



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO**

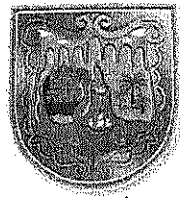
**PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA
DE SANTIAGO DE CALI**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

NORMAN MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

MARÍA DE LAS MERCEDES ROMERO
Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Santiago de Cali. Agosto 30 de 2017



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Señores

HONORABLES CONCEJALES

Concejo Municipal de Santiago de Cali

Presente.

Cordial saludo,

De manera atenta presento a Consideración del Honorable Concejo, el Proyecto de Acuerdo "POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI; SE CREA LA CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO; SE ORDENA, REGULA Y TARIFICA EL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO; Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES", previa la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

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)

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".

En Colombia, el Plan de Movilidad Urbana 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



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO**

**PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA
DE SANTIAGO DE CALI**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

NORMAN MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

MARÍA DE LAS MERCEDES ROMERO
Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Santiago de Cali. Agosto 30 de 2017



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Señores

HONORABLES CONCEJALES

Concejo Municipal de Santiago de Cali

Presente.

Cordial saludo,

De manera atenta presento a Consideración del Honorable Concejo, el Proyecto de Acuerdo "POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI; SE CREA LA CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO; SE ORDENA, REGULA Y TARIFICA EL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO; Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES", previa la siguiente

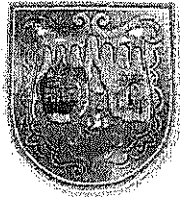
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

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)

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".

En Colombia, el Plan de Movilidad Urbana 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

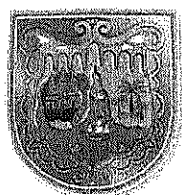
transporte alternativos (peatón y bicicleta) y los sistemas de transporte público sobre los modos de transporte particular.

Como antecedente, se tiene que en Santiago de Cali el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), fue implementado 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 615 de 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"*. Sin embargo, a la fecha la legislación local no aporta un cuerpo normativo claro y que corresponda totalmente a las necesidades actuales, que aborde los alcances, contenidos y requerimientos de Ciudad que debe generarse en los PMU.

La movilidad de Santiago de Cali, ha tenido un desarrollo histórico pensado para dar soluciones al automóvil y el desarrollo de infraestructura para tal fin, dejando en condición de menor atención al peatón y al ciclista. Ahora nos enfrentamos al cambio de concepción de movilidad sostenible a nivel internacional, que establece el reto de dar prioridad a estos actores y al transporte público, de tal manera que se cumpla con los objetivos de medio ambiente sano y las políticas y objetivos de desarrollo sostenible.

Esta Ciudad, mediante la implementación del Sistema de Transporte de Masivo de Pasajeros - Integrado de Occidente MIO que inició su operación en el mes de marzo del año 2009, ha tratado de armonizarse con los postulados internacionales de desarrollo sostenible. Sin embargo, a la fecha no cumple con sus metas de movilización de pasajeros, lo que afecta el recaudo y la permanencia en el tiempo de dicho sistema, esta es una de las múltiples situaciones que evidencian la necesidad urgente de armonizar la movilidad urbana con instrumentos que contribuyan, entre otros, a la gestión adecuada y sostenible de los viajes y demandas de movilidad en la Ciudad.

En relación con este propósito "Las autoridades locales de la ciudad de Cali han adoptado e implementado algunas medidas para regular el flujo vehicular, de ellas la más conocida es la denominada "Pico y Placa", sin embargo, estas medidas son soluciones cuyos efectos "positivos" son observables sólo a corto plazo. Es por eso, que se hace necesario estudiar detenidamente el problema de movilidad, con el fin de identificar las variables más relevantes y así, en un futuro, establecer



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

algunas estrategias encaminadas a mejorarla de manera que se reduzca realmente la congestión vehicular". (Arboleda y Otros -2012)¹

En este sentido, de conformidad con la visión de ciudad del POT y el modelo de ordenamiento, el Plan Integral de Movilidad Urbana (en adelante: PIMU) para el Municipio de Santiago de Cali, se plantea como un Plan Maestro y principal instrumento de planificación en materia de movilidad, el cual permitirá articular la política de ordenamiento territorial con las políticas públicas del sector movilidad en el ámbito urbano.

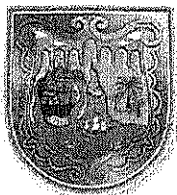
Por ello, en el marco del presente Acuerdo Municipal, el Plan de Movilidad Urbana, en el contexto de ciudades colombianas y en especial, para Santiago de Cali, será entendido como *"un instrumento de planificación integral de la movilidad que provee un diagnóstico documentado, establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes con éste, todo ello en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y con un enfoque de planificación participativa"* (González-Guzmán, 2012).

Lo anterior plantea con claridad el mayor nivel de detalle y rigor técnico que este instrumento tiene respecto al tratamiento de la movilidad en la planificación general a la cual pertenece el Plan de Ordenamiento Territorial. Es decir, el presente PIMU busca un desarrollo técnico de mayor precisión de las grandes líneas tratadas en materia de movilidad en el marco del POT.

El vigente Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante 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.
- c) En su artículo 513 (Parágrafo 1) establece el requerimiento de que el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) deberá ser formulado por la Administración Municipal y adoptado por Acuerdo Municipal en un término no mayor a tres años después de la adopción del POT.

¹ Estudio dinámico de la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali - Colombia - Mayra Alejandra Arboleda, Iván Fernando Parra, Isabella Aristizábal, Hernán Sabogal. Grupo de Estudio en dinámica de Sistemas, Escuela de Ingeniería Industrial, Universidad del Valle --Recibido para revisión 2012, aceptado fecha, versión final 2012.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Cabe anotar que el segundo requerimiento literal b) está en consonancia con la Ley 1083 de 2006, la cual, en su artículo 2 literal f), establece que los Planes de Movilidad Urbana deberán *“incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte”*.

Así, la revisión del PIMU, a la que hace referencia este proyecto de Acuerdo Municipal, es un procedimiento de carácter técnico y jurídico que se ha llevado a cabo con el fin principal de actualizar, modificar o ajustar los contenidos y normas del adoptado en 2008 de manera que se asegure su orientación hacia el objetivo del fomento de un modelo de movilidad más sostenible y en consonancia con el modelo territorial adoptado en el POT.

Para el caso del Municipio de Santiago de Cali, dado que el vigente PIMU fue adoptado hace casi una década por medio del Decreto Municipal 0615 de 2008 y que se llevó a cabo la revisión del POT en el 2014 (Acuerdo Municipal 0373 de 2014), se hace necesario, por disposición legal, adelantar un proceso de revisión ordinaria de los contenidos de corto, mediano y largo plazo del PIMU. Esto, con el fin de actualizarlo, modificarlo y ajustar sus contenidos y normas de manera que se adecúe al objetivo del fomento de un modelo de movilidad más sostenible y en consonancia con el modelo territorial adoptado por el Municipio en el POT.

Para esta finalidad, el Municipio suscribió el Contrato Interadministrativo No. 4132.0.26.1.569 de 2016, con la Universidad del Valle, que dio como resultado el “Estudio de Movilidad Red Vial de Cali, Extensión a las Zonas Norte, Centro y Oriente y Macromedición de Transporte”.

En el marco del presente Acuerdo Municipal adoptaremos una definición de movilidad sostenible que trascienda la generalidad del concepto original de desarrollo sostenible, y se enfoque en la particularidad del sector transporte señalando líneas de acción estratégicas; como la que sigue: *“La movilidad sostenible es aquella que satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático”* (Centro de Estudios Urbanos CEU - UNIMAYOR, 2016). Esta definición tiene un amplio desarrollo conceptual en el Documento Técnico de Soporte que hace parte integral del proyecto de Acuerdo que ponemos en consideración.

2. MARCO JURÍDICO

2.1 MARCO CONSTITUCIONAL



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

El Estado Colombiano fue concebido por la Constitución Política de 1991, en su artículo 1, 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

“Artículo 1. Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

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 (...)”*.

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, previó 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.”

A su vez, de conformidad con el artículo 80. Ibídem, “El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”.

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 (...)”*.

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. Así:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

"Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación."

En cuanto al desarrollo constitucional del derecho de locomoción y en cumplimiento de los objetivos de accesibilidad, la Honorable Corte Constitucional mediante diversas sentencias de tutela ha determinado que el derecho de locomoción es un derecho constitucional conexo al ejercicio de otros derechos como la educación y el trabajo:

En Sentencia T-030 de 2010, expone los Alcances de la libertad de locomoción y el acceso a instalaciones y edificios abiertos al público, de la siguiente manera:

"En decisiones que operan como precedente a este caso, la jurisprudencia de esta Corporación se ha ocupado de interpretar el artículo 24 de la Constitución, señalando que en su sentido más elemental, la libertad de locomoción comprende "la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos". Ha afirmado también, que se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, adquiere una especial importancia al constituir un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como es el caso del derecho a la educación, al trabajo o la salud. (Sublíneas fuera de texto).

Así, según lo expuesto, la libertad de locomoción puede verse afectada de manera directa, como cuando alguien impone alguna restricción de acceso a las vías o al espacio público, o de manera indirecta, en atención a las condiciones y a la actividad que realiza la persona. En ambas modalidades la jurisprudencia constitucional ha proferido fallos de protección a las personas discapacitadas. Sobre el particular, en la sentencia T-595 de 2002, la Corte expresó que "la jurisprudencia constitucional no sólo ha protegido la libertad de locomoción de las restricciones que directamente son impuestas por alguien a las vías y espacio público. También ha considerado que las limitaciones a esta libertad pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona".



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

En lo referente al espacio público, la jurisprudencia constitucional ha indicado que “la finalidad de facilitar el desplazamiento y el uso confiable y seguro del espacio público por parte de las personas, en especial de aquellas limitadas físicamente, impone la toma de medidas especiales para asegurar dicho acceso y permanencia”. Posteriormente, en la sentencia C-410 de 2001 la Corte expresó que “es válido afirmar que, con el objeto de que las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, puedan superar la limitación que les impide integrarse a la sociedad, en condiciones de normalidad, las autoridades deben, entre otros aspectos, prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para el estacionamiento de los vehículos en que aquellas se transporten y regular su uso debidamente, con el objeto de hacer realidad su derecho de acceder al espacio físico, como presupuesto indispensable de igualdad.(...)”.

En relación con lo anterior, en Sentencia T- 192 de 2014, se ordenó al Distrito Capital y a Transmilenio S.A. que en el término máximo de dos años, diseñara ejecutara un plan orientado a garantizar el acceso de personas en condición de discapacidad. En la que consideró que el servicio de transporte público es un medio indispensable para ejercer la libertad de locomoción y que debe garantizarse el acceso de las personas con discapacidad a los espacios públicos:

“(...)La libertad de locomoción es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; su afectación se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte y; el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios.(...)”

Respecto al espacio público, esta corporación ha señalado que su destinación al uso común, incluye la garantía de acceso al mismo para toda la población. La finalidad de facilitar el desplazamiento y el uso confiable y seguro del espacio público por parte de las personas, en especial de aquellas limitadas físicamente, impone la toma de medidas especiales para asegurar dicho acceso y permanencia. Por otra parte, la Corte ha señalado la relación existente entre el derecho al espacio público con el derecho a acceder al espacio físico, reconocido a los discapacitados. Frente a ello, en la sentencia



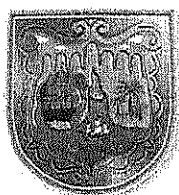
ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

C-410 de 2001, sostuvo que con el objeto de que las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, puedan superar la limitación que les impide integrarse a la sociedad, en condiciones de normalidad, las autoridades deben, entre otros aspectos, prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para el estacionamiento de los vehículos en que aquellas se transporten y regular su uso debidamente, con el objeto de hacer realidad su derecho de acceder al espacio físico, como presupuesto indispensable de igualdad.(...)

Al respecto, este Tribunal Constitucional ha sostenido que las obligaciones del Estado Colombiano para con los discapacitados no sólo surgen de los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia, sino en general de las manifestaciones de voluntad de la comunidad internacional con respecto del reconocimiento de sus derechos humanos y de su dignidad humana, principios que además de regir el orden público internacional, son pilares fundamentales de la constitucionalidad colombiana.

Ahora bien, en lo que atañe al ámbito legal, es de destacar que así como la citada Ley 105 de 1993 reconoce que la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad es uno de los principios bajo los cuales debe operar la actividad, existen múltiples disposiciones a lo largo de la legislación nacional que regulan la especial protección que el Estado debe brindar a la población en comento, por ejemplo, en materia de educación, trabajo, bienestar social, espacio público y comunicaciones, verbigracia, la Ley 361 de 1997, "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones".

Al respecto, cabe mencionar que el artículo 1º de dicha norma establece que la integración debe propender hacia la completa realización personal de los discapacitados y por su total integración social. De igual modo, el artículo 4º, referente a la accesibilidad, entendida como "la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes", busca evitar y erradicar los obstáculos físicos en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada, teniendo en cuenta que las barreras físicas son "todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas (...)".



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Además, se ha generado un desarrollo constitucional que vislumbra la relación del medio ambiente sano, los sistemas de transporte y el principio de precaución y la protección ambiental, tal es el caso que se relaciona en la Sentencia T-672 de 2014:

"Aunque el transporte mediante trenes se considera amigable con el medio ambiente, se ha detectado que puede tener impacto negativo en el entorno natural. El principal es el ruido que provoca. En el caso de los trenes, este se origina en su mayoría por los vagones de carga y por el uso de zapatas de freno de hierro fundido, que rozan la superficie de la rueda provocando que esta vibre y emita sonidos. Igualmente se ha detectado que un factor adicional es el mal estado de las vías. Como consecuencia, el tránsito de trenes, si genera este tipo de contaminación, afecta directamente el derecho colectivo a un medio ambiente sano, para cuya protección el ordenamiento jurídico dispone, al menos en principio, de las acciones populares. Esta Corporación ha precisado que el ruido puede constituir una intromisión indebida en el espacio privado de las personas y en muchos casos implica una trasgresión de los derechos a la intimidad personal y familiar, a la paz y a la tranquilidad. En ese sentido, el tránsito de ferrocarriles puede amenazar o vulnerar tales derechos. (...)

