

DECRETO 4112.010.20.0332 DE 2019

(mayo 28)

Boletín Oficial No 87 Año 2019, mayo 25

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana de Santiago de Cali adoptado mediante decreto 411.0.20.0615 de 2008, se Incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras Disposiciones

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificado por el Decreto [4112.010.20.0159](#) de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Concordancias CALI

2025:

Decreto [4112.010.20.0673](#) de 2025, por medio del cual se establece la jornada denominada 'Día de la movilidad activa y sostenible' en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali para las vigencias 2025, 2026 y 2027 y se dictan otras disposiciones

Decreto [4112.010.20.0188](#) de 2025, por medio del cual se realiza la jornada Día de la Movilidad Activa en el marco del evento deportivo del 4 de mayo del 2025, se adoptan medidas temporales en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones

2024:

Decreto [4112.010.20.0439](#) de 2024, por el cual se reglamenta la contribución para el servicio de parqueadero o de estacionamiento fuera de vía pública en el Distrito de Santiago de Cali, y se dictan otras disposiciones

2022:

Decreto [4112.010.20.0707](#) de 2022, por el cual se establecen las condiciones generales para la realización de estrategias de promoción de la movilidad peatonal en el Distrito Especial de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones

Decreto [4112.010.20.0693](#) de 2022, por el cual se dictan directrices administrativas para el mejoramiento del sistema de transporte público del Distrito Especial de Santiago de Cali

2020:

Decreto [4112.010.20.2107](#) de 2020, por el cual se adopta el incentivo del uso de la bicicleta para los servidores públicos del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones

EL ALCALDE DE SANTIAGO DE CALI,

en ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial Las conferidas en el artículo 315 de la Carta Política, la Ley 90 de 1989, la Ley 136 de 1994, la Ley 388 de 1997, el artículo 2o de la Ley 1083 de 2006, el Decreto Nacional 1077 de 2015, el Acuerdo Municipal 0373 de 2014, el Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0[516](#) de 2016, y

CONSIDERANDO.

Que el Estado Colombiano fue concebido por la Constitución Política de 1991, en su artículo 1o, como un Estado Social de Derecho, en cuya estructura se destacan, entre otros valores y principios de raigambre constitucional, los principios fundantes de la dignidad humana, la igualdad y la solidaridad.

Que en cuanto a la libre circulación y locomoción de los habitantes del territorio la Carta Política en su artículo 24, señala que. "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia (...)

Que, en relación con la movilidad, es importante recordar que el desarrollo normativo a nivel internacional y nacional Conlleva la consideración e implementación de medios de transporte sostenibles, limpios y amables con el medio ambiente. Nuestra Constitución Política en su artículo 79, previo que. "'Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines."

Que de conformidad con el artículo 80. Ibidem, "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Que por su parte el artículo 82, constitucional determina la función del Estado de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular (...)"

Que la norma suprema en su artículo 366, establece el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población como finalidades esenciales del Estado.

Que, en relación con el desarrollo de los bienes de uso público y el espacio público, la ley 90 de 1989 "Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa de bienes y se dictan otras disposiciones", define en otros lo siguiente.

"Artículo 5o.-Entiendese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad."

Que la Ley 136 de 1994 establece, en su artículo 1o, que la finalidad del Municipio es lograr el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de Vida de la población en su respectivo territorio. Así mismo, en su artículo 3o, modificado por el artículo 6o, numerales 7o, 11. y 19 de la Ley 1551 de 2012, manifiesta que el municipio debe.

"(...) 7. Procurar la solución de las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes del Municipio, en lo que sea de su competencia, con especial énfasis en los niños, las niñas, los adolescentes, las mujeres cabeza de familia, las personas de la tercera edad, las personas en condición de discapacidad y los demás sujetos de especial protección constitucional (...)"

Que, el artículo 5o de la Ley 136, modificado por el artículo 4o de la Ley 1551 de 2012, establece la sostenibilidad como principio rector de las actuaciones de los Municipios.

Que la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", incorpora en sus artículos 2o y 3o los principios fundamentales para la libre circulación y el transporte público

Que Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", unificó los principios y los criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993

Que la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", determinó que el alcalde es autoridad de tránsito de la siguiente manera.

Artículo 3o. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden; las siguientes.

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital (...)"

Que, en Colombia, el Plan de Movilidad Urbana (PMU) como instrumento maestro de planificación de la movilidad con enfoque de sostenibilidad, se introduce en nuestra legislación en la Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”. Se hace explícita la prelación que deberán tener los modos de transporte alternativos (peatón y bicicleta) y los sistemas de transporte público sobre los modos de transporte particular.

Que el artículo 2o de la Ley 1083 de 2006, establece que "Los alcaldes de Los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de; dos (2o) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial".

Que cabe anotar que la Ley 1083 de 2006, en su artículo 2o literal f), establece que los Planes de Movilidad Urbana deberán "incorporar un Plan Maestro de Parquaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte".

Que, en el contexto internacional, los Planes de Movilidad Urbana (PMU) reciben diversas denominaciones y definiciones, todas ellas enmarcadas en el concepto de movilidad sostenible. En el contexto latinoamericano, resulta relevante la definición del Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) el cual plantea que "un Plan Integral de Movilidad es un plan para organizar a largo plazo la movilidad sustentable de una ciudad, que establece jerarquías de la movilidad sustentable, por lo que da prioridad al peatón y al ciclista. Además, impulsa usar el transporte público, desincentiva el uso del automóvil y permite la participación de sus ciudadanos en su elaboración y seguimiento" (ITDP, 2013).

Que, a este respecto, Loo y Chow (2006) plantean que la definición de movilidad sostenible más extendida es aquella establecida por la World Commission on Environment and Development en 1987 según la cual es aquella que “satisface las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de futuras generaciones de satisfacer Las suyas”.

Que la Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones", tiene por objeto "definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la Vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública".

Que la Ley 1618 de 2013 "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad", en sus artículos 14 y 15 integra los conceptos de acceso y accesibilidad, y el derecho al transporte.

Que, en relación con lo Anterior, el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (en adelante. POT) determina tres aspectos principales respecto al “Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU)”

a) En su artículo 200 establece el requerimiento de un mayor desarrollo técnico y precisión en el

sistema de movilidad.

b) En su artículo 215 establece el requerimiento de que en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) se debe formular un Plan Maestro de Estacionamientos.

De igual manera el artículo 460 del POT referido a. Proyectos de recuperación ambiental y paisajística de los elementos del sistema de movilidad incluidos en la estructura ecológica complementaria, establece que estos proyectos deberán proveer un tratamiento paisajístico y ambiental a los elementos del sistema de movilidad (separadores viales y andenes) de la ciudad, incluidas en la Estructura Ecológica Complementaria, permitiendo su acondicionamiento para la provisión de espacio público efectivo y la disminución del ruido y de la contaminación atmosférica. Dicho acondicionamiento corresponde a la construcción de andenes accesibles y suficientes, al aumento y la conectividad de los elementos arbóreos, propendiendo porque estos correspondan a especies nativas que provean alimento para la fauna silvestre y conectividad ecológica, y que sean aptas para las características de la vía siguiendo lo establecido en el Estatuto de Silvicultura Urbana de Santiago de Cali. Las inversiones en cuanto a la recuperación de zonas verdes y arborización de vías, para su potencialización como parte de la estructura ecológica complementaria, deberán priorizar estas vías. (teniendo en cuenta los segmentos que se nombran en el artículo 93 "Elementos del Sistema de Movilidad incluidos en la Estructura Ecológica Complementaria").

a) Corredor verde.

b) Autopista Oriental.

c) Avenida Ciudad de Cali.

d) Autopista Sur oriental.

e) Carrera 50.

f) Callejón de las Chuchas.

Que la Ley 1753 de 2015 establece el concepto de “Sostenibilidad” de los Sistemas de Transporte Masivo, lo que implica el diseño de un esquema de financiación sostenible en el tiempo, con base en el recaudo por la venta de tiquetes y diversas fuentes de financiación de orden territorial.

Que la Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, tiene por objeto el incentivo del uso de la bicicleta y avanzar en la mitigación del impacto ambiental.

Que la Ley 1801 de 2016 “Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”, respecto a los bienes públicos destinados a estacionamientos o parqueaderos relaciona lo siguiente.

“Artículo 89. DEFINICIÓN DE ESTACIONAMIENTO O PARQUEADEROS. Son los bienes públicos O privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

PARÁGRAFO. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.

Artículo 90. REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS O PARQUEADEROS ABIERTOS AL PÚBLICO. Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos.

1. Constitución de póliza de responsabilidad civil extracontractual, para la protección de los bienes depositados y las personas. En el recibo de depósito del vehículo se informará el número de la póliza, compañía aseguradora y el procedimiento de reclamación.
2. Expedir recibo de depósito del vehículo al momento del ingreso, en el que se consigne el número de placa del vehículo y la hora de ingreso.
3. Ofrecer al conductor del vehículo la opción de relacionar bienes adicionales al que queda en depósito.
4. Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal (...).

Que el Decreto Nacional 1077 de 2015, que compiló el Decreto Nacional 1504 de 1998, respecto al espacio público, determinó lo siguiente.

“ARTÍCULO 2o, 2o, 3o.1o, 1o Protección del Espacio público. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece, sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo; los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

ARTICULO 2o.2o.3o.1o.2o Definición de espacio público. El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

ARTÍCULO 2o.2o.3o.1o.4o Destinación de los bienes de uso público. El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público no podrá ser variado sino por los Concejos Municipales o Distritales a través de los planes de ordenamiento territorial o de los instrumentos que los desarrollen aprobados por la autoridad competente, siempre que sean sustituidos por otros de características y dimensiones equivalentes o superiores. La sustitución debe efectuarse atendiendo criterios, entre otros, de calidad, accesibilidad y localización”.

Que, además, en el nivel nacional obran documentos rectores emitidos por las autoridades de Tránsito y otros organismos del gobierno nacional como lo son:

- Resolución 2273 del 06 de agosto de 2014 "Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones" que amplía la vigencia al periodo 2021 del Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado en la Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016".

- Circular Conjunta "Sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Masivo, Integrado y Estratégico", del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Departamento Nacional de Planeación, septiembre 30 de 2016".

Que, en relación con toda la reglamentación citada, especialmente en el contexto de Santiago de Cali, el enfoque de planificación de la movilidad sostenible que plantea la Ley 1083 de 2006 (que incluye todos los modos de transporte: peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado) representa un enorme reto, no sólo porque la ciudad ha tenido una reciente tradición de planificación de la movilidad sino porque esta ha respondido al enfoque tradicional en el cual el transporte privado ha tenido la prioridad, como así lo evidencia el "Plan Vial, de Tránsito y Transporte" del año 1993 (Acuerdo Municipal 013 de 1993), el cual tiene un fuerte énfasis en infraestructura vial para el transporte privado. Lo Anterior plantea la necesidad de contar con un instrumento de planificación que integre todos los modos de transporte.

Que en lo que respecta a los Planes de Movilidad Urbana derivados de la Ley 1083 de 2006, Santiago de Cali cuenta con el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del año 2008, el cual fue adoptado como resultado de la orden impartida por el Tribunal Contencioso Administrativo, en Sentencia de Segunda Instancia de 15 de septiembre de 2008 - Acción de Cumplimiento con radicación No. 2008-00185-01, mediante Decreto Municipal 411.0.20.615 del 10 de noviembre de 2008, "Por medio del cual se adopta el - Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Santiago de Cali, en los términos ordenados en la Sentencia emitida por el Tribunal Contencioso Administrativo dentro de la Acción de cumplimiento con radicación 2008-00185-00". Si bien se dio la adopción de dicho Plan de Movilidad Urbana y este fue ratificado por el Tribunal, su alcance, contenido y metodología, en la actualidad no se ajusta a lo establecido a nivel internacional, en especial, a los altos estándares en la formulación de dichos instrumentos. De igual manera, en lo que respecta a Santiago de Cali, el Plan de Movilidad Urbana debe ser actualizado de manera que responda al modelo territorial adoptado en el reciente Plan de Ordenamiento Territorial del año 2014.

Que desde la perspectiva de cada uno de los modos de transporte; peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado, cabe anotar que los modos conocidos como más sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público) presentan indicadores deficientes que sustentan la necesidad de darles un mayor impulso.

Que, en el caso de La movilidad peatonal, la cual representa el 32% de los viajes diarios, apenas el 17% de la red de andenes del Centro Histórico y el 8% de la red estratégica de andenes a nivel de ciudad se encuentre en buen estado físico. Y si bien el 95% de la red troncal de andenes se encuentra en buen estado físico, dicho indicador obedece a que sobre dichos corredores se hizo un mejoramiento integral de los andenes como parte del proceso de implementación de los corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO.

Que la movilidad en bicicleta, la cual moviliza el 4,5% del total de viajes diarios, presenta un déficit cuantitativo y cualitativo de infraestructura, apenas 30 Km de ciclorrutas funcionales, de los cuales el 66% presenta señalización deficiente o inexistente, el 22% presenta mal estado físico de la superficie y el 100% son tramos sin articulación o conexión.

Que el transporte público, moviliza el 21% de los viajes diarios, la ciudad ha hecho una gran apuesta con la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM- MIO, el cual inició operaciones en 2009.

Que una de las razones por las cuales se ha visto afectada la calidad del servicio prestado por el conjunto de los Concesionarios de Operación de Transporte (COT) del SITM-MIO, obedece a que las proyecciones de demanda no se han alcanzado (hoy moviliza cerca del 50% de la demanda proyectada) y lo que se recauda por la venta de tiquetes no alcanza para cubrir lo que cuesta ofrecer el servicio.

Que dicha crisis de la calidad del servicio del SITM-MIO se ha venido presentando en el marco de una política nacional basada en el concepto de "Autosostenibilidad" de los sistemas de transporte masivo en Colombia, el cual fue establecido en la Ley 86 de 1989 y ratificado por la Ley 310 de 1996. En dicho concepto se establecía que la operación de los SITM no requería de recursos de origen público dado que los costos asociados a esta debían ser cubiertos con el recaudo por venta de tiquetes.

Que en lo que respecta a la movilidad en transporte privado (vehículo y moto particulares), la cual moviliza el 30% de los viajes diarios, se puede destacar, por una parte, el hecho de que a pesar de los esfuerzos en dotación de infraestructura que han realizado los últimos gobiernos locales todavía se presenta un marcado déficit de infraestructura vial. En primer lugar, la red vial básica está incompleta sobre todo en la zona sur de la ciudad, y no se dispone de infraestructura vial de carácter estratégico en los accesos a la ciudad ni en los bordes que permitan rodear la ciudad. En segundo lugar, destaca la necesidad de una mejora y modernización de la red de semáforos de, la ciudad, de manera que se haga un uso más eficiente de la red vial disponible. En tercer lugar, el acelerado crecimiento de la tasa de motorización en las recientes décadas; plantea la dificultad de dotar de infraestructura vial al mismo ritmo al que crece el parque automotor, lo que implica la necesidad de implementar simultáneamente instrumentos de Gestión de la Demanda de Transporte orientados a desincentivar el uso generalizado e irracional del transporte privado y fomentar la movilidad no motorizada y el transporte público. En cuarto lugar, actualmente en Santiago de Cali el 43% de la red vial arterial se encuentra con los niveles de congestión más críticos (Nivel de Servicio E y F), y las proyecciones de futuro plantean un escenario mucho más complejo, lo cual implica para el caso concreto de Santiago de Cali una acción combinada que incluye una dotación de infraestructura vial, una optimización de esta y una estrategia de gestión de la demanda de transporte.

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana, se ejecutara a través de los Planes Especiales de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC), de Seguridad Vial (PELSV), de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM), de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT) y de Gestión del Estacionamiento (PEZGE), y los demás que determine la Administración Central, que constituyen instrumentos de planificación y de la movilidad en. general. Estos tienen como objeto abordar con mayor detalle un determinado subsistema de movilidad o un aspecto transversal de diversos subsistemas de movilidad.

Que el primer Plan Especial de Estacionamientos que se incluye en este Plan Integral de Movilidad Urbana, tiene por finalidad adecuarse a las necesidades de planificación derivadas de las dinámicas urbanas de Santiago de Cali en los aspectos de movilidad. relacionados con la gestión, ordenación y

regulación de las zonas de estacionamientos de la ciudad en vía pública y por fuera de vía pública.

Que entre los aspectos que justifican la necesidad de precisión y desarrollo técnico del Sistema de Movilidad de la ciudad se destacan los siguientes.

1,1 transformación hacia una movilidad sostenible.

- La necesidad de acometer acciones efectivas encaminadas a reorientar el reparto modal de los viajes diarios, de manera que se incremente la participación de los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público en el total de viajes realizados, disminuyendo los viajes en transporte privado (vehículo y moto particulares).

Los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2015 muestran que en el municipio de Cali se realizan 3.603.297 viajes en un día típico, los cuales se caracterizan así.

- 37,1% (1.337.972) se realizan en modos de transporte no motorizados (Peatón 32,6% y Bicicleta 4,5%),
- 30,8% (1.110.849) en transporte privado (automóvil 14,5% y Moto 16,3%),
- 21,4% (772.261) en transporte público colectivo,
- 5,7% (205.834) en transporte público individual - taxi,
- 2,7% (97.769) en transporte especial,
- 2% (73.740) en transporte informal y
- 0,2% (5.503) restante corresponde a vehículos de tracción animal y otros.

Así, la situación actual muestra que el vehículo y la moto particulares representan juntos el 30,8% del total de los viajes, mientras el transporte público colectivo legal (SITM-MIO, Transporte Público Colectivo Convencional y Transporte Público en Camperos) representa apenas un 20,7% de los viajes realizados.

Lo cual hace urgente no solo tener un norte claro, sino. también una hoja de ruta con base en distintos programas y proyectos cuidadosamente seleccionados que. permitan avanzar hacia el objetivo de revertir dichos porcentajes del reparto modal que atiendan la finalidad de consolidar un sistema de movilidad sostenible.

En cuanto a transportes. no motorizados (peatón y bicicleta) la mayoritaria participación modal evidenciada, obliga a una mejora sustancial de la infraestructura y la adaptación de la ciudad para garantizar plena accesibilidad universal y un aumento progresivo de uso de La bicicleta como alternativa de transporte.

1.2 Las limitaciones en la actual concepción de "Sistema de Movilidad".

La necesidad de abordar el Sistema de Movilidad desde una concepción más integral, que abarque no solo los diversos modos de transporte a manera de subsistema, sino que, además, incorpore como subsistema el conjunto de dispositivos tecnológicos para la regulación, monitoreo y control del

tráfico.

En particular, el subsistema relacionado con el transporte público requiere una visión amplia que no sólo contemple el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO como elemento único del transporte público a nivel urbano en relación con el ámbito funcional metropolitano.

De igual manera, en el subsistema relacionado con la movilidad en bicicleta, se debe superar el concepto de “ciclorruta” como aquel que abarca toda la infraestructura para la movilidad en bicicleta y avanzar hacia el concepto de ciclo-infraestructura (para la movilidad y el estacionamiento), el cual incluye las diversas tipologías de ciclo- infraestructura, tomando como referencia la “Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas” (Ministerio de Transporte, 2016; adoptada mediante Resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte), el cual, para su implementación deberá adecuarse para adaptarse a la realidad de la ciudad construida (suelo urbano) de la ciudad de Cali.

Por ello, entre otros aspectos relacionados, se debe entender que el Sistema de Movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas.

a) Subsistema de Movilidad Peatonal (SMP)

El Subsistema de Movilidad Peatonal está compuesto por la infraestructura vial destinada para el desplazamiento de peatones, ya sea de manera exclusiva o en coexistencia con otros modos, así como otros elementos constitutivos del espacio público, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

b) Subsistema de Movilidad en Bicicleta (SMB)

El Subsistema de Movilidad en Bicicleta está compuesto por las diferentes tipologías de infraestructura vial para el desplazamiento, la infraestructura para el estacionamiento de tipo estándar e intermodal, el servicio de bicicleta pública o compartida, el servicio de asistencia al ciclista, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

Con el fin de adaptarse a la vigente “Guía del ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas” (Ministerio de Transporte, 2016) y posteriores, en Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el desplazamiento.

- Ciclorruta
- Ciclobanda
- Banda Ciclopreferente
- Carril Ciclopreferente
- Carril con Tránsito Calmado
- Carril Bus-Bici

- Circulación a Contraflujo
- Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales

De igual manera, en Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo- infraestructura para el estacionamiento.

- Ciclo-Estacionamiento Estándar
- Ciclo-Parqueadero Intermodal

c) Subsistema de Movilidad en Transporte Publico (SMTPub)

El Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que, en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, participan de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros dentro de Cali y entre éste y sus municipios vecinos; incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

Se propenderá por la consolidación y fortalecimiento de un Subsistema de Movilidad en Transporte Público que comprenda los siguientes componentes.

- Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO)
- Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera (STC-Ladera)
- Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia (STA- Intermunicipal)
- Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano
- Sistema de Transporte Fluvial del Rio Cauca (STF-Rio Cauca)
- Sistema de Transporte Mixto (ST-Mixto)

d) Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMTPri)

El Subsistema de Movilidad en Transporte Privado está compuesto por la infraestructura de la red vial, en todas sus clasificaciones, y la red de estacionamientos en vía y fuera de vía pública, destinados en especial al vehículo y la moto particulares y, en general, a todas las modalidades de transporte (pasajeros, carga y mixto); incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

En desarrollo del artículo 208 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, se entiende que la red vial presenta la siguiente clasificación y jerarquización.

- Vías Inter-Regionales (VIR)
- Vías Urbanas

- Vías Arterias Principales. (VAP)
- Vías Arterias Secundarias (VAS)
- Vías Colectoras (VC)
- Vías Locales (VL).
- Vías de Integración Rural (VIRu)

Todas las vías que conforman el Anillo Vial Perimetral Urbano y las vías de trasvase entre los costados oriente y occidente de éste, quedaran clasificadas como Vías Arterias Principales (VAP) dado el carácter estructurante del anillo y su trasvase en la red vial de la ciudad.

e) Subsistema de Logística y Transporte de Carga (SLTC)

El Subsistema de Logística y Transporte de Carga está compuesto por todos los corredores de transporte de carga en los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial), las zonas de cargue y descargue, la infraestructura de almacenamiento, los nodos logísticos y de intercambio, la tecnología informática y de comunicaciones; al igual que todos los dispositivos para garantizar la seguridad vial y la mitigación del impacto ambiental.

f) Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control (SRMC)

El Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control está compuesto por todos los elementos de infraestructura, dispositivos, hardware y software requeridos para la eficiente y efectiva aplicación de tecnologías de informática, información y comunicaciones para la gestión integral y en tiempo real de vehículos y redes que involucran el desplazamiento de personas y bienes; todo ello en el marco del fomento de la seguridad vial y la accesibilidad universal.

Es fundamental remarcar que la “Accesibilidad Universal” y la “Seguridad Vial”, son conceptos transversales a todos los subsistemas y que, en el marco de la legislación vigente, deben ser garantizados por la Administración Municipal a través de la formulación de políticas públicas y sus planes maestros, entre los cuales se encuentra el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU).

1,3 las externalidades negativas de la movilidad

Entre las externalidades negativas del actual modelo de movilidad tienen gran relevancia. la congestión, la siniestralidad y la contaminación ambiental.

Congestión

La congestión es una condición interna del funcionamiento del sistema que alarga la permanencia de vehículos en las calles en un esquema de recorridos cortos que aumentan la contaminación, el ruido, tiempos de viaje y el estrés de los conductores, reduciendo no solo la calidad de vida de los ciudadanos deteriorando la imagen de la ciudad (PMU-Barcelona 2013-2018).

Estos efectos de la congestión y en particular el aumento en los tiempos de viaje, provocan disfunciones sociales y económicas, entre las que se encuentran, pérdidas de tiempo productivo,

reducción de la fiabilidad de las cadenas de transporte, disminución en la velocidad y eficiencia del subsistema de transporte público (PMÚ-Barcelona 2013- 2018).

La congestión, al mismo tiempo, actúa de freno en el uso del vehículo privado y, por tanto, su aumento no tiene por qué resultar globalmente en externalidades empeoramiento del sistema, cuando éste viene asociado a proyectos de gestión de la demanda y mejoramiento en las condiciones de movilidad para modos alternativos de transporte (PMU-Barcelona 2013-2018).

En lo que respecta a Santiago de Cali, en el año 2015 se realizó el estudio "Análisis integral de la red de infraestructura vial para la movilidad motorizada en el municipio de Santiago de Cali", por parte de la universidad del Valle. En dicho estudio se realizó un levantamiento de las condiciones de operación de la infraestructura existente y se cuantificó el nivel de congestión, y en el año 2016 se contrató el estudio de "Actualización del modelo de transporte de la ciudad Cali para el uso de entidades centralizadas del gobierno municipal y la elaboración y análisis de escenarios de simulación correspondientes a los programas de Plan de Acción del PIMU" también con la universidad del Valle; éste indicó que solo en la hora de máxima demanda de la mañana se realizan cerca del 13% del total de los viajes en automóvil del día y cerca del 11% del total de viajes en moto del día. Esta concentración de viajes en las horas punta hace que la infraestructura vial instalada sea insuficiente en algunos tramos específicos, en los cuales la relación entre el volumen vehicular y la capacidad vial es hasta de 2,83 veces, solo en las vías arterias primarias y hasta 3,49 veces en el resto del subsistema (Resultado modelo de transporte), que por efecto dominó retrasan las condiciones generales de toda la red, aumentando los tiempos de viaje de todos los usuarios.

De la misma forma el estudio realizado por la Universidad del Valle registra que los tiempos de viaje promedio en automóvil son de 41,03 minutos y en motocicleta son de 36,52 minutos; que la velocidad promedio sobre los tramos viales es de 19,8 km/h con un nivel de servicio F sobre las vías arterias primarias, 23,74 km/h y nivel de servicio C sobre las vías arteriales secundarias, 22,28 km/h y nivel de servicio B sobre las vías colectoras y 29,56 km/h con nivel de servicio D en los accesos a la ciudad. Este resultado muestra la poca capacidad operativa sobre el subsistema, sobre todo en las vías arterias principales, que por sus características son las que alojan alto flujo vehicular y conectan los diferentes complejos comerciales y/o industriales de impacto urbano.

si se tiene en cuenta que la tasa de crecimiento promedio anual de vehículos. Matriculados es del 7% y del 10% para las motos (Datos CDAV mayo 2017, promedio tasa crecimiento 2005-2016), se hace indispensable realizar cambios no solo en la red de transporte sino también en los patrones de viajes que permitan un uso óptimo de la infraestructura instalada.

