

CAPITULO V

PLAN VIAL Y DE TRANSPORTE.

TABLA DE CONTENIDO

5. PLAN VIAL Y DE TRANSPORTE.	469
5.1 INFRAESTRUCTURA VIAL.	470
5.2 FLUJOS DE TRANSPORTE.	470
5.3 ACCIDENTALIDAD.	470
5.4 OBJETIVO.	471
5.5 POLÍTICAS GENERALES DEL PLAN VIAL	472
5.6 PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	472
5.7 PLAN PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO VIAL DEL MUNICIPIO.	479
5.8 PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE DISEÑOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA	480

5. PLAN VIAL Y DE TRANSPORTE.

El sistema de transporte está ligado al desarrollo del Municipio, debido a su papel fundamental dentro de la vida social, política y económica. Los costos de operación del transporte suman gran cantidad de dinero, este monto global depende en gran porcentaje, de las características de la infraestructura vial y del estado en que se encuentra.

5.1 Infraestructura vial.

El mal estado de las vías exige sobrecostos en la operación de los vehículos por la demora en los tiempos de recorrido y el desgaste del parque automotor. Estos costos se reducirán en forma significativa si se presta especial interés al mantenimiento de la malla vial existente a través de un programa de recuperación de vías que permita la reparación frecuente y no la reconstrucción total de las mismas [6]. El estado actual de las vías del sector urbano se presenta resumido en la Tabla 1 con las siguientes características: en el sector urbano hay un total de 302 Km de los cuales se encuentran pavimentados 234 Km, en afirmado 42 Km y 26 Km son vías destapadas. De todas las vías el 17% se encuentran en muy buen estado, el 50% en buen estado y el resto en regular y mal estado.

TIPO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL
Afirmado	1.05	10.45	24.11	5.96	41.57
Destapado	50.0	4.47	6.69	14.98	26.18
Pavimento flexible	35.85	90.52	35.87	5.59	167.83
Pavimento rígido	12.87	43.72	5.19	1.45	63.23
Adoquín	0.97	2.64	0.85	0.11	2.94
TOTAL	49.91	151.8	71.94	28.1	301.75

Tabla No. 1 Estado de las vías y longitud en kilómetros.

5.2 Flujos de transporte.

Teniendo como base la matriz de origen y destino elaborada para las horas pico, se sectorizó la Ciudad en cinco zonas: zona nororiente, zona oriente, zona sur, zona centro, zona occidente y zona norte. Encontrándose que la mayoría de viajes se realizan de la zona occidente a la zona centro y viceversa, de la zona norte a la zona centro y viceversa, de la zona nororiente a la zona centro y viceversa y dentro de la zona centro, con base en esta matriz, se proponen los corredores que necesita la Ciudad para lograr un desarrollo vial acorde con las necesidades presentes y futuras de la población, lo cual queda contenido en este Plan.

5.3Accidentalidad.

La accidentalidad en Popayán ha llegado a niveles de más de 6 accidentes diarios, que son preocupantes a pesar de tener niveles menores que otras ciudades. Se han identificado los siguientes lugares como críticos: la intersección de las calles 25N, calles 4 y 5 y calle 13 con la Avenida Panamericana y la intersección de la calle 5 con la Variante Panamericana.

La mayoría de éstos accidentes son errores humanos tales como desobedecer señales, no respetar prelación, no mantener distancia de seguridad. Los índices de accidentalidad son altos, el estado de señalización de las vías es incompleto y no se adapta a los requerimientos del desarrollo Municipal. El centro de la Ciudad y los sectores comerciales

aledaños a las plazas de mercado presentan las mayores congestiones vehiculares pasando a ser un problema de la magnitud de las grandes urbes, que no fueron preparadas para el flujo vehicular que en estos momentos invaden las vías locales y colectoras.

En la zona urbana, según el estudio PROVIAL [6], existen 551 señales de PARE demarcadas y faltan 373 por demarcar. Existen 643 señales horizontales de sentido vial y faltan 281 sobre las vías pavimentadas. Existen 52 señales de PARE vertical y faltan 3875. No existe información direccional para el flujo vehicular, hay 7100 intersecciones sin señal y 361 con una sola señal. El mismo estudio entregó en el año 1998, datos acerca de la nomenclatura de las calles con el siguiente resultado: el sistema de referencia urbano es prácticamente inidentificable por no existir placas de nomenclatura de las calles urbanas. Hay 4024 cuadras que no tienen ninguna información y 1525 que solo tienen una.

5.4 Objetivo.

Como objetivo general se propone trazar pautas y dejar establecidas las acciones a seguir para brindar los corredores viales que necesita la Ciudad y que permitan un desarrollo urbanístico acorde con todas las necesidades presentes y futuras de sus habitantes en cuanto a movilización de pasajeros y carga, el tránsito peatonal y la localización de servicios públicos, en concordancia con los usos del suelo proyectados. Como objetivos específicos del plan vial se tienen:

- Definir los corredores viales principales que sirvan para que, en conjunto con las empresas de Servicios Públicos, el desarrollo urbanístico de la Ciudad sea ordenado y planificado.
- Clasificar los corredores viales principales para el ordenamiento en la circulación de vehículos tanto públicos como particulares, permitiendo el acceso eficiente de personas y vehículos a todos los sectores urbanos y rurales del Municipio.
- Reducir la accidentalidad vial.
- Reducir los costos de operación vehicular y los tiempos de viaje de los pasajeros.
- Generar y recuperar los corredores peatonales de acuerdo con la movilidad urbana, en concordancia con el sistema ordenador de circulación del espacio público.

Para el desarrollo de este plan vial se ha tenido en cuenta estudios importantes realizados en años anteriores [5], sin embargo, se proponen una serie de proyectos nuevos que están más acorde con las necesidades y realidades actuales y futuras de la Ciudad. También se han modificado los perfiles viales para hacer una utilización más racional del suelo y de los recursos del Municipio, perfiles que constituyen una herramienta necesaria para que las curadurías urbanas al otorgar paramentos hagan respetar los corredores necesarios para la futura construcción de las vías.

Las clases de vías que se determinan a construir en la ciudad son las arterias principales, secundarias, colectoras, locales, especiales y marginales paisajísticas. En la norma se indicará la aplicación de vías peatonales dentro de conjuntos residenciales.