La actividad de transporte férreo, al poder generar menoscabo en el medio ambiente, está sujeta al principio de precaución. Este se aplica cuando – aunque haya un principio de certeza técnica- existe incertidumbre científica respecto de los efectos nocivos de una medida o actividad. En ese caso, debe preferirse la solución que evite el daño y no aquella que pueda permitirlo. El principio no solo está concebido para proteger el derecho al medio ambiente sino también el derecho a la salud. Así, cuando por causa del transporte ferroviario exista contaminación por ruido o por emisión de partículas de carbono, en caso de que exista duda razonable respecto de si estas afectan el entorno natural o la salud de las personas, deben tomarse las medidas que anticipen y eviten cualquier daño.

Sobre la observancia del principio de precaución por los particulares precisó:

"El deber de protección [...] no recae sólo en cabeza del Estado, dado que lo que está en juego es la protección ambiental de las generaciones presentes y la propia supervivencia de las futuras. Por ello, el compromiso de proteger el medio ambiente es responsabilidad de todas las personas y ciudadanos e involucra a los Estados, trasciende los intereses nacionales, y tiene importancia universal. En el ámbito nacional, se trata de una responsabilidad



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

enmarcada expresamente por la Constitución como uno de los deberes de la persona y del ciudadano.”

Ese mismo año, mediante la sentencia C-339 de 2002, por medio de la cual declaró exequibles los incisos 3º y 4º del artículo 34 de la ley 685 de 2001, Código de Minas, en el entendido que la autoridad ambiental debía aplicar el principio de precaución, la Corte relacionó el principio de precaución con la máxima “in dubio pro ambiente”. Ratificó que en caso de duda sobre los efectos nocivos que puedan ocasionarse en el medio ambiente con el desarrollo de una actividad, esta cederá para la protección de aquel. (...)”

2.2 MARCO LEGAL

El marco legal general del presente Proyecto de Acuerdo se ve sustentado, en primera instancia, por las funciones que radican en cabeza del Municipio de Santiago de Cali como entidad territorial, según lo consignado en la Ley 136 de 1994 – modificada por la Ley 1151 de 2012 - respecto de la calidad de vida, el bienestar y el acceso equitativo a los bienes y servicios por parte de su población.

La Ley 136 de 1994 establece, en su artículo 1, 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 3, modificado por el artículo 6, numerales 7, 11 y 19 de la Ley 1551 de 2012, manifiesta lo siguiente:

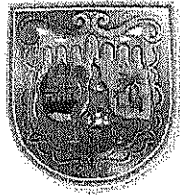
“Artículo 3. Funciones. Son funciones del Municipio:

(...) 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. (...)

11. Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio (...).”

(Sublíneas fuera del texto)

Así mismo, el artículo 5 de la Ley 136, modificado por el artículo 4 de la Ley 1551 de 2012, establece la sostenibilidad como principio rector de las actuaciones de los Municipios, de la siguiente manera:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

"Artículo 5. Principios rectores de la administración municipal. (...)

g). Sostenibilidad. El Municipio, como entidad territorial, en concurso con la nación y el departamento, buscará las adecuadas condiciones de vida de su población. Para ello adoptará acciones tendientes a mejorar la sostenibilidad ambiental y la equidad social; propiciando el acceso equitativo de los habitantes de su territorio a las oportunidades y beneficios de desarrollo; buscando reducir los desequilibrios; haciendo énfasis en lo rural y promover la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos". (Sublíneas fuera del texto).

A su vez, la siguiente es la fundamentación legal que se ha desarrollado a nivel nacional que sustenta la presente iniciativa, por lo cual se citan textualmente algunos de sus componentes relevantes:

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".

"Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

b. De la intervención del Estado: *Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".*

c. De la libre circulación: *De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.*

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"

"Artículo 1º- *La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Artículo 4º- El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 5º- El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo. (Sublíneas fuera de texto).

Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

"Artículo 3º. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

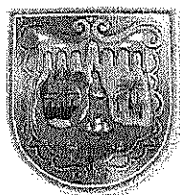
El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. (...)"



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

“Artículo 103. Niveles permisibles de emisión de fuentes móviles. El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.

Artículo 104. Normas para dispositivos sonoros. Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva (...).”

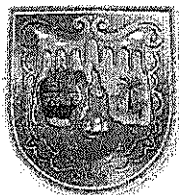
Ley 1083 de 2006 ‘Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones’

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular.

Artículo 2º. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) 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. Los Planes de Movilidad deberán:

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.

La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;

c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación;

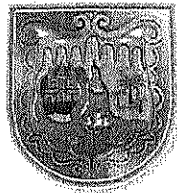
d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;

e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios;

f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

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’.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

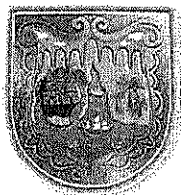
Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

1. Corresponde a las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de los servicios públicos, de cualquier naturaleza, tipo y nivel, desarrollar sus funciones, competencias, objetos sociales, y en general, todas las actividades, siguiendo los postulados del diseño universal, de manera que no se excluya o limite el acceso en condiciones de igualdad, en todo o en parte, a ninguna persona en razón de su discapacidad. Para ello, dichas entidades deberán diseñar, implementar y financiar todos los ajustes razonables que sean necesarios para cumplir con los fines del artículo 9° de la Ley 1346 de 2009.

2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.

3. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, así como de accesibilidad al espacio público y a los bienes públicos de su circunscripción. En dicho plan deberán fijarse los ajustes razonables necesarios para avanzar progresivamente en la inclusión de las personas con discapacidad, establecer un presupuesto y un cronograma que, en no más de 10 años, permita avanzar en niveles de accesibilidad del 80% como mínimo. Dicho plan deberá fijar los criterios de diseño universal que deberán ser



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

acatados en todas las obras públicas y privadas de la entidad pública a partir de su adopción.

4. Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente.

5. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público debiendo cumplir con los plazos señalados.

6. Asegurar que todos los servicios de baños públicos sean accesibles para las personas con discapacidad.

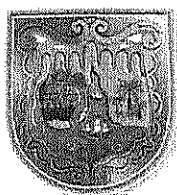
7. Todas las entidades públicas o privadas atenderán de manera prioritaria a las personas con discapacidad, en los casos de turnos o filas de usuarios de cualquier tipo de servicio público o abierto al público.

8. El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, o quien haga sus veces, deberá establecer un mecanismo de control, vigilancia y sanción para que las alcaldías y curadurías garanticen que todas las licencias y construcciones garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad. Así mismo, establecerá medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local.

9. Las entidades de educación superior adecuarán sus campus o instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

10. Los teatros, auditorios, cines y espacios culturales destinados para eventos públicos, adecuarán sus instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

11. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en escenarios deportivos, recreativos y culturales en la construcción o adecuación de las obras existentes o por realizar.

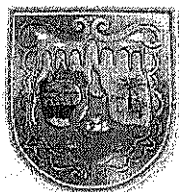


ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo. Las disposiciones del presente artículo se implementarán en concordancia con la Ley 1287 de 2009 y las demás normas relacionadas con la accesibilidad de la población con discapacidad.

Artículo 15. Derecho al transporte. Las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con el artículo 9°, numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Para garantizar el ejercicio efectivo de este derecho, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas deben adoptar las siguientes medidas:

1. Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad.
2. La señalización de los aeropuertos, terminales de transporte aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, medios de transporte masivo y espacios públicos, deberán contar con el uso de símbolos adecuados en el marco del diseño universal. Esta señalización debe estar acompañada de campañas cívicas de sensibilización y de difusión adecuadas, flexibles y de amplia cobertura.
3. Las autoridades deberán adecuar las vías, aeropuertos y terminales, para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, en un término no mayor a ocho (8) años.
4. Los aeropuertos y las terminales de transporte marítimo y terrestre contarán con un servicio de guía y asistencia a personas con discapacidad.
5. Adaptar en los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad.
6. Reglamentado por la Resolución Min. Transporte 4575 de 2013. Los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa), para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes estas excepciones.
7. El Estado, mediante las autoridades competentes, sancionará el incumplimiento de los plazos de adaptación o de accesibilidad al transporte.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

La Ley 1753 de 2015 'Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un Nuevo País'

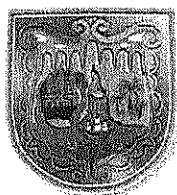
"ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. *Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:*

"ARTÍCULO 14. 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. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema".

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el CONFIS podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.

Artículo 32. Apoyo a los sistemas de transporte. *Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:*

"ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

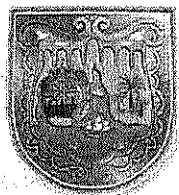
de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad.

Parágrafo 1°. Para efecto de lo establecido en el presente artículo, se entiende como: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a los 600.000 habitantes; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y los 250.000 habitantes; Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), las soluciones de transporte que busquen proporcionar cobertura al 100% de la demanda de transporte urbano para municipios o áreas metropolitanas donde se han implementado los SITM, y como Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR), las soluciones de transporte de las aglomeraciones urbanas o ciudades funcionales que se encuentran definidas en el documento CONPES 3819 del 21 de octubre de 2014 y que tienen como objetivo consolidar la conectividad y complementariedad del mercado laboral y de servicios en estas áreas.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá apoyar la financiación de sistemas de transporte en otras ciudades o regiones del país, estructurados de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región, siempre y cuando se garantice el cambio de esquema empresarial, cobertura, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad, así como la incorporación de tecnologías de recaudo, gestión y control de flota, información al usuario, y a los niveles de servicio como su articulación con otros modos y modalidades de transporte, una vez se evalúe y se apruebe el estudio que determine su impacto estratégico en el desarrollo de la región.

Parágrafo 3°. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada por el Gobierno Nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemas cofinanciados por la Nación.

Parágrafo 4°. En los proyectos cofinanciados por la Nación a los cuales hace referencia el presente artículo, se podrá seleccionar el combustible para la operación de la flota que en igualdad de condiciones de eficiencia, tenga el menor costo real y ambiental. Lo anterior condicionado a la disponibilidad del combustible y a la viabilidad de su comercialización.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 5°. Las terminales de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte serán incluidas en los diseños de los sistemas de transporte de que trata este artículo como puntos de integración operacional y articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano. Así mismo, podrán ser los proveedores de la red de estaciones de transferencia y cabecera en los sistemas de transporte previstos en el presente parágrafo. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa al usuario de transporte urbano para cubrir tasas por uso de las terminales.

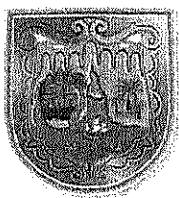
En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubran rutas de media y larga distancia deberán iniciar y terminar sus recorridos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.

Parágrafo 6°. El Gobierno nacional impulsará modelos para la gestión de movilidad en las ciudades, en donde se contemplen alternativas para mejorar la calidad de vida, la utilización eficiente de los recursos, la reducción del tiempo de desplazamiento, la promoción de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Gobierno nacional deberá reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros.

Parágrafo 7°. Con el propósito de integrar operacionalmente los SITM, los SITP los SETP con el transporte complementario de las ciudades y/o el transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia, las autoridades territoriales, conjuntamente con el Ministerio de Transporte según sea el caso, podrán promover mecanismos de organización entre los mismos, a través de instrumentos como los acuerdos comerciales o convenios de colaboración entre empresas que estén debidamente habilitadas”.

Artículo 33. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte. *Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:*

1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

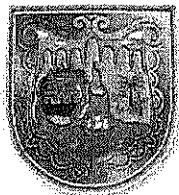
o estén en operación sistemas de transporte público, podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del CONFIS municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.

2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público. (Sublíneas fuera de texto).

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el Municipio o Distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

3. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

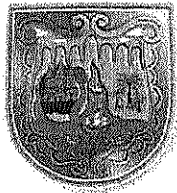
Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros y los meses y días del año y horas determinadas de uso y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas, automóviles, camperos y camionetas, y buses y camiones. En todo caso se dará una condición tarifaria especial para las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

El sujeto pasivo de la tasa por cada ingreso a zonas de alta contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará en forma gradual, teniendo en cuenta el modelo del vehículo, tipo de servicio, cilindraje, tipo de combustible y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas; automóviles; campero y camionetas; buses y camiones.

Las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el Municipio o Distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

4. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios podrán cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con aportes de capital, en dinero o en especie. La cofinanciación de la Nación podrá ser hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de emitir su no objeción sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales, propuestas por la



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

entidad competente de que trata el inciso 3° del artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, revisará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, en relación con la cofinanciación de la Nación.

Los recursos de cofinanciación a los que hace referencia el presente artículo no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

5. Además de las anteriores fuentes de financiación, se podrán utilizar otras fuentes como valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional.

Artículo 34. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. Modifíquense el inciso primero, los parágrafos tercero y quinto, y adiciónese el parágrafo sexto al artículo 134° de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 134. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial en el sistema de recaudo, el mecanismo de pago electrónico unificado y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente”.

(...) “Parágrafo 3°. Se entiende como subsistema de transporte complementario el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte público que no cubre el sistema de transporte masivo o estratégico”.

(...) “Parágrafo 5°. En los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos, entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario, podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, salvo cuando se trate de Sistemas Estratégicos de Transporte Público, caso en el cual el Gobierno Nacional reglamentará las condiciones de su participación, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales o cuando el Sistema Integrado de Transporte Masivo sea



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

operado por una entidad pública. La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas que no se integren al sistema de recaudo centralizado”.

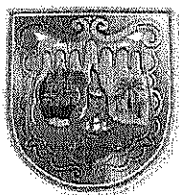
(...) “Parágrafo 6°. En los SITM, SITP, SETP, SITR, u otros, el ente territorial o el ente gestor, podrá ostentar la calidad de operador del Sistema de Recaudo, del Sistema de Control y Gestión de Flota y del Sistema de Información al Usuario, siempre y cuando los estudios de estructuración técnica, legal y financiera lo recomienden en atención a la reducción en los costos de operación del sistema.

Dichos estudios deberán contar con el aval del Ministerio de Transporte. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales”.