Siniestralidad

El análisis de la siniestralidad vial en Colombia adquiere importancia en las actuaciones por parte de las entidades públicas y privadas, ya que es un hecho que involucra especialmente la vida y salud de las personas en la coexistencia con la infraestructura vial y los vehículos que transitan en ella. En la ciudad de Santiago de Cali, el panorama no es diferente del que se evidencia a nivel nacional, de acuerdo con las cifras entregadas por el Centro de Diagnóstico Automotor del Valle - CDAV, en la vigencia 2017 se registraron 14095 siniestros en vía (eventos registrados con daños, heridos y víctimas fatales), presentando una reducción del 6.3 % con respecto a los Registrados en el 2016 (15047 eventos).

En Cali se registraron 6.987 heridos en 2017, 1.228 menos que el año inmediatamente anterior lo que equivale a una disminución del 5,5%, (CDAV-Secretaría de Movilidad - Observatorio de Seguridad Vial), De igual manera las víctimas fatales en siniestros de tránsito en la ciudad presentaron una reducción del 0,3% pasando de 322 en 2016 a 321 en 2017 (Cifras; Secretaría de Movilidad - Observatorio de Seguridad Vial, OSV- 2016).

En Cali, la tasa de morbilidad para el año 2017 fue de 288 heridos por cada 100.000 habitantes. Según los registros de los últimos 7o años (2011-2017), a partir de la vigencia 2013 se presenta una tendencia decreciente y sostenida, registrando una reducción de alrededor del 68%, pasando de 902 heridos en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes en 2013 a 288 en 2017.

La tasa de mortalidad para el año 2017 se ubicó en 13,3 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con los registros de los últimos 8o años (2010-2017) durante el periodo 2012-2014 se presentó una reducción del 10%, pasando de 12,2 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes en 2012 a 11,0 en 2014. Por lo tanto, se aprecia un incremento en los años 2015-2016 permaneciendo constante en 2017 con una tasa de 13,3 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes (Cifras. Secretaría de Movilidad ~ Observatorio de Seguridad Vial, OSV-2016 y CDAV).

Si no se realiza ninguna intervención por parte de las autoridades de transporte en la ciudad, la tendencia futura de la tasa de mortalidad para el año 2030 se estima en ocho, (8o) víctimas fatales en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, lo que corresponde a una reducción del 40% respecto al año 2017. No obstante, por tratarse de vidas humanas, sigue siendo un indicador que muestra una urgencia en la formulación de estrategias que mitiguen la reducción de muertes asociadas a siniestros de tránsito.

El Plan Integral de Movilidad Urbana para Cali, adopta la meta de reducción de víctimas fatales en incidentes de tránsito establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia en el periodo 2013-2021, el cual establece que las ciudades con más recursos físicos y humanos (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla) deben alcanzar una tasa de mortalidad de 5,5 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. Para lograr dicha meta, el PIMU - Visión 2030 plantea la necesidad de disminuir la tasa de mortalidad en un 6,37% anual, lo que equivale al 51,5% en 11 años.

Contaminación ambiental

Las emisiones de componentes contaminantes representan otra externalidad de la movilidad, los vehículos automotores son los principales emisores, de óxidos de nitrógeno, pero también de monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, oxidantes fotoquímicos, partículas en suspensión, dióxido de azufre y compuestos orgánicos volátiles. En el estudio "Fortalecimiento tecnológico de la red de monitoreo de calidad del aire y evaluación de la contaminación atmosférica de la ciudad de Santiago de Cali" realizado por la firma K2 en el año 2012, se obtuvieron los siguientes resultados de emisiones por fuentes móviles medidos en toneladas por año.

En Cali, las mayores emisiones de material particulado son generadas por las motos aportando un 89% del total de las emisiones generadas en la ciudad, este porcentaje pertenece a 3.560 toneladas al año, Los óxidos de nitrógeno son generados en proporciones similares por los diferentes tipos de vehículos, el 31% (7.400 Ton/año) de las emisiones de este contaminante son generadas por los

taxis, seguido por los autos (5.400 Ton/año) y los buses (5.120 Ton/año) con porcentajes de 23% y 22% respectivamente, este contaminante es emitido en menor proporción por las motos a diferencia del material particulado, compuestos orgánicos volátiles (68%) y monóxido de carbono (31%) que es en donde realiza los mayores aportes.

Los óxidos de azufre al igual que los óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono son emitidos en mayor proporción por los taxis, haciendo aportes del 36%, 31% y 32% respectivamente. Después de los Taxis los autos son los que realizan mayores aportes con emisiones de 76 Ton/año. Las camionetas y los buses emiten en proporciones similares este contaminante (40 Ton/año). Los menores aportes de este contaminante lo hacen las motos y los camiones con aportes del 4,7% y 4,1% respectivamente.

Más del 50% de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles son generados por (las motos, seguidos de las generadas por los taxis y los autos con aportes de 12% y 10% del total. Los camiones con 1,4% (1.166 Ton/año) son los que realizan los menores aportes de este contaminante.

Las mayores emisiones de óxido de carbono son generadas por las motos con un 31% (116.111 Ton/año) en promedio, seguido del transporte público individual (taxi) con el 22% (83.830 Ton/año) y externalidades 18% (67.430 Ton/año) de los autos y finalmente el transporte público colectivo (buses) con el 15% (56.782 Ton/año). Los camiones al igual que en otros contaminantes son los vehículos que emiten menos emisiones, pero esto se debe a que este tipo de transporte no se encuentra en una gran proporción.

En Cali, el dióxido de carbono es el que más aporta a las emisiones contaminantes generando aproximadamente 2.534,290 Ton/año, correspondiente al 84%. de las emisiones totales, los mayores generadores son los taxis con el 32% de las emisiones, el 45% es generado entre automóviles y los buses y el 24% restante es generado por camionetas, camiones y motos.

Este objetivo que plantea el PIMU - Visión 2030 es reducir en externalidades 20% las emisiones de CO₂eq por fuentes móviles con respecto al 2015, objetivo que hace parte de los compromisos adquiridos por Colombia en la Convención Marco sobre el Cambio Climático donde se firmó el Acuerdo de París COP 21 adoptado el 12 de diciembre de 2015, en el cual se establecen medidas para disminuir las emisiones de Dióxido de Carbono (CO₂) de acuerdo a la Ley 1844 de 2017 mediante la cual se ratifica el Acuerdo de París.

1.4 Desarrollo de directrices y planeación del estacionamiento

Durante décadas el tema del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública ha estado carente de directrices en sus componentes de ordenamiento (localización espacial), regulación (reglas de uso por franjas horarias y tipo de vehículos) y tarificación (cobro por el uso).

Como resultado, la oferta de estacionamiento en vía pública y fuera de vía pública no se ajusta a las necesidades de cada zona, se hace externalidades uso ineficiente del estacionamiento disponible y sobre todo, no se consolida la función del estacionamiento como instrumento de gestión de la demanda para favorecer patrones de movilidad más sostenibles a partir de desincentivar el uso generalizado del transporte privado y fomentar el uso de transporte público.

La "Gestión del Estacionamiento", como concepto y línea de trabajo, hace referencia a una variedad de estrategias y medidas que fomentan una oferta racional y ordenada, un uso eficiente, una mejora de la calidad del servicio y una mejora del diseño del estacionamiento existente y futuro; todo ello en pro de una minimización de las externalidades negativas que este genera o puede generar en su ámbito de influencia. La Gestión del Estacionamiento incluye los siguientes aspectos. (i) Ordenación del Estacionamiento, (ii) Regulación del Uso del Estacionamiento y (iii) Tarificación del Estacionamiento.

De igual manera, se hace operativa a través de la delimitación de Zonas de Gestión del Estacionamiento, entendidas como aquellas zonas delimitadas espacialmente, aglutinando sectores con características similares en cuanto a conflictos de estacionamiento, con el fin que sean sujeto de una implementación de un paquete específico de estrategias y medidas de gestión del estacionamiento.

Por lo anterior, las Zonas de Gestión del Estacionamiento para Santiago de Cali se clasifican en dos tipos. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE).

Las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) son aquellas zonas de gestión en las cuales se presenta una alta demanda de estacionamiento ligado a intensas dinámicas de actividades urbanas de comercio y servicios entre otros, y en las cuales se requiere una gestión Integral del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos en su ámbito de influencia. Están contempladas en el Acuerdo municipal 0373 de 2014 (Plan de Ordenamiento Territorial 2014) e incluidas en el Acuerdo municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo municipal 2016-2019).

Las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) son grandes zonas de gestión en las cuales, a pesar de que en general se presenta una baja demanda de estacionamiento, incluyen de manera puntual elementos urbanos (espacios o edificaciones) con mediana-alta movilidad generada, que hacen necesaria una gestión integral del estacionamiento en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos.

El desarrollo técnico en detalle de las directrices establecidas para cada una de las ZER y ZGRE se hará en el marco de los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento.

1.5 Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad

La poca profundidad de la normativa local vigente en lo referente a instrumentos de planificación de la movilidad (en cuanto a jerarquía, alcances, contenidos mínimos, entre otros aspectos), derivada en parte de la ausencia de una ley de movilidad sostenible que desarrolle dicho aspecto entre otros, debe ser superada y se debe adoptar una postura prepositiva desde la Administración Central de Santiago de Cali.

Para ello, en Santiago de Cali se requiere avanzar, como mínimo, en el establecimiento de los siguientes aspectos.

1. En el sector movilidad, el Plan Maestro es el instrumento de planificación que permite articular la política de ordenamiento territorial con las políticas públicas del sector movilidad, ya sea en el ámbito urbano o en el ámbito rural.

En el ámbito urbano de Santiago de Cali, el plan maestro de movilidad es el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), El PIMU deberá cumplir con lo siguiente.

- El Plan Integral de Movilidad Urbana. (PIMU), como instrumento maestro en materia de movilidad en el ámbito urbano, responde por jerarquía al Plan de Ordenamiento Territorial como instrumento de planeación general; y se debe articular con planes maestros afines o complementarios.
- El Plan integral de Movilidad Urbana (PIMU) debe contener, además de lo establecido en las normas especiales sobre la materia, una metodología, estructura y contenido técnico suficiente, que responda, como mínimo, a tres (3o) grandes fases. análisis y diagnóstico, indicadores y escenarios, y plan de acción.

2. En el sector movilidad, los Planes Especiales son instrumentos de planeación, que tienen como finalidad efectuar una planificación de mayor detalle sobre externalidades determinado subsistema de movilidad (de su conjunto o un componente de este) o de un aspecto transversal de diversos subsistemas de movilidad, enmarcado en un ámbito territorial de nivel municipal u Otro determinado. Por tanto, los Planes Especiales son un desarrollo del Plan Maestro, y se caracterizan por la especialidad de su objeto y la mayor profundidad en la formulación de su plan de acción en lo que se refiere a programas y proyectos.

Los planes especiales serán, entre otros, los siguientes.

- Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC)
- Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV)
- Plan Especial de Accesibilidad universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM)
- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE)
- Planes Especiales Zonales de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT)

1.6 Desarrollo de los instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible

El avance hacia un modelo de movilidad más sostenible, mediante el fomento de los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público sobre el transporte privado, requiere externalidades adecuado esquema de financiación que trasciende los esquemas tradicionales.

En el caso de la infraestructura vial para la movilidad peatonal y en bicicleta, la cual tradicionalmente ha recibido poca atención, su financiación se ha basado sobre todo en el presupuesto general (ingresos corrientes) del ente territorial.

En el caso de la infraestructura para el transporte privado, componente que tradicionalmente ha recibido la mayor parte del esfuerzo en inversión, cabe destacar que la entidad tiene amplia experiencia en el uso de la "Contribución por Valorización" como instrumento de financiación de

los grandes proyectos de infraestructura. El resto de los proyectos, tanto de dotación como de mantenimiento, son financiados con base en el presupuesto general del ente territorial.

En particular, el transporte público representa enormes retos, en tanto que la consolidación y fortalecimiento de una integración física, operacional y tarifaria de Sistemas de transporte sinérgicos entre sí y con un alto nivel de servicio, requiere de la participación del sector público, no solo en su Implementación sino también en su operación.

En este sentido es clara la legislación colombiana. Por una parte, la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", la cual establece para el transporte público el carácter de "servicio público esencial" y que éste "gozara de la especial protección estatal (artículos 4o y 5o).

Por otra parte, la Ley 1753 de 2015, artículo 31, establece que "Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos".

Lo anterior, deja atrás el concepto de "autosostenibilidad" de los sistemas de transporte público establecido desde la Ley 86 de 1989 (artículo 14), el cual se materializó en dejar en manos del mercado el servicio de transporte público, y redundó en que la calidad del servicio dependía de la rentabilidad del negocio, siendo su expresión más negativa. la guerra del centavo, sin restarle importancia al mal servicio prestado por los actuales concesionarios de operación del SITM-MIO.

Por otra parte, respecto de la "Sostenibilidad" del transporte público, la Ley 1753 de 2015 establece, en su artículo 33, una serie de instrumentos alternativos de financiación que deberán ser desarrollados por las entidades territoriales. En su mayoría, instrumentos que buscan que los usuarios del transporte privado internalicen los costos de las externalidades negativas que generan en la sociedad y el ambiente, y que dicho recaudo sea usado para la financiación de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, esto bajo el concepto global de un subsidio cruzado desde el transporte privado hacia el transporte público.

Que el presente Plan Integral de Movilidad Urbana se enmarca, principalmente, en establecer la ruta para el desarrollo de los lineamientos del Eje 2o "Cali Amable y Sostenible del Plan de Desarrollo de Santiago de Cali "Cali progresa contigo" que dentro de su objetivo "privilegia la movilidad sostenible, dándole prelación a los modos alternativos de transporte, bicicleta y peatón y al transporte masivo, a través del mejoramiento, mantenimiento y construcción de la malla vial.

De igual forma retoma proyectos estructurales en materia de infraestructura vial que le apuntan a superar rezagos existentes. También se promueven la integración regional mediante la conexión vial con los municipios aledaños" y "apuesta en materia de espacio público es mejorar su calidad, a partir de la articulación de los diferentes actores que participan en su construcción, planteando la adecuación, dotación y control de estos espacios"

Que Igualmente, responde al Componente "2o. 1o. Movilidad. sostenible, saludable, segura y accesible", y apunta al cumplimiento del Programa 2o.1o.1o Movilidad Peatonal, que "tiene como propósito el fomento de la movilidad peatonal de manera segura y accesible, mediante la dotación,

mejoramiento y optimización de la red de aceras. Las intervenciones propuestas se formulan con base en la identificación de redes o itinerarios peatonales de especial importancia en la ciudad como lo son la red de aceras en el centro histórico, los itinerarios peatonales que guardan relación con el Sistema de Transporte Masivo MIO y principales equipamientos y centralidades, al igual que el espacio público de acceso a las estaciones del Sistema de Transporte Masivo MIO".

Que además se integra a la política y generalidades para la realización del Programa. 2o.1o.2o Movilidad en bicicleta que indica lo siguiente.

"Este programa tiene como propósito el fomento de la movilidad en bicicleta, mediante la dotación, mejoramiento y optimización de la red de ciclo-infraestructura de la ciudad y la apuesta por una red de vías ciclo-inclusivas y sus servicios asociados, tales como, ciclo-parqueaderos en instituciones públicas, la implementación de un sistema de bicicletas públicas. Las intervenciones propuestas se establecen con base en la identificación de las necesidades en cuanto a la oferta de ciclo-infraestructura (ciclo-rutas, bici-carriles, bici-bus y ciclo-parqueaderos) y servicios del modo bicicleta (bicicleta pública), al igual que el estímulo a la demanda para potenciar externalidades mayor uso de este modo de transporte sostenible.

Se incluye en este programa una visión integral dirigida a generar la cultura de la bicicleta en la ciudad, en ese sentido, se busca estimular el uso de la bicicleta por sus ventajas ambientales y los beneficios para la salud de los ciudadanos, desde los barrios, comunas e instituciones educativas para que la movilidad en bicicleta represente en el imaginario colectivo externalidades valor social.

Impulsar y priorizar el uso de medios no motorizados, como la bicicleta y la caminata, tiene como objetivo desincentivar el uso del vehículo particular. y por ende el impacto negativo de las emisiones de partículas nocivas que producen los combustibles con el impacto en la mejora en la calidad del aire, disminuyendo la tasa de crecimiento del calentamiento global en pro de una mejor calidad de vida".

Que, a su vez, este Plan Integral de Movilidad Urbana se armoniza para que sea posible el cumplimiento del Programa 2o, 1o.3o. la Movilidad Transporte Público, que comprende "el fomento de la movilidad en transporte, mediante la oferta de un servicio de calidad, seguro y accesible, soportado en la intermodalidad y la integración física y/o tarifaria. Así, se entiende que un transporte público intermodal debe ser la espina dorsal de la movilidad intramunicipal e intermunicipal".

Que de manera particular y como objetivo principal el presente Decreto se relaciona directamente a los siguientes dos Indicadores de Producto contenidos en el Plan de Desarrollo municipal.

- "Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU, actualizado". Numera1 del listado de indicadores de producto del "2o.1o.5o, Programa. Regulación, control y gestión para la optimización del tráfico y la seguridad vial", En este programa se fomentará la eficiencia y la seguridad en la movilidad en transporte público y privado, mediante la formulación e implementación de diversas medidas orientadas a inducir una reducción de las externalidades negativas (contaminación, congestión, accidentalidad, consumo de combustible fósil, etc.) que éstas generan.

- Indicador de Producto. Plan Integral de Movilidad Urbana -PIMU, actualizado- área Funcional 42010050001.

- Indicador de Producto. “Plan Especial de Estacionamiento en Vía y Fuera de Vía Pública Formulado”, área Funcional 42010050015.

Que este Decreto se constituye en el soporte, y en algunos casos en avance fundamental, de las diversas iniciativas encaminadas a cumplir con los diversos indicadores establecidos para el sector movilidad en el Capítulo “2o.1o. Componente. Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible” y el Capítulo “2o.2o, Componente. Ordenamiento territorial e Integración regional”, y los de otros sectores con los que la movilidad guarde una relación de integración o complementariedad.

Que, para la validación institucional y la participación ciudadana, del presente proceso de actualización, se realizaron entre otras, las siguientes actividades.

1. Dos (2o) Sesiones de Socialización para concepto favorable ante Comité de Movilidad Municipal (Nivel Directivo) de la Alcaldía de Santiago de Cali.
2. Dos (2o) Sesiones de Socialización ante Gabinete de Santiago de Cali.
3. Diez (10) Sesiones de Participación Ciudadana con ciudadanía en general y principales grupos de interés.
4. Publicación en Web de la Alcaldía de todos los documentos, cartografía y anexos, y canal de contacto permanente a través de e-mall institucional gestionado por el líder del equipo técnico.

Adicionalmente, se realizaron diversas reuniones para socializar el proyecto con Organizaciones como Cámara Colombiana de la Construcción CAMACOL, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI, Federación Nacional de Comerciantes FENALCO, Cámara Colombiana de la Infraestructura CCI, unidad de Acción Vallecaucana, Sociedad de Mejoras Públicas de Cali, entre otros.

Que el actual patrón de movilidad de la ciudad de Santiago de- Cali se aleja cada vez más de los preceptos de movilidad sostenible y este a su vez puede condicionar negativamente la apuesta de la Administración del ente territorial de consolidar un modelo de desarrollo urbano sostenible, el cual quedó plasmado en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Que este patrón de movilidad presenta múltiples externalidades negativas que impactan la Calidad de vida de los ciudadanos. De manera particular, en el actual modelo de movilidad (i) el 42% de los viajes se realizan en otros modos motorizados de transporte privado y su parque automotor muestra una fuerte tendencia creciente, (ii) emite unos 3 millones de toneladas anuales de contaminantes atmosféricos, y (iii) ocasiona más de 300 muertes y 12.000 heridos anuales en siniestros de tráfico.

Que el Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública mediante oficio radicado bajo No. 201841210100036594 del 24 de septiembre de 2018, emitió concepto jurídico favorable respecto a la viabilidad de dar trámite al proyecto de Decreto de actualización del Plan Integral de Movilidad atendiendo, entre otros aspectos, a la competencia específica otorgada al alcalde en el artículo 2o de la ley 1083 de 2006.

Que en Cali han venido desarrollándose fenómenos inerciales de conurbación con sus municipios vecinos como consecuencia de las dinámicas económicas, del mercado y la sociedad civil. En el

norte, se ha configurado una conurbación con Varias zonas industriales en el área de Yumbo. En el sur de la ciudad viene avanzando a pasos acelerados un proceso de integración y conurbación con el municipio de Jamundí, hoy en día una ciudad con vocación de "ciudad dormitorio" que cobija 110.000 habitantes y ostenta una tasa de crecimiento demográfico acelerado. En lo que concierne a su relación con Palmira, la ciudad satélite más grande del área funcional metropolitana, que hoy en día supera los 340.000 habitantes, no se prevé un proceso de conurbación del hábitat, sino del desarrollo de un complejo combinado de infraestructura de servicios, áreas deportivas, el relanzamiento de proyectos hasta ahora congelados de tipo hotelero y turístico (Parques temáticos) y la consolidación plena de las zonas francas especiales, basada en la expansión de los servicios del aeropuerto que sirve a Cali, Alfonso Bonilla Aragón.

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 8o numeral 8o, del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, (Ley 1437 de 2011), la Administración de Santiago de Cali, a través del Departamento Administrativo de Planeación Municipal puso a consideración del público en general, a través de la página web http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/103061/actualización_pimu_visión/, el proyecto de Decreto “POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE EL DECRETO 0615 DE 2008, QUE INCLUYE EL PLAN DE ESTACIONAMIENTO, Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES”, con el fin de recibir las observaciones que se consideraran pertinentes, según consta en la certificación con radicación 201941320500004154 de abril 3o de 2019 expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, la cual forma parte integral del presente decreto.

Que la presente revisión del Plan Integral de Movilidad Urbana, es un procedimiento de carácter técnico y jurídico que se ha llevado a cabo con el fin principal de actualizar, modificar y ajustar los contenidos y normas de manera que se oriente hacia el objetivo del fomento de un modelo de movilidad sostenible, en consonancia con el artículo 2o de la Ley 1083 de 2006 y el modelo territorial adoptado en el Plan de Ordenamiento Territorial POT2014y en especial, con la reglamentación nacional vigente.

En virtud de lo anterior,

DECRETA:

ARTÍCULO 1o. OBJETO. Actualizar el Plan integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante el Decreto 411.0.20.0615 de 2008 incluyendo el plan de estacionamiento para armonizarse con la Ley 1083 del 2006 y la demás reglamentación nacional vigente y que la desarrolla.



ARTÍCULO 2o. CONTENIDO. Hacen parte integral del presente Decreto que constituye el Plan Integral de Movilidad Urbana. (PIMU).

1. El Anexo 1 "Plan de Acción".
2. El Anexo 2 “Cartografía normativa”.

3. El Documento Técnico de Soporte - Parte I y Parte II.
4. El Documento Jurídico de Soporte.
5. El Informe de Gestión del Proceso de Participación Ciudadana.
6. Certificación del proceso de publicación del proyecto de Decreto de conformidad con el artículo 8o numeral 8o de la Ley 1437.



ARTÍCULO 3o. DEFINICIONES.