5.5 Políticas generales del Plan Vial

Para cumplir los objetivos propuestos, se proponen las siguientes políticas:

- Reservar las áreas requeridas para la construcción de las vías incluidas en el plan vial.
- Recuperar el patrimonio vial existente.
- Crear los administradores de zona y las cooperativas de microempresarios para el mantenimiento de la red vial, según el proyecto PROVIAL [6].
- Reducir la congestión vial vehicular y peatonal en las principales vías de la Ciudad.
- Mejorar las facilidades para el tránsito peatonal en los sitios de mayor congestión vehicular, en coordinación con el componente de espacio público.
-
- Mejorar la administración del tránsito y del sistema de transporte en el Municipio de Popayán para garantizar su adecuada operación, la seguridad en los desplazamientos y reducir la accidentalidad.
- Regular el transporte de carga en la Ciudad.

5.6 Planes, programas y proyectos de tránsito y transporte

A continuación se hace una breve descripción de las acciones a realizar en tránsito y transporte dentro de la vigencia de este POT. Los plazos, etapas y costos se resumen en el documento del Plan de Ejecución.

1. Peatonalización de vías en el Sector Histórico.

El presente estudio busca con la peatonalización de vías en algunas calles del sector histórico, la recuperación integral del mismo, a fin de convertirlo en una zona de vivienda, de actividad cultural y atracción turística, brindando comodidad y seguridad en el desplazamiento de las personas al realizar las diferentes actividades en el sector. De la misma forma generará unos espacios de recreación a toda la ciudadanía, que podrá desplazarse libremente entre los sitios de interés sin preocupaciones de inseguridad.

Esta propuesta debe ir ligada al manejo integral del espacio público para evitar la invasión por parte de vendedores ambulantes, de los sitios destinados a la circulación de peatones. En caso de permitirse, los vendedores impedirían que el proyecto cumpliera las funciones para las que fue creado, por esa razón la Administración Municipal coordinará a través de su Secretaría de Gobierno con la Policía Nacional, el cumplimiento de estas restricciones. El proyecto comprende las siguientes vías:

- Carrera 6 entre calles 3 y 6.
- Carrera 7 entre calles 3 y 6.
- Calle 4 entre carreras 5 y 8.
- Calle 5 entre carreras 5 y 8.

2. Semaforización interconectada en el Sector Histórico.

Este programa busca un ordenamiento en la administración de tránsito tanto vehicular como peatonal en el sector histórico y otras intersecciones consideradas de gran congestión. Una adecuada semaforización descongestiona el tránsito vehicular, permite un desplazamiento mas seguro del peatón y disminuye la accidentalidad. Este proyecto de semaforización ya se realizó al finalizar el año 2000 y se hizo en las siguientes intersecciones:

- Calle 3 con carreras 3 y 4.
- Calle 4 con carrera 11.
- Calle 5 con carrera 11.
- Calle 7 con carrera 11.
- Calle 8 con carreras 3,4,6,7,8,9,11.
- Calle 9 con carreras 3,4,6,7,8.

Estas intersecciones están unidas mediante un sistema interconectado, con su regulador local y controladas con un regulador central, que permitirá futuras ampliaciones.

La semaforización en intersecciones aisladas e independientes a realizar a mediano plazo son:

- Carrera 6 A con calle 1 N.
- Calle 13 con carreras 3 y 4.
- Calle 13 con carreras 6, 7 y 8 a interconectar con semáforo existente en calle 13 con carrera 9.
- Glorieta de la carrera 9 con calle 7N.
- Glorieta de la carrera 9 con calle 18 N.

3. Semaforización de la intersección de la calle 27N con carrera 6.

Actualmente la entrada al barrio Palacé por la carrera 6, presenta problemas graves de circulación y alta accidentalidad, debido principalmente al desorden de tránsito existente en esta intersección, por lo que se hace necesario la semaforización de la misma. Este proyecto que se encuentra ya diseñado en la Secretaría de Tránsito, deberá ejecutarse en el corto plazo.

4. Continuación del programa placa y orden.

El programa de restricción de ingreso de vehículos particulares al centro de la Ciudad (Placa y Orden) está orientado a descongestionar el Sector Histórico de la Ciudad, el cual se ha convertido en una zona difícil de transitar sobretodo en las horas pico, lo que se refleja en el detrimento del patrimonio, el turismo y la calidad de vida de la Ciudad. El programa de placa y orden viene funcionando desde marzo de 1999 y ha arrojado buenos resultados, por lo cual debe continuarse, además como medida complementaria a otras decisiones tomadas en el marco del POT para este sector.

El programa Placa y Orden restringe la circulación de vehículos cuyas placas terminan en número par o cero (0, 2, 4, 6, 8) desde las 7:30 AM hasta la 1:00 PM. Desde la 1:00 PM hasta las 6:30 PM restricción para los vehículos cuyas placas terminan en número impar (1, 3, 5, 7, 9). Esta zona de restricción está delimitada por las siguientes calles:

- Desde la carrera 3 hasta la carrera 9.
- Desde la calle 3 hasta la calle 9.

Se deben excluir la carrera 3, la carrera 9, la calle 3 y la calle 9, lo que no afecta el desarrollo de este programa. Los sábados, domingos y festivos todos los vehículos pueden circular libremente.

5. Recuperación del espacio público y reubicación de vendedores ambulantes.

La zona de circulación del peatón siempre debe estar garantizada, libre de casetas, puestos de revistas, de expendedores de alimentos, vehículos, etc; que le permitan su desplazamiento seguro y cómodo. Por la presencia de invasores, el peatón debe circular por la calzada exponiendo su vida y congestionando aun más el tráfico vehicular. En la actualidad se observa con gran preocupación la invasión de andenes y calles por parte de vendedores ambulantes al rededor del Centro Comercial, los sitios de interés turístico, en la zona de galerías, sobre todo en la Esmeralda y Barrio Bolívar, obligando al peatón a transitar por la calzada. Para que el sistema de tránsito vehicular y peatonal en la Ciudad sea funcional y seguro, la Administración Municipal a través de la Secretaría de Gobierno debe garantizar en todos los sectores que el espacio público esté libre continuamente.

6. Reestructuración de rutas de transporte público.

Se debe reestructurar las rutas de los vehículos que prestan servicio de transporte público colectivo, sobretodo en el área central de la Ciudad y con prioridad en el Sector Histórico. Se debe prohibir que el transporte público ingrese al sector histórico, con excepción de las

carreras 3 y 4, debido a que causan grandes congestiones ya que el diseño de las vías no es apto para la circulación de vehículos grandes como buses y camiones, que además deterioran la malla vial y los servicios públicos, principalmente las redes de acueducto y alcantarillado.