Artículo 180. Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas. *Con el propósito de asegurar una prestación más eficiente de los bienes y servicios a cargo del Estado y crear esquemas de distribución de competencias, créase el Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas (PNCD), el cual estará a cargo del Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con el Ministerio del Interior, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y las entidades sectoriales.*

El Programa contendrá el marco de criterios para la delegación de funciones conforme al convenio que para tal efecto se suscriba. Los convenios se suscribirán entre las entidades del orden nacional, en calidad de delegantes, y las entidades territoriales, esquemas asociativos territoriales, la RAPE, áreas metropolitanas, conglomerados urbanos, o autoridades regionales que se constituyan para tal fin, en calidad de delegatarios. El Programa incluirá los parámetros de acreditación de capacidad financiera, técnica, regulatoria e institucional de las entidades o autoridades delegatarias. En el marco del programa, el Gobierno Nacional propondrá a dichas entidades y autoridades esquemas de distribución de competencias, las cuales quedarán plasmadas en los convenios que para tal efecto se suscriban entre entidades delegantes y delegatarias, de acuerdo con lo previsto en la Ley 1454 de 2011.

El Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con los sectores, definirá los mecanismos de seguimiento, control y evaluación de las competencias descentralizadas y/o delegadas por el Gobierno nacional, los cuales obedecerán a criterios técnicos, objetivos, medibles y comprobables. (...)”.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 183. Autoridades regionales de transporte. El Gobierno Nacional, a solicitud de las entidades territoriales, podrá crear y fortalecer Autoridades Regionales de Transporte en las aglomeraciones urbanas o en aquellos municipios cuya movilidad urbana se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales.

Para tal efecto, las entidades territoriales interesadas deberán constituir previamente esquemas asociativos territoriales, en concordancia con el artículo 10 de la Ley 1454 de 2011. La Autoridad Regional de Transporte, será la encargada de regular el servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte.

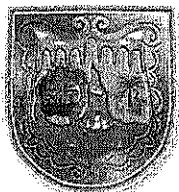
Parágrafo. Las entidades territoriales, con el acompañamiento del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte definirán las directrices de ordenamiento regional en concordancia con los instrumentos normativos existentes, con el fin de contar con un marco de acción que contemple estrategias regionales integrales que permitan formular, a su vez, las propuestas de movilidad regional que deberán ser desarrolladas por la Autoridad Regional de Transporte.

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'

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 2°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.(...)

Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SISTR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. Información de modos no motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1º. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

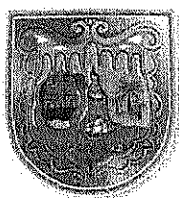
Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 9º. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. Beneficios para estudiantes bici usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP Y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:



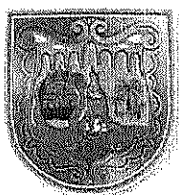
**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 1° de 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" el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley 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, de tal manera que:



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- a) *Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;*
- b) *Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;*
- c) *Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;*
- d) *Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;*
- e) *Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;*
- f) *Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.*

Parágrafo 1°. *El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.*

Parágrafo 2°. *El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.*

Artículo 17. *Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:*

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. *Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.*

Parágrafo 1°. *Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.*

Parágrafo 2°. *Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 3°. *Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.*

Artículo 18. Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. *El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.*

En el nivel nacional además obran documentos rectores emitidos por las autoridades de Tránsito como lo son:

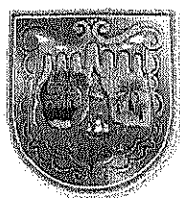
- Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”.
- Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”.
- Circular Conjunta “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”.

2.3 MARCO LOCAL

En el marco del estudio, trámite y adopción del Plan de Ordenamiento Territorial vigente se evidenció la necesidad de complementar los estudios necesarios que permitirán definir de nuevo el Sistema de Movilidad del Municipio, que integrara entre otros, las posibles soluciones de infraestructura, accesibilidad, conexión, que se plantearon en dicho POT para ser estudiadas, desarrolladas y complementadas, de la siguiente manera:

Acuerdo Municipal 0373 de 2014 ‘Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali’

Artículo 200. Definición del Sistema de Movilidad. *El Sistema de Movilidad es el conjunto integrado de redes de diferentes modos de transporte, constituidas por su infraestructura, equipamientos, sistemas de regulación y operación, que*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

permiten el desplazamiento de personas y bienes, conectan los diferentes componentes urbano-regionales y garantizan la accesibilidad a las oportunidades que brinda al municipio.

Parágrafo 1. En un término no mayor a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal formulará los planes y complementará los estudios necesarios para llevar a cabo los programas y proyectos del Sistema de Movilidad, correspondiente a los resultados de los productos y componentes de las fases de implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Los estudios complementarios están descritos en el Decreto 615 de 2008.

Parágrafo 2. El Departamento Administrativo de Planeación desarrollará, en un plazo no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Manual de Criterios de Diseño del Sistema de Movilidad, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), el cual será adoptado mediante decreto reglamentario del alcalde.

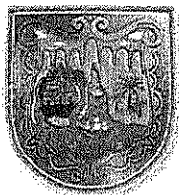
Artículo 201. Componentes del Sistema de Movilidad. El Sistema de Movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:

1. Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal.
2. Subsistema Transporte en Bicicleta.
3. Subsistema Integrado de Transporte Masivo.
4. Subsistema de Transporte Privado.
5. Subsistema de Carga y Logística.

Artículo 202. Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal. El Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal está compuesto por la infraestructura destinada a la caminata a lo largo de las vías, esto es los andenes, puentes y cruces peatonales, así como el espacio público asociado a esta, como alamedas, parques y las redes ambientales.

En cuanto a su regulación y operación, este subsistema incluye los semáforos peatonales, zonas de prioridad peatonal y zonas de pacificación de tráfico, encaminadas a generar una caminata segura y amena.

Se definen las redes peatonales que constituyen recorridos prioritarios en la ciudad de Cali y se dividen en:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

1. Redes peatonales de productividad: se encuentran en zonas generadoras de empleo comercial, de servicios e industriales. Son aquellas que facilitan los flujos peatonales de acceso a las zonas de trabajo, con los nodos de transporte público y privado y los servicios aferentes. Estas redes deberán generarse en las centralidades definidas en el presente Acto.
2. Redes peatonales educativas: son redes que facilitan el acceso a las zonas educativas. Los cruces y tratamiento en las zonas escolares deberán cumplir con lo establecido por la Secretaría de Tránsito.
3. Redes peatonales ecológicas: son redes con un tratamiento que privilegia el disfrute y cuidado de las zonas con alta riqueza ecológica de la ciudad. En especial, se dará prioridad al desarrollo de corredores ambientales, de conformidad con lo definido en la Estructura Ecológica Municipal, **Artículo 93** del presente Acto.
4. Redes peatonales comerciales: son redes encaminadas a generar centros de comercio al aire libre.
5. Redes culturales y de equipamientos: son redes que conectan sitios de interés cultural, histórico y patrimonial de la ciudad.

Artículo 203. Lineamientos para la Conformación de Redes Peonales. Las redes peatonales deberán ser corredores que garanticen una movilidad continua, segura y confortable, con diferentes tipologías de facilidades peatonales. Los andenes deberán tener el ancho mínimo definido en los perfiles viales del presente Acto; se considerarán pompeyanos que permitan la continuidad del peatón en intersecciones con alto flujo peatonal, se diseñarán sistemas de información y señalización que faciliten al usuario su uso; se promoverán calles peatonales en las zonas que defina el Departamento de Planeación Municipal.

Los diseños de redes peatonales deberán considerar al menos los siguientes aspectos:

1. Inventario de facilidades peatonales y del estado de la infraestructura y señalización.
2. Estimación de la demanda actual y futura en períodos pico.
3. Cálculo de nivel de servicio a diez (10) años.
4. Diseños que garanticen niveles de servicio adecuados.
5. Diseños de intervenciones que garanticen mayor prioridad a los peatones, frente a los modos motorizados.
6. Diseños que garanticen la accesibilidad universal, es decir, el fácil desplazamiento de las personas con movilidad reducida.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 1. El Departamento Administrativo de Planeación Municipal definirá, en el corto plazo, la localización y trazado de las redes peatonales que deberán contar con diseños detallados. Se priorizarán las siguientes zonas y ejes:

1. Zona del centro de Cali, que está delimitado por la calle 5ª, la calle 15, la carrera 1 y la carrera 15, incluyendo el Paseo Bolívar, el Centro Administrativo Municipal y el río Cali.
2. Zona de Imbanaco, que está comprendida entre las carreras 36 y 44 y entre las calles 5 y 6 (avenida Roosevelt). Incluye la Clínica San Fernando y el Hospital Universitario del Valle.
3. Zona de universidades, ente las carreras 100 y 122 y las calles 5 y 25, se incluye la Universidad Autónoma de Occidente y el Centro Intermodal Sur.
4. Zona oriente, delimitada al norte por la diagonal 15 y carrera 15, al sur por la vía Navarro, y entre la calle 70 y el río Cauca.
5. Ejes peatonales de largo alcance, que permiten la movilidad peatonal alternativa de grandes distancias, los cuales se detallan en el Anexo N° 9 "Fichas de Proyectos".
6. Zonas de instituciones educativas.
7. Centenario, entre la avenida 4 Norte y río Cali, desde la calle 2 Norte y 12 Norte.
8. San Antonio, entre carrera 12 y la carrera 4 y entre las calles 1 Oeste y la 5. Se priorizará la ampliación de andenes y la peatonalización nocturna en fin de semana.
9. Las zonas de turismo y gastronomía, las cuales son:
 - a) Barrio El Peñón: entre calle 5 y 5 Oeste y entre carrera 4 y carrera 1.
 - b) Granada: entre la avenida 6 Norte y la 9 A Norte, entre las calles 9 Norte y 21 Norte.
 - c) Parque del Perro: carrera 34 entre calle 5 y calle 3 Oeste y alrededor del parque del Corazón.
 - d) Carrera 66: entre calles 5 y 13.
 - e) Avenida San Joaquín: carrera 105 entre calle 13 y 16.

Parágrafo 2. En caso de que se considere incluir como uno de los componentes de este subsistema la peatonalización de una vía, se deberá hacer un estudio de tráfico que analice su integración con los demás subsistemas y el impacto que genera a nivel local y en la circulación de los diferentes modos de transporte.

Parágrafo 3. Las dimensiones de la infraestructura de peatones de accesibilidad universal y normas de diseño se ceñirán a lo establecido en el Manual de Elementos Constitutivos del Espacio Público (Mecep).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

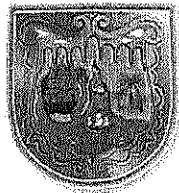
Parágrafo 4. El Departamento Administrativo de Planeación desarrollará, en un plazo no mayor a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, los siguientes manuales, estudios y planes, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU):

1. Plan de Movilidad Peatonal de Santiago de Cali, articulado al Plan Maestro de Ciclorrutas y al Plan Maestro de Espacio Público.
2. Inventario, actualización, digitalización y codificación de la red existente de andenes y espacios públicos.

Artículo 204. Localización y Diseño de Soluciones Peatonales. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). El diseño de las soluciones peatonales en las zonas de centralidades mencionadas en el Parágrafo 1 del **Artículo 203** debe ser a nivel. Las soluciones peatonales a desnivel (elevadas o subterráneas) en otras zonas, de iniciativa pública o privada, que se proyecten construir deberán contar con licencia expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Artículo 205. Subsistema de Transporte en Bicicleta. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015). El Subsistema de Bicicletas de la ciudad de Cali está compuesto por la red de ciclorrutas, los sistemas de nodos de integración con el sistema SITM, la red de bicicletas públicas, la red de estacionamientos de bicicletas o los cicloparqueaderos, y los puntos de atención al ciclista. La red de ciclorrutas está compuesta por la red básica, la red complementaria y la bicipista, y la red de senderos y ciclorrutas rurales:

1. Red básica de ciclorrutas. Está compuesta por la red de proyectos de ciclorrutas priorizada para la ejecución durante la vigencia del presente Acto y constituye la red básica para garantizar la movilidad en bicicleta en Santiago de Cali.
2. Red complementaria. Está compuesta por los proyectos de redes zonales de ciclorrutas desarrollados por las diferentes entidades del municipio, los cuales serán estructurados en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana. Como criterio general, toda red zonal debe estar amarrada como mínimo a uno (1) de los ejes de la red básica de ciclorrutas priorizada. En todos los casos, el Plan Maestro de Ciclorrutas (Plamacir) será marco de referencia para la definición de las redes zonales.
3. Bicipista. Es una ciclorruta de altas especificaciones técnicas, que permite la circulación de bicicletas en condiciones óptimas de operación. Esta tendrá un ancho mínimo de carril de dos metros y medio (2,5 m).



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 1. En un plazo no mayor a dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal junto con Metro Cali S.A. actualizarán el Plamacir, con el fin de definir la red de proyectos de ciclorrutas priorizada, de acuerdo con el numeral 1 del presente Artículo. Mientras tanto, se continuará con los planes de construcción de los kilómetros de redes de ciclorrutas priorizadas en el Plamacir vigente.

Parágrafo 2. La identificación de la red básica de ciclorrutas vigente se encuentra establecida en el Mapa N° 31 "Red Básica de Ciclorrutas Priorizadas", el cual hace parte integral del presente Acto y será sujeto de actualización con el nuevo estudio de demanda del transporte en bicicleta.

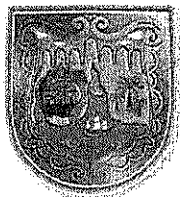
Parágrafo 3. Las dimensiones de la infraestructura para el transporte en bicicleta se ceñirán a lo establecido en el Plan Maestro de Ciclorrutas actualizado (Plamacir). Los trazados definitivos quedarán sujetos a los estudios y diseños, para su implementación a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) y Metro Cali S.A.

Parágrafo 4. Todos los estacionamientos públicos y de centros comerciales proveerán un espacio de estacionamiento de bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

Parágrafo 5. El trazado de la infraestructura para el tráfico en bicicleta debe ser continuo tanto vertical como horizontalmente. No se permite que el trazado y diseño definitivo de las ciclorrutas se realice por puentes peatonales existentes. En caso de ser necesario, se deberá generar un puente para el tránsito de bicicletas debidamente segregado de otros modos de transporte, señalizado y con las pendientes adecuadas para el ciclista, donde pueda dar continuidad en su trayecto sobre la bicicleta. Tampoco estará compartido con los circuitos para las motos y motovías. En todo caso, el mínimo de ancho de las ciclorrutas será de 1.25 metros.