- a. Accesibilidad universal. Son condiciones, características y medidas. que deben cumplir entornos, servicios, bienes y objetos, con el fin de asegurar el acceso y desplazamiento de las personas con discapacidad. con autonomía e igualdad de condiciones con respecto a los demás. Se materializa al eliminar barreras en el entorno, ya sean físicas, comunicativas o actitudinales.
- b. Acera. Andén
- c. Andén. franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones.
- d. Ciclo-infraestructura. Conjunto de todos los elementos de infraestructura urbana, pensados para el uso de la bicicleta.
- e. Ciclorruta. vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
- f. Ciclobanda. Vías reservadas exclusivamente para la. circulación en bicicleta, que están segregadas a través de marcas viales, color y otros dispositivos indicativos.
- g. Carril Ciclopreferente; Carril con tránsito calmado, para el uso compartido con los ciclistas.
- h. Carril con tránsito calmado. Carril vehicular que tiene como norma general limitación a la velocidad de hasta 30 km/h, a través de señalización (vertical y horizontal) y con dispositivos pasivos para la reducción de la velocidad.
- i. Carril Bus-Bici. Carril reservado a los vehículos de transporte público que es compartido con los ciclistas.
- j. Circulación a Contraflujo. Posibilidad para la circulación de bicicletas en ambos sentidos de la vía, cuando ésta cuente con un solo sentido de circulación vehicular.
- k. Demanda de transporte. Se entiende por demanda. a los usuarios de los distintos medios de transporte, es. decir, en principio, a toda la población, con sus características intrínsecas (socioeconómicas, culturales, etc.), espaciales (distribución en el territorio) y de movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).
- I, Estacionamiento en vía pública. Superficie de la vía pública destinada al estacionamiento temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas; a título oneroso o gratuito; y autorizado por la

autoridad de tránsito.

m. Estacionamiento fuera de vía pública. Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito (Ley 1801 de 2016, artículo 89)

n. Estacionamiento a nivel de superficie. Corresponde al primer piso construido de una edificación, destinado al estacionamiento de vehículos, y a las áreas libres no edificadas y destinadas a estacionamiento de vehículos en centros comerciales, grandes superficies comerciales, Bienes de Interés Cultural - BIC, equipamientos, y estacionamiento de visitantes en conjuntos residenciales.

o. Estacionamiento en altura. Corresponde a los niveles de construcción o pisos de una edificación, localizados por encima del nivel del terreno, destinados al estacionamiento de vehículos.

p. Estacionamiento subterráneo. Corresponde a los niveles de construcción o pisos subterráneos de una edificación destinados a estacionamiento de vehículos en sótanos, semisótanos y bajo plazas y plazoletas.

q. Estacionamiento mixto. Edificación que destina niveles de construcción o pisos a estacionamiento en altura y estacionamiento subterráneo de manera conjunta

r. Estacionamiento de disuasión. Estacionamiento concebido para permitir el acceso al transporte público de conductores que acceden a la estación o parada en automóvil y evitar que accedan a un determinado lugar (centro urbano) en su vehículo.

s. Generadores de Transporte. Cualquier elemento urbano capaz de producir o atraer un número significativo de desplazamientos, de personas o de mercancías.

t Gestión de la Demanda de. Transporte. Conjunto de acciones y medidas orientadas a desincentivar el uso generalizado de los modos de transporte privado (vehículo y moto particulares) y fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público).

u. Gestión del Estacionamiento. Se refiere a la variedad de estrategias y medidas que fomentan una oferta racional y ordenada, un uso eficiente, una mejora de la calidad del servicio y una mejora del diseño del estacionamiento existente y futuro; todo ello con el fin de minimizar las externalidades negativas que éste genera o puede generar en su ámbito de influencia.

v. Integración Física; Hace referencia a la existencia de diversos elementos, dotaciones, equipamientos o infraestructuras especiales dispuestos para facilitarle al usuario un trasbordo fluido, rápido y cómodo entre servicios y modos de transporte durante su viaje.

w. Integración Operacional. Se refiere a la máxima racionalización de la operación, entendida desde el funcionamiento en red de los servicios, que deseablemente deben ser gestionados a través de una central de gestión de las flotas, que asegure el máximo ajuste posible entre oferta y demanda de los servicios en diferentes horas del y a través del tiempo.

x. Integración Tarifaria. Se refiere a la existencia de un medio de pago universal, es decir, que puede usarse indistintamente en todos los modos de transporte, rutas y servicios que son parte de dicho sistema Integrado. Ello generalmente se logra con un medio electrónico, como una tarjeta magnética.

y. Intermodalidad. Transporte de personas o de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.

z. Lanzadera. Servicio de autobús, ferroviario u otras tecnologías que sirve la demanda de viajes en un tramo o trayecto específico que permite comunicar un sector o equipamiento (centro de la ciudad, aeropuerto, etc.) con su nodo de transporte masivo más cercano.

aa. Modos de transporte. Cada uno de los diferentes sistemas de transporte disponibles para el desplazamiento de pasajeros o mercancías. En el caso de la movilidad de pasajeros son peatón, bicicleta, transporte público (bus, tren, tranvía, etc.) y transporte privado (vehículo particular, moto particular).

bb. Movilidad sostenible. es aquella en la que se satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y las mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático. (CEU-UNIMAYOR, 2016).

cc. Peatón. Persona. que transita a pie o por una vía.

dd. Redistribución del espacio vial. Reasignación del uso de la sección vial (calzada vehicular, separador vial y andenes) de manera que se fomente una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público).

ee. Reparto modal. Distribución porcentual de los viajes diarios realizados en cada uno de los diferentes modos de transporte disponibles.

ff. Semisótano. Es un nivel de construcción o piso parcialmente subterráneo, desarrollado sin sobresalir de la línea de construcción o paramento, en el cual ninguna de las fachadas o culatas sobresale más de 1.50 metros del nivel natural del terreno.

gg. Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros; Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. (Decreto Único de Transporte 1079 de 2015; Decreto 3109 de 1997, artículo 3o).

hh. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas. (Decreto Único de Transporte 1079 de 2015; Decreto 170 de 2001, artículo 6o).

ii. Sótano. Es la parte subterránea de un edificio con respecto al nivel natural del terreno.

jj. Tráfico. Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado (Ley 769 de 2002).

kk. Tránsito. Es la movilización de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico (Ley 769 de 2002).

II. unidad de estacionamiento. Es la superficie libre destinada al estacionamiento de externalidades (1o) vehículo.

mm. Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales. Posibilidad de uso, por parte de los ciclistas, de algunos espacios peatonales exclusivos.

nn. Zonas de Gestión del Estacionamiento. son aquellas zonas delimitadas espacialmente, aglutinando sectores con características similares en cuanto a conflictos de estacionamiento, con el fin de que sean sujeto de implementación de un paquete específico de estrategias y medidas de gestión del estacionamiento. Las Zonas de Gestión del Estacionamiento se clasifican en dos tipos. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE).

oo. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER). son aquellas zonas de gestión en las cuales se presenta una alta demanda de estacionamiento ligado a intensas dinámicas de actividades urbanas de comercio. y servicios entre otros, y en las cuales se requiere una gestión integral del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos en su ámbito de influencia. están contempladas en el Acuerdo municipal 0373/2014 (Plan de Ordenamiento Territorial 2014) e incluidas en el Acuerdo municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo municipal 2016-2019).

pp. Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE). son grandes zonas de gestión en las cuales, en general, se presenta una baja demanda de estacionamiento e incluyen de manera puntual elementos urbanos (espacios o edificaciones) con mediana-alta movilidad generada, que hacen necesaria una gestión integral del estacionamiento en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos.

qq. Ámbito metropolitano funcional o área metropolitana funcional. Se refiere al ámbito espacial en el cual Santiago de Cali presenta una mayor articulación con sus municipios vecinos bajo el reconocimiento de dinámicas económicas interdependientes, las cuales requieren de un fortalecimiento de la conectividad territorial.

rr. <Literal adicionado por el artículo [2](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público: Sistema de transporte público enfocado en mejorar la prestación del servicio a los usuarios, involucrando todas las modalidades de transporte público que conforman el Sistema de Movilidad y que estén legalmente constituidos (intermodalidad), que permitan generar una mejor cobertura, más frecuencias, incorporando un sistema inteligente que incluya procesos de planeación y gestión y que permitan la toma y procesamiento de datos, el análisis de riesgos y la trazabilidad de

las operaciones bajo condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [2](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.



ARTÍCULO 4o. DEFINICIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA. Se entiende por Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), como el instrumento maestro de planificación integral de la movilidad urbana que provee un diagnóstico documentado, que establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes, en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y con un enfoque de planificación participativa.



ARTÍCULO 5o. PERIODO DE EJECUCIÓN. El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) establece periodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como las estrategias, programas y proyectos a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente Decreto al corto plazo como el periodo 2019-2022; como de mediano plazo el periodo 2023-2026; y, cómo de largo plazo el periodo 2027-2030.



ARTÍCULO 6o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del área urbana de Santiago de Cali, por todos los actores del Sistema de Movilidad, tanto de carácter público como particular.



ARTÍCULO 7o. REVISIÓN DEL PIMU. El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Santiago de Cali se revisará cuando se presente alguna o varias. de las siguientes condiciones.

1. Cuando concluya su periodo de ejecución.
2. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes de acuerdo con los resultados de una nueva encuesta de movilidad y otros estudios técnicos correspondientes.
3. Cuando el Plan de Ordenamiento Territorial así lo ordene.

TÍTULO I.

DE LAS DIRECTRICES GENERALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.



ARTÍCULO 8o. PRINCIPIOS DE LAS DIRECTRICES GENERALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Los principios en los cuales se fundamentan las directrices generales de movilidad sostenible en Santiago de Cali son los siguientes.

1. El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad territorial en el contexto de una movilidad sostenible, con seguridad vial y accesibilidad universal.
2. La prioridad de los modos de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.
3. La coordinación multi-nivel, la gestión integrada, la intermodalidad y la financiación.-.de la sostenibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, entendido como un servicio público esencial.
4. El cumplimiento de los vigentes tratados internacionales de cambio climático en lo que respecta a la movilidad.
5. La apuesta por externalidades modelo de desarrollo urbano Sostenible.



ARTÍCULO 9o. OBJETIVOS DE LAS DIRECTRICES GENERALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Los objetivos que persiguen las directrices generales de movilidad sostenible en Santiago de Cali son los siguientes.

1. Integrar la política de movilidad con las políticas de desarrollo territorial y económico.
2. Mejorar la seguridad vial a partir de acciones en lo referente a la gestión institucional, comportamiento humano, la atención y rehabilitación de víctimas, la infraestructura y los vehículos.
3. Garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida a partir de acciones en las dimensiones física, comunicativa y actitudinal.
4. Planificar la movilidad con base en la prioridad a los sistemas de transporte público optimizado y los modos no motorizados (peatón y bicicleta).
5. Gestionar adecuadamente la oferta de transporte público optimizado para una integración física, operacional y tarifaria de los sistemas urbanos, metropolitanos y regionales.
6. Potenciar la intermodalidad en la movilidad tanto de personas como de mercancías.
7. Reducir el uso generalizado e irracional del transporte privado mediante acciones de desincentivo.
- 8, internalizar en el costo de la movilidad en transporte privado las externalidades negativas que genera.
9. Sustituir progresivamente el uso de combustibles fósiles por energías renovables en el sector transporte.
10. Fortalecer la gobernanza como soporte de la movilidad sostenible.



ARTÍCULO 10. OBJETIVO GENERAL. El objetivo general del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Santiago de Cali es fomentar un modelo de movilidad multi-modal e intermodal

que, con base en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, otorgue a los modos de transporte público optimizados y no motorizados (peatón y bicicleta) prioridad sobre el transporte privado, fomente la seguridad vial y garantice la accesibilidad a todos los grupos poblacionales; buscando con ello la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Santiago de Cali.



ARTÍCULO 11. OBJETIVOS ESPECÍFICOS. Los objetivos específicos del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Santiago de Cali son los siguientes.

1. Lograr que la accesibilidad universal en el año 2030 sea del 100% en la red prioritaria de andenes y el transporte público.
2. Incrementar la participación del modo transporte público en el reparto modal del 21% del año de referencia al 30% en el año 2030.
3. Incrementar la participación del modo bicicleta en el reparto modal del 4,5% del año de referencia al 12% en el año 2030.
4. Reducir las víctimas fatales por siniestros de tránsito en el 2030 en externalidades 51% con respecto al año de referencia.
5. Reducir las emisiones de CO₂eq por fuentes móviles en el año 2030 en externalidades 20% con respecto al año de referencia.



ARTÍCULO 12. ESTRATEGIAS. Las estrategias del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Santiago de Cali para conseguir los objetivos. planteados son.

1. Estrategia de fomento de la movilidad peatonal. Comprende acciones orientadas al fomento de la movilidad peatonal en el espacio público, mediante la dotación y mejoramiento de la red de aceras de la ciudad.
2. Estrategia de fomento de la movilidad en bicicleta. Comprende acciones orientadas al fomento de la movilidad en bicicleta en los diversos sectores de la ciudad, mediante la dotación, mejoramiento y optimización de la red de ciclo-infraestructura de la ciudad y sus servicios asociados.
3. <Numeral modificado por el artículo [3](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte público terrestre de pasajeros. Se orienta al fomento del servicio público de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades y el incremento de su participación en el reparto modal, mediante acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y sus servicios.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [3](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

<3>. Estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte público masivo, Se orienta al fomento del servicio público de transporte masivo de pasajeros y el incremento de su participación en el reparto modal, mediante acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y sus servicios.

4. Estrategia de optimización y mejoramiento integral de la movilidad en transporte público individual - taxi. Comprende acciones orientadas a la optimización de la operación de transporte público individual taxi, al mejoramiento integral enfocado a la calidad de su servicio al usuario, y a la reducción de sus externalidades negativas por congestión, emisiones y uso de espacio público.

5; Estrategia de racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado. Comprende acciones orientadas tanto a gestionar la demanda de transporte para fomentar un patrón de movilidad más sostenible como a gestionar la oferta de transporte para fomentar una dotación racional de infraestructura vial para la movilidad.

6. Estrategia de regulación, control y gestión inteligente del tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial. Comprende acciones orientadas al fomento tanto de la eficiencia de la movilidad como de la seguridad vial.

7. Estrategia de reducción de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles. Comprende acciones orientadas a mitigar el impacto negativo del sector transporte en el medio ambiente.

8. Estrategia de cultura ciudadana para una movilidad sostenible, segura y accesible. Comprende acciones orientadas al fomento del uso de los modos de transporte más sostenibles, a la sensibilización sobre el adecuado comportamiento en la vía pública y el respeto a las normas de tránsito por cada uno de los actores de la movilidad como garante de la seguridad vial, y a la construcción de una cultura de accesibilidad universal que garantice a la población con movilidad reducida el disfrute de sus derechos de desplazamiento.

9. Estrategia de gestión institucional para la movilidad sostenible. Comprende acciones orientadas a la mejora de la eficiencia y eficacia del componente organizacional del sector movilidad y Las instituciones relacionadas.

10. Estrategia de mejoramiento y desarrollo de fuentes e instrumentos de financiación de la movilidad sostenible. Comprende acciones orientadas al fortalecimiento y desarrollo de fuentes e instrumentos tanto tradicionales como alternativos para la financiación de los diversos componentes de la movilidad sostenible.



ARTÍCULO 13. DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD. El Sistema de Movilidad se entiende como el conjunto de infraestructuras y servicios de los diversos modos de transporte, tanto motorizados como no motorizados, y las tecnologías de regulación, monitoreo y control, que interactúan de manera sinérgica para el desplazamiento de personas y bienes; con el fin de garantizar la accesibilidad territorial, en el marco de criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, accesibilidad universal y seguridad vial.



ARTÍCULO 14. COMPONENTES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD. El Sistema de Movilidad se compone por los siguientes subsistemas.

1. Subsistema de Movilidad Peatonal (SMP)
2. Subsistema de Movilidad en Bicicleta (SMB)
3. Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub)
4. Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMTPri)
5. Subsistema de Logística y Transporte de Carga (SLTC)
6. Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control (SRMC)



ARTÍCULO 15. ASPECTOS TRANSVERSALES A LOS SUBSISTEMAS DE MOVILIDAD. Para los subsistemas del artículo 14 se incorporarán los siguientes temas transversales.

1. Accesibilidad universal en la movilidad. La infraestructura y los servicios para la movilidad deberán ser concebidos, diseñados, construidos y gestionados de manera que puedan ser utilizados de forma autónoma por todos los grupos poblacionales independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas, garantizando así su derecho al ingreso, tránsito y permanencia en un lugar, de manera segura, confortable y autónoma. Esto, en el marco del concepto amplio de accesibilidad universal que incluye sus dimensiones física, comunicativa y actitudinal.
2. Seguridad vial en la movilidad. Deberán aplicarse todos los criterios y dimensiones de la seguridad vial en el diseño, operación y gestión de la infraestructura y los servicios, para la movilidad.
3. Otros aspectos que se entienden como transversales son los siguientes. el medio ambiente la cultura ciudadana y la gestión institucional.

TÍTULO II.

SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL.

CAPÍTULO 1.

GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL.



ARTÍCULO 16. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL. El Subsistema de Movilidad Peatonal este compuesto por la infraestructura vial destinada para el desplazamiento de peatones, ya sea de manera exclusiva o en coexistencia con otros modos, así como otros elementos constitutivos del espacio público, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

CAPÍTULO 2.

RED PEATONAL PRIORITARIA.



ARTÍCULO 17. RED PEATONAL PRIORITARIA. La red prioritaria para la movilidad de peatones y población con movilidad reducida es el conjunto de sub-redes o itinerarios identificados por el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) como de especial importancia en la ciudad en términos de su relación con el sistema de transporte público, el espacio público, los equipamientos y dotaciones, y las zonas de mayor valor patrimonial-cultural, entre otros.

La red prioritaria está constituida por los siguientes componentes. la Red Peatonal Troncal a Nivel de Ciudad, la Red Peatonal Estratégica a Nivel de Ciudad y la Red Peatonal del Centro Histórico.

PARÁGRAFO. La localización espacial de los componentes de la red peatonal prioritaria se detalla en el Plano P1. “Subsistema de Movilidad Peatonal”, Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.



ARTÍCULO 18. RED PEATONAL TRONCAL A NIVEL DE CIUDAD. La red troncal a nivel de ciudad incluye la infraestructura para la movilidad de peatones de todos los grupos poblacionales dispuesta a lo largo de los corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Ésta se encuentra identificada en el Plano P1. “Subsistema de Movilidad Peatonal”, Anexo 2. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

Concordancias CALI

2024:

Decreto [4112.010.20.1032](#) de 2024, por el cual se adoptan medidas en materia de movilidad y seguridad vial en el centro histórico del Distrito Especial de Santiago de Cali, para la implementación del espectáculo visual y luminoso de alumbrado navideño denominado 'Cali le canta a la Navidad' y se dictan otras disposiciones



ARTÍCULO 19. RED PEATONAL ESTRATÉGICA A NIVEL DE CIUDAD. La red estratégica a nivel de ciudad incluye la infraestructura para la movilidad de peatones de todos los. grupos poblacionales a lo largo de corredores que actúan como afluentes de la red troncal y de. corredores que comunican elementos y espacios urbanos de mayor interés a nivel zonal. Ésta se encuentra

identificada en el Plano P1 "Sistema de Movilidad Peatonal", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

También harán parte de la red peatonal estratégica los itinerarios propuestos por las unidades de Planificación Urbana UPU.



ARTÍCULO 20. RED PEATONAL DEL CENTRO HISTÓRICO. La red del Centro Histórico incluye la infraestructura para la movilidad de peatones de todos los grupos poblacionales en la zona centro de la ciudad que concentra el sector de mayor valor patrimonial y cultural, y la mayor intensidad de actividades gubernamentales, institucionales, culturales, comerciales y de servicios, entre otras. Ésta se encuentra identificada en el Plano P1. "Sistema de Movilidad Peatonal", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

PARÁGRAFO. Se podrán definir otros sectores urbanos de exclusividad o predominio peatonal asociados con centralidades urbanas o sectores funcionales definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial POT garantizando soluciones integrales para los distintos modos de transporte y soluciones para el estacionamiento de vehículos, el abastecimiento y descarga de productos y mercancías.

CAPÍTULO 3.

DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD PEATONAL.



ARTÍCULO 21. PRIORIDAD DEL PEATÓN EN EL ENTORNO CONSTRUIDO. La movilidad de peatones de todos los grupos poblacionales deberá gozar de prelación frente a los otros modos de movilidad, ya sean motorizados o no motorizados. La movilidad peatonal se priorizará de manera general, en el conjunto del área urbana de Santiago de Cali tanto en corredores prioritarios como en puntos críticos de fricción y, de manera particular, en el Centro Histórico de la ciudad y sus bordes, o en otras zonas de prelación peatonal que a futuro se configuren de acuerdo con lo señalado en el parágrafo del Artículo 20 del presente Decreto.



ARTÍCULO 22. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA RED PEATONAL. El diseño, construcción y mejoramiento de los elementos de la infraestructura para la movilidad de peatones deberá responder a lo establecido en el Manual de Diseño y Construcción de los Elementos Constitutivos del Espacio Público (MECEP) de Santiago de Cali y sus posteriores actualizaciones.

TÍTULO III.

SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA.

CAPÍTULO 1.

GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA.



ARTÍCULO 23. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA. El Subsistema de Movilidad en Bicicleta está compuesto por las diferentes tipologías de infraestructura vial para el desplazamiento en bicicleta, la infraestructura para el estacionamiento de tipo estándar e intermodal para bicicletas, el servicio de bicicleta pública o compartida, el servicio de asistencia al ciclista, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal a este Subsistema.



ARTÍCULO 24. TIPOLOGÍAS. de ciclo-infraestructura para el desplazamiento. Con el fin de adaptarse a la Resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas” y posteriores, en Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el desplazamiento.

- a) Ciclorruta
- b) Ciclobanda
- c) Banda Ciclopreferente
- d) Carril Ciclopreferente
- e) Carril con Tránsito Calmado
- f) Carril Bus-Bici
- g) Circulación a Contraflujo
- h) Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales

PARÁGRAFO. El término “ciclo-infraestructura para el desplazamiento” el cual abarca las diversas tipologías de ciclo-infraestructura propuestas por la "Guía de ciclo- Infraestructura para Ciudades Colombianas", se constituye; en una precisión y desarrollo técnico del término “ciclorruta” al que hace referencia el artículo 205 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014. En el mismo sentido, el término “bicipista” al cual hace referencia el artículo 205 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, se entiende incluido en una tipología establecida en el literal a) del presente artículo.



ARTÍCULO 25. TIPOLOGÍAS DE CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA EL ESTACIONAMIENTO. Se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el estacionamiento de bicicletas.

- a) Ciclo-Estacionamiento Estándar
- b) Ciclo-Parqueadero Intermodal

CAPÍTULO 2.

CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA EL DESPLAZAMIENTO Y EL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS.



ARTÍCULO 26. RED DE CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA EL DESPLAZAMIENTO. La red de ciclo- infraestructura comprende las siguientes categorías.

- a. Red básica. Comprende todos aquellos corredores identificados como de alta y mediana prioridad en los cuales se implementará alguna de las tipologías de Infraestructura para el desplazamiento en bicicleta.
- b. Red complementaria. Comprende todos aquellos corredores que han sido 'identificados como de baja prioridad en los cuales se Implementara alguna de las tipologías de infraestructura para el desplazamiento en bicicleta.

PARÁGRAFO. La localización espacial de los componentes de la red complementaria de ciclo- infraestructura para el desplazamiento en bicicleta se encuentra identificada en el Plano P2. "Subsistema de Movilidad en Bicicleta", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.



ARTÍCULO 27. RED DE CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA EL ESTACIONAMIENTO. La red básica de ciclo-estacionamientos estándar y ciclo-parqueaderos intermodales, comprende la infraestructura requerida para el estacionamiento de bicicletas en los principales puntos atractores de viajes de la ciudad, asociados al sistema de transporte público, centros comerciales, parqueaderos públicos, Instituciones de Educación Superior y diversos tipos de equipamiento urbano, entre otros.

PARÁGRAFO 1. La localización espacial de los componentes de la red básica de ciclo- infraestructura para el estacionamiento se encuentra identificada en el Plano PL2. "Subsistema de Movilidad en Bicicleta", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte de presente Decreto.

PARÁGRAFO 2. Adicionalmente a lo establecido en la red básica, podrán implementarse todos los puntos de ciclo-estacionamiento estándar o ciclo-parqueadero intermodal que se consideren necesarios en el marco de la formulación de una red complementaria de nivel zonal o de señalamientos específicos derivados de los Planes Maestros de Espacio Público, de Equipamientos y de Vivienda.



ARTÍCULO 28. BICICLETA PÚBLICA. Se implementará un servicio de Bicicleta Pública en el área urbana de Santiago de Cali orientado a servir tanto el primer y último trayecto del viaje, como a la inter-modalidad, con énfasis en el transporte público. Se propenderá por su localización en las zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios, y sus zonas de influencia, con especial atención en centralidades y nodos de equipamientos.

PARÁGRAFO. La localización espacial de las zonas de prioridad alta, media y baja para la implementación de servicios de bicicleta pública se encuentra identificada en el Plano, P2. "Subsistema de Movilidad en Bicicleta", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

CAPÍTULO 3.

DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN BICICLETA.



ARTÍCULO 29. DISEÑO DE LA CICLO-INFRAESTRUCTURA. El diseño de la ciclo-infraestructura deberá responder a los siguientes aspectos.

1. El diseño de la ciclo-infraestructura, en todas sus tipologías, tendrá en consideración los lineamientos de la "Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas" que se encuentre vigente.
2. El diseño deberá responder a los cinco (50) requisitos básicos a los que se refiere la vigente "Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas" y sus posteriores actualizaciones.

a) Seguridad

b) Directividad

c) Coherencia

d) Comodidad

e) Atractividad

3. En todo caso, el diseño de la ciclo-infraestructura deberá ajustarse a las condiciones y realidades de la ciudad consolidada y al potencial del área de expansión urbana de Santiago de Cali.



ARTÍCULO 30. DIMENSIONES DE LA CICLO-INFRAESTRUCTURA. Las dimensiones de la infraestructura vial para la movilidad en bicicleta deberán ajustarse en cada caso, ya sea a la realidad de las secciones viales existentes en la ciudad consolidada o a las secciones viales establecidas en el área de expansión urbana, de la siguiente manera.

1. En la ciudad consolidada, en particular en aquellos tramos críticos con insuficiencia de espacio, el dimensionamiento se hará con base en el concepto de "condiciones aceptables", a través del uso de las siguientes dimensiones mínimas aplicadas a cada tipología.

a) Tipología Ciclorruta. Para ciclorruta unidireccional el ancho mínimo es de un metro con veinticinco centímetros (1,25 m). Para ciclorruta bidireccional el ancho mínimo es de dos metros y medio (2,50 m).

b) Tipología Ciclobanda. Para ciclo banda unidireccional el ancho mínimo es de externalidades (1,0) metro.

c) Tipología Banda Ciclopreferente. Para la banda ciclo preferente unidireccional el gancho, mínimo es de externalidades (1,0) metro.

d) Tipología Carril ciclo preferente rente. Para el carril ciclo-preferente sin espacio de adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo es de dos metros con sesenta y cinco centímetros (2,65 m). Para el carril ciclo-preferente con espacio de adelantamiento en el mismo

carril, el ancho mínimo es de cuatro (4,0) metros.

e) Tipología Carril Bus-Bici. Para carril bus-bici sin adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo es de tres (3,0) metros donde operen buses complementarios y de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) donde operen buses padrón. Para carril bus-bici con adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo es de cuatro metros con veinticinco centímetros (4,25 m) donde operen buses complementarios y de cuatro metros y medio (4,50 m) donde operen buses padrón.

f) Tipología Carril con Tránsito Calmado. El ancho mínimo es el ancho del carril dispuesto para ello, ya sea existente o modificado mediante redistribución de la sección vial.

g) Tipología Circulación a Contraflujo. El ancho mínimo de la calzada vehicular de la calle de sentido único con contraflujo es de tres metros y medio (3,50 m).

h) Tipología Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales. El ancho mínimo está determinado por el ancho de la infraestructura existente.