Para el cumplimiento de lo anterior se deben modificar los recorridos por el centro de la Ciudad a las rutas que tienen los buses a fin de que no ingresen al centro (entre carreras 5 y 10 inclusive y entre calles 2 y 12 inclusive), tomando el siguiente recorrido: carrera 4, calle 13, carrera 10 A, calle 8, carrera 11, barrio la Esmeralda, con retorno carrera 17, calle 13, carrera 3, barrio Bolívar. El propósito es que estas rutas no atraviesen directamente el centro de la Ciudad. Estas medidas son complemento a los programas de conservación del patrimonio y peatonalización del Sector Histórico. El recorrido de vehículos tipo microbús será:

- Si vienen del norte:
Ingresan por carrera 4, calle 8, carrera 11 (opcional), calle 6, carrera 17.
Ingresan por carrera 9, calle 6 ó calle 4, La Esmeralda.
- Si vienen del occidente:
Carrera 17, calle 8, carrera 11, calle 7, carrera 3 (carrera 8), Barrio Bolívar
Carrera 17, calle 5, carrera 11, calle 7 (calle 1N), Barrio Bolívar.

Este programa permitirá al usuario el fácil acceso a los sitios históricos y de Gobierno como la Alcaldía, Parque de Caldas, Torre del Reloj, Gobernación y otros, además descongestiona el centro de la Ciudad. Es de aclarar que estas modificaciones entregan recorridos básicos opcionales que deben planificarse con la Secretaría de Tránsito y Transporte y los Transportadores. Esta reestructuración debe realizarse a corto plazo.

7. Reglamentación de horarios para cargue y descargue con vehículos pesados.

En la actualidad no existe restricción en cuanto al uso de las vías por parte de los vehículos de carga pesada (mayor de cuatro toneladas). A lo anterior se suman las actividades de cargue y descargue de éstos vehículos, que no tienen horario. También se observa el estacionamiento de vehículos de carga sobre la vía y sobre andenes, por tiempo prolongado, creando congestiones en la circulación de vehículos, posibilidad de accidentes y deterioro del pavimento cuya estructura no es apta para éste tipo de vehículos ya que el sector central hasta hace uno años era netamente residencial.

Por lo anterior se considera importante que el Municipio de Popayán defina un estatuto de transporte de carga, previas investigaciones y estudios que permitan conocer las condiciones reales actuales y la legislación vigente al respecto. Estos estudios deben concluir con la creación de unos sistemas de regulación para:

- Prohibir la circulación de vehículos de carga con capacidad superior a cuatro (4) toneladas en el sector centro, definido entre las calles 3 y 12 inclusive y entre carreras 3 y 11 inclusive, durante todo el tiempo.

- Establecer el siguiente horario para cargue y descargue de vehículos de carga liviana (menor o igual a cuatro toneladas) en sectores del centro de la Ciudad: entre 9:00 y 11:00 AM, entre 3:00 y 5:00 PM y entre 7:00 y 11:00 PM
- Los horarios de cargue y descargue de todo producto, en zonas aledañas y en el interior de las plazas de mercado será: entre las 4:00 PM y las 4:00 AM del día siguiente. En zonas residenciales el cargue y descargue será exclusivamente diurno.
- Los vehículos de tracción animal, no podrán circular en el sector definido anteriormente, durante todo el tiempo. La circulación por sitios no restringidos debe ser regulada por la Secretaría de Tránsito Municipal, que adelantará la carnetización de conductores y registro de éste tipo de vehículos a fin de establecer controles como: salud del animal, condiciones de los vehículos, peso máximo de carga, transporte de carga larga, con las debidas sanciones establecidas mediante acto administrativo.
- Establecer en coordinación con el Ministerio del Transporte, reglamentación a la circulación, transporte, estacionamiento, capacidad de carga, vinculación, etc; para vehículos tipo Piaggio y Labo.
- Controlar el acceso de vehículos grandes a la Ciudad (camiones con capacidad mayor a 10 toneladas), estableciendo operativos que obliguen a éstos vehículos a tomar la variante, cuando su destino sea diferente a Popayán. Cuando su destino sea la Ciudad, ofrecer la información suficiente para que utilicen los corredores viales adecuados.

Los estudios a contratar deben atemperarse a las normas y decretos emitidos por el Ministerio del Transporte y las decisiones deben ser adoptadas a corto plazo.

8. Implementación de campañas educativas.

Las campañas educativas sobre normatividad de tránsito deben ir dirigidas a toda la ciudadanía, otorgando prioridad a los niños y jóvenes de escuelas y colegios de Popayán, así:

- En el parque didáctico de Santa Catalina instruir a los Niños y Jóvenes sobre normatividad de tránsito y su respeto por ellas.
- Utilizar videos para educar a los niños y jóvenes de escuelas y colegios.
- Mediante el uso de la televisión local.
- Mediante la radio y la prensa escrita.
- Mediante el uso de volantes o chapolas.

Estas campañas educativas deben estar dirigidas a todo tipo de usuarios, a los conductores, a los peatones y a los empresarios del sistema de transporte colectivo, las cuales deben tener en consideración los siguientes puntos:

a. En cuanto a los usuarios.

De acuerdo con las observaciones, es notoria la indisciplina del usuario del sistema del transporte público en todos los aspectos, por lo tanto se recomienda lograr a través de campañas educativas:

- Que el usuario se acostumbre a tomar el servicio en los paraderos establecidos por el sistema y no a su gusto.
- Que el usuario mientras espera la llegada del servicio haga cola.
- Un adecuado trato y respeto mutuo entre el usuario y el conductor del vehículo de transporte público.
- El fomento y la realización de campañas educativas sobre el comportamiento del usuario ante el sistema, con el fin de aumentar eficiencia al nivel de colegios e instituciones.
- Que el usuario haga respetar sus derechos y exija comodidad, seguridad, respeto y seriedad del servicio por el cual esta pagando

La Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio debe tener una oficina de quejas del servicio de transporte público, que imponga las sanciones respectivas por violación a los derechos del usuario del sistema.

b. En cuanto a los Conductores:

Las principales recomendaciones que se deben hacer al conductor del servicio público, a través de las distintas campañas educativas son las siguientes:

- El servicio de Transporte debe brindarse de una manera ordenada y responsable.
- Solamente recoger y dejar pasajeros en los sitios de paraderos demarcados en las rutas.
- No fomentar la guerra del centavo debido a que expone la seguridad del usuario del servicio y del usuario de la vía.
- Los vehículos tienen establecida una capacidad máxima la cual al ser superada, comienza a producir incomodidad al usuario.
- El conductor debe cumplir toda la ruta asignada.

c. En cuanto a los empresarios:

Hacerles entender la necesidad de la reestructuración de los corredores de transporte público colectivo. Estas campañas se deben llevar a cabo durante todo el año, tanto en publicidad como en talleres de práctica en el parque Santa Catalina.

