

DECRETO 4112.010.20.1152 DE 2024

(diciembre 12)

Boletín Oficial No. 206. Año 2024, diciembre 13

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se adopta el plan local de seguridad vial del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones.

EL ALCALDE DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI,

en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 3o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2o de la Ley 1383 de 2010, artículo 2o de la Ley 1310 de 2009, Ley 2251 de 2022, Decreto Nacional 1430 de 2022, Acuerdo No. 578 de 2024, Decreto Extraordinario No. 411.0.20.[0516](#) de 2016, Resolución No. 20233040025895 del 22 de junio de 2023 del Ministerio de Transporte y

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de Colombia, consagra en el artículo 1o, que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 2o ibídem establece que son fines esenciales del Estado “Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (...)”.

Que el artículo 24 ibídem señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 ibídem, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

Que el artículo 2o de 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”, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

Que los artículos 2o y 3o de la Ley 336 de 1996, “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”, disponen que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito

Terrestre y se dictan otras disposiciones”, define el término accidente de tránsito como "evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho”.

Que el artículo 3o ibídem, modificado por el artículo 2o de la Ley 1383 de 2010, otorgó a los alcaldes la calidad de autoridad de tránsito, así como a los organismos de tránsito de carácter Distrital, entre otros.

Que el párrafo 1o del artículo 4o ibídem establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos' distritales y municipales.

Que el artículo 7o ajuste modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispuso que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público; sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio; y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

Que la Ley 1310 de 2009, definió los Organismos de Tránsito y Transporte al señalar en su artículo 2o, que: “Organismo de Tránsito y Transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental, que tiene como función organizar, dirigir, y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción”.

Que el artículo 1o de la Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”, creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

Que el artículo 5 ibídem define la Seguridad Vial como “el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas”.

Que el artículo 5 ibídem establece en la definición del Plan Nacional de Seguridad Vial que: “(...) La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial”.

Que, en el año 2015, como parte de la Agenda 2030, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas - ONU, adoptó los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la inclusión de dos metas específicas relacionadas con la seguridad vial (ODS 3.6 y ODS 11.2) confirma y refuerza la

seguridad vial como una prioridad de salud y desarrollo en la agenda internacional. En ese sentido las dos metas relacionadas con la Seguridad Vial quedaron consignadas así:

“3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

(...)

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

Que mediante Decreto Extraordinario No. 411.0.20.[0516](#) de septiembre 28 de 2016, se determina la estructura de la Administración Central y las funciones de sus dependencias.

Que el artículo [198](#) del precitado decreto dispone que el propósito de la Secretaría de Movilidad es garantizar mejores condiciones en la movilidad de personas y bienes en el área urbana y rural, dando prioridad a la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta) y al transporte público optimizado sobre el transporte privado, en el marco de criterios de sostenibilidad ambiental y socio-económica, seguridad vial y accesibilidad universal.

Que el artículo [200](#), ibídem, consagra las funciones de la Secretaría de Movilidad, en los siguientes términos:

“Artículo [200](#). Funciones de la Secretaría de Movilidad. La Secretaría de Movilidad tendrá por funciones, las siguientes:

1o “Participar, bajo la orientación del Departamento Administrativo de Planeación Municipal y en coordinación con las entidades municipales afines, en la formulación de la política pública de movilidad, seguridad vial y de los planes estratégicos necesarios para su consolidación”.

(...)

4o “Formular, implementar y orientar el Plan Local de Seguridad Vial, acorde con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial, conforme a las directrices de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

(...)

4. Promover una cultura de movilidad ciudadana donde el sistema vial y el uso eficiente del espacio público priorice y haga respetar al peatón y al ambiente, mediante la fijación de políticas en materia educativa y campañas educativas para la divulgación de proyectos y servicios prestados por la Secretaría.

(...)

9. “Coordinar con las Secretarías de Educación, Cultura, Bienestar Social y Salud para el diseño de modelos pedagógicos en la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles

de la educación básica y media.

