

SECTOR INFRAESTRUCTURA - TRANSPORTE



Departamento del Quindío



ÍNDICE

CONTENIDO	PÁG.
2.8 Sector Infraestructura –Transporte	5
2.8.1 Estado Infraestructura de Transporte	5
2.8.2 Diagnóstico de la Problemática Vial del Departamento	6
2.8.3 Aspecto institucional para la gestión vial	15
2.8.4 Análisis de los recursos	18
2.8.5 Instrumentos de Gestión	19
2.8.6 Coordinación Interinstitucional	20
2.8.7 Participación del sector privado	21
2.8.8 Capacidad del gobierno departamental para la gestión vial	21
2.8.9 Estrategia para la Intervención Vial	21
2.8.10 Propuesta de Solución a la Problemática Vial	25
2.8.11 Plan de Intervención y Programa de Inversiones para la Gestión Vial Departamental	28
2.8.12 Conclusiones y Recomendaciones	29
2.8.13 Balance de la accidentalidad de tránsito	31

INDICE DE TABLAS, GRÁFICAS Y ANEXOS

TABLAS	
Código	Descripción
Tabla No.INF 001	Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en la red Departamental.
Tabla No. INF 002	Parque Automotor Institucional
Tabla No. INF 003	Equipo de informática destinado a la gestión vial
Tabla No. INF 004	Resumen del número de personal
Tabla No. INF 005	Vías departamentales / rango de importancia
Tabla No. INF 006	Nivel de Importancia de la Vía
Tabla No. IDTQ 007	Accidentalidad 2016
Tabla No. IDTQ 008	Estudio de señalización 2016-2019
Tabla No. IDTQ 009	Alcance educación vial 2017
Tabla No. IDTQ 010	Señalización Vial por Municipio 2017
Tabla No. IDTQ 011	Accidentalidad 2017
Tabla No. IDTQ 012	Señalización por municipio 2018
Tabla No. IDTQ 013	Accidentalidad 2018
Tabla No. IDTQ 014	Accidentalidad 2019
Tabla No. IDTQ 015	Señalización por municipio 2019
Tabla No. IDTQ 016	Señalización Vertical 2019
Tabla No. IDTQ 017	Señalización por municipio 2019
Tabla No. IDTQ 018	Señalización por municipio 2019
Tabla No. IDTQ 019	Comparativo de Siniestralidad por Vigencias

GRAFICAS

Código	Descripción
Gráfica No. INF 001	Transporte de carga en el Departamento
Gráfica No. INF 002	Transporte de pasajeros en el Departamento
Gráfica No. INF 003	Transporte de pasajeros en el Departamento
Gráfica No. INF 004	Red Vial pavimentada (Km)
Gráfica No. INF 005	Organigrama de la Gobernación
Gráfico No. IDTQ 006	Accidentalidad 2016
Gráfico No. IDTQ 007	Accidentalidad 2017
Gráfico No. IDTQ 008	Accidentalidad 2018
Gráfico No. IDTQ 009	Accidentalidad 2019
Gráfico No. IDTQ 010	Comparativo de Siniestralidad por Vigencias

ANEXOS

Código	Descripción
Anexo INF 001-Fichas Plan Vial	Ficha 2. Red vial departamental
	Ficha 3. Conectividad
	Ficha 4. Aeropuertos
	Ficha 5. Red Ferroviaria
	Ficha 6. Fluvial y Embarcaderos
	Ficha 7. Marítimo y Cabotaje
	Ficha 8. Cables Aéreos
	Ficha 9. Carga y Pasajeros
	Ficha 10. Proyectos de Infraestructura
	Ficha 11. TPD Bus Carga Pasajeros
	Ficha 12. Relación costo ton-km
	Ficha 14. Zonas de Riesgo Municipal
	Ficha 15. Vías en Zonas de Riesgo
	Ficha 26. Ejes Estratégicos
	Ficha 27. Vías Dtales Estratégicas
Ficha 29. Priorización de tramos	
Ficha 30. Plan Carretero - Rec Disp	
Ficha 31. Plan Carretero - Rec Necesa	
Anexo INF 002	Mapas Temáticos

2.8 Sector Infraestructura –Transporte

2.8.1 Estado Infraestructura de Transporte

Estado de la infraestructura de transporte de su entidad territorial

Con respecto al estado de la infraestructura de transporte para el departamento del Quindío, se anexan cuadros en Excel, con el listado de las vías departamentales, líneas férreas, aeropuertos, así como el estado actual y las inversiones realizadas en el cuadro anexo de inversiones y denominados así:

- Cuadro 2. Red Vial Departamental
- Cuadro 4. Aeropuertos
- Cuadro 5. Red Ferroviaria
- Cuadro 6. Fluvial y embarcaderos
- Cuadro 7. Marítimo y cabotaje
- Cuadro 8. Cables aéreos
- Archivo Excel 8.1 Infraestructura transporte – anexo (Inversiones)

Resultados en la accesibilidad del transporte- grandes ciudades

Para la siguiente información se anexan los siguientes cuadros:

Anexo No INF 001 Ficha No 3 Conectividad.

Anexo No INF 001 Ficha No.12 Relación costo ton-km.

Tabla No INF 001 Volúmenes de carga/ pasajeros movilizados en la red Departamental.

MODO DE TRANSPORTE	VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO		CANTIDAD DE PASAJEROS MOVILIZADOS	
	TON (AÑO)	%	PASAJEROS/AÑO	%
TERRESTRE	21.695.965,00	100,00 %	1.335.170	73,62 %
AÉREO	-	-	478.520	26,38 %
FERROVIARIO	-	-	-	-
FLUVIAL	-	-	-	-
MARÍTIMO	-	-	-	-
CABLE AÉREO	-	-	-	-
TOTAL	21.695.965,00	100 %	1.813.690	100 %

Fuente: Secretaría de Aguas e Infraestructura

✚ Estado de la infraestructura de transporte en su entidad territorial en el período de gobierno:

Para la información del estado de la infraestructura de transporte, se anexan apartes del plan vial departamental 2019 – 2028, estructurado desde esta dirección; el cual ya fue aprobado por el Ministerio de Transporte y está en el proceso de presentarse ante la Honorable Asamblea Departamental para su aprobación. En él, se elabora un diagnóstico de la problemática vial en el Departamento y todos los componentes, datos estadísticos e información relevante que permitió elaborar dicho diagnóstico y determinar un cronograma y proyección de obras e inversiones, en donde se incluye también, toda la información concerniente a los proyectos elaborados y gestionados para la atención de las vías departamentales:

2.8.2 Diagnóstico de la Problemática Vial del Departamento

✚ Caracterización del sistema departamental de transporte

El departamento del Quindío cuenta con un sistema de transporte moderno que permite la movilización de carga y pasajeros con prontitud y facilidad. Operan en el departamento diferentes empresas de carga y pasajeros que brindan un servicio continuo y permanente.

Los sistemas de transporte que brindan sus servicios en el Departamento están constituidos por sistemas aéreo, carretable y férreo.

○ Transporte aéreo

En el sector de transporte aéreo, el Departamento cuenta con los servicios del aeropuerto internacional El Edén, en proceso de remodelación, el cual cubre las necesidades de la demanda actual para el transporte de pasajeros y del insipiente transporte de carga. Adicionalmente, el aeropuerto ofrece grandes oportunidades para los comerciantes del país, ya que se encuentra próximo a la zona franca o puerto seco de la Tebaida, con lo cual el ingreso y salida de mercancías desde y hacia el exterior favorecerá el comercio local y nacional, dadas las ventajas arancelarias que allí se establecerán, en esta última zona, es decir el puerto seco sería conveniente construirle un patio de contenedores que le daría posibilidades de volverse competitiva en un futuro ante las perspectivas del TLC.

Anexo No INF 001 Ficha 4 Aeropuertos

- ***Transporte carretero***

Se constituye en el principal modo de transporte de la región. Las vías de orden Nacional y Departamental no presentan restricciones de carga hacia ninguna de las cabeceras municipales, las cuales están limitadas únicamente por la topografía propia de la vía de acceso al municipio.

Mediante este sistema se moviliza el 90% de la carga que se genera desde el departamento hacia el resto del país.

Anexo No INF 001 Ficha 2 Red Vial Departamental

- ***Transporte ferroviario***

Actualmente la línea férrea solo se encuentra habilitada entre el municipio de La Tebaida y el Departamento del Valle con una longitud de 14.1 Km., los cuales están rehabilitados y aptos para el transporte de carga desde el puerto de Buenaventura hasta el puerto seco de La Tebaida. Con esto, el Departamento cuenta con un importantísimo medio para el transporte de carga directamente desde el exterior a la región, con lo cual se favorece el comercio internacional y la económica del sector productivo, incrementando los beneficios que el departamento brinda al país.