Artículo 206. Subsistema Integrado de Transporte Masivo. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015 y la Circular N° 4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015). El Subsistema Integrado de Transporte Masivo está compuesto por la red de corredores, estaciones, terminales, patios y talleres, las tecnologías de operación, recaudo e información, así como por los vehículos que garantizan el servicio de transporte masivo para Cali y su conexión con la región.

1. De alcance regional. Su objetivo es la articulación de Cali con los municipios vecinos como Jamundí, Yumbo, Buenaventura y Palmira;



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

priorizando la conexión con el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y el Puerto de Buenaventura, atendiendo la alta demanda de viajes intermunicipales, potenciando el turismo y mejorando las actividades de distribución logística, respondiendo al fenómeno de complementariedad que existe en la red de municipios, en articulación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de alcance municipal. Se priorizan:

- a. *El Corredor Interregional de Transporte Férreo Masivo de pasajeros y carga. A desarrollarse sobre el par vial calles 23, 25 y 26 - avenida 4ª Norte, entre el río Jamundí y calle 70 Norte (Menga), en los límites con el municipio de Yumbo; y la carrera 7ª, entre calle 26 y el río Cauca.*
 - b. *Las plataformas de conexión intermodal en las terminales del SITM, en articulación con las empresas de transporte intermunicipal.*
 - c. *El fomento del proyecto de Reactivación de la Navegabilidad del río Cauca para la Movilidad de Pasajeros y de Carga, que permita reforzar el transporte intermodal sostenible y la integración con los municipios vecinos.*
 - d. *El mejoramiento de la red vial de la periferia municipal, que incluye los accesos a la ciudad y el anillo vial perimetral, identificados en el Anexo N° 9 "Fichas de Proyectos", que hace parte integral del presente Plan.*
2. *De alcance municipal.* *Su objetivo es conformar una red jerarquizada, definida por el sistema operacional urbano desarrollado por Metro Cali S.A., transporte público rural (colectivos, buses, camperos, entre otros) y el transporte público urbano - rural. Se priorizan:*
- a. *Corredor Municipal de Transporte Férreo y Multimodal Masivo de pasajeros y distribución logística, el cual cuenta con ciento diez metros (110 m) de ancho para uso del transporte masivo que recorra la ciudad a lo largo de las vías férreas conformadas por las calles 23, 25 y 26, avenida 4ª Norte, entre el río Jamundí y calle 70 Norte (Menga), en los límites con el municipio de Yumbo, y la carrera 7ª, entre calle 26 y el río Cauca, en los cuales las edificaciones no podrán sobrepasar dos (2) pisos de altura ni desarrollar usos diferentes a vivienda, hasta tanto se haya*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

*ejecutado el proyecto de Corredor Verde. Este hace parte del proyecto urbano del Corredor Verde, descrito en el **Artículo 449**.*

- b. Red troncal. Constituida por carriles segregados, de preferencia en el lado izquierdo de la calzada, preferiblemente con sobrepaso en estaciones. Los corredores troncales podrán también desarrollar tecnologías férreas.*
- c. Red pretroncal. Constituida por carriles en tráfico mixto, carriles preferenciales y paraderos. Dependiendo del nivel de la demanda, se podrán desarrollar estaciones de prepago en el andén.*
- d. Red alimentadora. Constituida por carriles en flujo mixto y paraderos.*
- e. Cable. Sistema de transporte orientado a mejorar la accesibilidad a zonas de ladera, para la movilidad de personas con destinos residenciales, recreativos y turísticos. Integrado a los otros modos de la red del SITM.*
- f. Terminales intermodales de integración. Nodos que facilitan la integración con la bicicleta y el automóvil, en una lógica de parqueo y uso del transporte público.*

Parágrafo 1. *La localización y la clasificación de las redes e infraestructura del Subsistema de Transporte Público se encuentran identificadas en el Mapa N° 32 "Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM", el cual hace parte integral del presente Acto.*

Parágrafo 2. *En el corto plazo, se adelantarán los estudios de prefactibilidad de la prolongación del subsistema Cable a los cerros tutelares, priorizando las zonas de ladera con alta densidad de población, así como las áreas con propósitos turísticos y de promoción del paisaje y la biodiversidad. Las entidades responsables serán la Secretaría de Cultura y Turismo, la Secretaría de Infraestructura y Valorización y Metro Cali S.A., quien liderará el proceso.*

Parágrafo 3. *El Subsistema Integrado de Transporte Público – SITM deberá establecer los mecanismos de integración entre los sistemas de transporte público rural (chivas, colectivos y buses), urbano-rural (camperos) y el Sistema de Transporte Público urbano.*

Artículo 207. Dimensiones de la Infraestructura Vial del Subsistema de Transporte Público - SITM. *El ancho mínimo de los carriles del sistema será:*

- 1. Para los carriles troncales, será de tres metros y medio (3,5 m), correspondiente a buses articulados o biarticulados.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

2. Para los carriles pretroncales preferenciales, de tres y medio (3,5 m), correspondiente a buses padrones.
3. Para los carriles mixtos con operación de buses alimentadores, serán mínimo de tres metros (3 m), correspondiente a buses tipo alimentador. Aquellos carriles donde circulen rutas alimentadoras con buses tipo padrón deberán acogerse al ancho mínimo identificado en el numeral 2.

Parágrafo 1. En todas las estaciones del sistema troncal del SITM, se deben diseñar carriles de adelantamiento, considerando un ancho mínimo conforme lo establecido en el numeral 1.

Parágrafo 2. El SITM se integrará con el transporte público individual, taxi, mediante la creación de zonas amarillas, que deberán ser definidas por la autoridad de tránsito en un período dos (2) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto.

Parágrafo 3. Los carriles preferenciales se desarrollarán en ejes pretroncales, de acuerdo con las necesidades establecidas por Metro Cali S.A. El Plan de Carriles Preferenciales deberá definirse por Metro Cali S.A. en un período de un año (1), contado a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, como parte de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Las características y diseños definitivos de los carriles preferenciales serán resultado del estudio que lleve a cabo Metro Cali S.A. y deberán contemplar las demandas de operaciones de cargue y descargue de mercancías y las de establecimiento, que garanticen las dinámicas comerciales de las zonas en que serán implementados.

Artículo 208. Subsistema Vial. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). 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.

Incluye las Vías Interregionales, que corresponden a las vías de enlace interregional en el municipio de Santiago de Cali (VIR), las Vías Urbanas, clasificadas en Vías Arterias Principales (VAP), Vías Arterias Secundarias (VAS), Vías Colectoras (VC), Vías Locales (VL).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

El Subsistema de Integración Rural, compuesto por las vías que comunican el área urbana con las cabeceras de los corregimientos, sus veredas y de ellos entre sí, y son: las Vías Colectoras Rurales (VCR), las Vías de Integración Veredal (VIV) y las Vías Locales Rurales (VLR).

Anillo vial perimetral: *el anillo perimetral está constituido por un grupo de vías que conecta los principales accesos de la ciudad y facilita los flujos regionales. Tiene una funcionalidad común y su operación debe ser regulada por un sistema semafórico coordinado.*

Sistema inteligente de regulación e información vial: *este sistema está compuesto por una red de semáforos de última generación que provea información de las condiciones del tráfico en tiempo real, así como un sistema de información al usuario que permita optimizar su itinerario de viajes y conocer la sostenibilidad de sus decisiones. Su responsable es la autoridad de tránsito.*

Parágrafo 1. *La clasificación y jerarquización del Sistema Vial del municipio de Santiago de Cali, así como la definición detallada de los anillos viales, se encuentran identificadas y definidas en el Anexo N° 6 y están delimitadas en el Mapa N° 30 "Jerarquización Vial", que hacen parte integral del presente Acto.*

Parágrafo 2. *Las dimensiones de las secciones transversales de las vías que se indican en el Anexo N° 6 del presente Acto se deben entender como mínimas y se podrá ampliar o redistribuir su sección transversal, teniendo en cuenta los requerimientos de ancho de canales, aislamientos de líneas de alta tensión, protección de arborización existente, aspectos de diseño geométrico, funcionalidad vial, requerimientos de tráfico o, simplemente, integración con la malla vial del sector y con relación a los usos del suelo. Para lo anterior, el Comité de Movilidad será el encargado de aprobar las ampliaciones, modificaciones 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 Municipal.*

Artículo 209. Subsistema de Transporte Privado. *El Subsistema de Transporte Privado del municipio de Santiago de Cali está compuesto por las infraestructuras, circuitos, la red de estacionamiento, las zonas de gestión de la demanda, los sistemas de regulación y operación, que permiten la circulación de automóviles, camionetas, camperos y motos.*

Red de estacionamientos: *está constituida por estacionamientos fuera de vía y en vía, destinados a vehículos motorizados y no motorizados.*

Zonas de gestión de la demanda: *son zonas en donde primará el uso del transporte público y los modos no motorizados. En estas zonas, se desarrollarán*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

esquemas de pacificación de tráfico y esquemas de estacionamiento y que desestimulen el uso del vehículo privado.

El diseño e implementación de las zonas de gestión de la demanda estará a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Municipal y la Secretaría de Tránsito de Cali, y deberá llevarse a cabo en el corto plazo, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Las zonas de gestión de la demanda se implementarán en las principales centralidades.

Las zonas de gestión de la demanda incluirán tratamiento de tráfico calmado/pacificación de tráfico, en donde se reducen las velocidades de circulación de los vehículos motorizados, dando prioridad al transporte público y los modos no motorizados, a través de infraestructura y/o señalización especial.

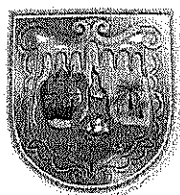
Parágrafo. *La Administración Municipal podrá, en el largo plazo, implementar cobros por congestión que desestimulen el uso del vehículo privado. En caso de incluir zonas de cobro por congestión, estos deberán cumplir con lo estipulado por la regulación correspondiente, expedida por el Ministerio de Transporte, y solo podrán implementarse una vez se cuente con sistemas de movilidad peatonal, en bicicleta y masivos eficientes y suficientes para atender la demanda. Estas zonas de cobro por congestión solamente podrán implementarse mediante autorización expresa del Concejo mediante Acuerdo Municipal.*

Artículo 210. Subsistema de Carga y Logística. *El Subsistema de Carga y Logística está constituido por corredores de transporte de carga de diferentes modos (carretero, férreo, fluvial), zonas especiales de cargue y descargue, nodos logísticos y de intercambio.*

Son corredores a vocación logística aquellos que constituyen el Anillo Perimetral, así como las diferentes vías de acceso al municipio de Cali, desde el límite municipal hasta:

- 1. Vía al mar.*
- 2. Antigua carretera Yumbo.*
- 3. Autopista Yumbo.*
- 4. Autopista Cali-Palmira.*
- 5. Vía Cali-Candelaria.*
- 6. Vía a Puerto Tejada.*
- 7. Autopista Cali-Jamundí.*

Parágrafo. *El Subsistema de Carga y Logística deberá garantizar la correcta distribución de materiales de construcción no consolidables en todas las áreas de la ciudad.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 211. Plan de Logística Urbana y de Mercancías. Con el fin de asegurar la movilidad de la ciudad y su área metropolitana, y, en este caso específico, de los diferentes polígonos industriales y comerciales, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal en compañía de la Secretaría de Tránsito y Transporte, en el marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), desarrollarán, en el corto plazo, un Plan de Logística Urbana y de Mercancías encaminado a:

1. *Desarrollar una gestión de la movilidad respecto a problemáticas recurrentes, utilizando programas para optimizar los flujos del tráfico y centrales de dirección del tráfico.*
2. *Integrar y mejorar la regulación del tráfico en la planificación de las necesidades de servicios de transporte de mercancías, para optimizar los índices de recorridos y costos de los vehículos. Estudiar la oportunidad de los centros de abastecimiento con la concepción de "ciudad de caminos cortos".*
3. *Identificar áreas estratégicas para el desarrollo de actividades logísticas, con el fin de optimizar las operaciones del transporte urbano de carga, articulándolo al Modelo de Ordenamiento Territorial propuesto en el presente Acto.*
4. *Conectar las terminales de carga interurbana con emplazamientos que permitan la articulación eficiente de los diversos modos de transporte, para asegurar la accesibilidad a la ciudad, considerando la navegabilidad del río Cauca y el corredor férreo para recogida y entrega de carga desconsolidada de último kilómetro.*
5. *Optimizar la gestión del estacionamiento y las bahías de cargue y descargue en zonas de alta actividad comercial, industrial o logística, en coherencia con la movilidad peatonal y las ciclorrutas.*
6. *Fortalecer las estrategias e incentivos que permitan fomentar la permanencia e incremento de las actividades industriales, en concordancia con las necesidades de promover una movilidad sostenible en materia de carga y logística.*
7. *Definir las tipologías para el desarrollo de carriles logísticos que sirven los principales centros de acopio y las zonas comerciales, en coherencia con el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo y del espacio público.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

8. Definir las rutas de seguridad alimentaria, en concordancia con el desarrollo de las plazas de mercado Santa Elena, Porvenir, Siloé, Alameda, La Floresta y Alfonso López.
9. Definir rutas de emergencia para atención en casos de desastres, identificando los riesgos de la ciudad.

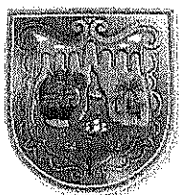
El Plan de Logística Urbana y de Distribución de Mercancías debe incorporar los siguientes elementos:

- a. *FASE 0. DIAGNÓSTICO: basándose en la información existente y recopilada, se deberá definir la situación actual de la movilidad de Santiago de Cali y su área metropolitana.*
- b. *FASE 1. PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS: con base en el diagnóstico y modelaciones y simulaciones de escenarios futuros de alta probabilidad de ocurrencia, se deberán generar alternativas de solución a las diferentes problemáticas, midiendo su impacto en la actividad productiva.*
- c. *FASE 2. ESTRUCTURACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROPUESTAS: se deberá generar un plan de acción que guíe a Santiago de Cali a proyectar una movilidad sostenible económica, social y ambientalmente.*
- d. *FASE 3. SOCIALIZACIÓN CON LA COMUNIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS: durante todo el proceso de estructuración del Plan Maestro de Movilidad, se deberá contar con la participación ciudadana para asegurar la inclusión de todos los aspectos relevantes de la movilidad.*

Artículo 212. Nodos e Infraestructuras de Transporte. Cada uno de los subsistemas de transporte anteriormente descritos requiere del desarrollo de nodos adecuadamente integrados, que garanticen una red intermodal de transporte. En lo posible, se buscará integrar física y operacionalmente los diversos modos de transporte.