2. En el suelo de expansión urbana, el dimensionamiento se hará con base en el concepto de "condiciones óptimas", a través del uso de las siguientes dimensiones mínimas aplicadas a cada tipología.

a) Tipología Ciclorruta. Para ciclorruta unidireccional el ancho mínimo es de externalidades metro con sesenta centímetros (1,60 m). Para ciclorruta bidireccional el ancho mínimo es de dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m).

b) Tipología Ciclobanda. Para ciclo banda unidireccional el ancho mínimo es de externalidades metro con veinte centímetros (1,20 m).

c) Tipología Banda Ciclopreferente. Para la banda ciclo preferente unidireccional el ancho mínimo es de un metro con veinte centímetros. (1,20 m).

d) Tipología Carril Ciclopreferente. Para el carril ciclo-preferente sin espacio de adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo es de dos metros con sesenta y cinco centímetros (2,65 m). Para el carril ciclo-preferente con espacio de adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo será de cuatro (4,0) metros.

e) Tipología Carril Bus-Bici. Para carril bus-bici sin adelantamiento en él. mismo carril, el ancho mínimo es de tres (3,0) metros donde operen buses complementarios y de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) dónde operen buses padrón. Para carril bus-bici con adelantamiento en el mismo carril, el ancho mínimo es de cuatro metros con veinticinco centímetros (4,25 m) donde operen buses complementarios y de cuatro metros y medio (4,50 m) donde operen buses padrón.

f) Tipología Carril con Tránsito Calmado. El ancho mínimo es el ancho del carril dispuesto para ello, ya sea existente o modificado mediante redistribución de la sección vial.

g) Tipología Circulación a Contraflujo. El ancho mínimo de la calzada vehicular de la calle de sentido único con contraflujo será de tres metros y medio (3,50 m).

h) Tipología Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales. El ancho mínimo está determinado por el

ancho de la infraestructura existente.



ARTÍCULO 31. EJECUCIÓN DE LA CICLO-INFRAESTRUCTURA. La ejecución de ciclo-infraestructura deberá hacerse bajo el concepto de proyecto integral de ciclo-infraestructura, lo cual implica que todo tramo de ciclo-infraestructura deberá estar dotado de todos los elementos de regulación y control del tráfico (demarcación y señalización, semaforización, dispositivos de control) necesarios para garantizar la seguridad vial al usuario de la bicicleta.

TÍTULO IV.

SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

CAPÍTULO 1.

GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.



ARTÍCULO 32. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO. El Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, participan de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali, y entre éste, y sus municipios vecinos; incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

La entidad territorial propenderá por la consolidación y fortalecimiento de un Subsistema de Movilidad en Transporte Público que comprenda los siguientes componentes.

1. Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO)
2. Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera (STC Ladera)
3. Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia. (STA- Intermunicipal).
4. Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano
5. Sistema de Transporte Fluvial del Rio Cauca (STF-Rio Cauca)
- 6 sistema de Transporte Mixto (ST-Mixto)
7. <Numeral modificado por el artículo [4](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Sistema de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo)

Notas de Vigencia

- Numeral adicionado por el artículo [4](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

PARÁGRAFO 1. La localización espacial de los componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Público se encuentra identificados en el Plano P3. "Subsistema de Movilidad en Transporte Público", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

PARÁGRAFO 2. Al listado de componentes del Subsistema de Transporte Público de los que trata el presente artículo, se le podrán adicionar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC), los cuales se entenderán definidos a partir de su denominación genérica establecida por su función de complementariedad con sistemas de mayor jerarquía, siempre que cuente con la viabilidad legal, técnica y financiera.

PARÁGRAFO 3. Los elementos constitutivos de los modos o sistemas de transporte público incluyen la infraestructura vial, los paraderos, las estaciones, los patio-talleres, los predios, los centros de control, las plataformas y tecnologías de recaudo, operación e información, y los vehículos o material rodante, entre otros.

PARÁGRAFO 4. La bicicleta pública se entiende como un elemento complementario al transporte masivo, dada su participación en los trayectos de inicio y /o final del viaje, como parte de una cadena intermodal en transporte público.

CAPÍTULO 2.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO.



ARTÍCULO 33. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO - DEFINICIÓN. "Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización" (Decreto Nacional 3109 de 1997, artículo 3o, y compilado en el Decreto Único reglamentario de transporte 1079 de 2015, artículo 2o. 2o1o. 2o. 1o. 2o).

En el caso del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO) Santiago de Cali, se trata de un sistema. Bus Rapid Transit (BRT) tronco-alimentado y multimodal, con una completa integración operacional, física y tarifaria, que incluye cuatro (4o) tipos de infraestructura con sus respectivos servicios y tipología de material rodante.

1. Corredores Troncales del SITM-MIO. Corredores con capacidad para servir las mayores demandas del sistema, Su infraestructura vial está basada en un carril de uso exclusivo localizado generalmente en los carriles centrales de la calzada vehicular. A lo largo de dichos corredores se disponen las Estaciones de Parada y las Terminales Intermedias, y en los extremos de dichos corredores se disponen las Terminales de Cabecera. Estos corredores son usados para servicios Troncales y Expresos, los cuales, operan, principalmente, con buses de alta capacidad.

2. Corredores Pre-Troncales del SITM-MIO. Corredores para servir demandas intermedias del sistema. En el caso de Corredores Pre-Troncales Estándar, su infraestructura vial se basa en el uso del carril derecho del tráfico mixto, en coexistencia con otros modos de transporte motorizado. En el caso de Corredores Pre-Troncales Preferenciales, su infraestructura vial se basa en la transformación de un carril de tráfico mixto a un Carril Preferencial en el cual tiene preferencia de circulación el SITM-MIO. Estos corredores son usados para servicios Pre-Troncales, los cuales operan, principalmente, con buses de mediana capacidad.

3. Corredores Complementarios del SITM-MIO. Corredores para servir demandas bajas del sistema, sobre todo de carácter zonal. Su infraestructura se basa en el uso del carril derecho de tráfico mixto, en coexistencia con otros modos de transporte motorizado. Estos corredores son usados para servicios Alimentadores, los cuales operan, principalmente, con buses de baja capacidad.

4. El Transporte por Cable (MIO-Cable) el cual está orientado a servir la demanda de viajes que desde los sectores de menor accesibilidad de la ladera occidental buscan enlazarse con la Terminal Intermedia Cañaveralejo del SITM-MIO y viceversa.

PARÁGRAFO. La gestión del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO) está a cargo de la Administración de Santiago de Cali a través de la entidad creada para tal fin. La operación de transporte en el SITM-MIO, como así lo establece la legislación vigente, podrá ser realizada por empresas, operadoras públicas o ejecutada en empresas operadoras privadas mediante licitación pública.

CAPÍTULO 3.

SISTEMAS DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO DISTRITAL Y SISTEMAS DE ARTICULACIÓN INTERMUNICIPAL.



ARTÍCULO 34. SISTEMAS DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO EN EL ÁMBITO DISTRITAL. <Artículo modificado por el artículo [5](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> En el ámbito de Santiago de Cali se implementarán: 1) El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y 2) El Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC- Tradicional). Previa viabilidad legal, técnica y financiera se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que se identifiquen para el corto, mediano y largo plazo.

PARÁGRAFO 1: El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y el Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradicional), se entienden en los términos de los incisos cuarto y quinto del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, o de la norma que la modifique, adicione o sustituya.

PARÁGRAFO 2: Los otros Sistemas de Transporte Complementario que se podrán implementar en el futuro, responden a una denominación genérica establecida con base en su función de complementariedad con sistemas de mayor jerarquía, y por tanto, no se enmarcan en la definición que la Ley 1955 de 2019 establece para los Sistemas de Transporte Complementario. En todo caso,

deberán contar con previa viabilidad legal, técnica y financiera.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [5](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

ARTÍCULO 34. SISTEMAS DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO EN EL ÁMBITO DISTRITAL. En el ámbito de Santiago de Cali se implementará. el "Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera Occidental del Área Urbana' (STC-Ladera). Previa viabilidad legal, técnica y financiera se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que se identifiquen para el corto, mediano y largo plazo.

PARÁGRAFO 1. El 'Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera Occidental' (STC-Ladera) se entiende en los términos en que la Ley 1753 de 2015 en su artículo 34 define los Sistemas de Transporte Complementario.

PARÁGRAFO 2. Los otros Sistemas de Transporte Complementario que se podrán implementar a futuro, responden a una denominación genérica establecida con base en su función de complementariedad con sistemas de mayor jerarquía, y por tanto no se enmarcan en la definición que la Ley 1753 de 2015 en su artículo 34 establece para los Sistemas de Transporte Complementario. En todos los casos, estos estarán supeditados a contar con la viabilidad legal, técnica y financiera.



ARTÍCULO 35. SISTEMAS DE TRANSPORTE DE ARTICULACIÓN INTERMUNICIPAL DE CORTA DISTANCIA. <Artículo modificado por el artículo [6](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> En el ámbito funcional metropolitano de Santiago de Cali y sus municipios vecinos, se promoverá la articulación entre los modos y modalidades del servicio de transporte público terrestre de pasajeros y el Transporte Público Intermunicipal de Pasajeros de Corta Distancia, entendiendo este último como un Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [6](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

ARTÍCULO 35. SISTEMAS DE TRANSPORTE DE ARTICULACIÓN INTERMUNICIPAL DE CORTA DISTANCIA. En el ámbito funcional metropolitano de Santiago de Cali y sus municipios vecinos, se liderará la articulación entre el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO y el Transporte Público Intermunicipal de Pasajeros de Corta Distancia, entendiendo a este último como un Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal.

CAPÍTULO 4.

SISTEMA FERROVIARIO URBANO-METROPOLITANO.



ARTÍCULO 36. SISTEMA FERROVIARIO PARA LA MOVILIDAD DE PASAJEROS EN EL ÁMBITO URBANO Y METROPOLITANO - DEFINICIÓN. Se entiende como "Sistema Ferroviario Urbano- Metropolitano" el sistema de transporte ferroviario de mediana y alta capacidad orientado a servir la demanda de viajes de pasajeros del ámbito urbano de Santiago de Cali y los viajes inter-urbanos entre éste y los municipios del ámbito funcional metropolitano. Este podrá ser implementado a nivel de superficie, subterráneo o elevado, o una combinación de estos, en función de los resultados de los estudios pertinentes. En todo caso, su implementación deberá ser armónica con el componente urbanístico y de espacio público del área urbana de Santiago de Cali.



ARTÍCULO 37. ÁMBITO DE INFLUENCIA TERRITORIAL. En una primera fase, el Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano estará orientado a servir la demanda de viajes del ámbito urbano y funcional metropolitano, es decir, entre Cali y sus municipios vecinos, Palmira (con lanzadera a Aeropuerto/Zona Franca), Yumbo y Jamundí y dentro del ámbito urbano de cada uno de estos. En una segunda fase, se ampliará el alcance territorial hasta el nivel del ámbito de la región metropolitana funcional alrededor de Cali; y, finalmente, podrá interrelacionarse con sistemas en otras aglomeraciones urbanas del norte del Departamento del Valle del Cauca y Eje Cafetero.



ARTÍCULO 38. TRAZADO FERROVIARIO EN EL ÁMBITO MUNICIPAL. El trazado del Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano en el ámbito de Santiago de Cali se plantea a lo largo del "Corredor Interregional de Transporte Férreo Masivo de Pasajeros y Carga" el cual cuenta con una red total de 18,8 Km, de los cuales 14,7 Km corresponden al eje norte- sur "Par Vial Calles 23, 25 y 26 / Avenida 4o Norte entre los límites municipales del sur y del norte", y 4,1 Km corresponden al eje centro-oriente "Carrera 7o entre Calle 26 y el Río Cauca".

PARÁGRAFO. Para el caso del eje centro-oriente, podrán analizarse otras alternativas de trazado que puedan resultar más atractivas en el marco de iniciativas que fomenten sinergias entre el sistema de transporte y proyectos urbanos de desarrollo o redesarrollo.



ARTÍCULO 39. INTEGRACIÓN ARMÓNICA CON EL CORREDOR VERDE. El Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano deberá garantizar una integración armónica con el componente paisajístico del proyecto estratégico Corredor Verde en la cual el concepto espacial es el de un

sistema compatible con la configuración de un parque longitudinal, razón por la cual se descartará cualquier tipo de cerramiento lateral continuo que pueda convertirse en una barrera urbanística. De igual manera, se establece la prioridad y continuidad espacial del Corredor Verde y la prioridad de paso del sistema ferroviario, por lo cual las intersecciones con vías arterias principales serán resueltas a varios niveles, preferiblemente con pasos subterráneos. Otras intersecciones, dependiendo del caso, podrán ser resueltas a nivel dando siempre prioridad semafórica a los flujos del Corredor Verde y al sistema ferroviario.



ARTÍCULO 40. USO MIXTO DE PASAJEROS Y CARGA DEL TRAZADO FERROVIARIO. El proyecto del Sistema Férreo de Pasajeros por hacer uso del “Corredor Interregional de Transporte Férreo Masivo de Pasajeros y Carga”, deberá estructurarse analizando su coexistencia, temporal o indefinida, con la operación de transporte de carga del ámbito regional y nacional en franjas horarias diferenciadas. Los estudios y diseños finales podrán contemplar opciones multimodales que permitan, bajo esquemas de. reducción de impactos ambientales y sociales, externalidades uso eficiente del corredor tanto para pasajeros como para abastecimiento teniendo en cuenta el cruce de esta infraestructura por zonas vitales de la estructura funcional de la ciudad.

CAPÍTULO 5.

SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL RIO CAUCA.



ARTÍCULO 41. SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL RIO CAUCA. Se elaborarán en el mediano plazo, los estudios exploratorios y, si es el caso, la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Sistema de Transporte Fluvial de Pasajeros por el Rio Cauca.

PARÁGRAFO. Se deberán tener en cuenta para la estructuración técnica, legal y financiera la atención prioritaria de pasajeros de la zona oriente, específicamente las Comunas 6o, 7o y 21, la articulación con vías de acceso desde Palmira, Candelaria - Juanchito y Candelaria - Poblado Campestre, la integración multimodal con las terminales de cabecera del Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM-MIO Andrés Sanín y Aguablanca. Adicionalmente se deberá realizar un diseño integral del sistema en el marco de una estrategia de apropiación y control del borde como acción preventiva de ocupaciones del Jarillón del Rio Cauca.

CAPÍTULO 6.

SISTEMA DE TRANSPORTE MIXTO.



ARTÍCULO 42. SISTEMA DE TRANSPORTE MIXTO. Se implementará un Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, el cual, se entiende como “aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultaneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada”. (Decreto Nacional 175 de 2001, artículo 6o; modificado por el Decreto 4190 de 2007 artículo 2o y compilado por el Decreto Único Reglamentario de Transporte 1079 de 2015, artículo 2o.2o.1o.5o.3o)

El ST-Mixto ofrecerá su servicio de ámbito urbano en Santiago de Cali, con prioridad en atender las necesidades de movilidad mixta de la población localizada en el sector de la ladera occidental y el sector más oriental de la zona urbana, en relación con sus lugares de residencia y el Centro Principal de la ciudad y los centros de abastecimiento o mercadeo de la ciudad.

PARÁGRAFO. <Parágrafo suprimido por el artículo [8](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:>

Notas de Vigencia

- Parágrafo suprimido por el artículo [8](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

PARÁGRAFO. El equipo utilizado sólo podrá incluir camioneta doble cabina y campero, previa homologación por el Ministerio de Transporte. El uso de vehículos tipo Bus abierto, chiva o bus escalera no será permitido para el ST-Mixto del ámbito urbano de Cali, por considerarse inadecuado para dicho ámbito.

CAPÍTULO 7.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TRADICIONAL.

Notas de Vigencia

- Capítulo 7 modificado por el artículo [7](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

CAPÍTULO 7.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO CONVENCIONAL.



ARTÍCULO 43. PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
<Artículo Subrogado por el artículo [9](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> En el marco de la implementación del modelo de transporte público terrestre de pasajeros, la oferta de Transporte Público Colectivo Tradicional -como Subsistema de Transporte Complementario- será ajustada de conformidad con las necesidades de movilización de la población, soportada en estudios realizados en condiciones

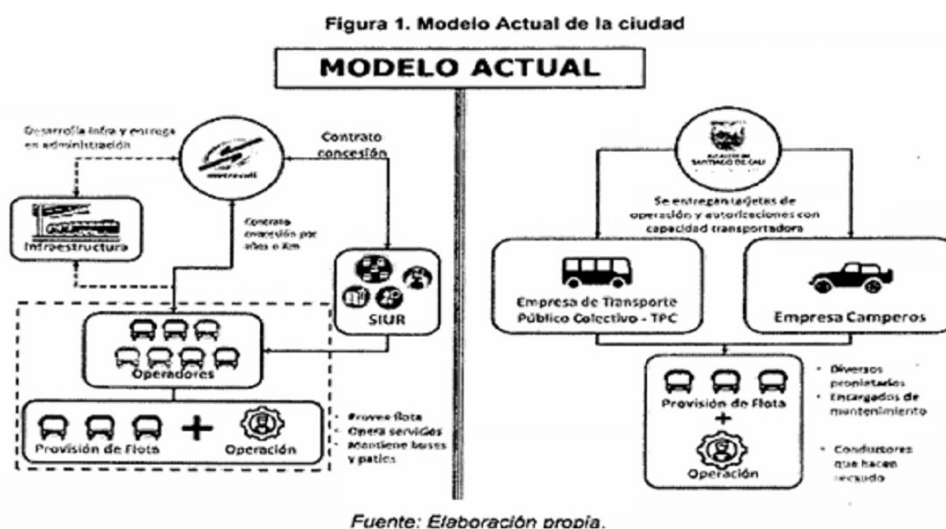
normales de demanda. Este Subsistema deberá articularse e integrarse a través de las Tecnologías de la

DEL DEBER DE CONTAR CON RESULTADOS DE ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SOPORTAN LA MODIFICACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Que el Plan Distrital de Desarrollo para el período 2020-2023 plantea dentro de uno de sus indicadores de trabajo, la ejecución de estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO. En el marco de este instrumento de planeación, se hizo necesario la contratación de una consultoría por parte de la autoridad distrital, que conllevó a la suscripción del contrato No. 4131.010.26.1 de 2021 suscrito entre el Departamento Administrativo de Hacienda y la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia, cuyo objeto fue: “establecer los mecanismos para la sostenibilidad financiera, mayor eficiencia y un menor impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente -SITM-MIO que garantice su funcionamiento (...)”

Que dentro de los resultados de la Consultoría, documento “INFORME TÉCNICO FINAL -VISIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA” se indica lo siguiente:

“Teniendo en cuenta todos los factores que afectan actualmente a la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali (informalidad, retos financieros y desarticulación de los diferentes servicios prestados), es clara la problemática que enfrenta la operación del sistema no solo por factores externos sino debido al modelo mismo bajo el cual opera el sistema actualmente. En la Figura 1, se observa el modelo de operación actual del transporte público formal en la ciudad. En el esquema se da cuenta que los diferentes actores trabajan de manera desconectada y con una clara falta de integración. Esto se ve traducido en mayor tráfico y costos al usuario, menores posibilidades de control y mantenimiento y al final, una baja calidad del servicio que termina resultando en una disminución de la demanda para el transporte formal. Dicha demanda perdida ha sido captada por la informalidad y por el vehículo particular, tanto moto como vehículo, lo cual se puede corroboraren el crecimiento considerable de la compra de estos vehículos entre el 2020 y 2021.



Es claro que la prestación del servicio de transporte en la ciudad no puede seguir soportado en dicho modelo, sobre lo cual los diferentes actores del sector son conscientes de la necesidad de Información y Comunicación (TICs) con los demás componentes del SITP, en un esquema de

complementariedad armónica que permita la sostenibilidad financiera y ambiental del modelo de transporte, en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad y capilaridad de la red, teniendo a los ciudadanos en el centro de la acción pública.

Los operadores de Transporte Público Colectivo Tradicional, previa viabilidad jurídica y técnica, podrán continuar operando en esa modalidad del servicio en el ámbito distrital, bajo las nuevas condiciones del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público - SIITP- y las que determine el Distrito, con base en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Notas de Vigencia

- Artículo Subrogado por el artículo [9](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

ARTÍCULO 43. PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO. En el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MLO, la oferta legal de transporte público colectivo convencional (TPC tradicional) existente, se irá reduciendo progresivamente, acorde con los compromisos adquiridos por la entidad territorial en el Convenio Interadministrativo del 11 de febrero de 2003 celebrado con Metro Cali S.A., sus otrosí modificatorios y lo previsto en el documento CONPES 3767 de 2013 y demás normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

Los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) existentes, previa viabilidad jurídica y técnica, podrán continuar participando en el sector del transporte público en el ámbito municipal bajo nuevas condiciones, siempre que se respete la exclusividad pactada para fase 1o y fase 2o en los contratos de concesión de operación de transporte masivo del año 2006 suscritos por Metro Cali S.A., a través de las siguientes alternativas.

a) La implementación de Sistemas de Transporte Complementario (STC) haciendo uso de figuras como los “Convenios de Colaboración Empresarial” (contemplados en el artículo 2o, 2o.1o.1o.8o.2o del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015) con el propósito de implementar lo establecido en la Ley 1753 de 2015 (artículos 32 y 34), o a través de los procesos licitatorios que se establezcan para la implementación de otros STC; esto, según lo determine la Administración Central de Santiago de Cali, a través de un estudio sobre su viabilidad legal, técnica y financiera.

b) Otras alternativas que sean formuladas por la Administración Central de Santiago de Cali.

PARÁGRAFO. Todas estas alternativas sin perjuicio que los operadores, transportadores, conductores, empresas y demás personas vinculadas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional), puedan participar libremente de los procesos de licitación que

tengan como finalidad la habilitación para prestar el servicio de transporte masivo, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por la ley y el respectivo proceso.



ARTÍCULO 44. PERIODO DE TRANSICIÓN. <Artículo modificado por el artículo [10](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Dado que el proceso gradual de modernización y organización del transporte público terrestre de pasajeros, necesariamente involucra un periodo de transición, este proceso deberá implementarse de manera tal que se reduzca tanto el impacto negativo que pueda sufrir la calidad del servicio al usuario como el riesgo por vulnerabilidad de todos los subsistemas frente a agentes externos. Para ello, se podrán implementar medidas de reordenación de rutas de transporte (Masivo, Colectivo, Camperos) legalmente autorizadas, bajo un esquema de complementación e integración.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [10](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

ARTÍCULO 44. PERIODO DE TRANSICIÓN. Dado que el proceso gradual de modernización del transporte público involucra necesariamente un periodo de transición, este proceso deberá implementarse de manera tal que se reduzca el impacto negativo que pueda sufrir la calidad del servicio al usuario y se reduzca el riesgo por vulnerabilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO frente a agentes externos. Para ello, se podrá implementar un plan de choque de carácter transicional en el que se Involucre una reordenación de rutas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) legal remanente con el fin de que éste no signifique una competencia al SITM-MIO.

CAPÍTULO 8.

OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.



ARTÍCULO 45. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI. El servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi “es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde él. usuario fila el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes”. (Artículo 2o.2o 3o. 3o. Decreto 2297 de 2015). Se llevarán a cabo acciones orientadas a la optimización de la operación del transporte público individual taxi, al mejoramiento integral enfocado a la calidad de su servicio al usuario, y a la reducción de sus externalidades negativas por congestión, emisiones y uso de espacio público.

Dichas acciones se listan a continuación.

- a) Continuidad de la congelación del parque automotor del servicio de taxi durante la vigencia de corto, medio y largo plazo del presente Decreto.
- b.) Fortalecimiento de la restricción de circulación a los vehículos del servicio de taxi, en los términos en que así lo establecen el apartado relacionado con "Restricción de circulación a vehículos motorizados" del presente Decreto y el documento "Anexo 1o. Plan de Acción".
- c) implementación de una red de Zonas de Abordaje de Pasajeros del Servicio de Transporte Público Individual en Vehículo Tipo Taxi (conocidas tradicionalmente como "Pistas de Taxi", en adelante "Zonas de Abordaje de Taxi") en equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio. Esta medida se desarrollará en el marco de lo establecido en el documento "Anexo 1o. "Plan de Acción" que hace parte integral del presente Decreto.
- d) Sustitución de los taxímetros por aplicaciones móviles para establecer el costo del. viaje al usuario. La metodología y fórmula del cálculo del costo del trayecto será (Restablecida por la secretaria de Movilidad, la cual podrá incluir un factor de incremento relacionado con la congestión, pero no involucrará el concepto de tarifa dinámica en función de la demanda. Los costos de desarrollo de la aplicación y de la dotación tecnológica de los vehículos será asumido por el sector privado. Esta medida se desarrollará en el marco de lo establecido en el documento "Anexo 1o. Plan de Acción" que hace parte integral del presente plan.

PARÁGRAFO 1. Se entiende como Zona de Abordaje de Taxi a una zona de estacionamiento y su punto de abordaje de vehículos de transporte público individual, gestionada para la. eficiente prestación del servicio a equipamientos, terminales y centralidades con alta demanda. La zona de estacionamiento y el punto de abordaje podrán estar contiguos o distantes entre sí, pero garantizando su coordinación para la adecuada prestación del servicio. La zona de estacionamiento será continua y su disposición podrá ser para estacionamiento en cordón (longitudinal) o batería (transversal). La señalización y demarcación deberá ajustarse a lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 (Manual de Señalización Vial).

PARÁGRAFO 2. Las Zonas de Abordaje de Taxi deberán localizarse, prioritariamente al interior del predio correspondiente; en él. caso de localizarse en vía pública, deberán hacerlo en vías diferentes a las vías arterias y vías colectoras, de acuerdo con lo establecido. en la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"

PARÁGRAFO 3. Los vehículos usados para prestar el servicio de taxi deberán contar con dispositivos GPS y de comunicaciones, que le permitan a la Secretaría de Movilidad, a través del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT), realizar un monitoreo y seguimiento del desplazamiento de los vehículos, con fines de planificación de la movilidad.

PARÁGRAFO 4. Los vehículos usados para prestar el servicio de taxi deberán contar con dispositivos móviles cargados con la aplicación para el cálculo del costo del trayecto, la pantalla del dispositivo deberá estar a la vista del usuario, y se le dará al usuario la información del costo estimado de manera previa al inicio del viaje.



ARTÍCULO 46. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL. “Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y, características que se definen en el presente capítulo”. (Decreto Nacional 431 de 2017, artículo 1o).

PARÁGRAFO. Los vehículos usados para prestar el servicio de Transporte Escolar deberán contar con dispositivos GPS y de comunicaciones, que le permitan a la Secretaría de Movilidad, a través del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT), realizar externalidades monitoreo y seguimiento del trazado de las rutas y el desplazamiento de los vehículos, con fines de planificación y control.