Igualmente, con el proyecto del tren turístico con el norte del Valle incrementará las potencialidades de este renglón de la economía.

Anexo No INF 001 Ficha 5 Red Ferroviaria

- ***Transporte marítimo y fluvial***

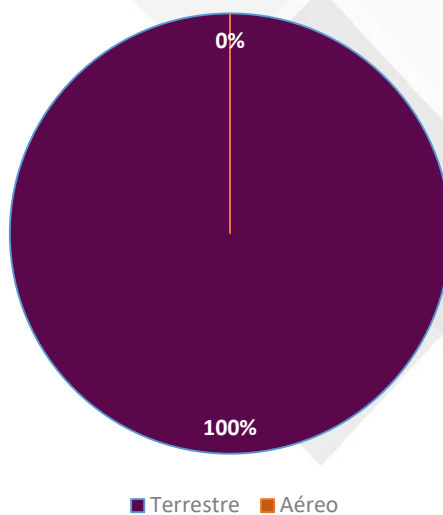
El transporte fluvial en el Departamento del Quindío, no constituye un renglón importante dentro del sector transporte dado que éste se limita a la explotación de materiales y al balsaje por el río La Vieja en recorridos que se hacen desde Puerto Samaria en el municipio de Montenegro y Puerto Alejandría en el municipio de Quimbaya.

Por lo tanto, este servicio es considerado una actividad informal muy ligada al sector turístico por lo que sería interesante implementar una infraestructura Portuaria sobre el río La Vieja, que genere movilidad y active esta importante vía fluvial como posible ruta de Biodiversidad.

Movilización de carga y pasajeros

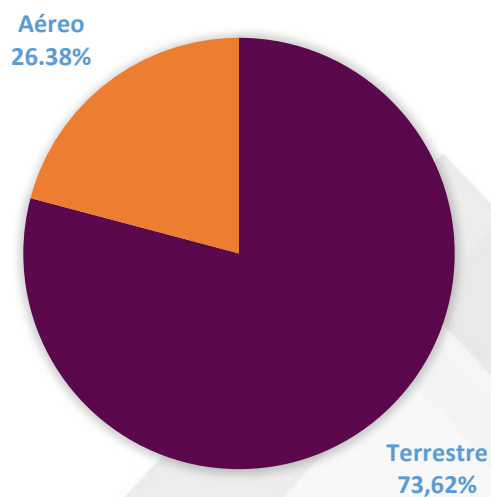
La movilización de carga y pasajeros se realiza principalmente vía terrestre y aérea.

Gráfica No INF 001 Transporte de carga en el Departamento



Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

Gráfica No INF 002 Transporte de pasajeros en el Departamento



Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

Descripción de la red vial del departamento

○ *Red vial primaria*

La red vial Nacional está constituida por 121,61 Km., equivalentes al 5.77 % del total de la malla vial departamental. Esta red esta pavimentada en un 100 % y se encuentra en buen estado.

○ *Red vial secundaria*

Está conformada por 343,68 Km. de vías que equivalen al 16.32 % del total de la malla vial del Departamento; de los cuales 264.72 Km. (el 77.03 %) están pavimentados y 78.96 Km. (el 22.97 %) están en huellas o afirmado.

Esta red permite la comunicación de las cabeceras municipales con la capital del Departamento y constituyen el sistema arterial que intercomunica la red vial departamental con la red nacional.

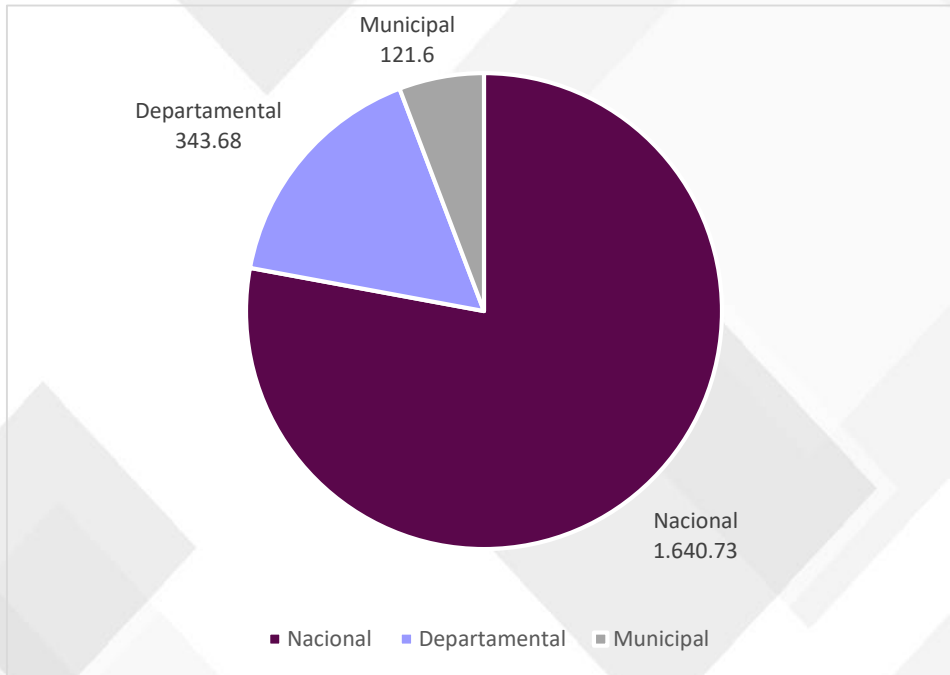
Anexo No INF 001 Ficha 1.Red vial departamental / Ficha 3. Conectividad.

○ *Red vial terciaria*

La red vial terciaria está conformada por 1.640,73 Km. de vías que equivalen al 77.91 % del total de la malla vial del Departamento; de ella 126.92 Km. (el 7.74 %) esta pavimentada en buen, regular o mal estado; 1.513,81 Km. (el 92.26 %) está en huellas o afirmado en regular estado.

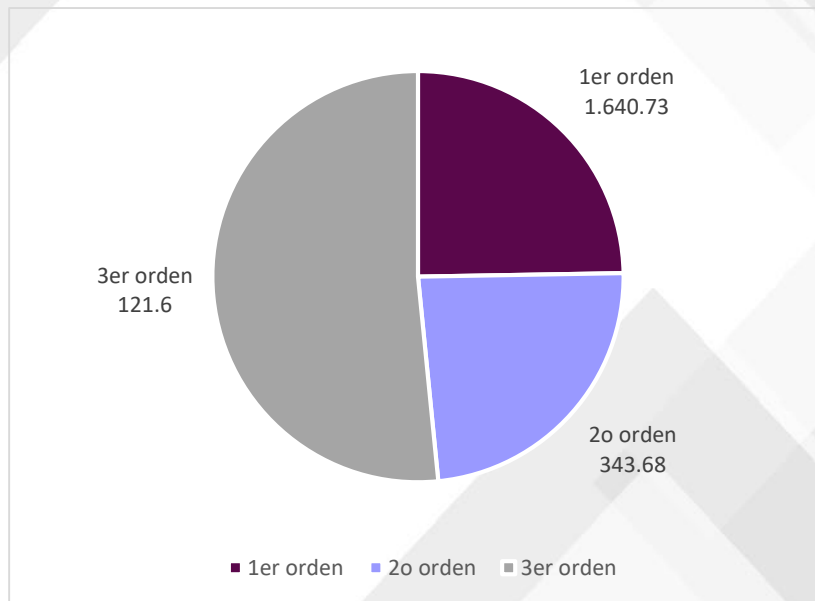
Esta red comunica los puntos más distantes de la geografía del Departamento con la red vial departamental, permitiendo el comercio de bienes y servicios, el cual se ve seriamente afectado en las épocas invernales, ya que por su condición de alta pendiente en algunos casos y la falta de mantenimiento y de huellas, se dificulta la normal movilidad de vehículos en los diferentes municipios.

Gráfica No INF 003 Transporte de pasajeros en el Departamento



Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

Gráfica No INF 004 Red Vial pavimentada (Km)



Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

- **Conectividad vial**

Dentro de los aspectos geográficos y espaciales que deben ser considerados y evaluados en el contexto general de la red vial departamental, está la conectividad de las vías; ésta es la calificación que se le otorga a cada vía en razón de su longitud con relación a la longitud de las vías a las que tiene conexión.

Este es uno de los múltiples factores que se determinan para la calificación y evaluación final de la malla vial, la cual es priorizada teniendo en consideración aspectos económicos, comerciales, demográficos, sociales, etc.

Anexo No INF 001 Ficha 3. Conectividad y **Anexo No INF 002** Mapa 9. Infraestructura vial del departamento

- **Evaluación de TPD**

Otro de los aspectos técnicos relevantes que se consideran al momento de la evaluación de la priorización de las vías, es el Transito Promedio Diario (TPD), el cual resalta la importancia de la vía en función del número de vehículos que por ella transitan.