Cicloparqueaderos: se establecerán cicloparqueaderos en todos los terminales del SITM, así como en las estaciones o a proximidad de las estaciones que intersecten la red principal de ciclorrutas. Estos cicloparqueaderos se dotarán en lo posible con puntos de atención al ciclista.

Terminales SITM: son terminales de cabecera e intermedias que integran el SITM con el transporte público regional, con el automóvil, desarrollando estacionamientos disuasorios que faciliten el trasbordo; y con la bicicleta,



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

implementando cicloparqueaderos. Los parqueaderos deberán ser dimensionados a partir de un estudio que identifique el potencial de viajes alimentados al SITM desde los modos individuales.

Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público: las estaciones del SITM generan nodos urbanos relacionados con la movilidad. Se permitirá el desarrollo de estacionamientos públicos en sus inmediaciones y se considerará su intervención en procesos de redensificación.

Terminales interurbanos: el terminal actual y futuros terminales satélites para atender el transporte intermunicipal son equipamientos urbanos regionales. Con el fin de convertirse en nodos intermodales, deberán proveer estacionamiento para vehículos automotores y bicicletas, que serán definidos a partir de un estudio que identifique el potencial de viajes alimentados desde los modos individuales.

Los terminales interurbanos deberán delimitar zonas especiales para la circulación de taxis y zonas de abordaje de pasajeros. Adicionalmente, deberán proveer zonas de estacionamiento para vehículos privados (automóviles y motos), equivalentes al dos por ciento (2 %) del total de pasajeros diarios promedio del año anterior.

La cantidad de motos y vehículos se repartirán de acuerdo a los porcentajes del parque automotor del año inmediatamente anterior. La tasa de ocupación vehicular será informada por la Secretaría de Tránsito y Transporte o la entidad competente.

Nodos logísticos: hacen parte de los equipamientos urbanos los nodos logísticos que sirven para la consolidación, alistamiento, desconsolidación y almacenamiento de la carga, la transferencia intermodal y el abastecimiento mayorista. Su ubicación debe coincidir con la red de corredores logísticos enunciada previamente o con áreas de uso industrial.

Parágrafo. En las terminales del Sistema Integrado de Transporte Masivo y en las estaciones que intersecten con el sistema de ciclorrutas, se adecuarán cicloparqueaderos de una capacidad mínima equivalente al 10 % de usuarios en las horas pico promedio que ingresan a la estación (ingreso por torniquete), de las estaciones terminales e intermedias del año anterior.

Artículo 213. Características de la Ubicación y Funcionalidad de los Nodos Logísticos. Los nodos logísticos se ubicarán a lo largo de los corredores logísticos, en las zonas industriales y de abastecimiento alimentario, así como en la intersección de redes de transporte y estarán destinados a actividades de acopio, consolidación, desconsolidación, distribución e intercambio de la carga.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

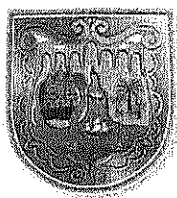
Artículo 214. Estacionamiento Vehicular en Corredores Principales y Zonas Especiales. Está prohibido el estacionamiento en vía y la construcción de bahías para estacionamiento en los siguientes casos:

1. Vías arterias.
2. Vías troncales y pretroncales del SITM.
3. Vías que conforman el anillo perimetral y el anillo interno.
4. Corredores logísticos y de carga.
5. Zonas de control ambiental y andenes con un ancho menor a cinco (5) metros.

Parágrafo. Las bahías existentes podrán ser utilizadas en el marco de una estrategia de Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) en vía pública, implementada por la Administración.

Artículo 215. Plan Maestro de Estacionamientos. El Departamento Administrativo de Planeación y la Secretaría de Tránsito Municipal, en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), desarrollarán, en un plazo no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, un Plan Maestro de Estacionamientos, priorizando pero no limitado a las siguientes zonas:

1. Zona del centro de Cali, que está delimitado por la calle 5ª, la calle 15, la carrera 1 y la carrera 15, incluyendo el Paseo Bolívar, el Centro Administrativo Municipal y el río Cali. Se incluye San Antonio.
2. Zona de Imbanaco, que está comprendida entre las carreras 36 y 44 y entre las calles 5 y 6 (avenida Roosevelt). Incluye la Clínica San Fernando y el Hospital Universitario del Valle.
3. Zona de universidades, ente las carreras 100 y 122 y las calles 5 y 25, se incluye la Universidad Autónoma de Occidente y el Centro Intermodal Sur.
4. Zona oriente, delimitada al norte por la diagonal 15 y carrera 15, al sur por la vía Navarro, y entre la calle 70 y el río Cauca.
5. Zonas de turismo y gastronomía, las cuales son:
 - Barrio El Peñón: entre calle 5 y 5 Oeste y entre carrera 4 y carrera 1.
 - Granada: entre la avenida 6 Norte y la 9 A Norte, entre las calles 9 Norte y 21 Norte.
 - Parque del Perro: carrera 34 entre calle 5 y calle 3 Oeste y alrededor del parque del Corazón.
 - Carrera 66: carrera 66 entre calles 5 y 13.
 - Avenida San Joaquín: carrera 105 entre calle 13 y 16.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

El Plan Maestro de Estacionamientos considerará los siguientes aspectos:

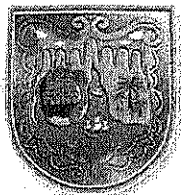
- a. *Inventario de estacionamientos por zona.*
- b. *Estimación de la demanda y características operacionales (ocupación, rotación, tiempos promedio de estacionamiento, motivos perfiles de usuarios).*
- c. *Políticas tarifarias encaminadas a generar el uso eficiente del automóvil.*
- d. *Normas sobre características técnicas de los estacionamientos públicos por zonas.*
- e. *Normas sobre estacionamiento en vía y opciones público-privadas para su administración.*
- f. *Normas sobre el uso de tecnologías para el aprovechamiento del espacio para estacionamiento.*
- g. *Normas sobre la definición de uso de suelo específico para la actividad de estacionamiento.*

Parágrafo. *La implementación del Plan de Estacionamientos estará a cargo de la Secretaría de Tránsito Municipal y no podrá ser mayor a un año a partir de su adopción.*

Artículo 216. Estacionamientos y Accesos a Bahías. *Cuando se autoricen soluciones de estacionamiento en bahías paralelas a las vías, se debe garantizar la continuidad de los andenes y de los antejardines en dimensión y nivel. Los accesos a las bahías no podrán construirse a distancias menores de quince (15) metros, medidos a partir del punto de intersección de las líneas de sardinel correspondientes al cruce de las vías próximas. No se podrá autorizar la construcción de bahías de estacionamiento sobre zonas verdes o zonas de andén, o cualquier tipo de espacio público de carácter peatonal.*

Estacionamiento de vehículos y zonas de cargue y descargue. Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente Acto de Ordenamiento Territorial.

1. *Exigencia sobre bahías, zonas de cargue, descargue y pasos peatonales. Todo proyecto de uso comercial, industrial, de servicios o institucional que genere afluencia masiva de público debe solucionar dentro del predio los impactos urbanos que generen con su funcionamiento y, por lo tanto, deberán diseñar, construir y mantener: bahías de estacionamiento de taxis y buses; zonas o áreas de cargue y descargue; y soluciones peatonales a nivel o a desnivel, en*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

las vías del Sistema Vial Principal, sobre las cuales den frente. Las obras para la mitigación de impactos a la movilidad serán evaluadas y aprobadas por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, de acuerdo con los resultados del estudio técnico de movilidad en la zona de influencia del proyecto, elaborado y presentado por el proponente.

2. Proyectos de urbanización y bahías de estacionamiento. Todo proyecto de urbanización, parcelación o construcción con frente a vías cuyo acceso contemple una o varias bahías de accesibilidad o estacionamiento deberá ceder mediante escritura pública las zonas que garanticen la continuidad del espacio público, previamente determinadas por el DAPM. La ejecución y obra de las adecuaciones necesarias estarán a cargo del respectivo urbanizador.

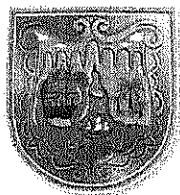
Parágrafo. En todos los casos, los estacionamientos se deben localizar dentro del predio y no podrán ubicarse sobre las áreas de aislamientos laterales y posteriores establecidas en las normas volumétricas.

Artículo 217. Acceso Vehicular a Predios. El acceso a predios ubicados a lo largo de corredores de la malla vial arterial solo podrá darse sobre este únicamente si cumple una de las siguientes condiciones:

1. No tiene posibilidad de acceso desde vías locales existentes o proyectadas.
2. Si el frente del predio sobre la vía ocupa más del veinticinco por ciento (25 %) del total del tramo vial entre intersecciones y el acceso se realiza a menos de quince (15) metros de la intersección.

En todos los casos, los diseños de los accesos deberán garantizar que no se presenta acumulación de vehículos en la vía o el espacio público.

Los estacionamientos no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Los accesos y salidas deberán ubicarse sobre vías locales. Cuando el estacionamiento se ubique antes de una intersección, la salida del mismo deberá ubicarse a una distancia mínima de quince (15) metros con respecto al punto de culminación de la curva de empalme de sardineles. Cuando el acceso se ubique después de la intersección, se deberá localizar a una distancia mínima de treinta (30) metros con respecto al punto de culminación de la curva de sardineles.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Para proyectos nuevos o reformas sustanciales o mayores, sobre predios con frente a corredores interregionales, vías arterias o colectoras, el acceso debe realizarse prioritariamente de acuerdo con las siguientes especificaciones:

- a. Por una vía local existente o proyectada.*
- b. Por una calzada de servicio.*
- c. Por una bahía diseñada y construida para tal efecto.*
- d. Directamente, en caso de que las características del lote no permitan los sistemas de acceso y siempre y cuando el volumen vehicular que utilizará el acceso sea mínimo y verifique técnicamente que no impactará negativamente la movilidad y la seguridad vial.*
- e. No se permitirán accesos vehiculares a predios en zonas críticas de intersecciones como glorietas.*
- f. Cuando el predio se encuentra dentro de la zona de conflicto de las intersecciones viales, se deberán buscar soluciones alternas de parqueo en predios vecinos mejor ubicados para la eficiencia de la movilidad y la transitabilidad de los usuarios.*
- g. En todos los casos, se deberá conservar la continuidad del andén y del antejardín en nivel y dimensiones.*

Parágrafo. *Para la aprobación de proyectos de estacionamiento, se deberán presentar ante el Departamento Administrativo de Planeación Municipal los siguientes estudios:*

- a. Estudios de operación y recaudo del proyecto, donde se presenten los planos correspondientes y se especifique el número de plazas, distribución y operación de las mismas.*
- b. Estudios de tráfico que muestren las medidas de mitigación de impactos o que la operación no producirá impactos negativos en la movilidad en las horas de más alta demanda, como colas de vehículos sobre las vías públicas, discontinuidad en los andenes, entre otros.*
- c. Los demás estudios que exija el Plan Maestro de Estacionamientos vigente, de acuerdo con el proyecto de Parqueaderos Públicos de la ciudad.*

Artículo 218. Bahías de Cargue y Descargue. *Con el fin de mejorar la eficiencia del transporte, cargue y descargue, se desarrollará un Plan de Zonas de Cargue y Descargue en las centralidades, zonas comerciales y zonas industriales, a cargo*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

del Departamento Municipal de Planeación, en un período de dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acto.

Artículo 219. Requerimientos de Espacio para Estacionamiento de Automóviles en Inmuebles Residenciales Nuevos. Los requerimientos de estacionamiento para nuevos desarrollos residenciales (complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017) se regirán por las siguientes normas:

1. En el caso de vivienda No VIS, se exige un mínimo de un (1) espacio de estacionamiento por cada dos (2) unidades de vivienda y un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada diez (10) unidades.
2. En el caso de Vivienda de Interés Social (VIS), se exige un mínimo de (1) espacio de estacionamiento por cada tres (3) unidades de vivienda y de un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada veinte (20) unidades.
3. En el caso de Vivienda de Interés Prioritario (VIP), se exige un mínimo de (1) espacio de estacionamiento por cada cuatro (4) unidades de vivienda y de un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada veinte (20) unidades.
4. Se autorizará un máximo de un (1) estacionamiento por cada unidad de vivienda de cualquier tipo.
5. La construcción de estacionamientos adicionales por unidad de vivienda generará una compensación de un (1 m²) metro cuadrado, con base en el valor del metro cuadrado de la Zona Geoeconómica Homogénea, por cada estacionamiento adicional.
6. Por cada cinco (5) espacios de estacionamiento vehicular, se deberá proveer un sitio de estacionamiento para bicicletas y uno para motos. Se exceptúa la exigencia de estacionamientos para motocicletas en los proyectos No VIS.
7. En todos los casos, deberá proveerse un espacio de estacionamiento para visitantes de movilidad reducida por cada cinco (5) estacionamientos de visitantes.

Parágrafo. Para los Sectores Urbanos de Interés Cultural y el área del Centro Histórico, los requerimientos de espacio para estacionamiento de automóviles en inmuebles residenciales nuevos serán los definidos en el Componente General, Capítulo IV, "Bienes del Patrimonio Natural y Cultural de Santiago de Cali".



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

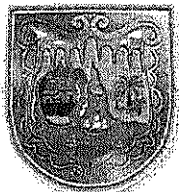
Para los casos de ampliaciones las exigencias de estacionamientos se calcularán únicamente sobre las áreas objeto de ampliación. En los predios donde se presente esta situación y su posibilidad de acceso sea únicamente sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser únicamente sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser compensada en dinero al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el artículo 223 del Acuerdo 0373 de 2014. Aquellas edificaciones que no cuenten con licencia de construcción, o sean objeto de construcción en modalidad de ampliación, deberán cumplir lo establecido en el artículo 219 del Acuerdo 0373 de 2014 para la totalidad de edificación.