ARTÍCULO 47. SERVICIO DE TRANSPORTE EN AMBULANCIA. El transporte en ambulancia es el referido a la movilización de pacientes en un vehículo que cumple con las características exigidas por la ley y que incluye la recepción del paciente en el sitio de origen, la aplicación de medidas iniciales de estabilización de acuerdo con recursos y normas establecidas y el traslado a un destino que bien puede ser para recibir atención en un centro asistencial para que le realicen procedimientos. médicos o procedimientos asistenciales o de laboratorio o cuando es transportado a su domicilio habitual por haber sido dado de alta y requerir medidas especiales para su movilización.

Con el fin de hacer más eficiente y seguro el desplazamiento de vehículos tipo ambulancia en la red vial de Santiago de Cali, se llevarán a cabo las siguientes acciones

1. Fortalecer el Centro Regulador de Urgencias, Emergencias y Desastres, CRUE, definido como la unidad de carácter operativo no asistencial, responsable de coordinar y regular en el territorio de su jurisdicción, el acceso a los servicios de urgencias y la atención en salud de la población afectada en situaciones de emergencia o desastre.
2. Fortalecer el uso de tecnologías de información y comunicación SIG (Sistema de Información geográfica) y GPS (Sistema de Posicionamiento Global), para la asignación eficiente de los vehículos a los servicios y a los centros médicos de destino, en función de la menor distancia o tiempo de viaje, el nivel de complejidad requerido, y la preferencia del usuario/paciente.
3. Implementar el enlace de los vehículos, mediante tecnología GPS, con el Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) de la Secretaría de Movilidad para que ésta pueda realizar un monitoreo y seguimiento de los desplazamientos de los vehículos, con fines de planificación y control.
4. Las demás acciones que las autoridades competentes consideren estructurales o complementarias.

CAPÍTULO 9.

DISPOSICIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO.



ARTÍCULO 48. DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las dimensiones de la infraestructura vial para la movilidad en transporte público deberán ajustarse en cada caso, ya sea a la realidad de las secciones viales existentes en la ciudad consolidada o a las secciones viales establecidas para el área de expansión urbana, de la siguiente manera.

1, En la ciudad consolidada, el dimensionamiento se hará con base en el concepto de "condiciones aceptables", a través del uso de las siguientes dimensiones mínimas aplicadas a cada tipología.

a) Para los carriles en corredores troncales por los cuales circulan buses articulados o articulados, el ancho mínimo será de tres metros y medio (3,5) metros.

b) Para los carriles estándar y preferenciales en corredores pretroncales por los cuales circulan buses padrones, el ancho mínimo será de. tres y medio (3,5) metros.

c.) Para los carriles en corredores complementarios, el ancho mínimo será de tres (3,0) metros, para el carril específico sobre el cual circulan buses alimentadores. En aquellos casos en los que el carril es usado tanto por buses padrones como por buses alimentadores el ancho mínimo será de tres y medio (3,5) metros.

PARÁGRAFO 1o. Para los casos, en los que, en la ciudad consolidada, con el fin de dar prelación a los modos alternativos de movilidad (peatón y bicicleta) y/o al transporte público, sea necesario implemento." una redistribución de la sección vial (o de alguno de sus componentes), el ancho mínimo para carriles estándar y preferenciales en corredores pretroncales podrá ser de tres metros y veinte centímetros (3,20 metros). Se entiende como un caso especial para tramos considerados como críticos por presentar insuficiencia de espacio.

PARÁGRAFO 2o. Para el caso de zonas patrimoniales-culturales, de interés turístico y otras redes de prefación peatonal definidas, en las cuales se implemente "Pacificación del Tráfico" estableciendo límites de velocidad de 30 Km/hora, el ancho mínimo para carriles por donde circulen buses alimentadores será de dos metros con ochenta centímetros (2,80 metros). Se entiende como un caso especial para tramos considerados como muy críticos por presentar insuficiencia de espacio, y con calzadas vehiculares de dos (2o) carriles en un mismo sentido.

2. En el área de expansión urbana, el dimensionamiento se hará con base en el concepto de condiciones óptimas, a través del uso de las siguientes dimensiones mínimas aplicadas a cada tipología.

a) Para los carriles en corredores tróncales en los cuales circulan buses articulados o biarticulados., el ancho mínimo será de tres metros y medio (3,5 metros).

b) Para los carriles estándar y preferenciales en corredores pretroncales, en los cuales circulan buses padrones, el ancho mínimo será de tres y medio (3,5 metros).

c) Para los carriles en corredores complementarios, el ancho mínimo será de tres (3,0) metros, para el carril específico sobre el cual circulan buses alimentadores, En aquellos casos en los que el carril es usado tanto por buses padrones como por buses alimentadores, el ancho mínimo será de tres y

medio (3,5) metros.

PARÁGRAFO 3. Para los casos en los que, en suelo de expansión urbana, con el fin de dar prelación a los modos alternativos de movilidad (peatón y bicicleta) y/o al transporte público, sea necesario implementar una redistribución de la sección vial (o de alguno de sus componentes) para una vía ya construida o con proyecto aprobado por las entidades competentes, el ancho mínimo para carriles estándar y preferenciales en corredores pretruncados podrá ser de tres metros y veinte centímetros (3,20 metros)

TÍTULO V.

SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.

CAPÍTULO 1.

GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.



ARTÍCULO 49. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO. El Subsistema de Movilidad en Transporte Privado está compuesto por la infraestructura de la red vial, en todas sus clasificaciones, y la red de estacionamientos en vía y fuera de vía pública, destinados en especial al vehículo y la moto particulares, y en general, a todas las modalidades de transporte (pasajeros, carga y mixto); incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

CAPÍTULO 2.

INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.



ARTÍCULO 50. RED VIAL. se entiende que la Red Vial "corresponde al conjunto de elementos que constituyen las vías construidas y las zonas de reserva vial para futuros proyectos de construcción y/o ampliaciones viales, que tienen como objetivo específico permitir el desplazamiento de vehículos de todo tipo y la movilización de personas y bienes, utilizando los diferentes modos y medios de transporte, prestando especial atención en la adopción de políticas ambientales en su planificación, diseño, construcción y operación" (Acuerdo Municipal 0373 de 2014, artículo 208).



ARTÍCULO 51. CLASIFICACIÓN Y JERARQUÍA EN LA RED VIAL. En desarrollo del artículo 208 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, la red vial está compuesta por las Vías Inter-Regionales (VIR); las Vías Urbanas, clasificadas de mayor a menor jerarquía en Vías Arterias Principales (VAP), Vías Arterias Secundarias (VAS), Vías Colectoras (VC) y Vías Locales (VL); y las Vías de Integración Rural (VIRu).

PARÁGRAFO. Todas las vías que conformen el Anillo Vial Perimetral Urbano y las vías de trasvase entre los costados oriente y occidente de este, quedaran clasificadas como Vías Arterias Principales (VAP) dado el carácter estructurante del anillo y su trasvase en la red vial de la ciudad.



ARTÍCULO 52. OFERTA RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL. La oferta futura de infraestructura vial se hará de una manera racional, dando prioridad a los siguientes componentes.

1. Infraestructura vial para la accesibilidad territorial intraurbana. Proyectos de dotación en infraestructura, ya sea puentes sobre cuerpos de agua o accidentes geográficos y prolongación de vías, que permitan generar nuevos enlaces dentro de la trama vial urbana y de esta manera mejoren la conexión en diferentes sectores de la ciudad.
2. Infraestructura Vial para la prioridad espacial al Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano a lo largo del Corredor Verde. Intersecciones a desnivel en cruces viales que generen conflicto al Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano a lo largo del "Corredor Verde", Estas permiten la prioridad de paso a nivel para el proyecto Sistema Ferroviario Urbano ~ Metropolitano y la continuidad espacial del espacio público del proyecto "Corredor Verde".
3. Infraestructura vial para el Anillo Vial Perimetral Urbano. El Anillo Vial Perimetral Urbano es una infraestructura que rodea el área urbana y que busca una redistribución del tráfico norte-sur, sea local o de paso, para disminuir presión a la red vial interna y mejorar los desplazamientos motorizados de mayor distancia.
4. Infraestructura vial para el Trasvase en el Anillo Vial Perimetral Urbano. Infraestructura vial que facilita, en el costado sur, el trasvase de tráfico entre los lados occidente y oriente del Anillo Vial Perimetral, a través de ejes de conexión transversal.
5. Infraestructura vial en accesos urbanos. Infraestructura de intersecciones a desnivel en los principales accesos a la ciudad, orientados a mejorar la circulación que permite la conexión directa entre las principales vías urbanas y el sistema vial intermunicipal regional
6. Infraestructura vial para la movilidad inter-urbana del ámbito metropolitano. Infraestructura vial que permite la conexión entre las áreas municipales que conforman el área funcional metropolitana de Cali.

PARÁGRAFO. La localización espacial de la Infraestructura para la Movilidad en Transporte Privado se encuentra identificados en el Plano P4a. "Subsistema de Movilidad en Transporte Privado - Dotación de Infraestructura", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

CAPÍTULO 3.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.



ARTÍCULO 53. ZONAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE. Se trata de zonas asociadas a centralidades y nodos de equipamientos de alta demanda con condiciones especialmente críticas de la movilidad, en las cuales se hace necesario formular o implementar un paquete de instrumentos de gestión de la demanda de viajes, enfocado a la prioridad y fomento del transporte público y los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y al desincentivo del uso generalizado del transporte privado (vehículo y moto particulares).

Entre las medidas a ser implementadas podrán incluirse las siguientes.

- a) Restricción especial de la circulación del transporte privado ("pico y placa") a nivel zonal.
- b) Restricción al tráfico de paso.
- c) Gestión del estacionamiento en vía y fuera de vía pública.
- d) Dotación de estacionamientos disuasorios en el borde del área.
- e) Escalonamiento del horario de entrada y salida, en instituciones públicas y privadas.
- f) Mejoramiento y dotación de la infraestructura y servicios para la movilidad peatonal y en bicicleta.
- g) Mejoramiento y dotación de infraestructura para el transporte público masivo (carriles exclusivos, carriles preferentes, entre otros)
- h) Otras medidas diseñadas o adaptadas para los fines de las ZGDT.

Las Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte (ZGDT) en el área urbana de Santiago de Cali son las siguientes.

- a) Zona de Gestión de la Demanda de Transporte en Centro Histórico
- b) Zona de Gestión de la Demanda de Transporte. en Centro Ampliado
- c) Zona de Gestión de la Demanda de Transporte en Universidades Sur
- d) Zona de Gestión de la Demanda de Transporte en Imbanaco

PARÁGRAFO 1. La delimitación espacial de las Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte se encuentra identificada en el Plano P4b. "Sistema de Movilidad en Transporte Privado-Gestión de la demanda", Anexo 2. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.

PARÁGRAFO 2. Se podrá reglamentar las Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte (ZGDT) aquí listadas y otras que delimite por considerar necesarias, a través de los Planes Especiales Zonales de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT).



ARTÍCULO 54. ZONAS DE PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO. Se implementarán Zonas de Pacificación del Tráfico, orientadas al desincentivo del uso del vehículo particular en las zonas de especial valor patrimonial, cultural y de interés turístico, de actividad comercial, de servicios, entre otros. En todos los casos incluirá el establecimiento de un tope máximo de velocidad límite que será igual o inferior a 30 Km/hora. Las Zonas de Pacificación del Tráfico se listan a continuación.

1. Zona de Pacificación del Tráfico Barrio San Antonio. el interior del ámbito delimitado entre la Carrera 4o entre Calles 3o Oeste y 5o, Carrera 12 entre Calles 5o y 3o Oeste, Calle 3o Oeste entre Carreras 12 y 4o; Calle 5o entre Carreras 4o y 12.

2. Zona de Pacificación del Tráfico en el Centro Histórico. el interior del ámbito delimitado entre las Calles 5o y 13 y las Carreras 1o a 10.

PARÁGRAFO. El Departamento Administrativo de Planeación podrá delimitar nuevas zonas y corredores. en función de las necesidades y potencialidades identificadas de cada sector.



ARTÍCULO 55. RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS. La Secretaría de Movilidad., estudiara, adoptara e implementara las medidas para fortalecer la restricción de circulación de vehículos motorizados "Pico y Placa" a través de las siguientes medidas.

1. Restricción de circulación "Pico y Placa" al vehículo particular. Dentro del corto plazo (2019-2022) del presente plan, se modificará el esquema de restricción de circulación al vehículo particular de manera que se incremente el porcentaje de vehículos que diariamente están cobijados por dicha medida.
2. Restricción de circulación "Pico y Placa" a la moto particular. Dentro del corto plazo (2019-2022) del presente plan, se implementará el esquema de restricción de circulación a la moto particular. En el mediano plazo (2023-2026) del presente plan, dicho esquema de restricción a la moto particular se modificará, de manera que se incremente el porcentaje de motos que diariamente estén cobijadas por dicha medida.
3. <Numeral suprimido por el artículo [11](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:>

Notas de Vigencia

- Numeral suprimido por el artículo [11](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

<3>. Restricción de circulación "Pico y Placa" al transporte público colectivo tradicional. El ajuste de esta medida busca hacer un uso eficiente de la flota vinculada del Transporte Público Colectivo Tradicional (TPC Tradicional), en términos de las necesidades que la ciudad tenga en cuanto a rutas para servicios en clave de complementariedad, derivadas del periodo necesario de transición o choque para la final implementación del rediseño operacional del SITM-MIO.

4. Restricción de Circulación "Pico y Placa" al transporte público individual tipo taxi. Dentro del corto plazo (2019-2022) del presente plan, se modificará el actual esquema de restricción de circulación, de manera que se incremente el porcentaje de taxis que diariamente están cobijados por dicha medida.

5. Restricción de Circulación "Pico y Placa" a Otros servicios de transporte público. Se llevará a cabo, en un término no mayor a dos (2o) años, los estudios necesarios para establecer la necesidad de implementar o ajustar esquemas de restricción de circulación a vehículos de otros servicios de transporte público.

6. Establecer un tope máximo al número de vehículos y motos particulares a los cuales se les otorga el permiso de circular durante la restricción de circulación "pico y placa" mediante el pago de la Tasa por Congestión, con el fin de evitar una alteración significativa de los niveles de servicio de las vías.

PARÁGRAFO. La secretaria de Movilidad proyectara las modificaciones de los esquemas de restricción existentes de circulación a las que haya lugar con base en lo establecido en el presente Decreto y los ajustes posteriores que considere necesarios con base en La dinámica de movilidad.



ARTÍCULO 56. DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL TRANSPORTE PRIVADO. Las dimensiones de la infraestructura vial para la movilidad en transporte privado deberán ajustarse en cada caso, ya sea a las secciones viales existentes en la ciudad consolidada a las secciones viales establecidas para el área de expansión urbana, de la siguiente manera.

1. En la ciudad consolidada se establecen las siguientes dimensiones mínimas.

a) En las vías urbanas (vías arterias, vías colectoras y vías locales) el ancho mínimo de carril será de tres (3.0) metros, cuando en este no operen vehículos de un sistema de transporte público de pasajeros (Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, Sistema de Transporte Complementario STC, otro).

b) En las vías urbanas (vías arterias, vías colectoras y vías locales), el ancho mínimo de carril, cuando en éste operen vehículos de un sistema de transporte público (Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, Sistema de Transporte Complementario STC, otro), estará determinado por el ancho mínimo establecido para cada tipología de vehículo del sistema de transporte público.

PARÁGRAFO 1. Para los casos en los que, en la ciudad consolidada, con el fin de dar prelación a los modos alternativos de movilidad (peatón y bicicleta) y al transporte público, será necesario implementar una redistribución de la sección vial (total o parcial), el ancho mínimo de carril será de dos metros con sesenta y cinco centímetros (2,65 metros), cuando en el no operen vehículos de transporte público de pasajeros.

PARÁGRAFO 2. Para el caso de redistribución de la sección vial en vías donde se implemente el programa de Pacificación del Tráfico que incluya la implementación de límites máximos de velocidad de hasta treinta 30 Km/hora, como puede ser el caso de zonas de especial valor patrimonial, cultural y turístico, entre otros; el ancho mínimo podrá ser de dos metros con sesenta y cinco centímetros (2,65 metros) para carriles por donde no circulen vehículos del transporte público de pasajeros, siempre que se trate de calzadas con mínimo dos (2o) carriles y de un único sentido.

PARÁGRAFO 3. Se entiende como un caso especial para tramos considerados como críticos los que

presenten insuficiencia de espacio y que su implementación esté sujeta a los resultados teóricos del estudio de movilidad y seguridad vial, y a los resultados empíricos de una prueba piloto especialmente diseñada y en caso dado, a la conservación de los valores patrimoniales que se presenten en el sector.

2. En áreas de expansión urbana, las dimensiones de ancho mínimo de carril estarán condicionadas a las dimensiones de las secciones transversales de las vías que se indican en el Anexo No 6o del Acuerdo Municipal 0373 de 2014 o a su posterior precisión y desarrollo técnico a través del respectivo Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Vial.

PARÁGRAFO 1. Las dimensiones de las secciones transversales de la Vía que se indican en el Anexo No 6o del Acuerdo Municipal 0373, "se deben entender como mínimas y se podrá ampliar, modificar, precisar o redistribuir su sección transversal, teniendo en cuenta los resultados de los estudios técnicos correspondientes. El Comité de Movilidad será el encargado de aprobar las ampliaciones, modificaciones, precisiones y redistribuciones de la sección transversal de las vías, mediante acta oficial, cuyo concepto técnico definitivo será recogido mediante resolución del Departamento Administrativo de Planeación"

PARÁGRAFO 2. El Departamento Administrativo de Planeación y la Secretaría de Infraestructura, tendrán a cargo el estudio, análisis y trámite para la reglamentación del "Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Vial" que se realizara por medio de Decreto Municipal.

TITULO VI.

SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁFICO.

CAPÍTULO ÚNICO.

SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁFICO.



ARTÍCULO 57. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL. El Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control está compuesto por todos los elementos de infraestructura, dispositivos, hardware y software requeridos para la eficiente y efectiva aplicación de tecnologías de informática, información y comunicaciones para la gestión integral y en tiempo real de vehículos y redes que involucran el desplazamiento de personas y bienes; todo ello en el marco del fomento de la seguridad vial y la accesibilidad universal.

PARÁGRAFO. La localización espacial de los componentes del Subsistema de Regulación Monitoreo y Control están identificados en el Plano P5. "Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control", Anexo 2o; Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto.



ARTÍCULO 58. ACCIONES ESTRATÉGICAS EN EL SISTEMA DE MONITOREO Y CONTROL. Se adelantaran las acciones necesarias para consolidar un sistema de monitoreo y control del tráfico acorde a las necesidades de la ciudad, a través de iniciativas para la expansión de la red de dispositivos para el monitoreo (cámaras de vigilancia), la red de sensores (para captura de

datos) y la red de foto-detección de infractores, al igual que el fortalecimiento de los operativos en la vía para control a vehículos automotores. Lo anterior en el marco de la seguridad Vial para todos los agentes de la vía.



ARTÍCULO 59. ACCIONES ESTRATÉGICAS DEL SISTEMA DE REGULACIÓN. Se adelantarán las acciones necesarias para consolidar un sistema de regulación del tráfico acorde a las necesidades de la ciudad, a través de iniciativas para la optimización de intersecciones en corredores estratégicos de movilidad, modernización y centralización de la red semafórica y actualización de la señalización vial, entre otras. Lo anterior en el marco de la accesibilidad universal y de la seguridad vial para todos los agentes de la vía.

LIBRO III.

PLAN DE ESTACIONAMIENTO.

TÍTULO 1.

DIRECTRICES, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTO.

CAPÍTULO 1.

DIRECTRICES GENERALES DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.



ARTÍCULO 60. PRINCIPIOS DE LAS DIRECTRICES GENERALES DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO. Los principios en los cuales, se fundamentan las directrices generales de gestión del estacionamiento de uso público en Santiago de Cali son los siguientes.

- a. El derecho de los ciudadanos al uso y disfrute del espacio público y el paisaje urbano en condiciones de accesibilidad universal y seguridad vial.
- b. La red vial como recurso escaso y costoso del cual debe hacerse un uso eficiente enfocado a la movilización de los ciudadanos en diversos modos.
- c. El uso racional, ordenado y eficiente del espacio público para estacionamiento sujeto a la primacía del interés general sobre el particular.
- d. La tarificación del estacionamiento como instrumento de internalización de las externalidades negativas generadas por los modos de transporte privado.
- e. El aporte de la gestión del estacionamiento a la consolidación de un modelo de desarrollo urbano más sostenible.



ARTÍCULO 61. OBJETIVOS DE LAS DIRECTRICES GENERALES DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO. Los objetivos que persiguen las directrices generales de gestión del estacionamiento de uso público en Santiago de Cali son los siguientes.

- a. Consolidar una oferta racional de estacionamiento en vía y fuera de vía pública para vehículos motorizados y no motorizados acorde a las características de cada zona.
- b. Potenciar externalidades uso eficiente de la oferta de estacionamiento, entendiéndolo como un recurso costoso y escaso.
- c. Fomentar el estacionamiento para estancias de corta y mediana duración (alta y mediana rotación) y de carga/descarga, como soporte a los sectores con mayor presencia de actividades de comercio. y servicio entre otras.
- d. Fomentar el uso del estacionamiento fuera de vía pública con base en la reducción del estacionamiento en vía pública.
- e. Desincentivar el estacionamiento de larga duración al interior del Centro Tradicional, y reorientar su localización hacia el borde del mismo y siempre fuera de vía pública.
- f. Restringir el uso del espacio público como lugar de estacionamiento en los sectores de mayor valor patrimonial, cultural y de interés turístico
- g. Facilitar el control del mal estacionamiento por parte de la autoridad local de movilidad.

CAPÍTULO 2.

DIRECTRICES ZONALES DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.



ARTÍCULO 62. GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. La Gestión del Estacionamiento hace referencia a una variedad de estrategias y medidas que fomentan una oferta racional y ordenada, un uso eficiente, una mejora de la calidad del servicio y una mejora del diseño del estacionamiento existente y futuro; todo ello en pro de una minimización de las externalidades negativas que éste genera o puede generar en su ámbito de influencia. La Gestión del Estacionamiento incluye los siguientes aspectos.

- a) Ordenación del Estacionamiento
- b) Regulación del Uso del Estacionamiento
- c) Tarificación del Estacionamiento

PARÁGRAFO 1. La “Ordenación del Estacionamiento” y la “Regulación del Uso del Estacionamiento” son aspectos de carácter obligatorio en la formulación e implementación de la Gestión del Estacionamiento.

PARÁGRAFO 2. La “Tarificación del Estacionamiento” es un aspecto que puede ser obligatorio u opcional en la formulación e implementación de la Gestión del Estacionamiento, en función de las características de la zona o polígono de gestión y los objetivos específicos de la política pública en dicho ámbito.



ARTÍCULO 63. ZONAS DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. Las Zonas de Gestión del Estacionamiento son aquellas zonas delimitadas especialmente, aglutinando sectores con características similares en cuanto a conflictos de estacionamiento, con el fin de que sean sujeto de implementación de un paquete específico de estrategias y medidas de gestión del estacionamiento. Las Zonas de Gestión del Estacionamiento se clasifican en dos tipos. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE).

PARÁGRAFO 1: Las Zonas de Gestión del Estacionamiento, como instrumentos para la gestión de la movilidad en su componente de estacionamiento, se identifican y delimitan con dos fines principales, entre otros. (a) La formulación de directrices de gestión del estacionamiento a nivel zonal que reconozcan las características y dinámicas propias de cada zona (b) El desarrollo de las metodologías establecidas para el cálculo de tarifas y contribuciones por servicio de estacionamiento de uso público, cuando estas involucren variables que respondan a las características y dinámicas propias de cada zona. En ningún caso se constituyen en un instrumento de planificación físico-territorial.

PARÁGRAFO 2. Las Zonas de Gestión del Estacionamiento en su interior podrán ser subdivididas en Polígonos de Gestión de Estacionamiento (PGE) cuando la formulación o implementación de las mismas así lo requiera.

ARTÍCULO 64. ZONAS ESPECIALES DE ESTACIONAMIENTO REGULADO. Las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) son aquellas zonas de gestión en las cuales se presenta una alta demanda de estacionamiento ligado a intensas dinámicas de actividades urbanas de comercio y servicios entre otros, y en las cuales se requiere una gestión integral del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos en su ámbito de influencia. están contempladas en el Acuerdo Municipal 0373/2014 (Plan de Ordenamiento Territorial 2014) e incluidas en el Acuerdo Municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019).

ARTÍCULO 65. ZONAS GENERALES DE REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. Las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) son grandes zonas de gestión en las cuales, en general, se presenta una baja demanda de estacionamiento e incluyen de manera puntual elementos urbanos (espacios o edificaciones) con mediana- alta movilidad generada, que hacen necesaria una gestión integral del estacionamiento vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos.

ARTÍCULO 66. IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. Se establecen doce (12) Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y catorce (14) Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) las cuales se encuentran delimitadas en la Tabla 1o, Tabla 2o y el Plano P4b. "Subsistema de Movilidad en Transporte Privado - Gestión de la Demanda", Anexo 2o. Cartografía Normativa que hace parte del presente Decreto, La implementación del estacionamiento al interior de las Zonas de Gestión del Estacionamiento se hará conforme a lo establecido por la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el

Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Tabla 1

Delimitación de las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER)

<Consultar tabla en el Documento original directamente en el siguiente enlace:
https://normograma.com/documentospdf/PDF/D_ALCACALI_0332_2019.pdf

Tabla 2.

Delimitación de las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE)

<Consultar tabla en el Documento original directamente en el siguiente enlace:
https://normograma.com/documentospdf/PDF/D_ALCACALI_0332_2019.pdf



ARTÍCULO 67. DIRECTRICES ZONALES DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.
Son directrices zonales de estacionamiento de Uso público las siguientes.