10. Ejecutar los planes y programas en materia de educación vial permanente orientadas al desarrollo de las personas en todas sus etapas del crecimiento; transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.

11. Realizar campañas educativas y culturales en educación vial, en las que se promuevan valores como la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia y la justicia.

12. Desarrollar y fortalecer comportamientos y actitudes en los miembros de la comunidad, para que minimicen los riesgos en sus desplazamientos y disfruten de espacios públicos seguros.

13. Promover la práctica de acciones significativas fomentando el respeto a las normas de tránsito y asumiendo responsabilidades ciudadanas frente a la seguridad vial.

14. Contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana que permita compartir en espacio público donde se privilegie el respeto por los demás y la seguridad vial como un bien común.

15. Diseñar estrategias o programas orientados al desarrollo de una conciencia ciudadana para generar cambios en el comportamiento de los diferentes actores de la movilidad, donde se privilegie el respeto por los demás y se proteja la salud y la seguridad, con el fin de generar una cultura de prevención hacia los más vulnerables. (...)”.

Que el Artículo [201](#) ejusdem, establece las funciones de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial:

“(...

5. Elaborar los estudios técnicos, formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito.

(...)”

Que en la Ley 2251 de julio 14 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley 2251 - Ley Julián Esteban” se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro.

Que el artículo 14 de la citada Ley contempla que las entidades territoriales incluidas las ciudades capitales deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria, en el marco de los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Que el Decreto Nacional No. 1430 de julio 29 de 2022 “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031” entre SUS considerandos indica que “la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión “sinistro vial”, que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son

un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura”.

Que en el artículo 4o del precitado decreto determina que “Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.”

Que el actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 6 pilares a saber: 1. Gestión Institucional, 2. Gestión del Conocimiento, 3. Comportamiento Seguro, 4. Control y regulación de normas de seguridad vial, 5. Infraestructura Segura, 6. Atención integral a Víctimas.

Que mediante Resolución No. 20233040025895 del 22 de junio de 2023 “Por la cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos” expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se imparten lineamientos para la construcción de planes de gestión de velocidad.

Que mediante Decreto Distrital No. 4112.010.20.[1006](#) del 28 de diciembre de 2023 “Por el cual se modifica el Decreto 412.010.20.[0512](#) del 28 de agosto de 2018 "por medio del cual se crea el comité local de seguridad vial del municipio de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones”, se establece en el artículo [2o](#) modificar el artículo [tercero](#) así:

“Artículo [Tercero](#). Son funciones del Comité Local de Seguridad Vial del Distrito Especial de Santiago de Cali:

(...)

5. Aprobar técnicamente el Plan Local de Seguridad Vial que le presente la Secretaría de Movilidad, y de igual manera, las modificaciones, adiciones o actualizaciones requeridas.

6. Realizar el seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial y orientarlas acciones para el cumplimiento de las metas del Plan Distrital de Seguridad Vial, de acuerdo con las propuestas que sean presentadas por el Comité Técnico de Seguridad Vial.

(...)”

Que la Secretaría de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial - Equipo de Trabajo de Seguridad Vial, elaboró el documento técnico denominado “PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2032” con apoyo de la cooperación de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, el cual contiene los lineamientos técnicos y las estrategias para su adopción, que, para todos los efectos legales, hace parte integral del presente decreto.

Que el citado documento técnico de seguridad vial, fue socializado y aprobado por los Organismos y entidades que integran el COMITE LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE

SANTIAGO DE CALI en la sesión No. 2 celebrada el día 21 de junio de 2022, como consta en el acta de No. 4152.020.3.8.087 de 2022.

Que el Plan Local de Seguridad Vial tendrá vigencia hasta el año 2032 para el desarrollo de los pilares, programas y acciones en el corto, mediano y largo plazo, o de su implementación continua, cubriendo la vigencia del actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 -2031 y extendiendo a un año más para facilitar procesos de continuidad en la ejecución de acciones, así como la transición, empalme y armonización con el nuevo Plan que la nación establezca en su momento.