Para el cálculo de la exigencia de estacionamientos, en los cuales la cantidad resultante corresponda a una fracción de número, la cantidad de estacionamientos a entregar se deberá aproximar al número entero más próximo.

Artículo 220. Requerimiento de Espacio para Estacionamiento en Inmuebles Nuevos de Uso Industrial, Comercial, Educativo y Recreacional. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015, y (complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017). Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente capítulo.

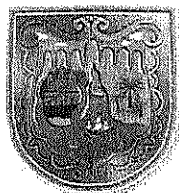
Los establecimientos deberán cumplir con los siguientes requisitos de estacionamiento, según su uso:

1. Locales comerciales, supermercados, centros comerciales y similares:
 - a. Con un área construida menor de mil metros cuadrados (1.000 m²): una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²). Además, dos (2) zonas de cargue y descargue de 3 x 10 metros, a partir de quinientos (500) hasta mil (1.000 m²) metros cuadrados construidos. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada ochenta metros cuadrados construidos (80 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
 - b. De mil uno (1.001) a dos mil metros cuadrados construidos (2.000 m²): una (1) unidad para estacionamiento para automóviles para visitantes por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²).



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- Además, dos (2) zonas de cargue y descargue de 6 x 10 metros. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada sesenta metros cuadrados contruidos (60 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).
- c. De dos mil uno metros cuadrados (2.001 m²) en adelante de área construida: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados contruidos (20 m²) y dos (2) zonas de cargue y descargue de 6 x 12 metros por cada dos mil metros cuadrados contruidos (2.000 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados contruidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).
- d. En el caso de centros comerciales mayores de mil metros cuadrados de construcción (1.000 m²), se exigirá adicional para propietarios un (1) estacionamiento para automóviles por cada cuarenta metros cuadrados contruidos (40 m²).
2. Oficinas públicas o privadas y establecimientos de servicios: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para propietarios por cada treinta metros cuadrados contruidos (30 m²), y una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada sesenta metros cuadrados contruidos (60 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada sesenta metros cuadrados contruidos (60 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).
3. Cines, teatros, auditorios, salones de convenciones y establecimientos similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada quince metros cuadrados contruidos (15 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada treinta metros cuadrados contruidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).
4. Restaurantes, fuentes de soda, cabarets y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados contruidos (20 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

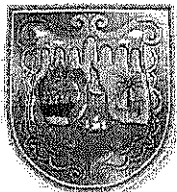
metros por cada treinta metros cuadrados contruidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).

5. Hoteles, apartahoteles y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cinco (5) habitaciones y una zona de cargue y descargue de 3 x 10 metros. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada treinta metros cuadrados contruidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).

Para los establecimientos de hoteles y similares que presenten usos o servicios complementarios, tales como: restaurantes, discotecas, salones múltiples, comercio y/o servicios en general, deberán cumplir con los estacionamientos para automóviles exigidos para cada tipo de uso.

6. Para los establecimientos de residencias y amoblados: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cinco (5) habitaciones. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados contruidos (40 m²).
7. Plazas de mercado, proveedurías de alimentos y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados contruidos (20 M²) y una zona de cargue y descargue de 3 x 10 metros por cada quinientos (500 m²) metros cuadrados contruidos. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados contruidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados contruidos (50 m²).
8. Los establecimientos educativos deberán cumplir con las siguientes unidades de estacionamiento para automóviles, acordes con el nivel educativo y con el Área de Actividad donde se localicen.

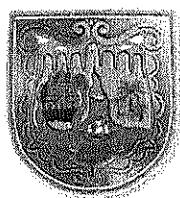
NIVEL EDUCATIVO	ÁREA DE ACTIVIDAD		
	Industrial (I) y Mixta (M)	Residencial Predominante (RP)	Residencial Neta (RN) y Rural
PREESCOLAR	1 por cada 80 m ² de construcción.	1 por cada 70 m ² de construcción.	1 por cada 60 m ² de construcción.
PRIMARIA	1 por cada 70 m ² de construcción.	1 por cada 60 m ² de construcción.	1 por cada 50 m ² de construcción.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

NIVEL EDUCATIVO	ÁREA DE ACTIVIDAD		
	Industrial (I) y Mixta (M)	Residencial Predominante (RP)	Residencial Neta (RN) y Rural
MEDIA	1 por cada 60 m ² de construcción.	1 por cada 50 m ² de construcción.	1 por cada 40 m ² de construcción.
TÉCNICA Y ACADÉMICA SUPERIOR	1 por cada 30 m ² de construcción.		
	Para todos los establecimientos: un (1) estacionamiento para automóviles por cada treinta (30 m ²) de construcción; un (1) estacionamiento para motocicletas por cada cincuenta (50 m ²) de construcción, y un (1) estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m ²).		

- Si los establecimientos educativos cuentan con transporte escolar, deberán disponer de un área de estacionamiento de buses y una zona de maniobra, a razón de una (1) por cada dos (2) aulas.
9. Los hospitales, clínicas, sanatorios, instituciones de bienestar públicos, consultorios médicos individuales, centros múltiples de consultorios médicos especializados deberán contar con una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
10. Los clubes campestres, deportivos y similares deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles por cada cincuenta metros cuadrados (50 m²) de área útil. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados de área útil (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados de área útil (50 m²).
11. Los clubes sociales, sedes sociales y similares deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles para visitantes por cada quince metros cuadrados construidos (15 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
12. En los establecimientos industriales y bodegas, se exigirá una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada

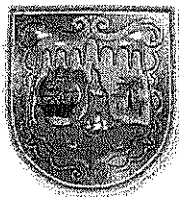


ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

doscientos metros cuadrados construidos (200 m²). Además, de una (1) zona de cargue y descargue, con un mínimo de 3x10 metros por cada quinientos metros cuadrados construidos (500 m²). Los establecimientos industriales y de bodegas que presenten usos complementarios cumplirán, adicionalmente, con los parqueos requeridos para dichos usos. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

13. Los servicios funerarios, salas de velación y similares deberán contar con diez (10) unidades de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada sala de velación. Los cementerios y/o jardines cementerio, un mínimo de ciento veinte (120) unidades de estacionamiento. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
14. Los gimnasios ubicados en Áreas de Actividad Residencial Neta y Predominante deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles visitantes por cada diez metros cuadrados construidos (10 m²). Cuando se ubiquen en Áreas de Actividad Mixta, deberán contar con un (1) estacionamiento para vehículos para visitantes por cada dieciséis metros cuadrados construidos (16 m²). Aquellos ubicados en Áreas de Actividad Industrial deberán contar con un (1) estacionamiento para vehículos para visitantes por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada veinte metros cuadrados construidos (20 m²).

Parágrafo 1. Exigencia de estacionamientos para edificaciones existentes. A partir de la vigencia del presente Acto y para edificaciones existentes que contemplen proyectos de reformas sustanciales o mayores, o que modifiquen el uso del suelo al cual está destinada la edificación, se deberá generar como mínimo un cincuenta por ciento (50 %) del número de estacionamientos exigidos en el presente capítulo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 2. Para efectos del cálculo de estacionamientos establecido en el presente Artículo, se descontarán del área construida las circulaciones, baños y puntos fijos.

Parágrafo 3. Los predios comerciales de áreas menores a doscientos metros cuadrados (200 m²) que no dispongan del área de estacionamiento exigida deberán pagar una compensación obligatoria. Estos recaudos se destinarán al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el **Artículo 223** del presente Acto. Para tal fin, el Municipio establecerá el monto y el procedimiento, el cual deberá ser adoptado por Acuerdo Municipal.

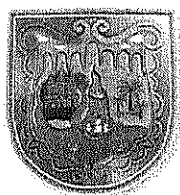
Parágrafo 4. Los predios comerciales localizados en el centro global de la ciudad (comprendido entre la carrera 1ª y la carrera 15 y entre la calle 5ª y la calle 15, incluyendo el Paseo Bolívar y el Centro Administrativo Municipal), de áreas menores a quinientos metros cuadrados (500 m²), que no dispongan del área de estacionamiento exigida, deberán pagar una compensación obligatoria. Estos recaudos se destinarán al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en **Artículo 223** del presente Acto.

Parágrafo 5. En los estacionamientos ubicados en los establecimientos mencionados en el presente Artículo, no podrán prestarse otro tipo de servicios distinto al de estacionamiento, como son los de lavado y mantenimiento de vehículos.

Parágrafo 6. En los casos señalados en el presente Artículo, se destinará el cinco por ciento (5 %) del total de los estacionamientos vehiculares para el uso de personas con movilidad reducida.

Parágrafo 7. En todos los casos identificados en el presente Artículo, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

- a) Los museos se acogerán a lo establecido en el numeral 2 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014, en lo referente a estacionamientos para automóviles para visitantes, motocicletas y bicicletas.
- b) Los usos de centros de eventos, recintos feriales y equipamientos de culto se acogerán a lo establecido en el numeral 3 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- c) Los usos de bares y discotecas, se acogerán a lo establecido en el numeral 4 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- d) Las instituciones educativas no formales se acogerán a lo establecido en el numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014 así: para automóviles aplicará lo referente a preescolar en áreas de actividad industrial y mixta, y



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

para bicicletas y motocicletas aplicará lo establecido para la formación técnica y académica superior.

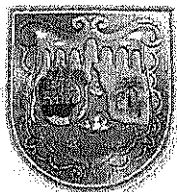
- e) Los equipamientos educativos ubicados en nodos de equipamientos o en predios con permanencia de equipamientos se acogerán a lo establecido en la casilla de área de actividad industrial y mixta del numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- f) Los usos de centros comunitarios, sedes comunales, Centros de Atención Local Integrada y similares se acogerán a lo establecido en la casilla de área de actividad industrial y mixta del numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- g) Los usos de canchas deportivas, canchas sintéticas, y las actividades de instalaciones deportivas, recreativas y similares, se acogerán a lo establecido en el numeral 10 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- h) Los usos de talleres industriales, bodegas, así como usos de almacenamiento, archivo y depósito, se acogerán a lo establecido en el numeral 12 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- i) Los usos de talleres mecánicos, estaciones de servicios, centros de diagnóstico automotriz y similares se acogerán a lo establecido en el numeral 12 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.
- j) Los usos de cenizarios se acogerán a lo establecido en el numeral 11 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.

En predios cuya única posibilidad de acceso sea sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser compensada en dinero al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el Artículo 223 del Acuerdo 0373 de 2014.

Artículo 221. Requerimientos de Estacionamientos Públicos. Los estacionamientos públicos deberán destinar y acondicionar un espacio para bicicletas por cada espacio de estacionamiento para automóviles.

Artículo 222. Dimensiones Mínimas de Estacionamientos. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015 y complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017). Para el cálculo de estacionamientos, se establecen las siguientes dimensiones mínimas:

1. Estacionamiento vehículo: dos metros y medio por cinco metros (2,5 m x 5,0 m).
2. Estacionamiento para discapacitados: tres metros con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,40 m).



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

3. *Estacionamiento para motocicletas: un metro y medio por dos metros y medio (1,5 m x 2,5 m).*
4. *Estacionamiento para bicicletas: setenta centímetros por un metro con noventa centímetros (0,7 m x 1,9 m). Los estacionamientos para bicicletas podrán solucionarse tanto verticalmente, como horizontalmente.*
5. *Estacionamiento vehículo: Mínimo dos metros y medio por cinco metros (2,5 m x 5,0 m) y máximo tres con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,4 m)*
6. *Estacionamiento para discapacitados: Medidas mínimas y máximas tres metros con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,40 m).*
7. *Estacionamiento para motocicletas: Medidas mínimas y máximas un metro y medio por dos metros y medio (1,5 m x 2,5 m).*
8. *Estacionamiento para bicicletas: para soluciones horizontales mínimo setenta centímetros por un metro con noventa centímetros (0,7 m x 1,9 m). Para soluciones verticales mínimo setenta centímetros por un metro (0,7 m x 1,0 m).*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Se permiten máximo 2 unidades de estacionamiento en línea, siempre y cuando correspondan a una misma unidad de vivienda.

Las unidades de estacionamiento de automóviles con dimensiones superiores a las mencionadas en los numerales anteriores, generarán una compensación del área excedente con base en el valor del metro cuadrado de la Zona Homogénea Geoeconómica.

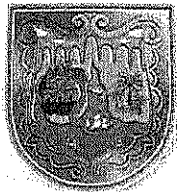
Uso de multiplicadores, rampas eléctricas y elevadores de vehículos en estacionamientos. Se entiende por multiplicador, rampa eléctrica y elevador de vehículos los siguientes términos:

- 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 un nivel de estacionamiento a otro. (incluir en el articulado)

El desarrollo de estacionamientos con sistema de multiplicadores, rampas eléctricas y/o elevadores de vehículos es permitido, sin embargo para ello deberán hacer parte del proyecto presentado para la aprobación de la licencia urbanística correspondiente.

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.

El empleo de multiplicadores en uso residencial, se permitirá únicamente para resolver los estacionamientos de propietarios adicionales al permitido por unidad de vivienda. Se prohíbe el uso de multiplicadores para resolver los cupos de estacionamientos de visitantes. En todo caso, los estacionamientos que se generen mediante uso de multiplicadores cuentan como cupo de estacionamiento y, como tal, aplican a compensación.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Artículo 223. Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible. Créase el Fondo para la Promoción de la Movilidad Sostenible, alimentado con los recursos del pago de construcción de estacionamientos adicionales, establecido en el **Artículo 219** del presente Acto. Este fondo se destinará a la construcción y mantenimiento de ciclorrutas y redes peatonales, así como otros componentes de los subsistemas no motorizados, y al desarrollo de parqueaderos públicos.

Artículo 224. Normas de Cargue y Descargue. No será permitido el cargue y descargue de mercancías en el espacio público en los siguientes casos:

1. Sobre vías arterias, corredores logísticos, el circuito perimetral e interno, en las zonas de gestión de demanda.
2. En zonas de conservación.

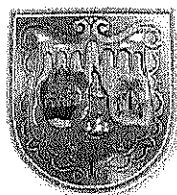
Estas actividades deberán realizarse dentro de los predios, generando espacios adecuados que no afecten la movilidad externa ni invadan el espacio público.