Para ello, se cuenta con una información histórica, del Plan Vial vigente y la cual se replica para la formulación del nuevo plan vial.

Anexo No INF 001 Ficha 11. TPD Carga y Pasajeros

- **Evaluación Costos de transporte**

Un factor importante en la evaluación de la priorización de las vías, es el servicio que presta al momento de permitir la conectividad para el transporte de productos agrícolas o industriales, desde las zonas de producción a los centros poblados.

Estos traslados se reflejan en el costo final del producto al consumidor, por lo que su valor está directamente relacionado con la distancia de recorrido, por ello, es muy importante la ubicación geográfica, toda vez que permite un acceso rápido y eficiente, con menores costos de transporte.

Para su evaluación, se realiza un sondeo de mercado con los transportadores de la zona para tomar un valor estimativo por tipo de producto y por tonelada por kilómetro transportada.

Esta variable se analiza y evalúa en el **Anexo No INF 001** Ficha 12.

- **Proyectos de infraestructura vial programados o en ejecución en el departamento**

Se relacionan en el **Anexo No INF 001** Ficha 10, los proyectos que se encuentran en ejecución o en estructuración, y los cuales hacen parte del Plan de Desarrollo actual y deberán ser incluidos en los próximos planes de las administraciones venideras.

- **Incidencia de la red vial en zonas protegidas**

Las zonas protegidas del Departamento que figuran en los registros de la Corporación Autónoma Regional del Quindío - CRQ, no se ven afectadas por vías de primero o segundo orden.

Solo en algunos casos, vías de tercer orden de bajo flujo vehicular, tiene acceso hasta ciertos puntos, limitados por la dificultad del estado de la vía, como es el caso de la vía Pijao – Páramo del Chili y Génova – Roncesvalles, que comunican con el departamento del Tolima.

Estas vías no constituyen o hacen parte de los ejes estratégicos y no corresponden a vías de importancia económica o zonas de desarrollo.

- **Incidencia de las vías en las zonas de riesgo**

De conformidad con lo expuesto anteriormente, las zonas de riesgo en el Departamento están caracterizadas por inestabilidad de taludes, que generan derrumbes, pérdida de la banca, etc. y están asociados básicamente a la alta pluviosidad en la temporada de lluvias, debido en parte por el uso inapropiado de los suelos.

En este escenario, resulta entonces que las vías de responsabilidad departamental que más eventos de afectación registran en el año corresponden a vías de los municipios cordilleranos de Génova (18,23%), Pijao (46,34%), Buenavista (43,14%), Calarcá (15,99%) y Salento (16,33%).

De conformidad con los registros históricos registrados, la malla vial del Departamento registra una afectación del 10 %, al año. Estas afectaciones se atienden con equipo a cargo de la Dirección Vial de la Secretaría de Aguas e Infraestructura y con el apoyo de los equipos de los municipios.

- **Incidencia del estado de las vías en el desarrollo departamental**

Las vías que permiten la interconexión con los demás departamentos, corresponden en su total, a la malla vial de primer orden, la cual se encuentra en buen estado, brindando un buen servicio y excelentes condiciones para flujo tanto de carga como de pasajeros.

Algunas de estas vías se encuentran concesionadas por la Nación y son objeto de un rápido y oportuno servicio de atención de emergencias viales.

La red vial secundaria que constituye o hace parte de los corredores estratégicos del Departamento, se encuentra en general en buen estado, y su atención en época de invierno es también oportuna, favoreciendo la conexión hacia los demás municipios y zonas de desarrollo.

La red vial terciaria, presenta mayores dificultades en cuanto al servicio que presta, debido a la falta de obras de infraestructura que permitan su normal operación. A pesar del estado actual de esta red, que es la que intercomunica las diferentes zonas productivas con la red vial secundaria, su normal utilización resulta seriamente comprometida en época de invierno, en especial en la zona de cordillera.

- **Incidencia de la red vial en el sector turístico**

El principal eje estratégico del Departamento está conformado por las vías de Circasia – Montenegro y Montenegro - Pueblo Tapao – La Tebaida; la vía Circasia – Montenegro, se constituye en uno de los principales proyectos de mejoramiento vial, el cual se ejecutará con recursos provenientes del Sistema General de Regalías, aprobado en el OCAD regional, y al cual asignaron los recursos mediante el Acuerdo No. 58 de 2019. Esto lleva a este eje al 100 % de calidad en la prestación del servicio, favoreciendo los principales parques temáticos, como son: El Parque del Café y Panaca, Parque de los Arrieros, entre otros.

El acceso al municipio de Salento, el padre del turismo en el Departamento, y al ecoparque de Cocora, cuenta con vías recién intervenidas en buen estado de mantenimiento y buena prestación del servicio.

En la actualidad, la vía que de Quimbaya comunica a Puerto Alejandría, uno de los puntos de balsaje, requiere la elaboración de un proyecto de rehabilitación debido al deterioro de la capa superficial de rodadura.

- **Servicio de transporte carretero de pasajeros y carga**

El servicio de transporte carretero de pasajeros, se presta por múltiples empresas que cubren las rutas hacia las principales ciudades del país, con horarios y frecuencia determinados.

2.8.3 Aspecto institucional para la gestión vial

✚ Estructura organizativa y funciones

Gráfico No INF 005 Organigrama de la Gobernación



Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

La dependencia encargada de planear y ejecutar las obras de carácter vial es la Secretaría de Aguas e Infraestructura.

Es misión de la Secretaría de Aguas e Infraestructura, liderar la política de infraestructura en el Departamento con el objeto de promover las obras de interés para el desarrollo de la economía y la población quindiana; así como propender por la conservación, mejoramiento y construcción de la red vial departamental y demás obras físicas plasmadas en el Plan de Desarrollo y apoyar la acción municipal en sus propios procesos de desarrollo de infraestructura.

Dirección de Infraestructura Vial y Social

La dirección de Infraestructura Vial y Social tiene entre sus finalidades identificar, formular y prospectar los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento, rehabilitación y conservación de la malla Vial del Departamento del Quindío; contribuyendo de esta forma, al desarrollo económico y social a la vez que al mitigamiento de los efectos ambientales.

Velará por la correcta implementación, ejecución y monitoreo y actualización continua del nuevo Plan Vial Departamental.

Análisis de los recursos físicos

- Maquinaria y equipo (parque automotor institucional)

El Departamento del Quindío, formalizó mediante acta de transferencia con el Fondo Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres – Fiduciaria La Previsora S.A., el traspaso de los equipos destinados para que sean administrados por la Dirección Vial y Social, con el propósito de atender las emergencias viales en todo el territorio del departamento y apoyar las necesidades de mantenimiento de las vías departamentales, las cuales se relacionan a continuación:

Tabla No INF 002 Parque Automotor Institucional

PARQUE AUTOMOTOR INSTITUCIONAL					
ITEM	VEHICULO	SERIAL	PLACA	OPERATIVA	OBSERVACIONES
1	CAMABAJA	3HSWYAHT2EN014429	OCH-743	SI	
2	VOLQUETA	9GDFTR34XDB035219	OKX-393	SI	
3	VOLQUETA	9GDFTR346DB035220	OKX-396	NO	EN PROCESO DE REPARACION
4	VOLQUETA	9GDFTR348DB035221	OKX-397	SI	
5	VOLQUETA	9GDFTR34XDB035222	OKX-398	SI	
6	VOLQUETA	9GDFTR341DB035223	OKX-399	NO	EN PROCESO DE REPARACION
7	VOLQUETA	9GDFTR349DB035678	OKX - 400	SI	
8	MOTONIVELADORA	CAT0120KCSZN01622	NO APLICA	SI	
9	EXCAVADORA SOBRE ORUGAS	LBX210Q5NDHEX2167	NO APLICA	SI	
10	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416EVMFG08169	NO APLICA	SI	
11	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416ETMFG08178	NO APLICA	SI	
12	RETROEXCAVADORA SOBRE LLANTAS	CAT0416EPMFG08179	NO APLICA	SI	
13	VIBROCOMPACTADOR	1,01584E+11	NO APLICA	SI	
14	VIBROCOMPACTADOR	1,01584E+11	NO APLICA	SI	
15	CARROTANQUE	9GDFVZ346EB000172	OCH-744	SI	
16	CARROTANQUE	9GDFVZ342FB002082	OKX-406	SI	
17	MOTONIVELADORA	CAT0120KTSZN01623	NO APLICA	NO	PROCESO DE REPOSICION

Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

○ **Equipo de informática**

Con el propósito de implementar y mejorar las condiciones del PVD, se ha realizado la adquisición de equipos y software especializado, como un GPS con precisión de 3 mts, el programa SIG Arcmap 10.6.1 y de igual forma se adelanta la compra de nuevo hardware.