Tabla 3

Directrices Zonales de Estacionamiento de Uso Público

ZONAS DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECTRICES ZONALES DE ESTACIONAMIENTO
Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER)	Consolidar una oferta racional de estacionamiento en vía y fuera. de vía pública acorde a las características de cada Polígono de Gestión de Estacionamiento, e influenciar un uso eficiente; de la misma. Fomentar, en los sectores más comerciales y de servicios, el estacionamiento en vía pública para estancias de corta duración (alta rotación) y para carga/descarga, como soporte a dichas actividades. Fomentar, en los sectores más industriales, en especial los localizados en el Centro Expandido, el estacionamiento en Vía pública para estancias de corta y mediana duración (rotación alta y media). Ordenar y racionalizar, en los sectores más residenciales, la oferta de estacionamiento en vía pública enfocada a estancias de mediana y larga duración (rotación media-baja) para residentes y visitante del sector. Prohibir el uso del espacio público como lugar de estacionamiento en los sectores de mayor valor patrimonial y cultural del Centro Histórico. el sector delimitado entre Calles 5o y 8o y Carreras 1o a 10, y la Plaza de Caicedo con sus vías que la delimitan. Esta prohibición no aplica para estacionamiento de carga/descarga y personas con discapacidad. Fomentar un mayor uso del estacionamiento fuera de vía pública, tanto el existente como el futuro, en el Centro Histórico, con base en la reducción del estacionamiento en vía pública.

	Incentivar, desde la dimensión tributaria, la implementación de estacionamientos de uso público fuera de vía en las franjas de borde del Centro Histórico. Restringir (disminuir} el uso del espacio público como lugar de estacionamiento en el barrio San Antonio dado su especial valor patrimonial, cultural y de interés turístico. Garantizar el estacionamiento requerido para personas con discapacidad en todos los sectores. La oferta futura de estacionamiento fuera de vía pública podrá localizarse en cualquier sector de la ciudad, sujeto a armonización con la normativa del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, del presente Decreto y la normativa reglamentaria posterior.
Fomentar la tarificación (cobro por uso) del estacionamiento en vía pública en el Centro Global, en los sectores de mayor valor patrimonial, cultural y de interés turístico, y en los sectores de mayor dinámica comercial y de servicios entre otros	
Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE)	Consolidar una oferta racional de estacionamiento en vía y fuera de vía pública acorde a las características de cada uno de los sectores en los cuales se localizan un foco de demanda generada de estacionamiento. Fomentar un uso eficiente del estacionamiento fuera de vía pública mediante la concertación para la implementación de esquemas de "pico y placa de estacionamiento" en Instituciones de Educación Superior, principales centros de empleo, entre otros. Fomentar, mediante concertación, la implementación de esquemas de tarificación (pago por uso) del estacionamiento fuera de vía pública en Instituciones de Educación Superior, principales centros de empleo, entre otros.



ARTÍCULO 68. PLANES ESPECIALES ZONALES DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. El Plan Especial Zonal de Gestión del Estacionamiento es el instrumento de planificación mediante el cual se formulará la gestión del estacionamiento de cada una de las zonas de gestión, en el cual estará consignado como mínimo, el detalle de lo establecido como directriz zonal en lo relacionado con la ordenación, la regulación y la tarificación del estacionamiento.

Dicho Plan Especial Zonal de Gestión del Estacionamiento deberá contener un análisis detallado de uso y rotación de los diferentes sectores para establecer los lineamientos y funcionalidad futura de los elementos existentes.

PARÁGRAFO. La Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Planeación elaboraran los estudios tendientes a la reglamentación de los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento, así como el proyecto de acto administrativo que se ha de expedir.

TÍTULO II.

REGULACIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.

CAPÍTULO ÚNICO.

COBRO POR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO.



ARTÍCULO 69. COBRO POR EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO. Únicamente se podrá cobrar el valor máximo por el servicio de estacionamiento que sea autorizado por la autoridad competente, ya sea en vía pública o fuera de Vía pública. El valor para cobrar por el servicio de estacionamiento deberá permanecer expuesto a la vista de los usuarios.



ARTÍCULO 70. Cálculo del valor al usuario por hora de servicio de estacionamiento. El cálculo del valor al usuario por hora de servicio de estacionamiento se establece de la siguiente manera.

En el Estacionamiento de Uso Público en Vía Pública. El valor máximo por hora y sus métodos de cálculo y ajuste corresponden a los establecidos en el Acuerdo Municipal 0452 de 2018 en su artículo 18 o las normas posteriores que los modifiquen o sustituyan.

En el Estacionamiento de Uso Público Fuera de Vía Pública. El alcalde reglamentara el funcionamiento de los garajes o estacionamientos y filara los precios o valores máximos que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, teniendo en cuenta la categoría de los mismos y las condiciones y necesidades locales. (Decreto Nacional 1855 de 1971 “Por el cual. se dictan disposiciones sobre control de precios” y el artículo 17 del Acuerdo 0452 de 2018).



ARTÍCULO 71. REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO FUERA. De vía pública. La persona natural o jurídica que preste el servicio de estacionamiento fuera de vía pública deberá cumplir con la reglamentación prevista en la Ley 1801 de 2016, y las normas que la. reglamenten, modifiquen o sustituyan.

TÍTULO III.

NORMAS Y DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO.

CAPÍTULO 1.

NORMAS PARA LA OPERACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO FUERA DE VÍA PÚBLICA.



ARTÍCULO 72. TIPOLOGÍAS DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO FUERA DE VÍA PÚBLICA. Los estacionamientos de uso público localizados fuera de vía pública se acogerán a las siguientes cuatro (4o) tipologías. En altura, en subterráneo (incluida la opción en subsuelo de plaza o plazoleta), mixto (altura y subterráneo) y a nivel de superficie. Los estacionamientos deberán acogerse a la normatividad urbanística teniendo en cuenta que los comportamientos contrarios a la integridad urbanística son objeto de las medidas correctivas consagradas en la Ley 1801 de 2016.



ARTÍCULO 73. EL USO DE LA TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA CAPACIDAD DEL ESTACIONAMIENTO. Se podrán implementar ascensores de vehículos en reemplazo de las rampas o implementar sistemas de estacionamiento robotizados ya sean mecánicos, semiautomáticos o automáticos para maximizar la capacidad del espacio dedicado al alojamiento de vehículos.

Se entiende por multiplicador, rampa eléctrica y elevador de vehículos los siguientes términos

- a. Multiplicadores. elementos mecánicos automáticos o robotizados que permiten incrementar los espacios de estacionamiento en sentido vertical.
- b. Rampa eléctrica. elemento mecánico automático o robotizado cuya superficie puede inclinarse para servir de ingreso a múltiples niveles de estacionamientos.
- c. Elevador de vehículos. elemento horizontal, mecánico automático o robotizado que permite mover un vehículo de externalidades nivel de estacionamiento a otro.

Para el uso de multiplicadores, rampas eléctricas y elevadores de vehículos se deberá contar con un sistema que garantice el adecuado funcionamiento de acomodación de vehículos sin generar servidumbre, así como garantizar la prestación continua del espacio de estacionamiento durante la suspensión de servicio de energía o durante el mantenimiento o reparación de los elevadores de vehículos. Adicionalmente, el desarrollo de rampas eléctricas y elevadores de vehículos deberá cumplir con las Normas Nacionales de Seguridad Industrial vigentes y aplicables.



ARTÍCULO 74. LOCALIZACIÓN DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO FUERA DE VÍA PÚBLICA. La localización de proyectos de estacionamientos de uso público fuera de vía pública está condicionada a lo establecido por el Anexo 4o "Matriz CIIU de usos del suelo urbano" del Plan de Ordenamiento Territorial Acuerdo Municipal 0373 de 2014.



ARTÍCULO 75. LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA OFERTA. La oferta de espacio físico de estacionamiento fuera de vía pública, a nivel de suelo o robotizado, destinado para la tipología Motocicleta será máximo del cuarenta por ciento (40%) del total ofertado para vehículos motorizados y no motorizados.

PARÁGRAFO 1. En ningún caso se permitirá la implementación de estacionamiento de uso público fuera de vía pública destinado exclusivamente para la tipología Motocicleta.

PARÁGRAFO 2. Se entiende que en un (1o) espacio de estacionamiento -a nivel de suelo o robotizado- para Vehículo Particular cabe como máximo un (1o) vehículo particular. Se entiende que en un (1o) espacio de estacionamiento -a nivel de suelo o robotizado- para la tipología Motocicleta cabe como máximo. una (1o) Motocicleta, y que las dimensiones del espacio de estacionamiento -a nivel o robotizado- para las tipologías Cuatrimoto, Tricimoto, Motocarro y Moto triciclo serán iguales a las establecidas para el espacio para vehículo Particular.



ARTÍCULO 76. EL SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL. El estacionamiento de uso público localizado fuera de vía pública deberá estar dotado de un sistema

inteligente de administración y gestión del estacionamiento y de control de accesos (entrada y salida) de los vehículos basados en el reconocimiento de placas o cualquier innovación tecnológica superior a esta, que pueda elevar la eficiencia en la gestión del mismo.

CAPÍTULO 2.

DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA.



ARTÍCULO 77. DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA PARA LAS MOTOCICLETAS. La oferta de área de espacio físico de estacionamiento en vía pública destinado para la tipología motocicleta será como máximo del cuarenta por ciento (40%) del total ofertado, con el fin de desestimular el uso generalizado de la motocicleta y fomentar el cambio modal hacia los modos de transporte más sostenibles como el peatón, la bicicleta y el transporte público optimizado.

PARÁGRAFO. En todos los casos en los que se haga necesario implementar una oferta de estacionamiento para vehículos motorizados en vía pública, ésta deberá localizarse sobre la calzada vehicular.



ARTÍCULO 78. OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA PARA LAS BICICLETAS. La oferta de área de espacio físico de estacionamiento en Vía pública destinado para la bicicleta será como mínimo del diez por ciento (10%) del total ofertado.

PARÁGRAFO 1. En ningún caso la oferta de espacio de estacionamiento en vía pública para la bicicleta será menor a un (1o) módulo para el estacionamiento de 10 bicicletas en tipología "U" invertida con el fin de fomentar un mayor uso de la bicicleta.

PARÁGRAFO 2. Externalidades módulo para el estacionamiento de 10 bicicletas en tipología "U" invertida tendrá como máximo 5,0 metros de largo y como mínimo 2,5 metros de ancho.

PARÁGRAFO 3. Para contabilizarse como parte del requerimiento mínimo de estacionamiento para la bicicleta, el módulo deberá estar localizado en la calzada vehicular y sobre el mismo carril en el cual se realice la oferta de estacionamiento para vehículos motorizados.

PARÁGRAFO 4. La oferta adicional a la mínima requerida de estacionamiento para la bicicleta podrá hacerse en la calzada vehicular, o en el espacio público sin que se obstaculice o interfiera con la movilidad peatonal o genere un impacto negativo en la accesibilidad universal.



ARTÍCULO 79. DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA PARA VEHÍCULOS PARTICULARES DE USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA. La oferta de espacio de estacionamiento en vía pública para vehículos particulares de usuarios con movilidad reducida será, como mínimo, del dos por ciento (2%) del total de unidades de estacionamiento, ofertadas para vehículos particulares, de conformidad con lo establecido en el artículo 3o de la Ley 1287 de 2009.

PARÁGRAFO. En ningún caso podrá haber menos de un (1o) espacio habilitado, debidamente

señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1660 de 2003.

LIBRO IV.

INSTRUMENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

TÍTULO I.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DERIVADOS DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA.

CAPÍTULO ÚNICO.



ARTÍCULO 80. PLANES ESPECIALES EN MOVILIDAD. Los Planes Especiales son instrumentos de planeación de la movilidad, que tienen como finalidad efectuar una planificación de mayor detalle sobre un determinado subsistema de movilidad (de su conjunto o un componente de este) o de un aspecto transversal de diversos subsistemas de movilidad, enmarcado en un ámbito territorial de nivel municipal u otro determinado. Por tanto, los Planes Especiales son un desarrollo del Plan Maestro, y se caracterizan por la especialidad de su objeto y la mayor profundidad en la formulación de su plan de acción en lo que se refiere a programas y proyectos.

Los planes especiales serán, entre otros, los siguientes.

- Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC)
- Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV)
- Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM)
- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE)
- Planes Especiales Zonales de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT)

PARÁGRAFO 1. En general, los Planes Especiales anteriormente listados serán reglamentados de acuerdo con las necesidades de planificación derivadas de las dinámicas urbanas del municipio. Otros planes especiales enfocados en componentes de subsistemas o en aspectos transversales de la movilidad podrán ser reglamentados.

PARÁGRAFO 2. El Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC) y el Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV) serán responsabilidad de la Secretaría de Movilidad. El Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM) será responsabilidad del Departamento Administrativo de Planeación con el apoyo de Metro Cali S.A., la Secretaría de Movilidad y la secretaria de Infraestructura. Los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE) y los Planes Especiales Zonales de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT) serán responsabilidad compartida de la Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Planeación.



ARTÍCULO 81. PLANES ESPECIALES ZONALES DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO. Son instrumentos de planeación del estacionamiento que profundizan en el detalle de la ordenación, regulación y tarificación en cada una de las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE), dando un tratamiento específico a cada una de los Polígonos de Gestión de Estacionamiento (PGE) en los cuales cada una de estas se subdivide. Los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE) deberán incluir, como mínimo, los siguientes aspectos.

- a) En cuanto a Ordenación del Estacionamiento. Establecer la localización espacial de la oferta de estacionamiento en vía pública; establecer la demarcación y la señalización; entre otros aspectos.
- b) En cuanto a Regulación del Estacionamiento. Establecer las reglas de uso del servicio de estacionamiento en vía pública por franjas horarias y tipos de vehículos; establecer estancias máximas de estacionamiento cuando estas sean requeridas; entre otros aspectos.
- c) En cuanto a Tarificación del Estacionamiento. Establecer los lineamientos en todo lo relativo al mecanismo/tecnología de cobro por el servicio de estacionamiento en vía pública en los casos en que este deba o pueda ser implementado.

PARÁGRAFO 1. Los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE) son un desarrollo normativo del Plan Especial de Estacionamiento (PEE) y del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), por tanto, deben estar en consonancia con estos; y armonizados con lo establecido por las unidades de Planificación Urbana (UPU).

PARÁGRAFO 2. La Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Planeación elaboraran los estudios tendientes a la reglamentación de los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento, (PEZGE), así como el proyecto de acto administrativo que se ha de expedir.

TÍTULO II.

DE LOS INSTRUMENTOS PARA LA EVALUACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

CAPÍTULO ÚNICO.



ARTÍCULO 82. FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO INTEGRADO DE GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO (CIGIT). La Secretaría de Movilidad, realizara las acciones pertinentes para garantizar el correcto funcionamiento del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT), como el principal instrumento de monitoreo, vigilancia y control de la movilidad en Santiago de Cali. El objetivo del CIGIT será el monitoreo en tiempo real y la gestión inteligente del tráfico.

El secretario de movilidad deberá crear el grupo funcional de trabajo o garantizar la integración (virtual y física) de los existentes grupos de Centro de Gestión del Tráfico que opera en Salomia y el Centro de Control de Tráfico que opera en la sede Centro. Dicho grupo deberá atender como mínimo las siguientes tareas.

- a. Liderar las iniciativas de gestión inteligente del tráfico orientadas a regulación y control, en especial las relacionadas con programación semafórica, carriles reversibles, captura de datos de tráfico, optimización de servicios, captura de infractores, entre otras propias o afines a la regulación y el control del tráfico.
- b. Regulación del tráfico con base en Tecnologías de Información y Comunicación TIC para garantizar la adecuada fluidez y seguridad de la circulación motorizada y no- motorizada de personas y bienes tanto en condiciones regulares de operación como bajo la influencia de eventos especiales.
- c. Control del tráfico con base en Tecnologías de Información y Comunicación TIC para garantizar que la. Circulación de la movilidad motorizada y no-motorizada de personas y bienes se realiza cumpliendo con la normativa establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), en especial lo referente a normas de circulación y límites de velocidad, y el cumplimiento de la revisión técnico-mecánica (condiciones mecánicas y de seguridad del vehículo), el seguro obligatorio y los niveles de emisión de gases y elementos contaminantes.
- d. Optimización del tráfico aplicada a todos los modos de transporte de manera que el uso de la infraestructura disponible sea el más eficiente.
- e. Captura de información con base en trayectorias y conteos de tráfico para la planificación de la movilidad y la seguridad vial.
- f. Otras relacionadas con los objetivos de los Sistemas Inteligentes de Transporte (Intelligent Transportation Systems -ITS).

PARÁGRAFO 1. La coordinación del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) estará a cargo de la Secretaría de Movilidad, con base en las funciones específicas que el Decreto Municipal Extraordinario 0516 de 2016, en sus artículos [201](#) y [202](#).

PARÁGRAFO 2. El Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) hará los desarrollos tecnológicos que sean del caso para la puesta en marcha del sistema de monitoreo y seguimiento en tiempo real de vehículos del servicio de ambulancia, bomberos, transporte escolar y transporte público individual taxi, con base en el uso de tecnologías de Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) y Sistemas de Información Geográfica (SIG). Se realizarán desarrollos posteriores para involucrar vehículos de otros sistemas y servicios de transporte.



ARTÍCULO 83. OBSERVATORIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE MOVIS. Establecer el Observatorio de Movilidad Sostenible MOVIS (Observatorio MOVIS) como el principal instrumento de seguimiento y evaluación del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali.

El objetivo del Observatorio MOVIS es observar analizar y evaluar los diferentes comportamientos poblacionales relacionados con la oferta y demanda de los diferentes modos de transporte y el impacto que en ellos tienen las políticas, estrategias programas y proyectos formulados por el sector público y las iniciativas del sector privado. Formular propuestas en pro de una reorientación de las tendencias de movilidad de la ciudad con base en criterios de sostenibilidad.

En desarrollo de su objeto principal el Observatorio MOVIS podrá ejecutar las siguientes

actividades.

- a) Gestión de datos e información (recopilación, procesamiento y análisis).
- b.) Seguimiento y evaluación de indicadores.
- c) Seguimiento y evaluación del impacto de políticas, planes, programas y proyectos de movilidad.
- d) Seguimiento y evaluación del nivel de ejecución del Plan integral de Movilidad Urbana.
- e) Fortalecimiento de la investigación científica aplicada en el área de la movilidad sostenible en colaboración con la academia.
- f) Fortalecimiento del Expediente Municipal en la temática de movilidad.
- g) Producción de reportes técnicos y boletines.
- h) Comunicación de la información de movilidad con base en TICs.
- i) Fortalecimiento de la gobernanza local (vínculo entre ciudadanos y Administración).
- j) Demás actividades que le sean conexas.

Los ejes temáticos incluyen, entre otros, los siguientes.

- a) Tránsito, Transporte e Infraestructura
- b) Accesibilidad Universal en la Movilidad
- c) Siniestralidad y Seguridad Vial
- d) Movilidad y Medioambiente
- e) Movilidad y Desarrollo Urbano
- f) Percepción y Participación Ciudadana
- g) Política y Gestión Pública

PARÁGRAFO 1. La coordinación del Observatorio de Movilidad Sostenible MOVIS (Observatorio MOVIS) estará a cargo del Departamento Administrativo de Planeación, en el marco de las funciones de dicho organismo establecidas en el Decreto Extraordinario 0516 de 2016, artículo 79.

PARÁGRAFO 2. Hacen parte del Observatorio MOVIS, la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura, Metro Cali S.A., Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente.

PARÁGRAFO 3. El Observatorio MOVIS contara con aliados de la academia, las plataformas ciudadanas, los colectivos de usuarios y las asociaciones profesionales/gremiales, en calidad de apoyo técnico-científico y validadores, según sea el caso.

PARÁGRAFO 4: El Observatorio MOVIS liderara el Laboratorio de Modelización Orientada al

Transporte y el Territorio (LabMOTT). entendido como un espacio virtual de interacción y colaboración entre las diversas entidades de la Administración Municipal y la academia, con el fin de llevar a cabo análisis de escenarios con base en plataformas de modelación del transporte y del desarrollo urbano, que permitan aproximarse a las mejores alternativas en pro de un modelo de movilidad y crecimiento urbano sostenible

PARÁGRAFO 5. El Observatorio MOVIS, como principal instrumento de seguimiento y evaluación del Plan Integral de Movilidad Urbana, será compatible y se articulará de manera sinérgica con otros observatorios, laboratorios y grupos en temáticas específicas de la movilidad que se desarrollen de manera independiente al interior de las diversas dependencias de la Administración Central de Santiago de Cali.

TÍTULO III.

INSTRUMENTOS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

CAPÍTULO ÚNICO.

INSTRUMENTOS TRADICIONALES DE FINANCIACIÓN.



ARTÍCULO 84. INSTRUMENTOS TRADICIONALES DE FINANCIACIÓN. Constituyen instrumentos tradicionales de financiación, los recursos que anualmente se aforen en el presupuesto de cada uno de los organismos que intervienen en el cumplimiento de las acciones enmarcadas dentro del Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU-.

LIBRO V.

PROGRAMAS.

TÍTULO I.

PROGRAMAS POR SUBSISTEMA.

CAPÍTULO 1.

PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL.



ARTÍCULO 85. PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL. Los programas del subsistema, en el marco de la estrategia de fortalecimiento de la accesibilidad universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida, son los siguientes.

- a.) Programa. Mejoramiento de accesos peatonales hacia y desde el centro histórico
- b) Programa. Mejoramiento de aceras en el centro histórico.
- c) Programa. Redistribución del espacio vial en itinerarios de especial interés en el centro histórico

- d) Programa. Creación de zonas de emisiones; bajas
- e) Programa. Mejoramiento de aceras en red troncal a nivel de ciudad
- g) Programa. Recuperación del espacio público en accesos a estaciones y terminales del Sistema MIO.

Descripción de los programas

- a) Programa. Mejoramiento de accesos peatonales hacia y desde el centro histórico. Se contempla una intervención que incluye aspectos urbanísticos de diseño de espacio público y de regulación y control del tráfico. Por una parte, se plantea que, una vez retirados los puentes peatonales existentes en la Av. 2o Norte con Calle 12 Norte, Av. 2o Norte con Calle 8o Norte y Calle 5o con Carrera 6o se complemente el proyecto con los pasos de cebra con tipología de paso pompeyano, al igual que la implementación de un paso de cebra con tipología de pasó pompeyano en Av. 2o Norte entre Calles 9o Norte y 12 Norte (elemento de referencia. Plazoleta Jairo vareia). Por otra parte, como medidas complementarias para la seguridad vial, se plantea la implementación de semáforos para tráfico motorizado y no motorizado, la programación semaforica en ola verde desde la intersección de la Av. 2o Norte con Av. 3o Norte (elemento de referencia. Hotel Torre de Cali) hasta la intersección de la Av. 1o Norte con Av. 4o Oeste (elemento de referencia. Hotel Dann Carlton), y la implementación de cámaras de foto-multas. Igualmente, como medida complementaria para la gestión del tráfico de paso en la zona centro, se plantea la apertura de una intersección en Carrera 10 con Calle 25.
- b) Programa. Mejoramiento de aceras en el centro histórico. Se contempla el mejoramiento integral de la red de aceras en el Centro Histórico de Cali. En particular, el mejoramiento de 20.193 metros lineales de aceras que se encuentran en mal estado físico y representan el 83% del total de la red, y el mejoramiento de 7.326 metros lineales de aceras que se encuentran con un ancho insuficiente y representan el 30% del total de la red. Así, el total a intervenir es de 20.364 metros lineales de aceras que representan el 83,2% del total de la red de aceras del Centro Histórico. En concreto, el total a intervenir dentro del subprograma es de 15.330 metros lineales de aceras, los cuales deberán contemplar externalidades componente del. manejo del espacio público enfocado en ventas ambulantes e incluir todos los elementos de accesibilidad universal, según la norma vigente
- c) Programa. Redistribución del espacio vial en itinerarios de especial interés en el centro histórico. Se contempla una intervención urbanística en la cual se realiza una reasignados de la actual sección vial, de manera que se disminuya el espacio vial destinado al vehículo particular y la moto y se incremente el espacio disponible para la movilidad de peatones (ampliación de aceras), ciclistas (implementación de bici-carril) y transporte público (carril preferente o mixto y bahía de parada para Sistema MIO). Las intervenciones urbanísticas deberán contemplar externalidades componente que libere el espacio público utilizado por ventas ambulantes e incluir todos los elementos de accesibilidad universal, según la norma vigente.
- d) Programa. Creación de zonas de emisiones bajas. Se contempla implementar el concepto de Zonas de Emisiones Bajas a través de dos (2o) corredores del Centro Histórico y un (1o) corredor en el Barrio San Antonio, en los términos en que así lo establece la Ley 1083/2006 en su artículo 2o literal "d".

e) Programa. Mejoramiento de aceras en red troncal a nivel de ciudad. Se contempla el mejoramiento integral en una red de aceras de 72.862 metros lineales localizada a lo largo de los corredores troncales del Sistema de Transporte Masivo MIO, la cual ha sido establecida como red prioritaria troncal a nivel de ciudad (esta red troncal de aceras representa el 17% del total de aceras a nivel de ciudad). En particular, el mejoramiento de 3,826 metros lineales de aceras que se encuentran en regular estado físico y representan el 5,3% la red troncal de aceras. De estas aceras a mejorar, 1.506 metros lineales de aceras están localizadas en el Corredor Troncal MIO Carrera 1o, y 2.320 metros lineales de acera están localizadas en el Corredor Troncal MIO Carrera 100.

f) Programa. Mejoramiento y construcción de aceras en red estratégica a nivel de ciudad. Se contempla el mejoramiento integral de 340.744 metros lineales de aceras que se encuentran en regular y mal estado. La priorización a nivel de intervención busca dar prioridad a la ejecución en aquellas zonas que se encuentran en situación crítica, para que estas lleguen a ubicarse en los valores promedio a nivel de ciudad.

g) Programa. Recuperación del espacio público en accesos a estaciones y terminales del Sistema MIO. Se contempla la recuperación del espacio público invadido en los accesos a las estaciones y terminales del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO en un área delimitada por externalidades radio de 50 metros desde la puerta de acceso y/o salida. Igualmente, se establece un programa de monitoreo de dicho espacio público para evitar una nueva ocupación ilegal por parte de vendedores ambulantes informales.

CAPÍTULO 2.

PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA.



ARTÍCULO 86. PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA. Los programas, en el marco de la estrategia de fomento de la movilidad en bicicleta, son los siguientes.

a) Programa. Mejoramiento y dotación de ciclo-infraestructura para la accesibilidad territorial y la intermodalidad con el transporte público.

b) Programa. Ciclo-estacionamientos en puntos atractores de viajes y ciclo-parqueaderos en puntos intermodales.

c) Programa. Bicicleta pública en zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios.

d) Programa. Sistema Local de Registro de Bicicletas.