Que de acuerdo con los reportes del cuerpo de Agentes de Tránsito y el análisis realizado por la Subsecretaría de Movilidad Sostenible - Equipo de Trabajo de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad, Entre enero y diciembre del año 2023 se evidencia una disminución en la siniestralidad con lesionados del 3,1%, (-127 casos), con respecto al mismo periodo del 2022, al comparar la siniestralidad con el 2020, 2021 se evidencia disminución del 4,3% y 4,5% respectivamente.

En cuanto a mortalidad en enero y diciembre del año 2023 se registró una disminución de 44 fatalidades comparado con el mismo periodo del 2022.

Los siniestros en tránsito constituyen uno de los principales problemas de salud pública a nivel municipal, generando una afectación a cientos de caleños, siendo una de las principales causas de muertes en la ciudad, por eso es necesario conocer el comportamiento de la seguridad vial de la ciudad, con el fin de establecer políticas, planes y estrategias tendientes a la prevención y control de la siniestralidad y mortalidad vial. (...)”

Que mediante Acuerdo No. 0578 de 2024, se adopta el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali, 2024-2027 “Cali: Capital Pacífica de Colombia”.

Que el Plan de Desarrollo 2024-2027 incorpora el Programa 6.2.1.2. Movilidad Segura y Sostenible, cuyo objetivo es Implementar un conjunto de medidas destinadas a mejorar el desplazamiento y el transporte de personas y mercancías de manera eficiente y racional desde los puntos de vista económico, social y ambiental, priorizando iniciativas respetuosas como el fortalecimiento del transporte público, la resiliencia climática y la movilidad universal.

Que la Secretaría de Movilidad en cumplimiento de las estrategias contenidas en el Acuerdo 0578 de 2024 Plan de Desarrollo “Cali, Capital Pacífica de Colombia 2024-2027”, ha venido implementando y operando el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales ORVI, en el que se informa y orienta de manera gratuita a las víctimas por siniestros viales y sus familiares, acerca de los procesos que pueden seguir en materia social, jurídica, psicológica y de formación tras un siniestro vial.

Que los programas y las acciones establecidas en el Plan Local de Seguridad Vial se ejecutarán con los recursos que cada una de las entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos durante la vigencia de este Plan y tendrá seguimiento del comité local de seguridad vial conforme lo establece el Decreto 4112.010.20.1006 del 28 de diciembre de 2023 que modifica el Decreto 4112.010.20.0512 del 28 de agosto de 2018 “por medio del cual se crea el Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de Santiago de Cali”.

Que en cumplimiento del artículo 8o, numeral 8o de la Ley 1437 de 2011, el proyecto de decreto fue publicado para comentarios y observaciones de la ciudadanía, según certificación emitida por Eduardo Ángel Sotelo, Líder del Equipo de Educación y Cultura Vial de la Secretaría de Movilidad en la comunicación oficial No. 202441520100100444 del 23 de octubre de 2024, que, para todos los efectos legales, hace parte integral del presente Decreto.

Que en cumplimiento del artículo 8o numeral 8o de la Ley 1437 de 2011, se publicó el proyecto de decreto para observaciones y comentarios, señalando en la constancia que durante el término de publicación no se presentaron observaciones. La precitada comunicación oficial hace parte integral del presente Decreto.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TÍTULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO 1.

ÁMBITO DE APLICACIÓN, RÉGIMEN APLICABLE, OBJETIVOS Y DEFINICIONES.

ARTÍCULO 1o. ADOPCIÓN. Adóptese el Plan Local de Seguridad Vial para el Distrito Especial, de Santiago de Cali Cali-PLSV, para la vigencia 2022 - 2032, contenido en el documento técnico “Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032” anexo, el cual para todos los efectos legales, hace parte integral del presente decreto.



ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Especial de Santiago de Cali, para todos los actores de carácter público y privado del ámbito distrital involucrados en el tema de seguridad vial.



ARTÍCULO 3o. RÉGIMEN APLICABLE. El Plan Local de Seguridad Vial se estructura con base en las disposiciones del Decreto Nacional 1430 de 2022: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, del Plan Maestro de Movilidad o el instrumento de planeación de movilidad que haga sus veces y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y modificatorias, así como lo dispuesto en el presente acto administrativo.



ARTÍCULO 4o. OBJETIVO GENERAL DEL PLAN. Formular el Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032 enfocado en la política de Visión Cero que establece que toda muerte en el tránsito es evitable, estableciendo una meta de reducción de víctimas fatales en un 54% durante la vigencia del Plan.



ARTÍCULO 5o. OBJETIVOS ESPECÍFICOS. Son objetivos específicos del Plan:

1. Articular el PLSV a los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por la OMS para la década de acción para la seguridad vial 2021- 2030.
2. Incorporar el enfoque de sistema seguro en la formulación pilares, programas y las medidas de acción que permitan lograr resultados tangibles en el mejoramiento de la seguridad vial.
3. Diseñar indicadores de gestión y de resultados que permitan medir el desarrollo del Plan y sus impactos.
4. Definir la periodicidad para el seguimiento a las acciones del Plan, a cargo de los intervinientes (corresponsables) sobre el sistema de movilidad y a partir de los indicadores definidos para cada acción.

TÍTULO II.

PILARES ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL.

Capítulo 1.



ARTÍCULO 6o. PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN INSTITUCIONAL. Este pilar es esencial porque cuenta con los principios de gobernanza que permiten reafirmar el liderazgo e institucionalidad de la Administración Distrital, además de la coordinación de la Secretaría de Movilidad y la articulación con las diferentes entidades y dependencias de carácter público y privado relacionadas con la seguridad vial.



ARTÍCULO 7o. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL.

PROGRAMA 1. Fortalecimiento de los Organismos que componen la Administración Distrital de Santiago de Cali y promover alianzas con otras entidades públicas o privadas para desarrollar acciones de seguridad vial.

ACCIONES:

1. Gestionar recursos financieros y recursos técnicos para el desarrollo de acciones y proyectos de seguridad vial que se propongan adelantar en la ciudad.
2. Hacer seguimiento al Comité de Seguridad Vial y comité técnico
3. Fortalecer la gestión con municipios circunvecinos y el gobierno departamental, para consolidar acciones de seguridad vial.
4. Fortalecer la gestión con entidades y autoridades nacionales para consolidar las acciones de Seguridad Vial.

5. Apoyar proyectos del PIMU relacionados con seguridad vial.

PROGRAMA 2. Formulación y Reformas de Políticas para la Seguridad Vial.

ACCIONES:

1. Adoptar el Plan Local de Seguridad Vial.
2. Formular e implementar el Plan de Seguridad Vial para Motociclistas.
3. Adoptar instrumentos legales y de política pública para promover la seguridad vial.

PROGRAMA 3. Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.

ACCIONES:

1. Fortalecer el compromiso del sector privado en materia de seguridad vial.
2. Capacitar y generar compromisos en materia de seguridad vial con el gremio del transporte público y especial.

Capítulo 2



ARTÍCULO 8o. PILAR ESTRATÉGICO GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO. Este pilar tiene como fin gestionar el conocimiento como base para la toma de decisiones por medio de investigaciones, estudios y sistemas inteligentes. Ampliar la recolección de información que permita describir y conocer más el evento a partir de investigaciones y análisis e implementar un sistema robusto de recolección de datos en tiempo real que permita el procesamiento de grandes cantidades de datos y su divulgación.



ARTÍCULO 9o. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR ESTRATÉGICO DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO.

PROGRAMA 1. Ciencia de datos para la seguridad vial.