Tabla No INF 003 Equipo de informática destinado a la gestión vial

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
COMPUTADOR PORTATIL		
1	Procesador Corel I7, RAM de 4 Gb, DD 1 Tb	1
Total		1
IMPRESORAS		
1	HP BH640	1
Total		1
EQUIPOS DE COMUNICACIÓN		
1	GPS Garmin 60 CSx	1
Total		1
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ELECTRICA		
DISPOSITIVOS DE ALMACENAMIENTO		
Total		
SOFTWARE		
1	Licencia de Arcmap 10.6.1	1
1	Licencia de Autocad 2020	1
Total		2

Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

2.8.4 Análisis de los recursos

Análisis de los recursos financieros (capacidad financiera)

Con el propósito de contar con los recursos necesarios para llevar a fase de ejecución los proyectos planteados, el Departamento requiere del aporte de Sistema General de Regalías, como principal fuente de financiamiento.

Otra fuente de recursos importante para el financiamiento de los proyectos, corresponde al trámite de créditos con la banca estatal o privada; para ello, el Departamento dentro de su estrategia económica, establece metas de

endeudamiento a mediano y largo plazo. Esto se consigna en el Anexo 2 Fichas 24 y 25.

Dentro de las proyecciones para la inversión de proyectos viales, la Dirección Vial determina los tipos y alcances de intervención en cada vía, de acuerdo al estado actual de las mismas.

Anexo No INF 001 Fichas 30 Plan Carretero y Recursos Sostenibles y Ficha 31 Plan Carretero y Recursos Necesarios para mantenimiento.

Análisis de los recursos humanos

La dirección vial encargada de la implementación, ejecución, monitoreo y actualización continua del Plan Vial Departamental, cuenta con un director, tres ingenieros y un técnico; también es posible contar con contratistas que colaboren en las actividades de interventoría y demás que se requieren.

Tabla No INF 004 Resumen del número de personal

DENOMINACIÓN DE CARGOS	No. CARGOS SEGÚN DECRETO	ASIGNACIÓN BÁSICA	COSTO TOTAL /MES	SITUACIONES ADMINISTRATIVAS			
				C.P.S	C.A.	L.N.R.	Pr.
Nivel Directivo	1		0	0	0	1	0
Nivel Asesor	0		0	0	0	0	0
Nivel Profesional	3		0	0	2	0	1
Nivel Técnico	1		0	0	1	0	0
Nivel Asistencial	0		0	0	0	0	0
Totales	5		0	0	3	1	1

Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

2.8.5 Instrumentos de Gestión

El Departamento cuenta con un Plan de desarrollo que fija las políticas de acción para la actual administración y en el cual está incluido como parte esencial, la implementación y ejecución del nuevo Plan Vial Departamental; herramienta que brindará y fijará el rumbo de la inversión en materia vial, por los próximos 10 años.

Se pretende a través del PVD, iniciar las gestiones tendientes a la consecución de recursos a nivel de la banca nacional o internacional para la financiación de las obras.

Entre las herramientas de gestión tenemos que la Secretaría de Aguas e Infraestructura, cuenta con una oficina jurídica que asesora y dirige toda la parte contractual, con el propósito de ajustar todos y cada uno de los diferentes procesos de inversión, a las normas y condiciones aplicables de acuerdo a la ley, pudiendo materializar así los diferentes contratos que se elaboran para concretar la inversión de los recursos del estado en las obras proyectadas.

Para el caso de la prevención de desastres, en el Departamento existe la Unidad de Gestión del Riesgo Departamental UDEGERD; entidad encargada del manejo de estas situaciones y que trabaja coordinadamente con el Cuerpo de Bomberos, la Defensa Civil, la Cruz Roja, la Policía, etc; brindando apoyo en la evacuación y reubicación de las personas en caso de declararse una emergencia o atendiendo a las personas afectadas por desastres naturales o causados por el hombre.

Para el caso de la atención de emergencias viales, el Departamento cuenta con el Plan Departamental de Gestión del Riesgo y Desastres PDRGRD, aprobado y adoptado por la Asamblea Departamental mediante el Decreto 976 del 2012, en el cual se establece el Plan de Estrategia Departamental de respuesta a las emergencias.

2.8.6 Coordinación Interinstitucional

Históricamente, se han desarrollado proyectos para la intervención en diferentes vías, con otros entes o entidades territoriales como son el INVIAS, el Comité Departamental de Cafeteros del Quindío, la Corporación Autónoma Regional del Quindío (CRQ), entre otros; poniendo de manifiesto su capacidad de asociarse y trabajar en conjunto en pro del desarrollo técnico, económico y social de los diferentes sectores del departamento.

La afectación de las vías por emergencias viales le ha permitido a la Secretaría de Aguas e Infraestructura desarrollar acciones tendientes a responder de forma oportuna y coordinada, para el restablecimiento del normal tránsito, trabajando de manera conjunta con organismos como la Unidad de Gestión del Riesgo Departamental UDEGERD, con las diferentes alcaldías y las gobernaciones de departamentos vecinos.

2.8.7 Participación del sector privado

La participación del sector privado para la inversión en la infraestructura vial, se ha concentrado básicamente alrededor del Comité de Cafeteros, entidad que brinda asistencia técnica a los cafeteros y apoyo en la construcción de obras de mejoramiento, principalmente en las vías que dan acceso a las fincas de producción cafetera del departamento.

La empresa privada no participa de manera directa en el manejo de recursos, pero se han realizado importantes gestiones mancomunadas y coordinadas para la obtención de recursos a nivel Nacional, que han permitido concretar obras de relevancia en materia de inversión social.

2.8.8 Capacidad del gobierno departamental para la gestión vial

El gobierno departamental a través del Gobernador y la Secretaría de Aguas e Infraestructura, ha estructurado y radicado proyectos de Infraestructura Vial los cuales son cargados a la plataforma del Sistema Unificado de Inversiones Públicas (SUIFP) del Departamento Nacional de Planeación DNP-SGR; con el fin de gestionar recursos provenientes del Sistema General de Regalías para el financiamiento de los proyectos, los cuales son viabilizados técnicamente por el Ministerio del Transporte y por funcionarios del Departamento Nacional de Planeación. Surtidas estas etapas, el proyecto hace trámite ante el Órgano Colegiado de Administración y Decisión OCAD, Regional eje cafetero y Antioquia para que se le asignen los recursos solicitados.

2.8.9 Estrategia para la Intervención Vial

✚ Identificación de los ejes de integración económica y territorial del departamento.

El departamento del Quindío se encuentra ubicado en el centro del denominado triángulo de oro, y dos de los principales ejes estratégicos de la nación, correspondientes a las autopistas para la competitividad, lo recorren de oriente a occidente y de sur a norte, ellos son: autopista Buenaventura – Bogotá – Cúcuta y Rumichaca – Cali - Medellín. Sobre estos ejes constituidos por vías de primer orden, se da el ingreso al Departamento tanto de mercancías como de personas, conformando la columna vertebral del sistema vial estratégico. Además, se cuenta

con una importante autopista como es la doble calzada Armenia – Pereira - Manizales, que comunica directamente con la doble calzada La Paila – Tebaida – Calarcá - La Línea.

En el Departamento se han constituido otros ejes que favorecen su desarrollo económico como son: Quimbaya – Calarcá - La Línea, La Tebaida – Pueblo Tapao – Montenegro – Circasia y La Española – Río Verde - Barragán, los cuales recogen y transportan los principales productos del Departamento.

Definición y priorización de los ejes viales estratégicos.

En concordancia con los planes de desarrollo de la Nación y departamental, se han definido 6 ejes viales estratégicos que favorecen el desarrollo económico y apuntan al fortalecimiento de la estructura productiva del departamento.

Para su constitución, se han considerado aspectos como los volúmenes de carga y pasajeros que por ellos se transportan, así como la población que atienden, las áreas de desarrollo que comunica, su ubicación geográfica y su conectividad con los ejes de integración y la red vial que se conecta directamente al eje. No se tiene en cuenta su estado actual de conservación o su nivel de intervención. Ellos son:

- ✓ Montenegro - Pueblo Tapao – La Tebaida, Circasia – Montenegro.
- ✓ La Española – Río Verde – Barragán, Barragán – Génova.
- ✓ Cruces – Filandia, Filandia – Quimbaya.
- ✓ Calarcá – Córdoba – Pijao – Génova.
- ✓ La Cabaña – Buenavista, Buenavista – El Balso – La Mina, Río Verde – Pijao.
- ✓ Arrayanal – Salento, La Nubia – Navarco – Salento, Armenia – Boquía.