Los predios ubicados en zonas industriales y corredores logísticos deberán diseñar zonas especiales en su interior o habilitarlas a una distancia no menor de trescientos (300) metros del predio.

Artículo 227. Servicio para las Nuevas Vías. Toda nueva vía construida dentro del municipio de Santiago de Cali deberá ser entregada al servicio debidamente señalizada, demarcada y semaforizada en los cruces viales, que por seguridad así se exija por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

Artículo 228. Lineamientos para la Intervención de Ejes Viales Existentes. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). Las intervenciones en los ejes viales existentes propenderán por la regularización de la geometría y dimensiones de andenes y carriles, el mejoramiento del espacio público, adecuaciones para discapacitados y elementos que mejoren la seguridad vial, de acuerdo con los perfiles viales establecidos en el presenta Plan.

Parágrafo. Cuando en los sectores desarrollados, o en los asentamientos que entren en proceso de legalización y reordenamiento, se requiera de regularización



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

de vías locales y peatonales y no sea técnicamente posible cumplir a cabalidad las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial - Acuerdo 0373 de 2014, la Administración Municipal podrá realizar las variaciones y soluciones complementarias que imponen las características del sector. En todo caso, los proyectos de vías y accesos sobre el espacio público deberán contar con la licencia expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal. En las zonas de ladera, se aplicará un plan especial en el que intervengan las dependencias anteriormente señaladas, aplicando los criterios de funcionalidad vial, conectividad, afectación predial, aislamiento a líneas de alta tensión y áreas de reserva forestal. No se permitirán urbanizaciones de vivienda con vías y pasajes peatonales.

Artículo 229. Conservación de Vías Nuevas o Reconstruidas. No se permitirá el rompimiento durante un lapso de cinco (5) años de las vías recién construidas o reconstruidas, salvo el caso de fuerza mayor o caso fortuito; en tal caso, corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Municipal evaluar las causas que motivan este hecho y remitir concepto favorable a la solicitud a la Secretaría de Infraestructura y Valorización para la expedición del permiso de rompimiento de vías.

Parágrafo. Para dar cumplimiento a este Artículo, el Municipio de Santiago de Cali deberá informar con un (1) mes de anticipación por lo menos, por un medio de alta circulación, de la construcción o repavimentación de la vía, para que aquellas personas naturales o jurídicas que deban realizar una canalización o instalación de infraestructura, así sea de servicios públicos o cualquier otro servicio, lo ejecuten en el desarrollo de la obra.

Artículo 230. Cruces con Cauces Naturales y Canales Artificiales. Los cruces de cauces con obras de infraestructura longitudinal tipo puentes y vías, en general, deberán cumplir con la siguiente disposición:

1. Para cauces naturales en el perímetro urbano o en Área de Expansión Urbana, la infraestructura de cruce deberá proyectarse por encima del nivel del agua para una creciente de uno (1) en cien (100) años, más un borde libre de un (1) metro.
2. Para canales artificiales de drenaje pluvial primario, el paso será por encima del nivel de la creciente de uno (1) en veinticinco (25) años, más un (1) metro de borde libre.
3. En ningún caso los cruces podrán estrechar la sección media del cauce.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 513. Planes Maestros. Son un instrumento que permite articular la política de ordenamiento territorial con las políticas públicas sectoriales. Los Planes Maestros deben garantizar la provisión adecuada de servicios públicos en el territorio. Los Planes Maestros deben contener como mínimo:

1. Definición de las metas y objetivos que el Plan Maestro atiende desde el ámbito territorial y los ámbitos sectoriales social, colectivo o físico.
2. La identificación de acciones y obras requeridas para garantizar la prestación del bien público, acorde con el Modelo de Ordenamiento Territorial y las dinámicas regionales existentes, con el fin de asegurar los procesos de redensificación, renovación y expansión urbana identificados en este.
3. Los requisitos físicos, urbanísticos y ambientales, de acuerdo con la normativa específica aplicable a cada sector.
4. Las normas urbanísticas de clasificación, localización, requisitos de infraestructura, acceso y compatibilidad con otros usos.
5. Un esquema de seguimiento de la implementación del Plan Maestro por parte del Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Los Planes Maestros son los siguientes:

- a. Plan Maestro de Servicios Públicos Domiciliarios y TIC.
- b. Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU).
- c. Plan Maestro de Estacionamientos.
- d. Plan Maestro de Espacio Público (PMEP).
- e. Plan Maestro de Equipamientos (PME).
- f. Plan Maestro de Ciclorrutas (Plamacir).
- g. Plan Maestro de Vivienda.
- h. Plan Maestro de Seguridad Alimentaria.

Parágrafo 1. Los Planes Maestros anteriormente listados deberán ser formulados por la Administración Municipal y adoptados por Acuerdo Municipal, en un término no mayor a tres (3) años después de la adopción del presente Acto. La Administración Municipal podrá formular y adoptar otros Planes Maestros mediante Acuerdo Municipal, de acuerdo con las dinámicas urbanas del municipio y los requerimientos en materia de planeamiento que estas conlleven.

Parágrafo 2. El Plan Maestro de Vivienda deberá estar adaptado a la actualización del Plan Especial de Vivienda.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

3. JUSTIFICACIÓN

Con la promulgación de la Ley 1083 de 2006, Colombia se suma a la lista de países del mundo en los cuales se ha establecido como política pública el enfoque de movilidad sostenible, en el cual se da prioridad a los modos de transporte más sostenibles como los son la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta) y la movilidad en transporte público por encima de los modos de transporte privado (vehículo particular y moto particular).

Dicho enfoque vanguardista implica enormes retos para la Administración Municipal de Santiago de Cali, en tanto que se trata no solo de la formulación de política pública y su reglamentación a través de un Plan Maestro, sino que se trata a la vez de la hoja de ruta que nos guiará en un proceso de transformación del paradigma de movilidad basado en el transporte privado que nos ha regido durante décadas y que ha dejado impactos negativos importantes en términos de congestión, contaminación y accidentalidad entre muchos otros.

Ahora, frente a la justificación normativa el Proyecto de Acuerdo Municipal *"POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI; SE CREA LA CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO; SE ORDENA, REGULA Y TARIFICA EL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO; Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES"* se realiza en cumplimiento a Ley 1083 de 2006 y al Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo Municipal 0373 de 2014), que con base en la necesidad de reglamentar el sistema de movilidad y sus diversos componentes determinaron la necesidad de formular y ejecutar un Plan Maestro de Movilidad Urbana para dicha finalidad.

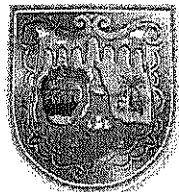
Así mismo, este Proyecto de Acuerdo Municipal tiene su base principal en la necesidad de reglamentar mediante un Plan Maestro las disposiciones generales que en materia del sistema de movilidad y sus diversos componentes estableció el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (Revisión Ordinaria del POT).

Así, el presente proyecto de Acuerdo Municipal se plantea con base en la inminente necesidad de precisar y desarrollar técnicamente los contenidos generales que en materia de movilidad, se incluyeron en la revisión ordinaria del POT en 2014.

Entre los aspectos que justifican la necesidad de precisión y desarrollo técnico del Sistema de Movilidad se destacan los siguientes:

3.1 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 particular y moto particular).

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,
- 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 particular y la moto particular 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 la mayoritaria participación modal evidenciada, implica la 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.

3.2 Las limitaciones en la actual concepción de 'Sistema de Movilidad'



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 más amplia que trascienda al concepto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO como elemento único del transporte público a nivel urbano y metropolitano, y entienda el transporte público, tanto urbano como éste en su relación con el ámbito metropolitano, desde la sinergia entre diversos sistemas tanto rodados como ferroviarios desde la perspectiva de integración física, operacional y tarifaria.

De igual manera, en el subsistema relacionado con la movilidad en bicicleta, se debe superar el concepto de “ciclo-ruta” 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 reciente ‘Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas’ (Ministerio de Transporte, 2016), el cual, para su implementación deberá adecuarse para adaptarse a la realidad de la ciudad construida (suelo urbano) de la ciudad de Cali.

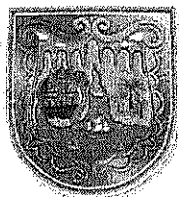
Por ello, entre otros aspectos relacionados, se debe entender que el Sistema de Movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:

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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas' (Ministerio de Transporte, 2016) y posteriores, en el Municipio de 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 el Municipio de Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el estacionamiento:

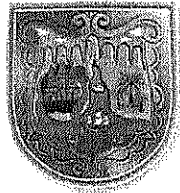
- Ciclo-Estacionamiento Estándar
- Ciclo-Parqueadero Intermodal

c) Subsistema de Movilidad en Transporte Público (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 del Municipio 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.

El Municipio de Santiago de Cali 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)



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- Sistema de Transporte Complementario Intermunicipal de Corta Distancia (STC-Intermunicipal)
- Sistema de Tren de Cercanías y Tranvía Urbano (TREN-TRAM)
- Sistema de Transporte Fluvial del Río Cauca (STF-RíoCauca)

Otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en el ámbito urbano del Municipio de Santiago de Cali, en función de la necesidad que identifique la Administración Municipal para el corto, mediano y largo plazo.

d) Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMTPri)

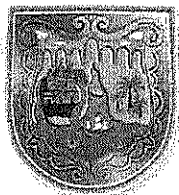
El Subsistema de Movilidad en Transporte Privado está compuesto por la infraestructura de la red vial, en todas sus clasificaciones, y la red de estacionamientos en vía y fuera de vía pública, destinados en especial al vehículo particular y la moto particular y, en general, a todas las modalidades de 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, quedarán 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)



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 requerido 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 involucren 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).

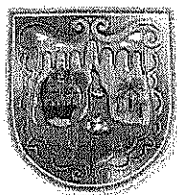
3.3 Las externalidades negativas de la movilidad

Entre las externalidades negativas del actual modelo de movilidad tienen gran relevancia: la congestión, la accidentalidad 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 (PMU-Barcelona 2013-2018).

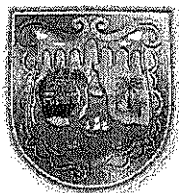
La congestión, al mismo tiempo, actúa de freno en el uso del vehículo privado y, por tanto, su aumento no tiene porqué resultar globalmente en un empeoramiento del sistema, cuando éste viene asociado a proyectos de gestión de la demanda y mejoramiento en las condiciones de movilidad para modos alternativos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

En lo que respecta a Santiago de Cali, se han realizado diferentes estudios que permitan cuantificar el nivel de congestión; así para el año 2015 se realizó un levantamiento de las condiciones de operación de la infraestructura existente, y en el año 2016 se hizo la actualización del modelo de transporte privado basado en entornos de simulación; éste indicó que solo en la hora de máxima demanda de la mañana se realizan 72.490 viajes en automóvil, lo que equivale cerca del 13% total de los viajes en el día en este modo de transporte y 67.762 viajes en motocicleta que es cercano al 11% del total de viajes diarios en este modo de transporte.

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 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 arterias 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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.

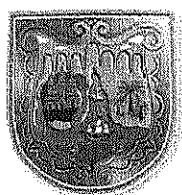
Accidentalidad

La accidentalidad vial en Colombia ha venido cobrando 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 el año 2016 en Santiago de Cali, se registraron 16.699 eventos de accidentalidad vial (eventos registrados con daños, heridos y víctimas fatales), presentando una reducción del 4% (626 eventos) con respecto a los registrados en el 2015 (17.325 eventos). (Cifras: Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, CDAV-2016).

En Cali se registraron 12.387 heridos en 2016, 1.276 menos que el año inmediatamente anterior lo que equivale a una disminución del 9%. (CDAV-2016). Por el contrario las víctimas fatales en accidentes de tránsito en la ciudad presentaron un incremento del 0.3% pasando de 320 en 2015 a 321 en 2016 (Cifras: Observatorio de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad, OSV-2016). Los peatones lideran la lista de los actores más vulnerables en la vía, con más registros de víctimas fatales en 2016, estos muertos corresponden en promedio al 40%, seguidos de los motociclistas con un 33% y los ciclistas con el 12% (OSV-2016).

En Cali, la tasa de morbilidad para el año 2016 fue de 517 heridos por cada 100.000 habitantes. Según los registros de los últimos 6 años (2011-2016), a partir de la vigencia 2013 se presenta una tendencia decreciente y sostenida, registrando una reducción de alrededor del 43%, pasando de 902 heridos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes en 2013 a 517 en 2016 (CDAV-2016).

La tasa de mortalidad para el año 2016 se ubicó en 13,4 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. No obstante de acuerdo con los registros de los últimos 6 años (2011-2016) durante el período 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 dos últimos años (2015-2016), alcanzando en 2015 el punto máximo con 13,5 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes (OSV-2016).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

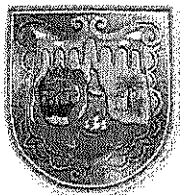
Si no se realiza ninguna intervención por parte de las autoridades de transporte en la ciudad, la tendencia futura de la tasa de mortalidad para el año 2028 se estima en ocho (8) víctimas fatales en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, lo que corresponde a una reducción del 40% respecto al año 2016. 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 accidentes de tránsito.

Por lo anterior, el Plan Integral de Movilidad Urbana para Cali - PIMU Visión 2028 (PIMU - Visión 2028), adopta la meta de reducción de víctimas fatales en accidentes 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 2028 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 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 la moto con un 31% (116.111 Ton/año) en promedio, seguido del transporte público individual (taxi) con el 22% (83.830 Ton/año) y un 18% (67.430 Ton/año) de los autos y finalmente el transporte público colectivo (buses) con el 15%. 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.

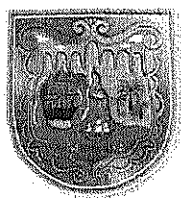
En Cali, el dióxido de carbono es el que más aporta a las emisiones contaminantes generando aproximadamente 2.534.290 Ton/año, correspondiente al 84% de las emisiones totales, los mayores generadores son los taxis con el 32% de las emisiones, el 45% es generado entre automóviles y los buses y el 24% restante es generado por camionetas, camiones y motos.

Este objetivo que plantea el PIMU – visión 2028 es reducir en un 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).