ACCIONES:

1. Realizar investigaciones en materia de seguridad vial en asocio a los factores de riesgo.
2. Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial desarrolladas
3. Realizar análisis periódicos de la siniestralidad vial.
4. Realizar estudios sobre aspectos de seguridad vial en vehículos de energías limpias
5. Hacer seguimiento y evaluación a la operación del transporte público en lo referente a seguridad vial.
6. Recolección y almacenamiento de datos estratégicos de movilidad sostenible y seguridad vial.

7. Implementación de una bodega de datos de movilidad sostenible y seguridad vial.

PROGRAMA 2. Implementación de un sistema de gestión inteligente del tráfico.

ACCIONES:

1. Implementar una plataforma de gestión de Sistemas Inteligentes de Transporte
2. Implementar un sistema de información sobre movilidad urbana al usuario, basada en aplicaciones móviles y web (Si).
3. Implementar un Sistema Semafórico Inteligente.

Capítulo 3



ARTÍCULO 10. PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO. Este pilar busca promover cambios en el comportamiento de las personas que interactúan sobre la vía, en su rol de usuarios viales, partiendo de la base de que, si las personas reconocen los factores de riesgo vial, podrían evitar situaciones de riesgo asociadas a sus desplazamientos. Teniendo en cuenta, además, la importancia de la vinculación de la ciudadanía en la toma de decisiones en las distintas etapas de los proyectos y estrategias de participación, o en su rol de diseñadores y tomadores de decisiones, fortaleciendo sus capacidades profesionales para la gestión de una movilidad segura.



ARTÍCULO 11. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR ESTRATÉGICO COMPORTAMIENTO SEGURO.

PROGRAMA 1. Capacitación sobre sistemas seguros al personal encargado de tomar decisiones sobre intervenciones de infraestructura vial en entidades públicas y privadas.

ACCIONES:

1. Fortalecer el recurso humano calificado para la gestión de la movilidad segura.
2. Formar a los diseñadores del sistema
3. Realizar seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).

PROGRAMA 2: Usuarios Seguros - Formación en seguridad vial y cultura ciudadana.

ACCIONES:

1. Fortalecer en conocimientos' en temas de seguridad vial y prevención a estudiantes de educación básica, técnica, tecnológica y universitaria.
2. Evaluar y fortalecer la metodología del curso de infractores de tránsito.

3. Fortalecer en conocimientos en temas de seguridad vial y prevención a estudiantes de educación básica, técnica, tecnológica y universitaria.
4. Realizar activaciones en vía para instruir a los usuarios viales sobre comportamiento seguro en la vía.
5. Capacitar docentes en educación vial, de los niveles de preescolar, básica y media
6. Implementar un mecanismo que fomente la movilidad activa

PROGRAMA 3. Socialización, comunicaciones y participación ciudadana en el desarrollo de acciones.

ACCIONES:

1. Diseñar un plan estratégico de socialización y divulgación de las acciones del Plan Local de Seguridad Vial.
2. Diseñar e implementar estrategias de comunicación para informar y generar conciencia sobre los peligros de los principales factores de riesgo de seguridad vial.
3. Promover la participación ciudadana, con relación a la seguridad vial.
4. Diseñar e implementar estrategias de comunicación para promover el mantenimiento de la revisión técnico mecánica.

Capítulo 4



ARTÍCULO 12. PILAR ESTRATÉGICO CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS PARA LA SEGURIDAD VIAL. Este pilar consiste en adelantar medidas de control y regulación para garantizar el cumplimiento y entendimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios y de la autoridad a cargo de su cumplimiento, con el fin de desarrollar comportamientos seguros sobre la vía. Para ello, es indispensable contar con mecanismos de sanciones que permitan alcanzar tal fin, y así mismo fortalecer tanto como las capacidades del personal encargado de ejercer control, así como la tecnología empleada para el control y monitoreo de los siniestros viales.



ARTÍCULO 13. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR CONTROL Y REGULACIÓN DE NORMAS PARA LA SEGURIDAD VIAL.

PROGRAMA 1. Fortalecimiento del personal encargado de ejercer control.