Anexo No INF 002 Mapa 9. Ejes viales estratégicos y **Anexo INF 001** Fichas 26 Ejes Estratégicos y 27 Vías Departamentales Estratégicas

+ Requerimientos de la red vial departamental para lograr su nivel de servicio esperado

La red vial departamental se encuentra en un 77 % buena, lo que representa una infraestructura apropiada para el impulso y desarrollo de la economía, pero es indispensable proyectar la pavimentación y rehabilitación de vías que están al servicio de la productividad y directamente relacionadas con el sector turístico.

+ Priorización de las vías departamentales

Para determinar la priorización de las vías de responsabilidad departamental, se procede a la construcción de las matrices de indicadores técnicos, de conectividad intermodal, económicas, sociales, y por ubicación estratégica.

Estos valores se suman y se reajustan para evaluar la ubicación de la vía con relación a los ejes estratégicos, los impactos socio-ambientales que genera y la complementariedad con los proyectos estratégicos de integración.

Una vez evaluadas todas estas variables, se obtiene una calificación que es detallada en el listado priorizado de las vías (Ver: anexo 2 Ficha 29. Priorización de tramos).

+ Identificación de grupos de vías por rangos de importancia.

Estas vías, una vez evaluadas, se agrupan de acuerdo a su rango de importancia como estratégico, medio y bajo.

Anexo No INF 001 Ficha 30. Plan Carretero

Tabla No INF 005 Vías departamentales / rango de importancia

Tabla 5. Listado de vías departamentales por rango de importancia			
CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO
29BQN02	MONTENEGRO - PUEBLOTAPAO - LA TEBAIDA	1	ESTRATÉGICO
40QN04-1	LA ESPAÑOLA - RIOVERDE - BARRAGAN	2	
40QNA	CRUCE RUTA 40 (LA TEBAIDA) - EL EDEN - CLUB CAMPESTRE	3	
29BQN03	CIRCASIA - MONTENEGRO	4	
29BQN01	ARMENIA - PUEBLOTAPAO	5	
29QN02	CRUCE RUTA 29 (C.I CRUCES) - FILANDIA	6	
29BQN05	QUIMBAYA - PARAISO - FILANDIA	7	
29QN01	CRUCE RUTA 29 (Arrayand) - SALENTO	8	
40QN10	ARMENIA - BOHEMIA - CALARCA	9	
29QN03	ARMENIA - HOJAS ANCHAS - LA CRISTALINA	10	
40QN02	BARRAGAN-GENOVA	11	MEDIO
29BQN04	FILANDIA - MORELIA - MONTENEGRO	12	
40QN06	CRUCE VIA 40QN04 -1 (LA CABAÑA) - BUENAVISTA	13	
29BQN07	QUIMBAYA - LA MESA - PAVAS - CAJONES	14	
29QNB	CRUCE RUTA 29 (LA Y) - CIRCASIA	15	
40QN03	CRUCE VIA 40QN04-1 (RIOVERDE) - PIJAO	16	
40QN07	CRUCE RUTA 40QN03 (SARDINEROS) - CORDOBA (LA FRONTERA)	17	
29QNA	CRUCE RUTA 29 (LA MIRAGE) - CIRCASIA	18	
40QN12	ARMENIA - BOQUIA	19	
29BQN06-1	CRUCE RUTA 29BQN06 (KERMAN) - LA PALMERA (PANACA)	20	
29BQN06	QUIMBAYA - PUERTO ALEJANDRIA	21	BAJO
29BQN07-1	SANTA TERESA - ULLOA (LIM. VALLE)	22	
29BQN02-1	BARAYA - PUERTO SAMARIA	23	
40QN09	CALARCA (SECTOR PUERTO RICO) - CORDOBA - PIJAO - GENOVA	24	
29QN02-1	FILANDIA - LA INDIA	25	
40QN11	CRUCE CALARCA - CHAGUALA - LA NUBIA	26	
29QN01-1	SALENTO - COCORA	27	
40QN06-1	BUENAVISTA - EL BALSO - LA MINA	28	
40QN09-1	PUERTO RICO - LA VIRGINIA	29	
40QN08	CRUCE RUTA 4002A (LA BELLA) - CRUCE VIA 40QN09 (LA CHICHONERA)	30	

Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

2.8.10 Propuesta de Solución a la Problemática Vial

Propuesta de objetivos

En procura de buscar una solución a las necesidades de orden vial, se plantean las siguientes propuestas:

- ✓ Implementar programas de mantenimiento rutinario y periódico.
- ✓ Implementar programas de mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento y construcción de puentes.
- ✓ Gestionar recursos del orden Nacional e Internacional para la inversión en obras.
- ✓ Promover la integración de los diferentes entes territoriales para la cofinanciación del mantenimiento de la red vial terciaria.
- ✓ Favorecer la ocupación de la mano de obra local.
- ✓ Asegurar y garantizar niveles adecuados de transitabilidad en las vías durante todo el año.
- ✓ Desarrollar mecanismos jurídicos y legales que le permitan a la administración departamental intervenir en el desarrollo de proyectos urbanos que afecten o incidan en el flujo y movilidad de las vías que articulan la red vial departamental o nacional.

Propuesta de políticas generales para la gestión.

Con el propósito de darle sostenibilidad y confiabilidad al Plan Vial Departamental, se hace necesaria la adopción de políticas permanentes que contribuyan a su correcta implementación y ejecución, tales como:

- ✓ El Plan Vial Departamental se constituye en el instrumento orientador de la gestión vial del departamento. Los acuerdos y orientaciones contenidos en el Plan tendrán vigencia de largo plazo y se modificarán sólo cuando ocurran cambios que alteren sustantivamente los análisis utilizados en su formulación.
- ✓ Se establecerán los mecanismos institucionales para la ejecución, monitoreo y evaluación del Plan, con una activa participación de las entidades y organismos involucrados en la problemática vial del departamento.
- ✓ Se adoptará una política permanente de conservación vial, por la cual se otorga prioridad al mantenimiento rutinario y periódico de las vías como mecanismo para la preservación del patrimonio vial del departamento.

- ✓ Se establecerá una política de asignación presupuestal acorde con las necesidades de la red vial departamental.
- ✓ Implementar funciones de oficina de gestión de recursos a la casa delegada del Quindío en Bogotá.
- ✓ Comisionar al Secretario de Aguas e Infraestructura para la presentación de proyectos ante los organismos nacionales e internacionales.
- ✓ Para el logro de estos propósitos, se deberá promover la participación decidida de la bancada parlamentaria del Departamento y buscar los mecanismos que permitan la vinculación de la empresa privada, la cual se verá directa y altamente beneficiada del desarrollo industrial, turístico y económico generado por el proyecto.
- ✓ Se adoptarán las políticas y metodologías propuestas por el Ministerio de Transporte para la intervención y administración de la infraestructura vial.

Políticas de intervención vial departamental

Las políticas de intervención están dadas en función de los trabajos que requieren las vías para que recuperen su nivel de servicio, del rango de importancia o jerarquía de la vía y de los recursos disponibles para este fin. En este sentido, se puede establecer el siguiente orden de prelación para las políticas de intervención vial:

- ✓ Atención de emergencias
- ✓ Mantenimiento rutinario
- ✓ Mantenimiento periódico
- ✓ Rehabilitación
- ✓ Mejoramiento

Política de atención vial

Las políticas de atención vial se presentan en el siguiente cuadro, donde se muestra cómo las políticas de intervención, en combinación con el rango de importancia o jerarquización vial, permiten diseñar políticas específicas para la atención vial. La lógica es atender las vías según su rango de importancia, utilizando como criterio complementario el tipo de intervención, de manera que el orden de prelación empiece con el mantenimiento y vaya descendiendo hasta llegar a la rehabilitación, por el creciente esfuerzo que ello conlleva en términos de inversión. El orden de priorización supone que la relación beneficio costo de la inversión sería mayor en aquellas vías que requieran una intervención de menor grado.

Tabla No INF 006 Nivel de Importancia de la Vía

NIVEL DE INTERVENCIÓN	NIVEL DE IMPORTANCIA DE LA VÍA		
	IMPORTANCIA ESTRATÉGICA (EJES VIALES)	IMPORTANCIA MEDIA (CONECTORES)	IMPORTANCIA MENOR (OTROS)
Atención de emergencias	1	2	3
Mantenimiento rutinario	4	9	10
Mantenimiento periódico	5	11	14
Rehabilitación	6	12	15
Mejoramiento	7	13	16
Reconstrucción	8	17	18

Fuente: Secretaría Aguas e Infraestructura

La ejecución del mantenimiento rutinario podrá ser contratada en forma preferente con Cooperativas de Trabajo Asociado del Departamento, las cuales serán promovidas entre las comunidades y pobladores que habitan en las inmediaciones de las vías. El gobierno departamental adoptará medidas adecuadas para la capacitación y acompañamiento sostenido de las mismas, considerando los altos impactos sociales que generan.

La atención de emergencias viales estará a cargo de la Secretaría de Aguas e Infraestructura.