9. Señalización vial, urbana y rural.

La señalización de las vías de la Ciudad y del sector rural es deficiente. Un simple recorrido por ellas, permite darse cuenta que en muchas vías la Ciudad carece de señales de PARE, señales de sentido vial, no hay información direccional para el flujo vehicular, no hay señalización informativa. Todas estas razones, hacen necesario la creación de un programa de señalización vial que contemple las siguientes acciones:

- Actualización del inventario de señalización vial, elaborado a finales de 1998.
- Elaboración del programa.
- Control de las especificaciones y normas de calidad de la señalización.
- Continuación del proyecto de señalización informativa [7].

Debido al acelerado crecimiento vehicular los problemas del tránsito se han incrementado y hoy en día son mas frecuentes las congestiones y accidentes de tránsito, especialmente en las zonas centrales de las Ciudades. Uno de los dispositivos más eficaces para el control y manejo de tránsito vehicular son las señales verticales informativas, que a través de mensajes claves oportunos y visibles, conducen al usuario a su destino, logrando orden, uso racional y en general el máximo aprovechamiento del Sistema Vial.

Se debe hacer mantenimiento de la señalización horizontal cada tres (3) meses con pintura acrílica para demarcación de pavimentos. Las señales verticales necesitan revisión periódica para efectuar reparaciones o restitución de las que se encuentran inservibles. El programa debe realizarse a mediano plazo.

10 Implementación de paraderos para el transporte público.

Actualmente a lo largo de las vías que conforman el recorrido de las diferentes rutas de transporte público, los usuarios no conocen los sitios destinados para abordar los vehículos, ni existen sitios seguros y protegidos para este fin, lo que se manifiesta en el desorden y en la guerra de las diferentes empresas por los pasajeros, que no permite un control adecuado por parte de las autoridades de tránsito. Para lograr un ordenamiento en el transporte público urbano junto con las nuevas rutas que se deben plantear, deben definirse los paraderos y construirse en muchos sectores casetas techadas para comodidad del usuario. Estas casetas constituyen parte del equipamiento urbano y se podrán conseguir a través del sector privado de acuerdo con el diseño que adelante la Secretaría de Planeación. La Secretaría de Tránsito Municipal debe elaborar un plan para ubicar los paraderos además de las campañas para educar al usuario, conductor y empresario para que se cumpla con la normatividad de paraderos, logrando que el

usuario espere en ese sitio y que el empresario le exija al conductor hacer el debido uso y respeto de los mismos. Su prioridad es el mediano plazo.

11. Rediseño de glorietas.

Actualmente las glorietas ubicadas sobre la vía Panamericana, necesitan ser revisadas para estudiar su comportamiento ya que algunas presentan altos flujos vehiculares que causan congestión. Este estudio debe arrojar un resultado claro que defina las acciones a seguir para lograr un funcionamiento eficiente de las mismas.

Los casos más críticos son el de la glorieta Simón Bolívar (calle 8N con avenida Panamericana) y la de El Paso que actualmente presentan grandes congestiones en las horas pico y saturación en las horas valle. Es necesario realizar los estudios que permitan dar solución a éstos problemas mediante modificación geométrica o dispositivos electrónicos de regulación. Los estudios deben desarrollarse a corto plazo y deben incluir un diseño paisajístico que evalúe las condiciones de visibilidad e imagen urbana para determinar el tipo de elementos de espacio público como arborización, señalética y monumentos..

12. Creación de los guardas de tránsito.

En la actualidad Popayán cuenta con 16 agentes de tránsito que es una cifra insuficiente para el control de irregularidades que generan conductores y peatones. La labor de los guardas bachilleres que prestan su servicio en la Policía Nacional es buena en cuanto a control de flujos y evitar congestiones, pero son fácilmente burlados por los infractores debido a que no pueden imponer sanciones.

Por lo anterior se debe garantizar el control de todos los vehículos que circulan por la Ciudad, haciendo respetar las normas de tránsito establecidas y garantizando la prestación de este servicio. Tomando como modelo otras Ciudades del país en donde ha dado muy buenos resultados, se propone la creación de guardas de tránsito como personal que depende directamente de la Secretaría de Tránsito, que regulan y permiten la circulación fluida y rápida de vehículos y peatones, además de tener facultad para imponer sanciones mediante ordenes de comparendo a los contraventores.

5.7 Plan para la conservación del patrimonio vial del Municipio.

Una política importante para la Administración es la conservación del patrimonio vial existente, para lo cual se ha elaborado un estudio detallado, denominado PROVIAL de Popayán [6], que incluye el inventario de la red vial existente tanto en el sector urbano como rural. Se ha determinado para la totalidad de la red vial de Popayán: su estado, el tipo de superficie y se han formulado las operaciones necesarias a realizar para su conservación y prevención de mayor deterioro. Una operación es la creación de los administradores de zona, con cobertura en todo el Municipio y las cooperativas de microempresarios que se constituyen en su fuente de apoyo, los cuales inician sus actividades a partir de Enero de 2001. De todos es conocido el mal estado de las vías del Municipio tanto en la parte urbana como rural, con tendencia a empeorar sino se pone en acción un plan que permita avanzar en su conservación con anterioridad a su deterioro.

Este plan para la Conservación del Patrimonio Vial de Popayán que sigue las pautas del sistema de administración vial del Instituto Nacional de Vías, que tan buenos resultados ha presentado y que se constituye en un sistema modelo a nivel internacional, debe ser adoptado por las administraciones encargadas de la implementación del POT.

La zonificación y sectorización para desarrollar el plan, la coordinación, la programación de obras, el control y evaluación, las funciones de los administradores de zona y de las microempresas se describen detalladamente en el estudio "Plan para la Conservación del Patrimonio Vial de Popayán PROVIAL" el cual fue elaborado por el Ingeniero Ary Bustamante y asociados para la Alcaldía de Popayán en el año de 1997.

