemática actual del transporte público en la ciudad de San José de Cúcuta. Recuperado de: <https://repository.usc.edu.co>

Oyola-Valencia, H. (2016). Impactos en la movilidad, el espacio público y el control social en el proceso de implementación del sistema integrado en Medellín). Recuperado de:

<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/58770/Impactos%20en%20la%20movilidad%2C%20el%20espacio%20p%C3%BAblico%20y%20el%20control%20social%20en%20el%20proceso%20de%20implementaci%C3%B3n%20del%20sistema%20integrado%20de%20transporte%20en%20Medell%C3%ADn.%20%282008%20-%202015%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Palau-Jolonch, J, (2013), Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá. Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co>

Paternina-Gulfo (2020), Sistematización de Experiencia Problemática del Transporte Público Colectivo Urbano TPCU en su Operador SIBUS del Municipio de Sincelejo: Los Efectos del Mototaxismo sobre la Viabilidad del Servicio. Recuperado de:

<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/50583>

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Artículo en línea. Recuperado de

https://leyes.co/se_expide_el_plan_nacional_de_desarrollo_2018-2022/96.htm

Quiñones-L, Pardo-F, López-S. Análisis para seis ciudades colombianas según datos del

Observatorio de Movilidad Urbana de CAF. Recuperado de: <https://scioteca.caf.com>

Simao-Vera, L, (2022). Formación continuada y varias voces del profesorado de educación

infantil de Blumenau: una propuesta desde adentro.

Recuperado de

[http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/41493/6/05.VLS_ANALISIS_Y TRATAMIENTO INFORMACION.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/41493/6/05.VLS_ANALISIS_Y_TRATAMIENTO_INFORMACION.pdf)

Ureña-Medina, OH. (2021), Análisis y Seguimiento de la Política Pública de Movilidad y

Transporte: Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP Neiva. Recuperado de:

<https://bdigital.uexternado.edu.co/handle/001/4588?show=full>

Cronograma

Fase/ actividad	MES												
Elaboración del Proyecto			1. X	X	X	X	X						
Diseño trabajo de campo							X	X	X				
Elaboración de instrumentos										X	X		
Trabajo de campo											X		
{Laboratorios											X	X	