Se procurará generar líneas de complementación con las regiones vecinas, con la finalidad de concordar políticas y planes de atención referidos a las vías departamentales que son compartidas.

Política de asignaciones presupuestales

Se establecerá una asignación regular a infraestructura de un porcentaje representativo de los recursos presupuestales de inversión del gobierno departamental, con la finalidad de asegurar un programa sostenido de mantenimiento y conservación de la infraestructura vial departamental.

Se adoptará una política de endeudamiento para la ejecución de obras con la finalidad de asegurar la disponibilidad de recursos en el corto plazo y programar las amortizaciones correspondientes, en el largo plazo, facilitando así la formulación del Plan de Inversiones.

El grupo de vías de importancia estratégica tendrá una atención preferente por el rol que juegan en la integración económica y territorial del Departamento.

El grupo de vías de importancia intermedia será atendido en función de la disponibilidad presupuestal de los gobiernos departamentales, de la instancia de gestión vial departamental y de los recursos que este asigne para este propósito.

Política de participación social en la gestión del Plan Vial Departamental

El gobierno departamental promoverá la participación social en las fases de ejecución, monitoreo y evaluación de la implementación del Plan Vial Departamental, promoviendo la participación activa de las veedurías ciudadanas o a través de las juntas de acción comunal.

2.8.11 Plan de Intervención y Programa de Inversiones para la Gestión Vial Departamental

El programa se desarrolla con base en el listado priorizado de acuerdo a la calificación matricial y el nivel de intervención se determina de acuerdo al estado actual de la vía.

Se consideran mantenimientos rutinarios y periódicos de acuerdo a los diseños propuestos para la construcción de los mejoramientos y rehabilitaciones.

El programa busca distribuir la inversión de manera tal que se logren adelantar la mayor cantidad de cobertura en pavimentación y mejoramientos de acuerdo a un nivel de flujo de recursos posibles con las capacidades de endeudamiento del departamento.

Anexo No INF 001 Fichas 30 y 31, las cuales detallan las intervenciones programadas con los recursos disponibles y los recursos requeridos, de acuerdo a las necesidades y proyectos viales existentes.

2.8.12 Conclusiones y Recomendaciones

La metodología empleada ofrece un proceso sistemático, cualitativo y cuantitativo, eficiente y apegado a la realidad de la economía actual, para determinar con carácter técnico la priorización de las vías, y orientar eficientemente la inversión, con el propósito de mantener una malla vial departamental en muy buenas condiciones de operación y servicio.

Para el logro de este gran objetivo, es necesaria la puesta en marcha y aplicación de las políticas tanto de gestión como de asignación presupuestal, participación social y de intervención e inversión vial aquí planteadas. Para ello, es preciso contar con la decidida participación de todas las fuerzas sociales, políticas y económicas de la región, con el propósito de construir un plan que brinde beneficios a toda la comunidad, dinamizando e impulsando los proyectos económicos que posicionen al departamento en una situación interesante, competitiva y productiva para la atracción de capitales de inversión.

El logro del objetivo de este plan se basa en el cumplimiento de las metas del programa de intervención e inversión planteados en las fichas 30 y 31 del **Anexo No INF 001**.

De conformidad con el resultado obtenido en la ficha 30, para la priorización de las vías dentro del contexto departamental, tenemos:

- **Grupo de vías comprendidas en el rango estratégico:**
- ✓ La vía Montenegro – Pueblo Tapao – La Tebaida, acaba de ser objeto de intervención con recursos de la nación, por lo cual los requerimientos técnicos están enfocados a los mantenimientos rutinarios anuales y mantenimientos periódicos cada 5 años.
- ✓ Para la vía Circasia – Montenegro, que presenta un estado regular, se estructuró y presentó un proyecto de rehabilitación vial, el cual fue aprobado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y viabilizado por el Ministerio del Transporte, y al cual se le asignaron los recursos solicitados por parte del

OCAD Regional para la rehabilitación de 12.5 km; el proceso de contratación para la ejecución de las obras iniciará en la vigencia presupuestal de 2019.

- ✓ La vía Arrayanal – Salento fue objeto de intervención por parte de la Administración departamental con la asignación de recursos para la rehabilitación de 2 km, complementando así las intervenciones recientes sobre el mismo trayecto vial, ejecutadas por el INVIAS, quien mediante contrato de obra, rehabilito otros 2 km de la citada vía, lo cual la califica en buen estado.
- ✓ Para las vías Armenia – Bohemia – Calarcá y Armenia – Hojas Anchas - La Cristalina, se asignaron recursos y se contrataron los estudios técnicos para evaluar la necesidades y requerimientos para la rehabilitación de estos tramos viales, lo que constituye un importante insumo con el cual se puede soportar los requerimientos exigidos por los entes nacionales para la gestión de los recursos proyectados, por parte de las próximas administraciones departamentales.

○ **Grupo de vías comprendidas en el rango medio:**

- ✓ La vía que presenta mayores problemas es la que comunica a Rio Verde con Pijao, la cual a la fecha tiene una restricción de cierre total al paso de vehículos en el km 9+800, debido a un fallo de la banca, ocasionando hundimiento de la calzada, por inestabilidad del talud inferior; adicionalmente presenta 5 puntos críticos más por pérdida parcial de la banca. Para su intervención, el departamento cuenta con recursos aprobados por el OCAD Regional para la atención de estos requerimientos y la rehabilitación total de la vía, los cuales se contratarán en la presente vigencia.
- ✓ Para la vía Barragán – Génova, se está surtiendo el trámite de aprobación ante el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio del Transporte, para presentarlo ante el OCAD Regional para la asignación de recursos, con los cuales se busca rehabilitar los puntos críticos que actualmente afectan la movilidad sobre esta vía.
- ✓ La vía Filandia – Morelia – Montenegro, está siendo objeto de intervención para el mejoramiento de 6 km, con recursos de la Nación. El departamento intervendrá con recurso del crédito los últimos 600 m para su rehabilitación.
- ✓ Para la vía Quimbaya – La Mesa – Pava - Cajones, se asignaron recursos y se contrataron los estudios técnicos para evaluar la necesidades y requerimientos para la rehabilitación de este tramo vial, lo que constituye un importante insumo con el cual se puede soportar los requerimientos exigidos por los entes nacionales para la gestión de los recursos proyectados, por parte de las próximas administraciones departamentales.

- **Grupo de vías comprendidas en el rango bajo:**
 - ✓ La vía Filandia – La India, cuenta con un proyecto técnico completo, que se presentó para la aprobación del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y para la viabilización por parte del Ministerio del Transporte, del cual se está a la espera del resultado, para darle trámite al proyecto ante el OCAD Regional para la aprobación de los recursos solicitados. Una vez se surtan los trámites de cumplimiento de requisitos previos, la actual administración podrá dar inicio al proceso de contratación de las obras proyectadas. La importancia de este corredor, radica en el interés de los gobernantes del departamento del Valle del Cauca y de Risaralda, quien en reunión sostenida con el gobernador del departamento del Quindío, quieren fomentar la integración de los tres departamentos en este sector, dado la malla vial existente.

2.8.13 Balance de la accidentalidad de tránsito

Meta 223

Implementar un programa para disminuir la accidentalidad en las vías del departamento

Dando Cumplimiento a lo anterior el IDTQ encaminó sus esfuerzos institucionales para reducir la accidentalidad en las vías del departamento del Quindío cumpliendo la meta de producto 223 por medio de su plan estratégico “En la vía primero la vida”, así desarrollo acciones administrativas, misionales y operativas dentro de las que caben resaltar;

En el año 2016

En la vigencia 2016 Se adelantaron de manera efectiva campañas de capacitación y educación vial en los municipios de jurisdicción del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, enfocadas a normatividad legal vigente de tránsito para conductores de vehículos motocicleta, conductores de servicio público, servicio particular, población infantil, docentes y padres de familia, personal escolar y empresas del sector privado con un alcance total de 1966 personas, promoviendo un mejoramiento en la cultura vial del departamento.

Así mismo se brindó regulación y control del tránsito en las vías por medio de 130 operativos focalizados en el cumplimiento de las normas de tránsito con un alcance de 712 conductores de vehículo y motocicleta.