5.8 Planes, programas y proyectos de diseños y obras de infraestructura

- **Solución de la intersección de la carrera 17 entre calles 4 y 5.**

Debido a la densificación que presenta la Ciudad en la zona occidental y teniendo solamente las calles 4 y 5 para comunicar dicho sector con el resto de la Ciudad, se crea una gran congestión al atravesar la carrera 17, presentando además gran accidentalidad. Esta intersección actualmente está semaforizada y en horas pico su capacidad ha sido rebosada totalmente, presentando todos los problemas descritos. La Administración dispone actualmente del estudio y diseño de alternativas que dan solución a dicha congestión [8], por lo que se debe efectuar la construcción de la alternativa seleccionada en el mediano plazo.

- **Ampliación de la carrera 11 entre calles 4 y 5.**

Hoy en día esta vía se encuentra en un gran porcentaje ampliada a una vía de dos calzadas, pero para lograr la comunicación completa entre la calle 13 y el Colegio Inem, se hace necesario ampliar el sector comprendido entre las calles 4 y 5, que se ha convertido en el punto de congestión vehicular, al confluir varios sentidos viales en este sector. Este proyecto debe realizarse a corto plazo, ya que será un corredor de transporte público que ayudará a descongestionar el Sector. Este proyecto requiere una solución arquitectónica integral que presente un diseño para las construcciones que se vean afectadas por este proyecto de tal modo que se garantice la armonía y la concordancia.

- **Plan especial del Sector Histórico y sus zonas complementarias.**

Renovación del Barrio el Empedrado.

Este plan comprende la reubicación de las bodegas y graneros localizados sobre la carrera 3, 4 y 5 entre las calles 7 y 10, vías que fueron diseñadas y construidas en épocas en las que no existían vehículos, las cuales fueron pavimentadas a mediados del siglo 20 con especificaciones para circulación de vehículos pequeños y medianos debido a que el sector era exclusivamente residencial y con un comercio que no afectaba el entorno. A raíz del terremoto de 1983 y ante el deterioro de las viviendas del sector muchas de estas fueron demolidas dando paso a la ubicación de depósitos, principalmente de granos y abarrotes, trayendo como consecuencia el deterioro urbanístico y vial del barrio El Empedrado. Ante este deterioro y buscando la recuperación de este sector para la

vivienda y considerándose el mismo como parte importante del Sector Histórico se hace urgente dentro del POT la formulación de un plan parcial denominado “Plan especial del Sector Histórico y sus zonas complementarias”, cuya finalidad es la recuperación de este sector de la Ciudad, trasladando estos establecimientos a un sector ubicado fuera de la zona urbana donde no se generen los conflictos viales y de invasión del espacio público que aquejan al sector.

- **Programa de recuperación y construcción de CORREDORES PEATONALES**

Como parte del sistema de circulación de espacio público, se deben construir y recuperar los corredores peatonales que son espacios lineales concebidos con calidad urbanística y cuyo concepto supera al de andén como una franja lateral de la vía donde se imponen toda clase de obstáculos como postes, tensores, tapas, texturas, cambios de alturas, elementos publicitarios y ventas. El concepto de corredor peatonal se asemeja a un parque lineal de circulación donde se debe cumplir con los siguientes parámetros:

- Área libre de obstáculos,
- Sección peatonal mínima de 2.0 metros,
- Sección complementaria a la peatonal mínima de 1.50 metros, en la cual se posibilitará la ubicación de rampas transversales, mobiliario (bancas, teléfonos públicos, luminarias, señalización, bolardos, protectores de árbol, etc.) y arborización. La zona verde o franja de protección ambiental puede estar incluida dentro de ésta. Las dimensiones citadas anteriormente se ajustarán a las posibilidades de cada vía, entendiéndose que se dará prioridad al peatón con respecto al vehículo.
- Superficies construidas en materiales no lisos.
- Superficies que conserven la continuidad de sin cambios en su relieve, tales como gradas o rapas para vehículos.
- Se deben evitar las tapas metálicas de contadores u otros elementos de infraestructura.
- Se debe cumplir con las rampas esquineras para acceso de sillas de ruedas y coches de bebés.
- La arborización de contar con caja protectora de árbol. La ubicación de la arborización, su distancia de siembra y la especie deben ser determinadas por especialistas en el área paisajística o forestal. En todo caso, la ubicación de la arborización se coordinará con el paso de redes y ubicación de luminarias.

Será obligación de los propietarios de inmuebles y lotes de terreno, la construcción de andenes con buenas especificaciones técnicas y el mantenimiento de los existentes.

Teniendo en cuenta lo anterior se deben construir andenes a corto plazo en los siguientes sectores:

- Calle 5 a lo largo de toda la vía hasta la entrada a Lomas de Granada.
- Carrera 17 entre calles 60N y 65N.
- Vía circunvalar de occidente desde Cedelca hasta la Normal de Varones.
- A todo lo largo del anillo vial del sur-oriente que se inicia en la calle 17 con carrera 17 hasta la vía que conduce al Huila detrás del Melvín Jones.

- A todo lo largo del anillo vial del norte a partir de la transversal 9 con calle 60N hasta la calle 73N con carrera 9.
- Calle 25N desde la carrera 6 hasta las oficinas de Tránsito Municipal.

EL sistema de Corredores Peatonales a mediano plazo dará solución a los ubicados en las siguientes vías:

Avenida Mosquera y Carrera 6 hasta el puente viejo sobre el Río Cauca
 Avenida Panamericana en todo su recorrido
 Calle 1 N entre Carreras 3 y 6
 Calle 15 N entre Carreras 2 y 6
 Calle 18 N entre Carreras 6 y 16
 Calle 25 N desde La Salida al Huila a la Avenida Panamericana
 Calle 27 N entre Carrera 6 y Avenida Panamericana
 Calle 4 entre Carrera 11 y el Cementerio
 Calle 67 N entre Carrera 17 y Avenida Panamericana
 Calle 68 N entre Carrera 17 y Avenida Panamericana
 Calle 7 entre Carrera 4 y Colegio Melvin Jones
 Calle 7 entre Carreras 11 y 17
 Calle 8 entre Carreras 10 y 17
 Calle 8 N entre Carrera 6 y Avenida Panamericana
 Carrera 11 entre Calle 8 y Avenida Panamericana
 Carrera 15 entre Calle 18 N y la Cabaña
 Carrera 17 entre calles 60 N y 68 N
 Carrera 17 entre la Variante Sur y la Carrera 22
 Carrera 2 entre Calle 2 y La Salida al Huila
 Carrera 2 entre Calles 7 y 13
 Carrera 23 entre Calle 5 y el Río Ejido
 Carrera 5 desde el puente viejo sobre el Río Cauca hasta
 Carrera 5 entre Carrera 11 y Lomas de Granada
 Carrera 5 entre Carrera 2 y la salida al Huila
 Carrera 9 (transversal 9) entre la Avenida Panamericana y la Vía Variante
 Carrera 9 entre Río Molino y Avenida Panamericana
 Cl 13 entre la Variante sur y la Panamericana
 Cl 15 entre Carreras 17 y 30
 Variante Sur en todo su recorrido
 Vía Santo Tomás de Aquino y el Mirador
 Vía circunvalar de occidente.