Descripción de los programas

a) Programa. Mejoramiento y dotación de ciclo-infraestructura para la accesibilidad territorial y la intermodalidad con el transporte público. Se contempla la implementación de una red de ciclo-infraestructura para la accesibilidad territorial con base en las tipologías de bici-carril (infraestructura localizada en la calzada vehicular), ciclorruta (infraestructura localizada por fuera de la calzada vehicular) y carril bici-bus (infraestructura de uso compartido con los carriles

preferenciales del sistema de transporte masivo). La implementación se establece en 3o etapas. corto, mediano y largo plazo, en función del carácter estratégico de los itinerarios de la red que hacen parte de cada uno de los 3o escenarios temporales. En el corto plazo se implementa una red de ciclo-infraestructura de prioridad alta y media que consta de 239,8 km (longitud con base en el eje vial de ciclo-infraestructura ya sea unidireccional o bidireccional), de los cuales 30,7 km ya se encuentran construidos, y el resto son de ejecución por parte de las entidades públicas. En el mediano plazo se implementa una red de ciclo- infraestructura de prioridad media que consta de 170 km, de los cuales el 100% corresponde a ejecución del sector público. Y en el largo plazo se proyecta una red adicional de 29 km, de los cuales 27,9 km deben ser construidos por ejecutores privados, en función de las cargas urbanísticas asumidas en área de influencia de los proyectos.

b) Programa. Ciclo-estacionamientos en puntos atractores de viajes. Se contempla la implementación de una red de puntos de ciclo-estacionamiento asociada a estaciones del Sistema MIO, centros comerciales, parqueaderos públicos, Instituciones de Educación Superior y diversos tipos de equipamiento urbano en el conjunto de la ciudad. En total, se trata de una red de 2.470 puntos de ciclo-estacionamiento. Estos se distribuyen de la siguiente manera en función del atractor de viajes al cual están asociados. 59 puntos asociados a estaciones del Sistema MIO, 245 puntos asociados a parqueaderos públicos y centros comerciales, 433 puntos asociados a equipamientos colectivos de carácter público, 1.117 puntos asociados a equipamientos colectivos de carácter privado, 49 puntos asociados a equipamientos urbanos básicos y 567 puntos asociados al espacio público.

c) Programa. Bicicleta pública en zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios. Se contempla la implementación de un sistema que cuenta, como mínimo, con una red de puntos de tomada/dejada de bicicletas de alquiler, un sistema inteligente de registro y operación, un servicio de traslado de bicicletas para balanceo de la operación y un portal web. En el corto plazo se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Alta en las unidades de Planeación Urbana 14 Ranee, 13 Meléndez y 12 Valle del Lili, Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas se localizaran, como mínimo, en las inmediaciones de la Estación Universidades del Sistema MIO, en cada una de las Instituciones de Educación Superior y en los barrios donde se encuentra una mayor concentración de residencia de estudiantes de las Instituciones de Educación Superior del sur de la ciudad. La cobertura final de esta red deberá ser estipulada en los estudios de estructuración del proyecto. En el mediano plazo se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Media en las unidades de Planeación Urbana 15 Expansión, 10 Estadio, 6o Centro, 7o Versalles, Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas en la UPU 15 se localizaran, como mínimo, en las inmediaciones de la Estación Terminal Sur del Sistema MIO, en cada una de las Instituciones de Educación Superior y en los barrios donde se encuentra una mayor concentración de residencia de estudiantes de las Instituciones de Educación Superior del sur de la ciudad. Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas en las UPUs 10, 6o y 7o se localizarán, como mínimo, en las inmediaciones de la Estación Terminales Intermedias del Sistema MIO, y en los barrios y sectores dónde se encuentra una mayor concentración de actividades institucionales, comerciales y de servicios. En el largo plazo se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Baja en las unidades de Planeación Urbana 1o Menga, 2o Industrial, 3o Rio Cauca, 4o Aguablanca, 5o Villanueva, 8o Cerros, 9o Manzana del Saber, 11 Santa Elena. Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas se localizarán en casos de interés identificados por el

Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM), con especial énfasis, en las UPUs 1o Menga, 9o Manzana del Saber y 11 Santa Elena, dada su localización adyacente a las UPUs en las que se ha funcional bicicleta pública de prioridad alta y prioridad media.

d) Programa; Sistema Municipal de Registro de Bicicletas. Se contempla la implementación de un desarrollo tecnológico-informático mediante el cual se pueda llevar a cabo el registro de bicicletas con base en su objetivo de identificación, monitoreo y control, en los términos en que así lo establece la Ley 1811 de 2016.

CAPÍTULO 3.

PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.



ARTÍCULO 87. PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO. Los programas, en el marco de la estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte masivo, son los Siguietes.

a) Programa. Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo. SITM-MIO a nivel distrital.

b) Programa. Dotación de estaciones terminales y patio-talleres de corredores troncales del Sistema integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.

c) Programa. Carriles preferenciales en la red pretroncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.

d) <Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Mixto, acorde a la demanda, en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física, donde la infraestructura lo permita.

Notas de Vigencia

- Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

d) Programa. Rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO acorde con la demanda.

e) <Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la

Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa: Incremento de la flota, reposición, ascenso tecnológico y modernización de buses acorde al diseño del esquema operacional del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP.

Notas de Vigencia

- Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

- e) Programa. Incremento de la flota de Cuses acorde al rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.
- f) Programa. Actualización de la señalética del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.
- g) Programa. Expansión de la red de puntos de venta y recarga de tarjetas inteligentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.
- h) Programa. Estructuración para la implementación de abonos de transporte y política tarifaria zonal en el Sistema Integrado de Transporte Público.
- i). <Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema de transporte público y sus componentes.

Notas de Vigencia

- Literal modificado por el artículo [12](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

- I) Programa; Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.
- j) Programa. Sistema de transporte complementario de la zona de ladera occidental del área urbana.
- k) Programa. Sistema de transporte de articulación intermunicipal de corta distancia en ámbito metropolitano.

- l) Programa. Descentralización de la terminal de transporte intermunicipal de pasajeros.
- m) Programa. Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario.
- n) Programa. Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en el Corredor Verde de Cali.
- o) Programa. Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en corredor férreo inter-urbano entre Cali y los Municipios de Jamundí Yumbo y Palmira.
- p) Programa. Sistema de transporte fluvial de pasajeros a lo largo del río Cauca.
- q) Programa. Sistema de transporte mixto.

Los programas, en el marco de la estrategia de optimización y mejoramiento integral de la movilidad en transporte público individual (taxi), son los siguientes.

- a) Programa. Continuidad de la congelación del parque automotor del transporte público individual (taxi).
- b) Programa. Fortalecimiento de la restricción de circulación de taxis para una mejora de la movilidad.
- c) Programa. Zonas de abordaje de taxi (pistas de taxi) en dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio.
- d) Programa. Sustitución de taxímetros por aplicaciones móviles para establecer el costo del viaje al usuario.

Descripción de los programas

- a) Programa. Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO a nivel distrital. Se contempla la construcción y puesta en operación de 70 nuevos corredores troncales, 40 corredores en sentido norte-sur a lo largo del costado oriental de la ciudad, 10 corredor en sentido noreste-suroeste y 20 corredores en sentido oriente-occidente, además de la construcción de tramos faltantes de algunas troncales del sistema.
- b) Programa. Dotación de estaciones terminales y patio-talleres de corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Se contempla la construcción y puesta en operación tanto de Estaciones Terminales de Cabecera e Intermedias como de los Patio-Talleres asociados. a los corredores y servicios troncales del Sistema MIO.
- c) Programa. Carriles preferenciales en la red pretroncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. El proyecto consiste en la intervención de los carriles de tráfico mixto de los corredores pretroncales, en particular el carril del costado derecho de la calzada, asignándole prioridad a la circulación de buses del Sistema MIO. Los otros modos de transporte no podrán usar dicho carril preferente del Sistema MIO para circular, pero sí tendrán permitido realizar maniobras específicas previamente, establecidas por la Secretaría de Movilidad. En el mediano plazo los tramos intervenidos en el corto plazo como carril preferencial, podrán convertirse en corredores con carril exclusivo, que consiste en la asignación de externalidades carril segregado del tráfico mixto de uso

exclusivo para buses del sistema de transporte masivo.

d) <Literal modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Mixto, acorde a la demanda, en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física donde la infraestructura lo permita, tomando como base los resultados de los estudios de la firma consultora Transconsult Sucursal Colombia realizado entre los años 2021 y 2022, entre otros insumos técnicos.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

d) Programa. Rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO acorde con la demanda. Se contempla la formulación de un rediseño del esquema Operacional del SITM-MIO, tomando como base los resultados de los estudios contratados por Metro Cali S.A. con la firma Steer Davies Gleave en el año 2015, entre otros insumes técnicos. El rediseño estará enfocado en reducir el énfasis tronco-alimentador del modelo vigente, y orientarlo hacia un modelo en el cual se busca potenciar los trayectos directos interzonales a través de los corredores pretroncales y reducir el número y duración de las transferencias requeridas. Igualmente, involucrará un reajuste (incremento) de la flota estimada inicialmente, tanto en número como en tipología.

e) <Literal modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa: Incremento de la flota, reposición, ascenso tecnológico y modernización de buses acorde al diseño del esquema operacional del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP: Los vehículos nuevos deberán ser accesibles y en la medida de lo financieramente posible ser de tecnologías de cero o bajas emisiones contaminantes según los reglamentos del Gobierno Nacional.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

- e) Programa. Incremento de la flota de buses acorde al rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Se contempla un incremento de la flota de vehículos del Sistema de Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, para pasar de la flota actual de 915 vehículos vinculados a la flota de 1.339 vehículos establecida en los estudios contratados por Metro Cali S.A. con la firma Steer Davies Gleave en el año 2015, es decir, un incremento de 424 vehículos en la flota del SITM-MIO. El incremento de flota se podrá redimensionar con base en estudios técnicos complementarios. Dado el reciente plan de acción planteado por Metro Cali S.A. para la recuperación estructural del SITM-MIO. en el corto plazo se estudia la articulación de la flota remanente del Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) que cuenta con tarjeta de operación, para que, con base en una reorganización de rutas, dicha flota se articule con el SITM-MIO de manera provisional para servir las zonas con baja o nula cobertura de servicio por parte del SITM-MIO.
- f) Programa. Actualización de la señalética del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Se contempla la modernización y actualización de la señalética del Sistema integrado de Transporte Masivo SITM-MIO en todos los elementos que lo componen.
- g) Programa. Expansión de la red de puntos de venta y recarga de tarjetas inteligentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Primero, se contempla un incremento del número de puntos de venta y recarga de tarjetas del SITM-MIO en el marco de lograr una cobertura espacial óptima, de manera que, en el ámbito de influencia inmediata de cada punto de parada de bus alimentador, parada de bus en pretroncales y estaciones de bus en troncales (área de influencia definida por un radio de 300. metros desde la parada o estación), el usuario disponga de, por lo menos, un punto de venta/recarga de tarjetas. segundo, en las Terminales Intermedias y de cabecera al igual que en las Estaciones de mayor afluencia de usuarios, se deberán A implementar e incrementar el número de máquinas automáticas dispensadores do tiquetes en una cantidad concordante con la demanda del servicio en las horas punta. De igual manera, se fortalecerá la atención por parte de las taquillas en estaciones y terminales.
- h) Programa. Estructuración para la implementación de abonos de transporte y política tarifaria zonal en el Sistema Integrado de Transporte Público. Se contempla la realización de estudios de estructuración para posterior implementación de abonos de transporte público y política tarifaria zonal en Santiago de Cali y su ámbito de influencia metropolitana, El abono de transporte público se entiende como una tarjeta inteligente de viaje de carácter personal e intransferible que permite realizar (i) un número de viajes determinado o (ii) un número ilimitado de viajes en un periodo de tiempo determinado, en el ámbito de validez. La ventaja comparativa para el usuario es que le permite pagar por un global de viajes a realizarse en un tiempo determinado a un precio que resulta ventajoso en términos del descuento/rebaja en el costo de un viaje sencillo.
- i) <Literal modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Programa. Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Se contempla la adaptación de los elementos constitutivos del SITM-MIO de manera

que garantice, la accesibilidad universal en sus tres componentes. físico, comunicativo y actitudinal La accesibilidad universal es definida como la condición que permite en cualquier espacio, el desplazamiento fácil y seguro de todos los grupos poblacionales; los elementos requeridos para la accesibilidad en el sistema de transporte público son. rampas para estaciones, ascensores en vehículos de piso alto, señales visuales en estaciones y vehículos, y señales sonoras en estaciones y vehículos, entre otros. Según los recientes, estudios, el SITM-MIO en el corto plazo deberá incrementar su flota hasta un total aproximado de. 1339 buses, es decir, deberá incorporar unos 424 buses adicionales a la flota de partida; con lo cual se entiende que dicha flota adicionar deberá contar con todos los elementos de accesibilidad universal. Por ello, los proyectos de este subprograma se enfocarán en la adaptación con elementos de accesibilidad universal para la flota operacional de partida (905 buses) en un término no mayor al mediano plazo.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [13](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019:

- i) Programa. Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Se contempla la adaptación de los elementos constitutivos del SITM-MIO de manera que garantice, la accesibilidad universal en sus tres componentes. físico, comunicativo y actitudinal La accesibilidad universal es definida como la condición que permite en cualquier espacio, el desplazamiento fácil y seguro de todos los grupos poblacionales; los elementos requeridos para la accesibilidad en el sistema de transporte público son. rampas para estaciones, ascensores en vehículos de piso alto, señales visuales en estaciones y vehículos, y señales sonoras en estaciones y vehículos, entre otros. Según los recientes, estudios, el SITM-MIO en el corto plazo deberá incrementar su flota hasta un total aproximado de. 1339 buses, es decir, deberá incorporar unos 424 buses adicionales a la flota de partida; con lo cual se entiende que dicha flota adicionar deberá contar con todos los elementos de accesibilidad universal. Por ello, los proyectos de este subprograma se enfocarán en la adaptación con elementos de accesibilidad universal para la flota operacional de partida (905 buses) en un término no mayor al mediano plazo.
 - j) Programa. Sistema de transporte complementario de la zona de ladera occidental del área urbana. Se contempla la implementación del Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera Occidental (STC-Ladera) que se integre a nivel físico, operacional y tarifario con el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO. Dadas las condiciones topográficas de la zona, el STC-Ladera deberá contar con una flota adecuada a las condiciones de la misma, flota que deberá estar homologada por el Ministerio de Transporte. Dado que dicha integración depende de un sistema de recaudo centralizado y un sistema de gestión y control de flota, la flota deberá estar potada con dispositivos tecnológicos para el pago con tarjeta inteligente, sistema de
- Pagina 92 de 110 V

posicionamiento global (GPS) y comunicaciones con el centro de control, entre otros requerimientos físicos y tecnológicos. EL STC-Ladera deberá contar con los elementos necesarios para garantizar la accesibilidad universal (física, comunicativa y actitudinal) a todos los grupos poblacionales.

k) Programa; Sistema de transporte de articulación intermunicipal de corta distancia en ámbito metropolitano funcional. Se contempla la implementación del Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia (STA-intermunicipal) entre Cali y los vecinos Municipios de Jamundí, Yumbo, Palmita, Candelaria y Puerto Tejada. El STA-Intermunicipal deberá contar con los elementos necesarios para garantizar la accesibilidad universal (física., comunicativa y actitudinal) a todos los grupos poblacionales.

l) Programa; Descentralización de la terminal de transporte inter-municipal de pasajeros; Se contempla la remodelación de la actual Terminal de Transporte Ínter- Municipal del Norte, y la construcción de la Terminal de Transporte Inter-Municipal del Sur. Cada una de estas terminales será la responsable de la operación de buses intermunicipal cuyos destinos se orientan al costado de la ciudad en la que están localizadas.

m) Programa. Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario. Recuperar el área de reserva del corredor ferroviario (25 metros a lado y lado del actual eje ferroviario) en su tramo urbano de Cali y en su tramo ínter-urbano entre Cali y Jamundí, y establecer un sistema de monitoreo del mismo.

n) Programa. Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en el Corredor Verde del Municipio de Cali. Se entiende como “Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano” el sistema de transporte ferroviario de mediana y alta capacidad orientado a servir la demanda de viajes de pasajeros del ámbito urbano de Santiago de Cali y los viajes inter-urbanos entre este y los municipios del ámbito metropolitano funcional. Este podrá ser implementado a nivel de superficie, subterráneo o elevado, o una combinación de estos, en función de los resultados de los estudios pertinentes. En todo caso, su implementación deberá ser armónica con el componente urbanístico y de espacio público del área urbana de Santiago de Cali.

El trazado del Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano en el ámbito de Santiago de Cali se plantea a lo largo del "Corredor Interregional de Transporte Férreo Masivo de Pasajeros y Carga" el cual cuenta con una red total de 18,8 Km, de los cuales 1.4,7 Km corresponden al eje norte-sur “Par Vial Calles 23, 25 y 26 / Avenida 4 Norte entre los límites municipales del sur y del norte”, y 4,1 Km corresponden al eje centró-oriente “Carrera 7o entre Calle 26 y el Río Cauca”. Así en el ámbito urbano, se plantea una Integración armónica con el componente paisajístico del proyecto Corredor Verde en la cual el concepto a consolidar es el de un sistema férreo que discurre por un parque longitudinal, con lo cual se descarta cualquier tipo de cerramiento lateral que pueda convertirse en una barrera urbanística. De igual manera se establece que tiene prioridad de circulación, con lo cual la mayoría de las intersecciones con vías arterias principales será resuelta a varios niveles.

o) Programa. Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en corredor férreo inter-urbano entre el Municipio de Cali y los Municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira. Se entiende como 'Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano' el sistema de transporte ferroviario de mediana y alta capacidad orientado a servir la demanda de viajes de pasajeros del ámbito urbano de Santiago de Cali y los viajes ínter-urbanos entre este y los municipios del ámbito metropolitano. Este podrá ser funcional a

nivel de superficie, subterráneo o elevado, o una combinación de estos, en función de los resultados de los estudios pertinentes. En todo caso, su implementación deberá ser armónica con el componente urbanístico y de espacio público del área urbana de Santiago de Cali.

Por ello, el Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en el ámbito intermunicipal se plantea a nivel de superficie, con una red total de 46,8 km, que comunica a Cali desde su borde sur con el área urbana del Municipio de Jamundí, desde su borde oriente con el área urbana del Municipio de Palmira y desde su borde norte con el área urbana del Municipio de Yumbo.

p) Programa. Transporte fluvial de pasajeros a lo largo del río Cauca. Este programa se encamina a Identificar el conjunto de actuaciones a realizar en el corredor del río Cauca que permita optimizar el proceso de implantación de un esquema de transporte intermodal, considerando la participación del sector privado, para satisfacer con un adecuado nivel de servicio y favorecer otras actividades económicas en el corredor y su área de influencia.

q) Programa. Sistema de transporte mixto. El servicio público de transporte terrestre automotor mixto "Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada" (artículo 2o del Decreto Nacional 4190 de 2007, que modifica parcialmente al Decreto 175 de 2001 "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre Automotor Mixto"), Para el caso del Sistema de Transporte Mixto (ST-Mixto) del ámbito urbano de Santiago de Cali, se trata de un servicio que permite el traslado simultáneo de pasajeros y sus bienes o carga menor. El equipo utilizado solo podrá incluir camioneta doble cabina y campero, previa homologación por el Ministerio de Transporte. El uso de vehículos tipo "Bus abierto, chiva o bus escalera" no será permitido para el ST-Mixto del ámbito urbano de Cali, por considerarse inadecuado para dicho ámbito. El ST-Mixto ofrecerá su servicio con prioridad a las necesidades de movilidad mixta de la población localizada en el sector de la ladera occidental y el sector más oriental de la zona urbana, en relación con sus lugares de residencia y el Centro Global y los centros de abastecimiento o mercadeo de la ciudad.

En el marco de la estrategia de optimización y mejoramiento integral de la movilidad en transporte público individual (taxi), los programas son los siguientes.

a) Programa. Continuidad de la congelación del parque automotor del transporte público individual (taxi). Se contempla la continuidad de la medida de congelación del parque automotor del transporte público individual.

b) Programa. Fortalecimiento de La restricción de circulación de taxis para una mejora de la movilidad. Se contempla una modificación que implique un incremento en el número de placas que cada día tienen restricción de circulación, de manera que la restricción diaria pase de 20 dígitos a 30 dígitos.

c) Programa. Zonas de abordaje de taxi (pistas de taxi) en dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio. Implementación de pistas de taxi. Se entiende como pista de taxi a una zona de estacionamiento y su punto de abordaje de vehículos de transporte público individual, gestionada para la eficiente prestación del servicio a

dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades con alta demanda. La zona de estacionamiento y el punto de abordaje podrán estar contiguos o distantes entre sí, pero garantizando su coordinación para la adecuada prestación del servicio. La zona de estacionamiento será continua y su disposición podrá ser para estacionamiento en cordón (longitudinal) o batería (transversal). La señalización vertical y demarcación horizontal deberá ajustarse a lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 (Manual de Señalización Vial). Prioritariamente, las pistas de taxi deberán localizarse al interior del predio correspondiente; en el caso de localizarse en vía pública, deberán hacerlo en vías diferentes a las vías arterias y vías colectoras, de acuerdo a lo establecido en la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

d) Programa. Sustitución de taxímetros por aplicaciones móviles para establecer el costo del viaje al usuario. Se contempla el reemplazo de los tradicionales taxímetros por aplicaciones móviles para establecer el costo del viaje al usuario y la posibilidad de que este pueda conocer la estimación del costo del viaje antes de iniciarlo, ya sea al momento de hacer la solicitud o reserva del servicio, o al momento en que aborda el vehículo en la calle. La metodología y fórmula del cálculo del costo del trayecto que usará la aplicación será establecida por la Secretaría de Movilidad, esta podrá incluir un factor de incremento relacionado con el nivel de congestión presente en el trayecto o la franja horaria. En ningún caso se involucrará el concepto de tarifa dinámica en función de la demanda. La aplicación móvil podrá ser desarrollada por las empresas prestadoras del servicio de transporte público individual taxi o por empresas de tecnología que ofrezcan servicios de apoyo tecnológico. En todo caso, deberá ser autorizada por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Min Tic) y estará sujeto a la regulación, seguimiento y control que dicha entidad establezca. Cada vehículo deberá disponer de un dispositivo móvil cargado con la aplicación, cuya pantalla estará visible al usuario. Esto permitirá que los usuarios que no portan dispositivos móviles o que abordan el vehículo en la calle sin una solicitud o reserva previa del servicio vía telefónica o aplicación digital, tengan una estimación de cuanto le va a costar su viaje desde antes de iniciarlo.

CAPÍTULO 4.

PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.



ARTÍCULO 88. PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO. Los programas, en el marco de la estrategia de racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado, son los siguientes.

- a) Programa. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado ZER.
- b) Programa. Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento ZGRE.
- c) Programa. Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte ZGDT.
- d) Programa. Pacificación del Tráfico.
- é) Programa. Uso compartido de automóvil ("carpooling").
- f) Programa. Restricción de circulación general “Pico y placa” al transporte privado.

- g) Programa. Dotación de infraestructura vial para la accesibilidad territorial intra- urbana.
- h) Programa. Infraestructura vial para la prioridad espacial a los proyectos "Corredor Verde" y Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano.
- i) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura para el anillo vial perimetral urbano
- j) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura vial para el trasvase oriente - occidente de tráfico en anillo vial perimetral urbano.
- k) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura vial en accesos urbanos.
- l) Programa. Dotación de infraestructura vial para la movilidad inter-urbana en el área funcional metropolitana.
- m) Programa. Carril Bus-VAO en corredores viales inter-urbanos.
- n) Programa. Mantenimiento y rehabilitación de la malla vial urbana de Santiago de Cali.