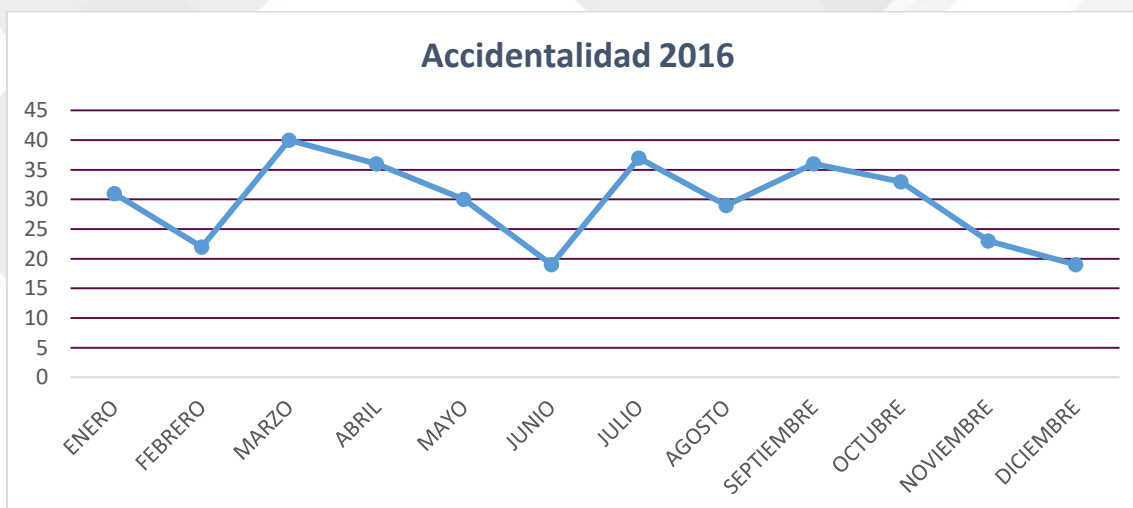
Lo anterior arroja como resultado el siguiente comportamiento de la accidentalidad en las vías jurisdicción del instituto.

Tabla No. IDTQ 007 Accidentalidad 2016

ACCIDENTES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
SOLO DAÑOS	11	9	20	17	13	11	14	10	8	18	11	7
LESIONADOS	18	13	20	19	16	7	22	18	27	13	12	11
MUERTOS	2	0	0	0	1	1	1	1	1	2	0	1
TOTAL ACCIDENTES	31	22	40	36	30	19	37	29	36	33	23	19

Fuente: IDTQ

Gráfico No. IDTQ 006 Accidentalidad 2016



Fuente: IDTQ

Estudio de necesidades de Señalización

Se efectuó una evaluación de las necesidades en los municipios de jurisdicción del instituto en señalización, costo, tipo de señal, cantidad de metros, mapeo de los lugares de la demarcación urbana, entre otros variables, informe que está en las oficinas del IDTQ, donde copias del estudio, se entregaron a la secretaria de infraestructura, al gobernador y al secretario de turismo y la urbana fueron entregadas a las alcaldías, Salento, Filandia, Montenegro, acompañados de los modelos de convenio para la demarcación, que fueron proporcionados por la jurídica del IDTQ.

Tabla No. IDTQ 008 Estudio de señalización 2016-2019

Estudio de Señalización
Vías y Municipios jurisdicción del IDTQ
2016 - 2019

VIA	SEÑAL PEDESTAL	MTS 2
Génova Barragán	113	21.800
Buenavista la cabaña	33	5.000
Pijao la Mina Buenavista	38	4.900
Rio verde Córdoba Córdoba Pijao	6	700
Pijao la Y Partidas	93	12.500
Córdoba carnicero pijao	71	8.700
La Y vía Córdoba	36	6.200
Autopista del Café Arrayanal Salento	11	7.700
Salento Cordoba	40	10.300
Filandia Cruces Autopista del café	12	7.000
Filandia Quimbaya	64	13.000
La Virgen Circasia Autopista del café Galileo	4	700
Autopista del café luna par Circasia	6	700
Cristalina Hojas anchas	19	7.300
Montenegro Circasia	17	13.000
Rio verde Barragán	46	11.300
Filandia la India	48	5.300

Fuente: Trabajo elaborado con personal del IDTQ

En el año 2017

Desde el inicio de la vigencia 2017, con el acompañamiento del Jefe del Área Técnica, se realizó la planeación de diferentes operativos que conforme a la estadística del año anterior, se consideraron necesarios para contrarrestar las infracciones de mayor ocurrencia en los diferentes municipios que corresponden a la jurisdicción del Instituto, así como en las vías propias.

Fue así como en desarrollo de dicha planificación, se llevaron a cabo de manera sistémica, durante el año 2017, dos (2) operativos por día en las vías públicas de nuestra jurisdicción, para un total de 400 operativos de control y prevención del tránsito en la vigencia mencionada.



Apoyo en diferentes eventos deportivos como carreras ciclisticas como el “Clasico RCN” y la carreara “Vive Quindío”



Actividades de control ambiental a vehículos acompañada por la Corporación Autónoma Regional del Quindío CRQ.

También se articularon acciones, con diferentes entidades del orden regional y Nacional, y fue así como en compañía de funcionarios del CRQ, se adelantaron cinco (5) operativos focalizados en el control de emisiones de gases en los municipios de la jurisdicción del IDTQ, con un alcance total de 1032 vehículos revisados.



Control a los piques ilegales. El Instituto Departamental de Tránsito del Quindío preocupado por la seguridad de conductores y peatones en las vías, y ante la inminente amenaza que para ello representa la práctica de piques ilegales, dispuso en la vigencia 2017 de 51 operativos en los sectores de la Avenida Centenario Armenia y Colagurre Circasia.



Trabajos de apoyo interinstitucional. Con Superintendencia de Puertos y Transporte, se realizaron 48 operativos de control de servicio escolar asegurando que los prestadores de este servicio cumplan con los seguros, condiciones técnicas y normativas necesarias para desarrollar esta actividad.

Con la policía nacional y el acompañamiento del CTI, se realizaron operativos de plan de seguridad en los municipios, trabajando de la mano con las autoridades departamentales con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad y seguridad en las vías del Quindío.



Educación vial

La importancia de la educación vial radica en la interrelación de corresponsabilidad que tienen los distintos actores que intervienen en la vía para con su seguridad, que requiere de unos comportamientos específicos que devienen de una cultura generalizada que debe ser cultivada a través de la promulgación del respeto por las normas de tránsito, la tolerancia hacia los semejantes y la autodeterminación del cuidado de la vida. Es por ello que el Instituto Departamental de Tránsito, del Quindío, basado en sus funciones de velar por la seguridad vial dentro de su jurisdicción, adelantó campañas educativas con diferentes grupos de interés de la siguiente manera.

Tabla No. IDTQ 009 Alcance educación vial 2017

ALCANCE EDUCACIÓN VIAL 2017	
ESTUDIANTES CAPACITADOS	1800
PEATONES	210
EMPRESAS DE TRNASPORTE, CONDUCTORES DE SERVICIOS PARTICULAR Y ENTIDADES	1000
CICLISTAS	160
DESCUENTO DEL 50%	1550
CAMPAÑAS EDUCATIVAS TOTALES	50

Fuente: IDTQ

Gestión en materia de Señalización

La demarcación vial es una actividad de vital importancia en el cuidado de la vida de los conductores y peatones en las vías que son jurisdicción del instituto, durante la vigencia 2017 se realizaron procesos de señalización y demarcación con un total de 4623 metros cuadrados, de la siguiente manera:

Tabla No. IDTQ 010 Señalización Vial por Municipio 2017

MUNICIPIO	MTS 2 SEÑALIZADOS
Montenegro	2301
Circasia	823
Salento	581
Génova	418
Buenavista	335
Pijao	165

Fuente: IDTQ

Las labores operativas y administrativas realizadas durante esta vigencia representaron el siguiente comportamiento en la siniestralidad en las vías jurisdicción del Instituto Departamental de Transito del Quindío.

Tabla No. IDTQ 011 Accidentalidad 2017

ACCIDENTES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
SOLO DAÑOS	15	9	10	14	13	16	13	9	8	8	7	6
LESIONADOS	16	14	12	14	14	1	14	19	24	17	13	13
MUERTOS	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	0	1
TOTAL ACCIDENTES	31	23	22	28	27	31	28	28	32	28	20	20

Fuente: IDTQ

Gráfico No. IDTQ 007. Accidentalidad 2017



Fuente: IDTQ

En el año 2018

Gestión en materia de Señalización

En el proceso de implementación del Programa para disminuir la accidentalidad, se han realizado actividades de señalización en los municipios de Buenavista, Córdoba, Circasia, Génova y Salento para la vigencia 2018 con una inversión a la fecha de \$ 63.273.981.