- **Prolongación de las carreras 3 y 4 entre calles 5N y 15N.**

Las carreras 3 y 4 que constituyen los únicos corredores de transporte urbano que pueden ingresar al sector histórico, terminan en la calle 1, obligando a efectuar el cruce hacia la galería del barrio Bolívar generando gran congestión porque se convierte este sector en paso obligado de casi todas las rutas de buses, busetas, micros, vehículos de carga y vehículos particulares que se dirigen hacia el norte de la Ciudad. Como una

solución alterna al tránsito por el barrio Bolívar, se propone la prolongación de las carreras 3 y 4, proyecto que debe completarse en el corto plazo.

- **Mejoramiento de la circunvalar de occidente.**

La vía circunvalar de Occidente se inicia en la carrera 17 con calle 15 y termina empalmado en la calle 5 con carrera 37 y se desarrolló a partir de las invasiones que se generaron en el sector a raíz del terremoto de 1983. Por lo tanto todo el corredor no tiene especificaciones geométricas buenas que garanticen el desplazamiento vehicular del transporte público y privado que circula por el mismo. Debido a la alta densidad con el que se construyó todo este sector, no se reservaron corredores que permitieran la ampliación posterior de esta vía, siendo muy costosa la adquisición de numerosos predios, actualmente construidos para mejorar el perfil vial existente. Por lo anterior se propone como alternativa de corto plazo el mejoramiento de esta vía para que preste el servicio de la mejor manera posible y brinde seguridad en los desplazamientos a los vehículos y peatones que a diario circulan.

La circunvalar en toda su longitud se encuentra pavimentada y requiere de mantenimiento urgente en el tramo próximo al Hospital Susana López. La vía debe mejorar sus especificaciones técnicas, para lo cual se propone:

- Ampliación de la vía de acceso al Hospital Susana López de Valencia desde la avenida Panamericana (I Etapa) y su posterior conexión a la Variante (II Etapa), por medio de una vía de dos calzadas y separador central.
- Construcción de andenes paralelos a todo lo largo de la vía.
- Hacer mantenimiento, ampliación y mejoramiento geométrico en la calle 15 con carrera 22 para lo cual se requiere la adquisición y demolición de algunas viviendas.
- Suspender el paradero de Buses ubicado en la carrera 28 con calle 12 y desplazarlo al frente del salón comunal del Mirador, en donde se debe construir una bahía.

- **Construcción de andenes sobre la vía que une la vereda González y el centro recreativo Comfacaucá.**

A partir del puente sobre la carrera 9, barrio Cruz Roja y en dirección sur oriental, se debe mejorar la vía colectora actual del corredor vial de la Vereda González, hasta las instalaciones de Comfacaucá, construyendo andenes que protejan a los peatones, ya que por las condiciones topográficas de este sitio sería demasiado costoso ampliar el perfil de esta vía, que es alterna para transitar entre el sector norte y los barrios ubicados en el sector oriente de la Ciudad. Esta obra debe realizarse en corto plazo.

- **Conexión entre la carrera 6 y la avenida panamericana.**

En la zona norte existe tres conexiones viales entre la carrera 6 y la avenida panamericana: por la Calle 25N, por el antiguo puente de Cauca, la transversal 9 y la Calle 51N; y por la carrera 5 y la antigua vía y puente del ferrocarril, hoy vereda González. A pesar que los flujos vehiculares son reducidos en la actualidad, es indispensable establecer las conexiones

viales para el tráfico esperado en el largo plazo, con miras a determinar las correspondientes zonas de reserva de vía, así como para proporcionar alternativas al antiguo puente sobre el río Cauca, el cual debe ser preservado, estableciendo limitaciones a su uso.

En este contexto, se propone estudiar, en el corto plazo, la factibilidad, localización y fecha óptima de construcción, según costos y beneficios, de un puente sobre el río Cauca que permita los flujos esperados entre la zona de influencia de la carrera 6, en el sector norte, y la avenida panamericana, incluidas sus vías de conexión. Se identifican, preliminarmente, dos opciones de estudio:

- Diseño y construcción de la Calle 35N, en el sector de la Hacienda la Virginia, donde se han venido operando desarrollos urbanísticos, la cual tendría como perfil dos calzadas con separador central, desde la carrera 6 hasta el Río Cauca. Construcción de un puente sobre este río que comunique la Calle 35N con la Panamericana. Por medio de ésta última y la proyectada calle 40N, se tendría una conexión con la Variante en la medida que se vayan urbanizando los predios de la Hacienda Belalcázar y la parcelación Cerritos de la Paz.
- Diseño y construcción de una vía por la parte posterior de Lácteos Puracé, calle 51N, que atraviese el río Cauca, mediante la construcción de un puente alternativo al actual "Puente Viejo" y llegue a la actual Calle 51N para conectar con la Panamericana en el sitio denominado "La Piedra". Esta calle deberá ampliarse a doble calzada. Adicionalmente, el nuevo puente permitirá conectarse hacia el sur por la Carrera 8, cruzando terrenos de la Hacienda Belalcázar, empalmado con la Calle 40N.

- **Ampliación de la carrera 6A entre calles 7N y 15N.**

Dentro de la recuperación del sector del barrio Bolívar, esta proyectada la ampliación de la carrera 6A, vía que separa las actividades que se realizan en el barrio Bolívar y el sector residencial que se ha desarrollado hacia el norte de la Ciudad. Este proyecto se encuentra completamente diseñado en la Secretaria de Tránsito Municipal. Desde la construcción de la calzada existente, se ha venido reservando el espacio necesario para la ampliación, por lo cual el desarrollo de este proyecto no tiene sobrecostos por afectación de inmuebles. Debe realizarse en corto plazo.

- **Ampliación de la calle 13 entre carreras 9 y anillo vial de oriente.**

Dentro de las alternativas de transporte público para descongestionar las vías del Sector Histórico, se propone como corredor vial de buses la calle 13, vía que actualmente presenta un perfil vial de dos calzadas y separador central desde la carrera 17 hasta la carrera 9, pero en esta intersección la vía se vuelve angosta hasta la carrera 3, sector que se incluye actualmente como periferia sur del Sector Histórico.

