

CONTENIDO

X. CONCLUSIONES

X-2

X. CONCLUSIONES

Con la entrega del presente informe final se dan por terminadas las actividades de consultoría para la Formulación del Plan de Movilidad del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena. En el presente documento se hace entrega de los productos finales requeridos por los Términos de Referencia y los ofrecidos en la oferta presentada dentro del proceso de selección de propuestas, los cuales se suman a los documentos, presentaciones y a los tres (3) informes entregados durante el periodo del contrato, especialmente en el caso del Informe de Diagnóstico, que hace parte integral del documento técnico soporte del Plan Maestro de Movilidad.

A partir de la documentación entregada las autoridades nacionales y especialmente las locales del municipio de Cartagena de Indias deberán hacer una revisión de las propuestas planteadas y del decreto entregado, con el objetivo de preparar y ejecutar el ejercicio de socialización del Plan Maestro de Movilidad entre los diferentes actores de la ciudad, con anterioridad y posterioridad a la promulgación del decreto.

A partir de la firma del acto administrativo, de acuerdo con los tiempos planteados para la ejecución del Plan, se deben realizar los planes, estudios y diseños definitivos, adoptar e implementar las medidas y acciones pertinentes e iniciar su ejecución de los proyectos.

De acuerdo con el trabajo desarrollado la consultoría concluye y recomienda que la política de movilidad en la ciudad de Cartagena se desarrolle bajo los siguientes principios:

1. Promover y considerar como prioritario el sistema de transporte Transcaribe, a partir de la demanda actual y proyectada, hasta llevarlo a los barrios más aislados de la ciudad y las zonas de expansión.
2. Promover y considerar como esencial la inversión en infraestructura de los corredores peatonales y las ciclo vías, como modos respetuosos del medio ambiente de libre accesibilidad y homogeneidad, que desarrollen diseños accesibles para niños, adultos mayores y personas con algún tipo de discapacidad.
3. Desarrollar el Plan Vial propuesto y contar con una política permanente para su mantenimiento.
4. Priorizar la gestión de mantenimiento para toda la infraestructura de movilidad de los modos terrestres y acuáticos, priorizando el sistema Integrado Intermodal de Transporte, los corredores de transporte no motorizados y las rutas acuáticas.
5. Ejecutar diseños viales enfocados a la seguridad vial de vehículos, peatones y ciclistas que redunden en la reducción de los índices de accidentalidad y generen zonas de tráfico calmado en zonas residenciales y el Centro Histórico.
6. Priorizar la conectividad a través de la terminación y desarrollo de la red primaria y secundaria de la ciudad, la conexión de la bahía y algunas intersecciones priorizadas en el Plan.

7. Establecer cargas por el uso de corredores viales y/o en determinados horarios hacer uso de la infraestructura vial en diferentes tipos de vehículos.
8. Implementar mecanismos de cargas urbanas que permitan el desarrollo de infraestructura vial, peatonal y acuática a partir de las externalidades que generan impacto por acciones inmobiliarias de privados sobre la movilidad o cualquiera de sus componentes.

Las conclusiones particulares a los documentos técnicos y de soporte, así como las que corresponden a cada uno de los componentes, se encuentran en sus volúmenes respectivos.

Damos entonces por concluidos de esta manera nuestros servicios agradeciendo al Departamento Nacional de Planeación la confianza depositada en nuestra empresa y equipo profesional, quedando en total disposición de aclarar o ampliar los contenidos técnicos y regulatorios de lo aquí entregado.