Tabla No. IDTQ 012 Señalización por municipio 2018

MUNICIPIO	MTS 2 SEÑALIZADOS
Montenegro	485
Circasia	757
Salento	392
Pijao	182
Córdoba	948

Fuente: IDTQ



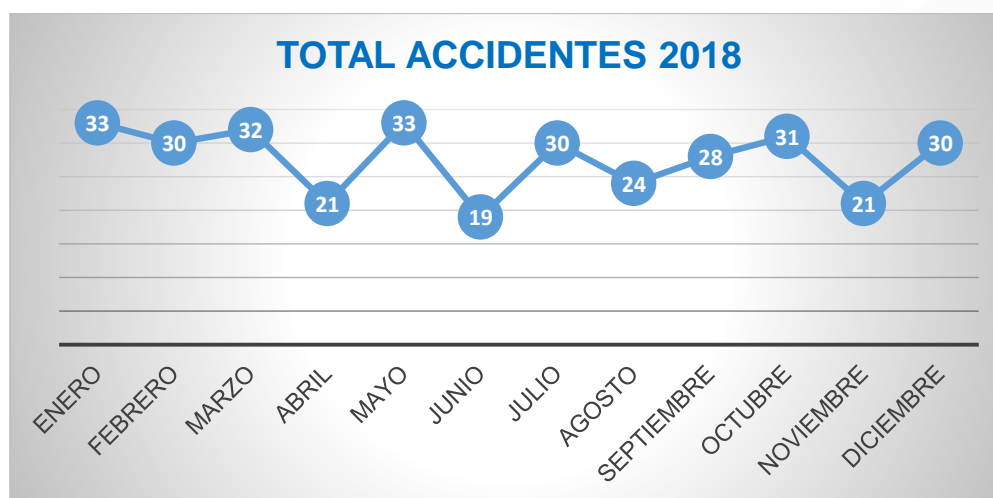
La vigencia 2018 presentó el siguiente comportamiento de accidentalidad.

Tabla No. IDTQ 013 Accidentalidad 2018

ACCIDENTES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
SOLO DAÑOS	19	11	17	10	14	11	14	12	15	17	9	12
LESIONADOS	14	19	15	10	18	7	16	11	13	14	12	17
MUERTOS	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1
TOTAL ACCIDENTES	33	30	32	21	33	19	30	24	28	31	21	30

Fuente: IDTQ

Gráfico No. IDTQ 008. Accidentalidad 2018



Fuente: IDTQ

Es de resaltar que la labor de educación vial ofertada por el Instituto en la vigencia 2018 fue fortalecida por el programa de Patrulleritos Viales, que inicio como un plan piloto en el municipio de Circasia con 32 niños de las instituciones educativas, con el fin de que ellos sean replicadores del respeto por las normas de tránsito y la cultura vial en sus familias.



En el año 2019,

El mejoramiento en el proceso administrativo de la entidad en sus etapas de Planeación, organización, Dirección y Control, la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión otorgan ventajas a nivel jurídico, operativo, técnico humano y lo más relevante es que siempre apuntan al mejoramiento de la misionalidad de la entidad de disminuir las víctimas por accidentes de tránsito, por lo anterior se presenta la relación de accidentes en la vigencia 2019.

Tabla No. IDTQ 014 Accidentalidad 2019

ACCIDENTES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP
SOLO DAÑOS	14	5	18	9	11	17	11	13	9
LESIONADOS	9	7	13	7	14	12	9	14	7
MUERTOS	1	0	1	0	3	0	0	0	0
TOTAL ACCIDENTES	24	12	32	16	28	29	20	27	16

Fuente: IDTQ

Gráfico No. IDTQ 009 Accidentalidad 2019



Fuente: IDTQ

Gestión en materia de Señalización

El Instituto Departamental de Tránsito del Quindío a través de la Dirección de Tránsito, Vigilancia y Control del Tránsito, dentro de sus objetivos principales propende la disminución de la accidentalidad y optimización de la movilidad en los municipios de su jurisdicción



Vía Córdoba – Carniceros

Fuente: Propia mediante

Resumen de Señalización Ejecutada 2019

A continuación, se presenta un resumen de las actividades ejecutadas en cada municipio, correspondientes a líneas de zonas de paqueo, pictogramas, flechas de dirección, PARE, prohibido parquear.

TABLA No. IDTQ 015 Señalización por municipio 2019

CONTRATO	MUNICIPIO	CANT ML	CANT M2
Personal contratista de la entidad.	Circasia	820	710
	Montenegro	500	590
	Vía Carnicero	7580	450
	Buenavista	150	200
	Génova	60	180

Fuente: IDTQ

Registro Fotográfico:



Circasia Quindío Fuente: Registro fotográfico propio



Circasia Quindío Fuente: Registro fotográfico propio



Génova Quindío
Fuente: Registro fotográfico propio



Génova Quindío

Fuente: Registro fotográfico propio

Señalización Vertical

A continuación, se presenta listado de señales verticales instaladas.

Tabla No. IDTQ 016 Señalización Vertical 2019

CONTRATO	VÍA	SEÑAL	CANT
Contrato de suministro 042 de 2019	Córdoba - Carniceros	SP-07 / SR-30	1
		SP-08 / SR-30	1
		SP- 30 / SR-30	6
		SP- 31 / SR-30	6
		SP-42	2
		Señal informativa amarilla PERDIDA DE BANCA CARRIL DERECHO	6

CONTRATO	VÍA	SEÑAL	CANT
		Señal informativa amarilla PERDIDA DE BANCA CARRIL IZQUIERDO	6
	Institución Educativa Luis Granada Pijao	SP-25A	2
	Institución Educativa Luis Granada, Pijao	SP-47A	2

Fuente: IDTQ

Registro Fotográfico



Vía Córdoba - Carniceros

Fuente: Registro fotográfico propio

Contrato Señalización Vías Departamento

Tabla No. IDTQ 018 Señalización por municipio 2019

CONTRATO	MUNICIPIO	ACTIVIDAD	CANT
Obra 062 de 2019	Córdoba	Línea carril	6037 ML
	Buenavista	Línea carril	4470 ML
	Génova	Línea carril	22000 ML
Interventoría 060 de 2019	Vía Rio Verde - Barragán	Resaltos parabólicos	207.19 2

Fuente: IDTQ

Registro Fotográfico



Vía Rio verde - Barragán

Fuente: Registro fotográfico propio

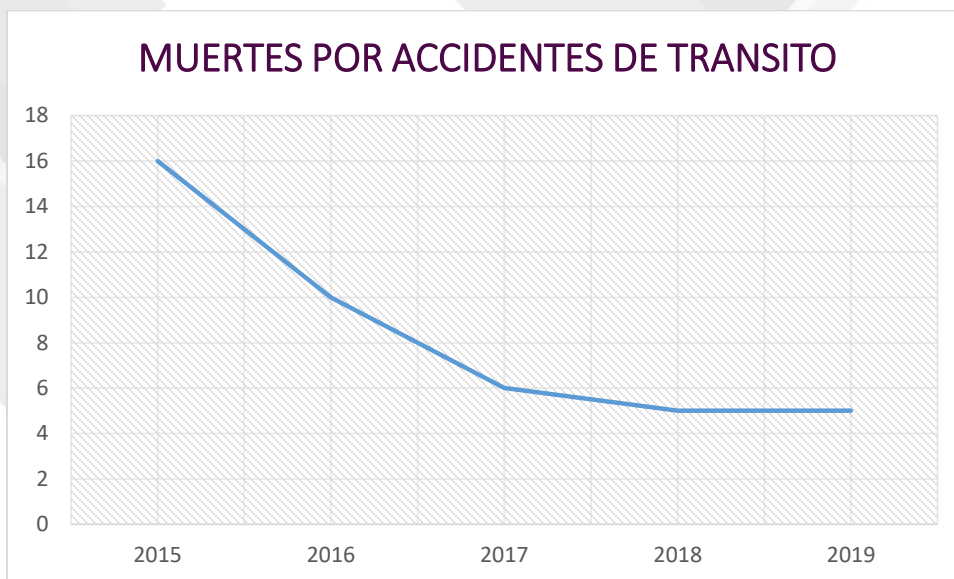
Como resultado de los esfuerzos del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, y de la colaboración interinstitucional de las autoridades departamentales a través de los diferentes operativos y campañas de educación vial, se logró con relación a vigencias anteriores una disminución con respecto al año 2015 de dieciséis (16) siniestros viales, para el 2016 se presentaron diez (10), y siguiendo dicha disminución, en la vigencia 2017 se redujo a seis (6) accidentes fatales, finalmente para la vigencia 2018 se presenta una tasa de siniestros viales de cinco (5) personas y a corte de septiembre de 2019 se mantiene la cifra de cinco personas fallecidas por accidentes de tránsito, lo que demuestra un trabajo y una tendencia de mejoramiento continuada.

Tabla No. IDTQ 019 Comparativo de Siniestralidad por Vigencias

AÑO	MUERTES POR ACCIDENTES DE TRANSITO	REDUCCION RESPECTO A VIGENCIA ANTERIOR	REDUCCION TOTAL MORTALIDAD
2015	16	---	---
2016	10	38%	38%
2017	6	40%	78%
2018	5	17%	95%
2019	5	0%	95%

Fuente: IDTQ

Gráfico No. IDTQ 010 Comparativo de Siniestralidad por Vigencias



Fuente: IDTQ