ACCIONES:

1. Implementar programa de capacitación técnica permanente dirigido a agentes de tránsito.
2. Diseñar programa de capacitación en buenas prácticas, seguridad ciudadana, Habilidades blandas dirigido a agentes de tránsito enfocadas en la interacción con la ciudadanía.

PROGRAMA 2. Fortalecimiento de herramientas tecnológicas.

1. Fortalecer la tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad.
2. Crear herramientas tecnológicas para facilitar, optimizar, medir y controlar proceso internos y externos.
3. Almacenamiento a partir de la guía de inspección de auditorías.

PROGRAMA 3. Evaluación y seguimiento a procesos de control y regulación.

1. Diseñar e implementar un Plan para la Gestión de Control y Regulación de las normas de tránsito.
2. Realizar controles para todos los modos de transporte.
3. Promover y vigilar el cumplimiento de normas en torno a utilización de elementos de seguridad reglamentarios y uso de dispositivos electrónicos al conducir.
4. Inspección y seguimiento a los Planes de Manejo de Tránsito.

Capítulo 5



ARTÍCULO 14. PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA. Este pilar incorpora criterios de seguridad vial a los procesos de planificación, diseño, ejecución y mantenimiento de infraestructura vial y de transporte para todos los usuarios viales, en particular, en usuarios vulnerables. Un factor de riesgo importante para el mejoramiento de la seguridad vial es la velocidad, dado que es uno de los factores de riesgo que más incide en la gravedad de los siniestros, es por esto que su gestión es de gran importancia tanto como medida reactiva o proactiva de seguridad vial, y se considera como uno de los programas fundamentales para alcanzar los objetivos de sistemas seguros que permite garantizar la movilidad de todos los actores viales priorizando los más vulnerables. Por otro lado, sobresalen también las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para identificar y atender problemas de seguridad tanto en proyectos que están en diseño como sobre vías existentes.



ARTÍCULO 15. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA.

PROGRAMA 1. Gestión de la velocidad.

ACCIONES:

1. Formular e implementar el Plan de Gestión de la Velocidad
2. Implementar medidas para la pacificación del tránsito.
3. Redistribuir el uso de la sección vial para una mayor equidad en el uso del espacio público vial

según necesidades de los usuarios viales.

4. Realizar ordenamiento y gestión de estacionamientos.

5. Diseñar e implementar zonas de baja velocidad en zonas escolares y de alto tránsito peatonal.

PROGRAMA 2. Mantenimiento de la infraestructura vial.

ACCIONES:

1. Potencializar los planes de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial existente para todos los actores de la movilidad.

2. Implementar planes de arreglos de la infraestructura vial existente para todos los actores de la movilidad.

3. Actualizar el sistema de señalización vial de la ciudad.

4. Realizar mantenimiento a zonas verdes, control de vegetación en las zonas adyacentes a las vías (calzadas, andenes y ciclorrutas).

5. Promover intervenciones para incentivar la movilidad activa en las inmediaciones del transporte público, zonas escolares, zonas recreativas y días conmemorativos.

6. Fortalecimiento y mejora de la red semafórica de la ciudad.

7. Realizar control de residuos sólidos y remoción de elementos extraños en el espacio público, particularmente sobre calzada, andenes y ciclorrutas.

PROGRAMA 3. Mejoramiento de infraestructura para usuarios vulnerables.

ACCIONES:

1. Realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial según estándares técnicos.

2. Implementar el Plan de Movilidad Escolar.

3. Realizar mejoramiento de la infraestructura peatonal de acuerdo a estándares de seguridad vial, proveyendo condiciones óptimas de accesibilidad universal.

4. Adecuar, construir y realizar mantenimiento a ciclo infraestructura que cumpla con los estándares de diseño seguro.

5. Suministro e instalación de ciclo parqueaderos para estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

6. Suministro e instalación del Sistema de Bicicletas Publicas del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Capítulo 6



ARTÍCULO 16. PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS. Este pilar tiene como finalidad atenuar las consecuencias de las lesiones en las víctimas de los siniestros de tránsito que se presentan en las vías urbanas y rurales del distrito de Santiago de Cali, buscando el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas y de sus familiares. Por tanto, se garantizará el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los siniestros viales.