Para lograr que el transporte urbano que transita por este corredor vial tenga fluidez, se hace necesario la ampliación de la calle 13 entre carreras 9 y 3 inicialmente, a una vía de dos calzadas con separador central. Posteriormente se debe conectar esta vía al anillo vial del oriente para terminar todo el corredor en la salida al Huila. Debe realizarse en el mediano plazo.

- **Programa de construcción de parqueaderos.**

Este programa es muy importante para facilitar el tránsito vehicular cómodo por el área central de la Ciudad. Como no es posible el estacionamiento de vehículos sobre un alto porcentaje de vías de este sector, además del programa placa y orden y la peatonalización, se requiere entonces la estimulación para la construcción de parqueaderos ubicados en la periferia de esta zona, que satisfagan las necesidades de los propietarios de los vehículos y que en una forma segura se preste este servicio para evitar la congestión de las vías dentro del Sector Histórico, sobretodo teniendo en cuenta que como resultado de la peatonalización de algunas vías se hace necesario que las personas realicen muchas de sus actividades a pie. El Municipio debe incentivar la construcción de parqueaderos a través del tratamiento tributario preferencial en el corto plazo.

- **Construcción de vía que conecta el barrio Villa del Norte con la vereda González.**

Los habitantes del barrio Villa del Norte, para dirigirse hacia la parte central de la Ciudad tienen como única alternativa la salida por la calle 71N a la avenida Panamericana y por esta dirigirse a los diferentes puntos de la Ciudad, por lo que se hace necesario buscar otra alternativa que permita un desplazamiento cómodo y seguro. Por lo anterior se hace necesario construir esta vía entre Villa del Norte y la vereda González con características de vía colectoras, con lo cual se soluciona el desplazamiento entre estos sectores, este proyecto debe ejecutarse en el mediano plazo.

- **Ampliación de la calle 15N entre carreras 2 y 6.**

Con el diseño y construcción de las carreras 2, 3 y 4 y para conectar las mismas al corredor de la carrera 6 se hace necesario ampliar la calle 15N, a una vía con circulación en doble calzada, cada una con 6.50 m de ancho y separador central. Debe diseñarse y construirse una intersección adecuada sobre esta calle para que facilite las desviaciones desde las carreras 3 y 4. Su prioridad es el mediano plazo.

- **Recuperación y construcción de la calzada lenta de la avenida Panamericana.**

Actualmente la vía más importante que atraviesa la Ciudad en sentido Sur-Norte es la avenida panamericana, la cual está compuesta a todo lo largo de dos calzadas de 7.20 metros con separador central, en la mayoría de su longitud, adicionalmente posee una vía lenta que sirve de conexión a los sectores residenciales, para lograr una mayor fluidez del tránsito, se debe construir la vía lenta en los sectores que no la poseen actualmente, como es desde la calle 18N hasta el sector Torremolinos.

La Secretaría de Planeación Municipal conjuntamente con las Curadurías Urbanas deben establecer las zonas de reserva y las afectaciones en los predios, para posibilitar la construcción de la misma en el largo plazo.

- **Ampliación de la transversal 9.**

Desde el plan vial de 1994 se ha considerado la ampliación de esta vía hasta la Variante, por lo cual la Secretaría de Planeación y las Curadurías Urbanas han reservado el

corredor vial necesario para la construcción de la vía con un perfil de dos calzadas y separador central. Este proyecto debe ejecutarse en el largo plazo.

- **Corredor vial Centro-Norte-Occidente.**

La carrera 2 es la única vía que comunica al sector central de la Ciudad con la parte norte sin necesidad de desviarse hacia el barrio Bolívar o hacia el Hospital, permite además la conexión con la vía circunvalar que conduce a la zona oriental del Departamento hacia el Huila, por lo tanto se hace necesario ampliar dicha vía desde la calle 15N hasta la 25N en una vía de dos calzadas con separador central y andenes a ambos lados, actualmente se han venido reservando los corredores necesarios para lograr esta ampliación y es así como las urbanizaciones que se están adelantado permiten la construcción de dicha ampliación, siendo necesario buscar una alternativa únicamente en la urbanización Pomona. En la actualidad esta vía es muy angosta y con un alto tráfico vehicular y peatonal, incrementado por la existencia del colegio Liceo Nacional, por lo que se requiere de la ampliación. Este corredor vial debe continuar con el mismo perfil a lo largo de la calle 25N hasta empalmar primero con la carrera 6 y luego con la Panamericana, continúa por la carrera 15 (Papódromo) hasta la calle 18N, desde donde debe continuar con el perfil vial existente de dos carriles hasta el Batallón José Hilario López. Se propone elaborar un estudio de factibilidad contemplando la posibilidad de continuar este corredor vial paralelo a todo lo largo de la pista del Aeropuerto, hasta llegar a la carrera 25 (parte posterior al cementerio) y finalmente empalmar en la calle 5 con carrera 25, siempre conservando el perfil que se inicia en la calle 18N. Para el desarrollo de este corredor vial se plantean las siguientes etapas:

- Ampliación de la carrera 2 entre calles 15N y 25.
- Ampliación de la calle 25N entre carrera 2 y 9.
- Ampliación de la carrera 15 a una vía de dos carriles desde la calle 18N hasta el batallón.
- Estudio de factibilidad de la vía paralela al aeropuerto hasta la carrera 25 y conexión a la calle 5.

- **Ampliación de la calle 60N a partir de la transversal 9.**

Se propone la construcción de esta vía, con un perfil de doble calzada y separador central, que une la transversal 9 en su recorrido hacia el norte, cruzando la urbanización La Arboleda, convirtiéndose luego en la carrera 19 hasta la actual calle 73N, construyendo el tramo faltante entre la última y la calle 78N, con lo que se constituye en un corredor vial importante de la zona norte de la Ciudad. La proyección de esta vía concuerda con el desarrollo urbanístico que presenta actualmente este sector, ya que concentra varios proyectos de vivienda que deben contar con corredores viales que garanticen la prestación óptima del servicio de transporte público. El diseño de esta vía debe hacerse en el corto plazo.