Descripción de los programas.

a) Programa. Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado ZER. son aquellas zonas de gestión del estacionamiento en las cuales se presenta Una alta demanda de estacionamiento ligado a intensas dinámicas de actividades urbanas de comercio y servicios entre otros, y en las cuales se requiere una gestión integral del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos. Este tipo de zonas de gestión del estacionamiento están contempladas en el Acuerdo Municipal 0373/2014 (Plan de Ordenamiento Territorial 2014) e incluidas en el Acuerdo Municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019), Para la ciudad se han delimitado 12 Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER), cada una de las cuales se incluye como proyecto de este subprograma. La planificación de detalle de cada una de las ZER, en lo relativo a ordenación, regulación y tarificación, se hará mediante su respectivo Plan de Gestión del Estacionamiento (PGE), instrumento que será formulado y actualizado por la Secretaría de Movilidad (SM) y el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM). En todo caso, el PGE deberá responder de manera general a la normativa vigente, y en particular a lo establecido en materia de estacionamiento en la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" y la Resolución Nacional 1885 de 2015 "Por la cual se adopta el manual de señalización vial (...)".

b) Programa. Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento ZGRE. son grandes zonas de gestión del estacionamiento en las cuales, a pesar de que en general se presenta una baja demanda de estacionamiento, incluyen de manera puntual elementos urbanos (espacios o edificaciones) con mediana-alta movilidad generada, que hacen necesaria una gestión integral del estacionamiento en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos. Para la ciudad se han delimitado 14 Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE), cada una de las cuales se incluye como proyecto de este programa. La planificación de detalle de cada una de las ZGRE, en lo relativo a ordenación, regulación y tarificación, se hará mediante su respectivo Plan de Gestión del

Estacionamiento (PGE), instrumento que será formulado y actualizado por la Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Planeación, En todo caso, el PGE deberá responder de manera general a la normativa vigente, y en particular a lo establecido en materia de estacionamiento en la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", la Resolución Nacional 1885 de 2015 "Por la cual se adopta el manual de. señalización vial (...) y la Ley 1801 de 2016.

c) Programa. Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte ZGDT. Las zonas de gestión de la demanda de transporte - ZGDT - son áreas asociadas a centralidades y nodos de equipamientos de alta demanda con condiciones especialmente críticas de la movilidad, en la cual se hace necesario formular e implementar un paquete de instrumentos de gestión de la demanda de viajes enfocado a la prioridad y fomento del transporte público y los. modos no motorizados (peatón y bicicleta) y al desincentivo del uso generalizado del transporte privado (vehículo particular y moto).

d) Programa. Pacificación del tráfico. Este programa estará enfocado en dos zonas específicas, de la ciudad, en las cuales, por su tamaño, concentración de equipamientos- dimensiones viales y altos flujos. peatonales, son propicias para desestimular el uso vehicular; para ello se deberá formular e implementar un paquete de instrumentos, que, en todos los casos, implique el establecimiento de. una velocidad límite de 30 Km/hora para todos los vehículos motorizados y no motorizados circulando al interior de la zona delimitada. Para lograr una efectiva disminución en los límites de velocidad se deben adelantar medidas sobre la infraestructura que actúen como reductores pasivos de la velocidad y que incentiven el uso de modos alternativos de transporte, entre los que se encuentran. (i) Cambio de uno a dos sentidos de circulación en las vías de dos carriles (ii) Mejoramiento y dotación de la infraestructura y servicios para la movilidad peatonal y en bicicleta (Ampliación de aceras y construcción de ciclo-infraestructura) (iii) Dotación de estacionamientos de disuasorios localizados en el borde del área, (iv) Reducción de carriles para tráfico mixto, (v) reductores de velocidad con pompeyanos, cojines, cruces viales elevados, etc. (vi) Construcción de isletas, separadores centrales, etc. (vi) cambios de texturas en el pavimento.

e) Programa. Uso compartido de automóvil ("carpooling"). se basa en el desarrollo de una plataforma web gratuita de iniciativa de la Administración Central para el carpooling, en la cual se facilita el contacto entre usuarios del automóvil, los que viajan como conductores y los que viajan como pasajeros. La plataforma ofrece opciones para diversas categorías.

f) Programa; Restricción de circulación general "Pico y placa" al transporte privado. Se contempla la modificación de la medida de restricción de circulación "pico y placa" al vehículo particular (auto, moto y transporte especial). La medida actualmente solo restringe a diario la circulación a vehículos particulares cuyas placas terminen en 2o dígitos establecidos por la Secretaría de Movilidad (SM) durante los días laborables (de lunes a viernes exceptuando los días festivos), con lo cual un vehículo particular tiene 1o día de restricción por semana.

g) Programa. Dotación de infraestructura vial para la accesibilidad territorial intra- urbana. La infraestructura vial para la accesibilidad territorial intra-urbana son proyectos de dotación en infraestructura, ya sea puentes sobre cuerpos de agua o siniestros geográficos y prolongación de vías, que permitan generar nuevos enlaces dentro de la trama vial y de esta manera mejoren la conexión en diferentes sectores de la ciudad.

h) Programa. Infraestructura vial para la prioridad espacial a los proyectos “Corredor Verde” y Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano. Se entiende por infraestructura vial para la prioridad espacial como la construcción de intersecciones a desnivel sobre cruces viales que generen conflicto con los proyectos "Corredor Verde" y Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano. La construcción de dicha infraestructura permite la continuidad espacial del espacio público del proyecto Corredor Verde y la prioridad de paso a nivel para el proyecto Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano, a la vez que facilita el flujo libre del tráfico mixto de los principales corredores artesanales de la ciudad mediante un paso subterráneo bajo el corredor norte-sur de la Calle 25.

i) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura para el anillo vial perimetral urbano. Se entiende como anillo vial perimetral urbano a una vía pública que soporta tráfico motorizado, cuyo trazado está definido sobre la franja perimetral de la ciudad y que conecta los accesos de una zona urbana. La configuración del anillo vial perimetral urbano deberá tener como mínimo dos calzadas de tráfico mixto con un separador vial, aceras peatonales en ambos costados, ciclo-infraestructura sobre aquellos tramos priorizados por el municipio y su operación deberá ser regulada a través de un sistema semafórico coordinado en aquellos tramos donde se conecte con las vías internas de la trama urbana. Tiene como funcionalidad distribuir el tráfico de paso de las vías arterias y colectoras internas de la trama urbana sobre el anillo vial perimetral urbano facilitando los flujos urbanos de largo recorrido, que mejore la conexión norte - sur. Adicionalmente, facilita el tráfico de los flujos regionales, evitando el ingreso de vehículos de carga a la red vial interna de la ciudad.

j) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura vial para el trasvase oriente - occidente de tráfico en anillo vial perimetral urbano. Se entiende por infraestructura vial para el trasvase oriente-occidente de tráfico en el anillo vial perimetral urbano, como la dotación de elementos de la red vial, tales como. intersecciones a. desnivel y construcción de vías, sobre dos ejes de conexión transversal entre los costados oriente y occidente del anillo vial perimetral urbano.

k) Programa. Mejoramiento y dotación de infraestructura vial en accesos Urbanos. Los accesos urbanos son infraestructuras a desnivel en intersecciones viales que permiten la conexión directa entre la red arterial Urbana y el sistema vial regional, garantizando la circulación a flujo libre de vehículos mixtos y de carga sobre los ingresos inter-urbanos de la ciudad.

l) Programa. Dotación. de infraestructura vial para la movilidad inter-urbana en el área funcional metropolitana. Los proyectos de dotación de infraestructura vial para la movilidad inter-urbana en el área funcional metropolitana, son proyectos de infraestructura vial que permiten conexión entre áreas municipales que conformen el área funcional metropolitana de Cali, La velocidad de operación deberá ser superior a los 60 km/h y contempla. el incremento en el número de carriles de calzadas existentes, así como la construcción de dobles calzadas en corredores que solo cuenten con una calzada. Su localización se distribuye en cuatro accesos urbanos de Cali. Acceso norte vía Cali - Yumbo (Av. 6N), acceso oriente vía Cali - Candelaria (Carrera 27), acceso oeste Cali ~ vía al mar (Av. 4o Oeste), acceso sur-sur Vía Cali – Jamundí y acceso sur - oriental vía Cali - Puerto Tejada.

m) Programa. Carril Bus-VAO en corredores viales inter-urbanos. El concepto de carril Bus-VAO (Carril para Buses y Vehículos de Alta Ocupación) consiste en la habilitación o reserva de externalidades carril de tráfico mixto, por el cual, durante las 24 horas y por franjas horarias específicas, exclusivamente pueden circular los vehículos de transporte público colectivo

intermunicipal al igual que los vehículos particulares que tengan una ocupación igual o superior a 30 pasajeros incluido el conductor. Su implementación deberá contemplar la instalación de señalización vertical y demarcación vial de acuerdo con lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 (Manual de Señalización Vial), en mínimo un carril de tráfico mixto sobre corredores inter-urbanos, que cuenten con una infraestructura mínima de dos calzadas con dos carriles cada una. En ningún caso se permite el uso de este carril para motos.

n) Programa. Mantenimiento y rehabilitación de la malla vial urbana de Santiago de Cali. Se entiende por mantenimiento y rehabilitación de la trama urbana a las obras menores encaminadas a corregir, restaurar y prevenir el deterioro, desgaste o defecto de la capa de rodadura de la infraestructura vial por la exposición permanente de tráfico rodado. Las obras menores empleadas son. i) bacheo. mejoramiento puntual de una falla en el pavimento flexible; ii.) recarpeteo. reposición de la capa superficial asfáltica; iii) rehabilitación superficial. reposición de la estructura de la vía y de las redes de acueducto y alcantarillado. La priorización de las obras debe cumplir con los siguientes criterios. movilidad (accesibilidad), seguridad vial (reducción de la siniestralidad).

Oportunidad de inversión (coordinación de proyectos con otras entidades) e impacto de la vía en la comunidad (cobertura). Tiene como propósito brindar condiciones de comodidad seguridad y funcionalidad a los diferentes actores de la trama urbana. Además de ello la entidad encargada deberá tener control constante de dicha infraestructura instalada (programa de georreferenciación que incluya fechas de instalación y cargas por eje acumuladas esperadas y proyectadas en el tiempo), y programar mantenimiento de la vía para ampliar el ciclo de vida de la infraestructura en los rangos recomendados por el INVÍAS según su TPD.

CAPÍTULO 5.

PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y MONITOREO DEL TRÁFICO.



ARTÍCULO 89. PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y MONITOREO DEL TRÁFICO. Los programas, en el marco de la estrategia de regulación, control y gestión inteligente del tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial, son los siguientes.

- a) Programa. Optimización para la mejora del flujo vehicular en la red de corredores arteriales estratégicos.
- b) Programa. Modernización de la red semafórica.
- c) Programa. Actualización de la señalización vial.
- d) Programa. Expansión de la red de foto-detección de infractores.
- e.) Programa. Operativos en vía para el control de vehículos automotores.
- f) Programa. Instalación tecnológica para el control y el planeamiento de tráfico.

Descripción de los programas

- a) Programa. Optimización para la mejora del flujo vehicular en la red de corredores arteriales estratégicos. Se contempla la optimización de corredores viales para mejorar la fluidez del tráfico y los niveles de servicio, a través de externalidades estudio de planeamiento de señales de los equipos semafóricos centralizados y solución tecnológica para la integración de los 2o (dos) sistemas centralizados de semaforización electrónica que operan en la ciudad.
- b) Programa. Modernización de la red semafórica. La modernización de la red semafórica consiste en el reemplazo de los diferentes dispositivos de control semafórico que son de control local (que no se pueden manejar remotamente) y la semaforización de nuevas intersecciones para la prioridad peatonal y regulación en sectores de alto tráfico; esto involucra ampliar la capacidad de la central de tráfico e incorporar a ella en el largo plazo el 100% de los dispositivos instalados en la ciudad.
- c) Programa. Actualización de la señalización vial. La actualización de la Señalización Vial consiste en el reemplazo de los diferentes dispositivos de control fijos que garanticen la seguridad vial de cada uno de los actores que circulan sobre la infraestructura vial existente. La actualización contempla la instalación de señales verticales diferenciadas en: reglamentarias, preventivas e informativas y demarcación horizontal, las cuales deberán ajustarse a lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 (Manual de Señalización Vial). Su localización está definida en vías arterias principales, colectoras y en aquellos sectores que requieren la pacificación del tráfico como son: centro histórico, zonas escolares, zonas hospitalarias, entre otras.
- d) Programa. Expansión de la red de foto-detección de infractores. La expansión de la red de foto-detección consiste, en aumentar el número de puntos de foto-detección en la red vial de la ciudad, a través de las cuales se recopilan material documental con el fin de identificar vehículos infractores de las normas de tránsito, como, por ejemplo: exceso de velocidad, cruce de semáforo en rojo, invasión de cebra, circulación en pico y placa, SOAT y Revisión Técnico Mecánica vencidas. Se propone la instalación de nuevos puntos de ubicación de cámaras distribuidos en la ciudad. Se deberá formular un plan de gestión de dicho esquema. Se deberá formular un plan de gestión de dicho esquema. Estos puntos de foto-detección se suman a los propuestos para las Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte ZGDT.
- e) Programa. Operativos en vía para el control de vehículos automotores. El programa consiste en el aumento de la capacidad del grupo de Agentes de Tránsito asignado específicamente a operativos de control a vehículos automotores en vía pública. El programa busca aumentar el número de Agentes de Tránsito dispuestos para control operativo (tanto preventivo como correctivo) sobre la red vial a los conductores con alto grado de probabilidad de sufrir siniestros, ya sea por el estado del conductor (cuando están bajo efectos del alcohol, bajo efecto de sustancias psicoactivas o cuando no tienen los papeles en regla) o por el estado del automotor (revisión técnico-mecánica, sistema de señales visuales y audibles permitidas, sistema de escape de gases, cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales), así como control del transporte pirata en la ciudad de Cali, tanto a los vehículos de transporte público tradicional que cuentan con habilitación como a los vehículos particulares (autos y motos); que prestan ilegalmente el servicio de transporte público.

f) Programa. Instalación tecnológica para el control y el planeamiento de tráfico. El programa consiste en la instalación de sensores de tráfico sobre intersecciones de interés especial para la movilidad (accesos urbanos, corredores arteriales urbanos, zonas de gestión y puntos de toma de Información para evaluación del comportamiento zonal del tráfico). Igualmente, el proyecto incluye la instalación de cámaras tipo domo (visión 360 grados) en cada una de estas intersecciones, que permitan la visualización del punto en tiempo real desde el centro de control, y la instalación de software especializado de gestión del tráfico.

TÍTULO II.

PROGRAMAS TRANSVERSALES.

CAPÍTULO 1.

PROGRAMAS PARA LA INSTITUCIONALIDAD DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.



ARTÍCULO 90. PROGRAMAS PARA LA INSTITUCIONALIDAD DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. Los proyectos, en el marco de la estrategia de gestión institucional para la movilidad, son los siguientes.

- a) Programa; Fortalecimiento institucional de los organismos de la Administración relacionados con la movilidad.
- b) Programa. implementación del “Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico”.
- c) Programa. Implementación del Observatorio de la Movilidad Sostenible.
- d) Programa. Fortalecimiento del Comité de Movilidad Municipal.
- e) Programa. Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad.

Descripción de los programas

- a) Programa. Fortalecimiento institucional de los organismos de la Administración relacionados con la movilidad. Se contempla llevar a cabo un fortalecimiento institucional que incluya, como mínimo, los siguientes aspectos. i) Fortalecimiento de los equipos expertos de movilidad, mediante el incremento de la planta de profesional universitarios y profesionales especializados, así como contratistas expertos; y el mejoramiento de las competencias específicas del talento humano mediante programas de formación avanzada, ii) Modernización tecnológica de los equipos expertos de movilidad mediante la renovación de hardware informático y la adquisición de software especializado en la planeación del transporte, la simulación de tráfico, la gestión del tráfico, la gestión de infraestructuras, iii) Fomento de la cooperación inter-institución al mediante la creación de espacios colaborativos entre dependencias y co- responsabilidad de programas y proyectos.
- b) Programa. implementación del “Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico”. El “Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico” (CIGIT) se implementará a partir de la fusión operacional de los existentes “Centro de Gestión del Tráfico” (localizado en la Sede Salomia) y “Centro de Control del Tráfico” (localizado en la sede Centro) de la Secretaría de Movilidad (SM)

para liderar las iniciativas de gestión inteligente del tráfico orientadas a regulación y control, en especial las relacionadas con programación semafórica, carriles reversibles, captura de datos de tráfico, optimización de servicios, captura de infractores, entre otras propias o afines a la regulación y el control del tráfico.

c) Programa. Implementación del Observatorio de la Movilidad Sostenible. Se contempla la implementación de un Observatorio de Movilidad Sostenible (Observatorio MOVIS) que tenga como objetivo general “observar, analizar y evaluar los diferentes comportamientos poblacionales relacionados con la oferta y demanda de los diferentes modos de transporte y el impacto que en ellos tienen las políticas, programas y proyectos formulados por el sector público y las iniciativas del sector privado; al igual que formular propuestas en pro de una reorientación de las tendencias de movilidad de la ciudad con base en criterios de sostenibilidad”.

d) Programa. Fortalecimiento del Comité de Movilidad Municipal. Se contempla llevar a cabo todas las acciones necesarias para- fortalecer las competencias del Comité de Movilidad Municipal como instrumento de carácter asesor en las decisiones relacionadas con políticas públicas, programas y proyectos de alto impacto en movilidad.

e) Programa Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad. Se contempla llevar a cabo externalidades fortalecimiento institucional en materia de instrumentos de planificación de la movilidad.

CAPÍTULO 2.

PROGRAMAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.



ARTÍCULO 91. PROGRAMAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

Los programas, en el marco de una estrategia orientada a evitar y/o reducir la contaminación del aire generada por fuentes móviles terrestres, a partir de la implementación de medidas y acciones contempladas en el Programa de Aire Limpio, el Plan de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático y otras acciones que se consideren necesarias, son los siguientes.

a) Programa. Monitoreo, vigilancia y control de las emisiones en el parque automotor.

b). Programa. Mejoramiento tecnológico del parque automotor.

c). Programa. Fortalecimiento de la planificación de la movilidad empresarial orientada a la reducción de las emisiones contaminantes.

Descripción de los Programas

a) Programa. Monitoreo, vigilancia y control de las emisiones en el parque automotor; Reducir las emisiones que aporta el transporte mediante el fortalecimiento de la aplicación de las acciones de monitoreo, vigilancia y control al parque automotor. Fortalecer los controles de emisiones de fuentes móviles en vía pública y el seguimiento a las entidades que expiden certificaciones relacionadas con emisiones por fuentes móviles. Fortalecer la normativa local en lo referente a los requisitos técnicos de los vehículos de motor de transporte público en cuanto a emisiones. Establecer el requisito de

dotación de filtros de partículas para vehículos motorizados que usan combustible Diesel o implementar tecnología con eficiencia ambiental equivalente.

b) Programa. Mejoramiento tecnológico del parque automotor. Establecer los instrumentos necesarios para la incorporación de vehículos de bajas emisiones y alta eficiencia energética del parque automotor. Fomentar e incentivar el cambio hacia tecnologías limpias tanto en el transporte público como en el transporte privado.

c) Programa. Fortalecimiento de la planificación de la movilidad empresarial orientada a la reducción de las emisiones contaminantes. Planes de Movilidad Empresarial Sostenible. Los Planes de Movilidad Empresarial Sostenible (PMES) son instrumentos de planificación de la movilidad empresarial orientados a generar patrones de movilidad sostenible a partir de la potencial reducción de las emisiones generadas al aire por los desplazamientos que realizan los trabajadores desde y hacia su lugar de origen y destino, así como el transporte de materias primas, insumos y productos. La Entidad Territorial promoverá la ejecución de Planes de Movilidad Empresarial Sostenible (PMES) para lo cual la Autoridad Ambiental liderará las actuaciones que permitan desarrollar este proyecto.

PARÁGRAFO 1. Plan de Contingencia por eventos de contaminación del aire. En el momento que se presenten niveles de prevención, alerta y emergencia de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 2254 de 2017, la Secretaría de Movilidad con el apoyo de la Secretaría de Gestión del Riesgo, el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente DAGMA y los demás organismos de la administración, aplicara las acciones correspondientes dentro del plan, en la medida que estas contemplan la restricción de la circulación del parque automotor en las áreas-fuentes identificadas y clasificadas dentro de la ciudad.

PARÁGRAFO 2. En desarrollo del Plan de Ambiente Sonoro se definirán los lineamientos y parámetros para el funcionamiento de las “chivas rumberas”, caravanas, ambulancias y demás actividades que comprendan el uso de fuentes móviles, que causan impacto A sonoro en Santiago de Cali. Así mismo la operación y funcionamiento de alarmas y Además elementos integrantes o adosados en las fuentes móviles, de conformidad con prescrito en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el Código Nacional de Policía y Convivencia y la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y en aplicación del principio del rigor subsidiario.



ARTÍCULO 92. DETERMINANTES AMBIENTALES PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA. La planificación y ejecución de los proyectos de infraestructura que forman parte del Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU, que tengan injerencia en áreas de la Estructura Ecológica Principal, deberán contemplar las siguientes determinantes ambientales generales con el fin de mantener y/o mejorar la oferta de bienes y servicios ambientales de la ciudad, en el marco de lo dispuesto en el Sistema Ambiental del Acuerdo Municipal 0373 de 2014 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente.

1. La conservación de franjas de protección de los cuerpos de agua loticos y lenticos según la normativa nacional ambiental vigente, la Resolución 1051 de 2015 "Por medio de la cual se definen las franjas de protección del área urbana de Santiago de Cali", y demás normas ambientales que expida el DAGMA para la zona urbana, en el marco de su competencia.

2. La protección ambiental de los nacimientos de agua.

3 La protección de los acuíferos y sus áreas de recarga hídrica.

4. La conectividad física y funcional de la Estructura ecológica Municipal y los corredores ambientales

5. Lo reglamentado por los Planes de Manejo Ambiental de las áreas protegidas declaradas y que se declaren, sean estas del orden municipal, regional o nacional, en materia de zonificación de manejo y régimen de usos permitidos, compatibles, condicionados y prohibidos en dichas áreas.

6; Lo reglamentado por los Planes de Manejo Ambiental de otros suelos de protecciones existentes bajo la categoría de áreas de especial importancia ecosistémica.

PARÁGRAFO. La planificación y ejecución de los proyectos viales que forman parte del Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali, que tengan injerencia en áreas de la Estructura ecológica Principal, deberán surtir los correspondientes estudios de impacto ambiental y proponer alternativas de diseños de construcción que permitan reducir al máximo los impactos ambientales resultantes de su implementación Dichos estudios serán evaluados por la Autoridad Ambiental competente.

CAPÍTULO 3.

PROGRAMAS PARA LA CULTURA CIUDADANA EN MOVILIDAD.



ARTÍCULO 93. PROGRAMAS PARA LA CULTURA CIUDADANA EN MOVILIDAD. Los programas, en el marco de la estrategia de cultura ciudadana para una movilidad sostenible, segura y accesible, son los siguientes.

a) Programa. Cultura Movilidad Sostenible.

b) Programa. Cultura Movilidad Segura.

c) Programa. Cultura Movilidad Accesible.

d) Programa. Escuela Oficial de Formación para Conductores de Transporte Público.

Descripción de los Programas

a) Programa. Cultura Movilidad Sostenible. Se contempla el diseño e implementación de una campaña de sensibilización basada en conferencias orientada a lograr que los grandes centros de educación superior y de empleo ofrezcan compensaciones (en créditos académicos, en dinero o en tiempo de vacaciones) a aquellos estudiantes y trabajadores que realicen un porcentaje significativo de sus viajes diarios al trabajo o. estudio en bicicleta. La campana debe tener una frecuencia mínima de exposición de seis meses y un alcance en función del público objetivo prioritario.

b) Programa. Cultura Movilidad Segura. Se contempla el diseño e implementación de una campaña de sensibilización basada en prensa escrita, radio y televisión. La campaña debe tener una frecuencia mínima de exposición de seis meses para cada año y un alcance en función del público objetivo

prioritario.

c) Programa. Cultura Movilidad Accesible. Se contempla el diseño e implementación de una campaña de sensibilización basada en prensa escrita, radio y televisión. La campaña debe tener una frecuencia mínima de exposición de seis meses para cada año y un alcance en función del público objetivo prioritario.

d) Programa. Escuela Oficial de Formación para Conductores de Transporte Público. Programa de formación con el fin de capacitar a los conductores de transporte público de la ciudad para ejercer con profesionalidad su oficio, en términos de habilidades de conducción, conocimiento y respeto de las normas de tránsito, atención al usuario, entre otros.

CAPÍTULO 4.

PROGRAMAS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.



ARTÍCULO 94. PROGRAMAS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. Los programas, en el marco de la estrategia de mejoramiento y desarrollo de fuentes e instrumentos de financiación de la movilidad sostenible, son los siguientes;

a) Programa. Desarrollo de instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible.

b) Programa. Liderar la creación del sistema público metropolitano de peajes para la financiación del Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano.

c) Programa. Mejoramiento de las fuentes tradicionales de financiación del sector transporte urbano.

d) Programa. Participación del sector privado en proyectos de movilidad en Cali, Descripción de los Programas

a) Programa; Desarrollo de instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible. se contempla el desarrollo, fortalecimiento y aplicación de instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible en la ciudad de Cali, con el fin de gestionar recursos que contribuyan a la sostenibilidad de los elementos del futuro Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano (SITP metropolitano) entre los cuales se encuentra el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO que incluye al MIO-Cable, el Sistema de Transporte Complementario de Ladera, el Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia, el Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano, el Sistema de Transporte Mixto, y todos los demás que a futuro establezca la Administración. De la misma manera será objeto de financiación la implementación de proyectos de inversión para los modos de transporte no motorizados (peatón y bicicleta).

b) Programa. Liderar la creación del sistema público metropolitano de peajes para la financiación del Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano. Se trata de la Creación de un sistema público de peajes del ámbito metropolitano que sirva como instrumento alternativo de financiación del proyecto Sistema Ferroviario Urbano -Metropolitano tanto en su ámbito urbano como inter-urbano, y como instrumento de gestión de la demanda de transporte (desincentivo al uso del vehículo particular y fomento al uso del transporte masivo) a nivel metropolitano.

c) Programa. Mejoramiento de las fuentes tradicionales de financiación del sector transporte urbano. se contempla el mejoramiento del recaudo por fuentes tradicionales de financiación, específicamente por concepto de impuesto predial unificado, impuesto de industria y comercio e impuestos por circulación y tránsito con el fin de incrementar los ingresos que se podrían destinar a financiar proyectos de Inversión en materia de movilidad y transporte.

d) Programa. Participación del sector privado en proyectos de movilidad en Cali. un mecanismo para gestionar recursos de financiación de proyectos de movilidad sostenible para la ciudad es el fortalecimiento, promoción y uso adecuado de las figuras asociativas permitidas por la ley que involucren capital privado, con el fin de apalancar grandes proyectos de impacto en la movilidad.



ARTÍCULO 95. OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD RELACIONADOS CON EL URBANISMO. El componente de movilidad de los Esquemas Básicos, los Esquemas de Implantación y Regularización (ELR) y los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) deberán estar en consonancia con lo establecido en el presente Decreto.

DISPOSICIONES FINALES.



ARTÍCULO 96. ACTUALIZACIÓN Y AJUSTE DE LA CARTOGRAFÍA. Le corresponde al Departamento Administrativo de Planeación, la actualización de la cartografía del presente Plan, así como el ajuste y verificación de los trazados y áreas establecidas en dicha cartografía, siempre y cuando en la evaluación de detalle se evidencien las justificaciones técnicas para su modificación, en todo caso deberá contar con los respectivos soportes técnicos y ser avalada por el Comité Técnico de Movilidad.

1. Dicha información deberá ser reportada a la Subdirección de Catastro para lo pertinente.



ARTÍCULO 96A. <Artículo adicionado por el artículo [15](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Actualización normativa. El presente instrumento de planificación distrital se ajustará, si fuere necesario, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo y al Plan de Desarrollo Distrital, aprobados para cada período.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [15](#) del Decreto 4112.010.20.0159 de 18 de abril de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0[332](#) de mayo 28 de 2019', publicado en el Boletín Oficial No. 18 de abril de 2023.



ARTÍCULO 97. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de Santiago de Cali y deroga el Decreto 411.0.20.0615 de 2008 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los veintiocho días del mes de mayo del Año dos mil diecinueve

MAURICE ARMITAGE CADAVID

Alcalde de Santiago de Cali



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de CALI

n.d.

Última actualización: 30 de diciembre de 2025 - (Diario Oficial No. 53.335 - 15 de diciembre de 2025)



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**