ARTÍCULO 17. PROGRAMAS Y ACCIONES DEL PILAR ESTRATÉGICO ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS. Este pilar tiene como finalidad atenuar las consecuencias de las lesiones en las víctimas de los siniestros de tránsito que se presentan en las vías urbanas y rurales del distrito de Santiago de Cali, buscando el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las mismas y de sus familiares. Por tanto. Se garantizará el derecho a la atención prehospitalaria, hospitalaria y a la rehabilitación a nivel físico, mental y psicosocial, permitiendo la dignificación y la recuperación por los traumatismos causados por los siniestros viales.

PROGRAMA 1. Mejoramiento de la atención prehospitalaria.

ACCIONES:

1. Realizar diagnóstico de los factores causales de discapacidad por siniestros viales.
2. Identificar los prestadores de servicio de transporte asistencial dentro del Sistema de Emergencias Médicas.
3. Realizar seguimiento a la eficacia del funcionamiento del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE).
4. Fortalecer la capacidad instalada en el rescate vehicular, incendios vehiculares, emergencias con materiales peligrosos en los incidentes viales.
5. Crear e Implementar el mando y control de incidentes.
6. Fortalecer el programa de capacitación a personal de organismos de socorro, entidades de salud y organismos de movilidad, en especialidades de acuerdo a sus competencias, tales como Comando de Incidentes, APH, rescate vehicular, incendios vehiculares e incidentes con materiales peligrosos.
7. Fortalecer el Programa de capacitación dirigido al primer respondiente.
8. Implementar herramienta tecnológica para la solicitud de ambulancias ante Siniestros Viales.
9. Realizar análisis periódicos de los Siniestros Viales ingresados al SEM.

PROGRAMA 2. Atención hospitalaria.

ACCIONES:

1. Definir e implementar la ruta para la atención de trauma por eventos de Siniestros Viales.

PROGRAMA 3. Acompañamiento y rehabilitación a afectados en siniestros viales.

ACCIONES:

1. Conformar una mesa de trabajo interinstitucional para crear una ruta de atención a los afectados en siniestros viales.

2. Establecer programas educativos y de formación para el trabajo, el acceso a los programas de terapia ocupacional y oportunidades laborales de los afectados por traumatismos, relacionados con el tránsito e incidentes viales.

PROGRAMA 4. Estrategias en salud pública para la prevención de siniestros viales.

ACCIONES:

1. Desarrollar estrategias en salud orientadas a la prevención de siniestros viales.

TITULO III.

DISPOSICIONES FINALES.



ARTÍCULO 18. COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO. La coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de la meta contemplada por el Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032, estará a cargo de Comité Local de Seguridad Vial del Distrito Especial de Santiago de Cali, a que se refiere el Decreto No. 4112.010.20.[1006](#) del 28 de diciembre de 2023 o en las disposiciones normativas que lo modifiquen, sustituyan o deroguen.



ARTÍCULO 19. COSTOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN. Los programas y las acciones establecidas en el Plan Local de Seguridad Vial 2022-2032, se ejecutarán con los recursos que cada una de los Organismos y entidades responsables de su implementación apropien dentro de sus presupuestos durante la vigencia del Plan.



ARTÍCULO 20. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. El presente Decreto rige a partir de su expedición y publicación en el Boletín Oficial del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Dado en Santiago de Cali, a los doce (12) días del mes de diciembre de 2024.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ÁLVARO ALEJANDRO EDER GARCÉS

Alcalde Distrital de Santiago de Cali

ANEXO

<Consultar Anexo en el Documento original directamente en el siguiente enlace:
https://normograma.com/documentospdf/PDF/D_ALCACALI_1152_2024.pdf



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**