- **Diseño y construcción de vía de empalme entre el Tablazo, transversal 9, carrera 17 y la Variante.**

Actualmente la Ciudad se expande y desarrolla urbanísticamente en la zona aledaña a la planta de acueducto del Tablazo y el sector de Morinda, presentándose un aislamiento entre sectores que obliga a los usuarios que deseen trasladarse entre ellos a hacer un recorrido demasiado largo, por falta de comunicación vial entre los mismos. Se hace necesario conectar estos sectores por medio del corredor vial propuesto, el cual cruza toda la zona norte. Se debe diseñar y construir esta vía hasta empalmar con la carrera 17 y luego hacia el occidente con la Variante, conservando un perfil de doble calzada y separador central. La carrera 17 hacia la parte oriental debe conservar el perfil de vía colectora, debido a la densificación que presenta actualmente esta área, lo que hace demasiado costosa cualquier ampliación, por lo que se propone vías alternas hacia estos lugares por zonas no consolidadas. El corredor debe diseñarse en el corto plazo.

- **Ampliación y mejoramiento de la calle 5 desde la carrera 37 hasta la Variante.**

La única vía que comunica la zona occidental de la Ciudad con la parte norte y centro es la calle 5, actualmente desde la carrera 17 hacia el occidente esta vía se ha consolidado hasta la carrera 37 en una vía de dos calzadas con separador central, reduciéndose en esta intersección a una calzada, por lo que se debe ampliar la calle 5 a partir de la carrera 37 hasta la Variante, convirtiéndola en una vía de dos calzadas y un separador de 0.60 m. La construcción de esta vía debe hacerse a mediano plazo.

- **Diseño y construcción de vías lentas paralelas a la Variante.**

Para lograr que la Variante cumpla su función de vía alterna para el tránsito Nacional, se hace necesario protegerla y aislarla de los urbanismos del sector mediante la construcción de vías lentas paralelas que impidan su conexión directa con las vías locales. Esto evitará el diseño de múltiples intersecciones, la pérdida de la vocación misma de la Variante, alta accidentalidad, etc. Estas vías beneficiarían a innumerables barrios y asentamientos en el tramo sur de la Variante, ya que la misma se ha convertido en la vía más rápida para su desplazamiento por moradores de barrios como Chapinero, La Ladera, Las Vegas, Las Palmas, Santo Domingo Sabio, Lomas de Granada y del sector rural como Puelenje, Vereda de Torres, Figueroa, etc. Se debe reservar el corredor necesario para su construcción en el largo plazo o a medida que se vayan dando los diferentes desarrollos urbanísticos .

- **Ampliación de la calle 65N entre la carrera 10 y la Variante.**

Aprovechando el antiguo corredor del ferrocarril hoy calle 65N se propone convertirla en una vía de doble calzada, separador central y zona verde. Para la realización de esta ampliación se cuenta con el corredor suficiente, ya que las viviendas construidas a lo largo de esta vía han respetado el paramento otorgado, lo que reduce costos en la ejecución del proyecto, el cual debe ejecutarse en el largo plazo. De esta manera se facilita la consolidación de todo el sector para adelantar programas de vivienda, principalmente de interés social.

- **Ampliación de la carrera 6 entre calles 25N y centro recreativo Comfacauca.**

La carrera 6 desde la calle 25N hasta la calle 48N y a partir de la intersección con la carrera 5 hasta el centro recreativo Comfacauca, debe continuar como una vía de doble calzada y separador central, ya que es un corredor de transporte público que comunica la zona norte de la Ciudad con el centro y la zona occidental, dicha vía se ha ido ampliando hasta la calle 25N y a partir de la misma se hace necesario que se amplíe el perfil conservando las dimensiones que trae este corredor desde el barrio Bolívar, este proyecto se realizará en el largo plazo.

- **Mejoramiento de la vía que conduce a Yanaconas.**

Debido a la integración que se presenta en Yanaconas y Pueblillo con el perímetro urbano de la Ciudad, se hace necesario el diseño y construcción de la ampliación de la vía existente, mejorando el perfil y convirtiéndolo en corredor de transporte que satisfaga las necesidades de la población asentada en estos lugares. Se propone elaborar el diseño en el corto plazo.

- **Mejoramiento de las calles 69N, 71N, 72N y 73AN.**

Para lograr un anillo vial en la parte nor-oriental se propone una vía que inicie en la intersección de la calle 73AN con avenida Panamericana, continuando con la vía que conduce a la Penitenciaría Nacional San Isidro, hasta la Facultad Agroindustrial de la Universidad del Cauca, donde cruza hacia el barrio Matamoros y el lindero sur de los barrios Villa del Norte y La Paz, para conectarse a las vías propuestas para el sector y que comunican con la parte central de la Ciudad. Se sugiere que inicialmente se construya como una vía colectoras de una calzada, pero que se reserve el corredor necesario para una futura ampliación a una vía de dos calzadas y separador central en el largo plazo.

- **Construcción de la calle 53N entre la carrera 9 y la Variante.**

En el urbanismo inicialmente aprobado para la urbanización el Tablazo, se diseña y aprueba la calle 53N como vía principal de dicho sector, con un perfil de dos calzadas y separador central, infortunadamente con la construcción de la urbanización Villa del Viento se perdió dicho perfil en la carrera 15. Por lo tanto debe diseñarse la calzada faltante entre la carrera 15 y la 9, para poder construir todo el tramo con especificaciones iguales a las existentes, conjuntamente con la intersección en la carrera 9. Dicho proyecto debe realizarse en el mediano plazo.

- **Mejorar la comunicación interveredal del Municipio.**

Las veredas ubicadas en el Municipio de Popayán están comunicadas entre si a través de vías que se encuentran en la actualidad en mal estado. Sin embargo, otras veredas o sectores rurales no tienen comunicación, por la inexistencia de vías transitables o carreteables y a pesar de que la distancia que los separan es corta, sus pobladores se ven obligados a desplazarse grandes distancias para poder acceder a los sectores de sus vecinos. Dentro del desarrollo vial necesario para comunicar entre si la zona rural del Municipio, se proponen los siguientes anillos viales:

- Construcción de 1 Km de vía en la parte alta de la vereda el Cabuyo que integre a ésta con la vereda de Clarete, la cual formaría un anillo vial que partiendo de la vía Panamericana a la altura de la calle 73AN, continúa por las veredas de Lame, El Cabuyo, Clarete y termina en la vía a Totoró.
- Construcción de 3 Kms de carretera en la parte alta de la vereda de Samanga que permita la comunicación directa con la vereda de Santa Barbará y Poblazón, formándose un anillo vial que iniciaría en Barro Plateado, cruzaría las veredas de Samanga y Santa Bárbara y terminaría sobre la vía Nacional que comunica a Popayán con el Departamento del Huila.