3.4 Desarrollo de la política y planeación del estacionamiento

Durante décadas el tema del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública ha estado carente de una política pública 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 un uso



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 el Municipio de Santiago de Cali se clasificarán 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 la política establecida para cada una de las ZER y ZGRE se hará en el marco de los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento.

3.5 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 propositiva desde la Administración Municipal.

Para ello, en el Municipio de 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 del Municipio 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 sobre planes maestros en el artículo 513 del Acuerdo 0373 de 2014, una metodología, estructura y contenido técnico suficiente, que responda, como mínimo, a tres (3) grandes



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 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:

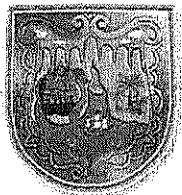
- Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC)
- Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV)
- Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM)
- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE)
- Planes Especiales Zonales de Gestión de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

3.6 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 un 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 del Municipio.

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 el Municipio de Santiago de Cali tiene amplia experiencia en el uso de la 'Contribución por Valorización' como instrumento de financiación de los grandes proyectos de infraestructura. El resto de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

proyectos, tanto de dotación como de mantenimiento, son financiados con base en el presupuesto general del Municipio.

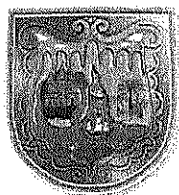
En particular, el transporte público representa enormes retos, en tanto que la consolidación y fortalecimiento de una integración física, operacional y tarifaria de sistemas de transporte sinérgicos entre sí y con un alto nivel de servicio, requiere de la participación del sector público, no solo en 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 *'gozará de la especial protección estatal'* (artículos 4 y 5). En el mismo sentido, 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 sin peso el dogma de la *'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.

En tal sentido, el 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.

En este sentido, para el Municipio de Santiago de Cali es fundamental avanzar, como mínimo, en los siguientes aspectos:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- Fortalecimiento de la Tasa por Congestión establecida en 2016
- Establecimiento de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público
- Implementación de diversos instrumentos de captura de valor asociados al plusvalor relacionado con la infraestructura y servicio de transporte público masivo.
- Otros relacionados con el urbanismo: subasta de norma urbanística, cobro o aportes por edificabilidad adicional.
- Otros relacionados con estímulos tributarios (exención de impuestos, tasas y contribuciones) en lo relacionado con la compra de combustible y energías limpias en los sistemas de transporte masivo.

4. **LA ARTICULACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI 2016-2019: CALI PROGRESA CONTIGO**

El presente Acuerdo Municipal se enmarca, principalmente, en establecer la ruta para el desarrollo del Plan Maestro que permita crear la norma general y los lineamientos para el posterior desarrollo del Eje 2 “Cali Amable y Sostenible” 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”

Igualmente, responde al Componente “2.1. Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible”, y apunta al cumplimiento del Programa 2.1.1 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”.

Integra además la política y generalidades para la realización del Programa: 2.1.2 Movilidad en bicicleta que indica lo siguiente:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

“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 un 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 un 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”.

A su vez, este Plan Maestro se armoniza para que sea posible el cumplimiento del Programa 2.1.3: 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”.

De manera particular y como objetivo principal el presente proyecto de Acuerdo Municipal se relaciona directamente a los siguientes dos Indicadores de Producto contenidos en el PMD:

- “Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU, actualizado”. Numeral 1 del listado de indicadores de producto del ‘2.1.5. 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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.

En segundo lugar, en el desarrollo de su ejercicio de precisión y desarrollo técnico, este Acuerdo Municipal cumple plenamente con los siguientes Indicadores de Producto:

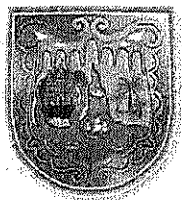
- “Política pública de movilidad en bicicleta formulada”. Indicador de producto del ‘2.1.2. Programa: Movilidad en bicicleta’, Área Funcional 42010020006.
- “Política pública de movilidad segura, saludable, sostenible y accesible formulada”. Numeral 19 del listado de indicadores de producto del ‘2.1.5. Programa: Regulación, control y gestión para la optimización del tráfico y la seguridad vial’, Área Funcional 42010050019.

En tercer lugar, de manera general, este proyecto de Acuerdo Municipal 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 “2.1. Componente: Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible” y el Capítulo “2.2. Componente: Ordenamiento territorial e integración regional”, y los de otros sectores con los que la movilidad guarde una relación de integración o complementariedad.

5. LA VALIDACIÓN INSTITUCIONAL Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Para la validación institucional y la participación ciudadana, en el marco de la formulación de este Proyecto de Acuerdo Municipal, se realizaron las siguientes actividades:

1. Dos (2) Sesiones de Socialización para concepto favorable ante Comité de Movilidad Municipal (Nivel Directivo) del Municipio de Santiago de Cali.
2. Dos (2) Sesiones de Socialización ante Consejo de Gabinete del Municipio de Santiago de Cali
3. Diez (10) Sesiones de Participación Ciudadana con ciudadanía en general y principales grupos de interés (Ver Reporte de Participación Ciudadana).
4. Publicación en Web de la Alcaldía de todos los documentos, cartografía y anexos, durante cuatro meses y medio (4,5) meses, y canal de contacto



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

permanente a través de e-mail institucional gestionado por el líder del equipo técnico.

Nota:

Estas actividades especificadas aquí corresponden a la Fase III: Plan de Acción, la fase propositiva del plan, en el contexto del proceso de retroalimentación del Plan de Acción por parte de comunidad en general y grupos de interés y de los trámites para los conceptos favorables institucionales.

Otras actividades fueron realizadas durante las Fases I (Análisis y Diagnóstico) y II (Indicadores y Objetivos Marco), sobre todo orientadas al debate técnico con expertos profesionales y academia.

Durante el proceso de retroalimentación de las Fases I, II y III del Plan Integral de Movilidad Urbana, se agendaron 10 sesiones de participación ciudadana por iniciativa de la Administración Municipal. Adicionalmente, se aprovecharon diversos espacios para socializar el PIMU en eventos organizados por el sector público y privado, entre estos uno organizado por CAMACOL VALLE (En el marco del Simposio 'Movilidad e Cali y su Área de Influencia') y otro en la Institución Educativa Juana de Caicedo (en el marco de la Semana de la Participación Ciudadana organizada por la Alcaldía de Cali).

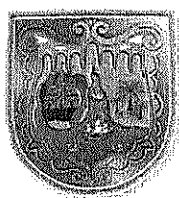
Cada una de las sesiones constaba de un foro abierto, como espacio de participación ciudadana, y de un set de encuestas pre y post como instrumento de medición del impacto (esta para las sesiones organizadas por el equipo PIMU). El foro abierto como espacio de participación, contaba con una amplia exposición de las bases, metodologías y propuestas del documento preliminar del PIMU y posteriormente se complementaba con una extensa sección de preguntas y respuestas en el cual participaban los asistentes.

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO MUNICIPAL

El Municipio es una entidad fundamental administrativa y política, que goza de autonomía según lo consagrado por dicho ente territorial. En ejercicio de ello está facultada para gestionar sus propios intereses para la administración de los recursos, en cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales, según lo establece el artículo 287 superior, que establece:

“Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

2. Ejercer las competencias que les correspondan.

3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

4. Participar en las rentas nacionales”.

A su vez, de conformidad con el artículo 313 de la Carta Política, corresponde a los Concejos:

“1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.”

De igual manera, el artículo 3 de la Ley 1551 de 2012, por medio del cual se modifica el artículo 4 de la Ley 136 de 1994, prevé que los municipios ejercen las competencias que les atribuyen la Constitución y la ley, conforme a los principios señalados en la ley orgánica de ordenamiento territorial y la ley de distribución de recursos y competencias que desarrolla el artículo 356 de la Constitución Política y, en especial, con sujeción a los siguientes principios:

“Artículo 3. Principios rectores del ejercicio de la competencia:

(...)

e) Eficiencia. Los municipios garantizarán que el uso de los recursos públicos y las inversiones que se realicen en su territorio produzcan los mayores beneficios sociales, económicos y ambientales.”

En relación con lo anterior, el parágrafo 1 del artículo 513 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, establece el requerimiento de que el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) deberá ser formulado por la Administración Municipal y adoptado por Acuerdo Municipal.

En este sentido, es competencia del Honorable Concejo Municipal la adopción de Planes Maestros entre ellos el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del Municipio de Santiago de Cali.

8. CONSIDERACIONES FINALES:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 Municipal de consolidar un modelo de desarrollo urbano sostenible, el cual quedó plasmado en el Plan de Ordenamiento Territorial.

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 accidentes de tráfico.

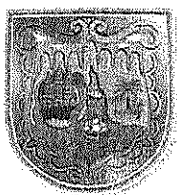
Así, la adopción del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) Visión 2028, que constituye el Plan Maestro de Movilidad Urbana objeto del presente Acuerdo Municipal, establece un norte claro en materia de movilidad y se convierte en una hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para que la Administración Municipal avance en la orientación del actual patrón de movilidad hacia uno más sostenible y contribuya de manera determinante a la consolidación de un modelo de desarrollo urbano sostenible.

9. DOCUMENTOS ADJUNTOS:

- a. Proyecto de Acuerdo Municipal “Por el cual se adopta el Plan Integral de Movilidad Urbana del Municipio de Santiago de Cali; se ordena, regula y tarifica el estacionamiento de uso público; y se establecen otras disposiciones”.
- b. Anexo 1: Plan de Acción.
- c. Anexo 2: Reporte Técnico de Soporte a la Regulación de Tarifas y el Establecimiento de la Contribución por Estacionamiento.
- d. Anexo 3: Cartografía Normativa
- e. Documento Técnico de Soporte:
 - Parte I – Análisis y Diagnóstico.
 - Parte II – Indicadores y Objetivos Marco.
- f. Cartografía del Documento Técnico de Soporte.
- g. Informe de gestión del proceso de Participación Ciudadana.








De los honorables Concejales, con consideración y respeto,





Cordialmente.

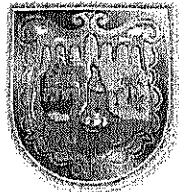


ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI


MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

Proyectó y elaboró: Carlos Alberto González Guzmán – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio
Diana Carolina Mazo Arango – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio
Juan David González Agudelo – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio 
Karen Andrea Gaviria Tovar – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio 
Francisco Javier Aldana Botero – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio 
Dercy Solanyi Gómez Ruano – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio 
Martha Isabel Bolaños Mesa – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio 
Juan Bernardo Duque – Contratista Departamento Administrativo de Planeación Municipal 

Revisó: Sonia Andrea Sierra Mancilla – Asesora Despacho del Alcalde
César Augusto Londoño Gómez – Subdirector de Planificación del Territorio 
María de las Mercedes Romero Agudelo – Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal 
María Ximena Román García – Directora Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública
 Lina María Sinisterra Mazariegos – Secretaría de Gobierno 



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO**

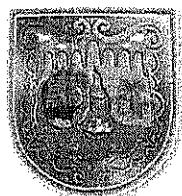
**PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA
DE SANTIAGO DE CALI**

PROYECTO DE ACUERDO MUNICIPAL

NORMAN MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

MARÍA DE LAS MERCEDES ROMERO
Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal

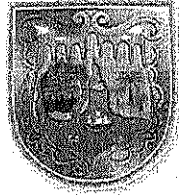
Santiago de Cali. Agosto 30 de 2017



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

TABLA DE CONTENIDO

LIBRO I: ENMARCACIÓN GENERAL DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA	9
TÍTULO I: MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	9
CAPÍTULO 1: DISPOSICIONES GENERALES	9
Artículo 1.- Definiciones	9
Artículo 2.- Objeto	11
Artículo 3.- Definición del Plan Integral de Movilidad Urbana	11
Artículo 4.- Documentos del Plan Integral de Movilidad Urbana	11
Artículo 5.- Ámbito de Aplicación	12
Artículo 6.- Período de ejecución	12
Artículo 7.- Revisión del PIMU	12
TÍTULO II: DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	12
Artículo 8.- Principios de la política pública de movilidad sostenible	12
Artículo 9.- Objetivos de la Política Pública de Movilidad Sostenible	13
TÍTULO III: DE LOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA	14
Artículo 10.- Objetivo general	14
Artículo 11.- Objetivos específicos	14
Artículo 12.- Estrategias	14
LIBRO II: SUBSISTEMAS DE MOVILIDAD	16
TÍTULO I: DEFINICIÓN Y COMPONENTES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	16
Artículo 13.- Definición del Sistema de Movilidad	16
Artículo 14.- Componentes del Sistema de Movilidad	16
Artículo 15.- Aspectos transversales a los subsistemas de movilidad	16
TÍTULO II: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL	17
CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL	17
Artículo 16.- Componentes del Subsistema de Movilidad Peatonal	17
CAPÍTULO 2: RED PEATONAL PRIORITARIA	17
Artículo 17.- Red peatonal prioritaria	17
Artículo 18.- Red peatonal troncal a nivel de ciudad	17
Artículo 19.- Red peatonal estratégica a nivel de ciudad	18
Artículo 20.- Red peatonal del Centro Histórico	18
CAPÍTULO 3: DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD PEATONAL	18
Artículo 21.- Prioridad del peatón en el entorno construido	18
Artículo 22.- Especificaciones técnicas de la red peatonal	18



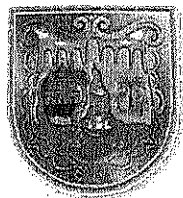
**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

TÍTULO III: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA	19
CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA	19
Artículo 23.- Componentes del Subsistema de Movilidad en Bicicleta.....	19
Artículo 24.- Tipologías de ciclo-infraestructura para el desplazamiento.	19
Artículo 25.- Tipologías de ciclo-infraestructura para el estacionamiento.	19
CAPÍTULO 2: CICLO-INFRAESTRUCTURA PARA EL DESPLAZAMIENTO Y EL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS	20
Artículo 26.- Red de ciclo-infraestructura para el desplazamiento.....	20
Artículo 27.- Red de ciclo-infraestructura para el estacionamiento.....	20
Artículo 28.- Bicicleta pública.	21
CAPÍTULO 3: DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN BICICLETA ..	21
Artículo 29.- Diseño de la ciclo-infraestructura.	21
Artículo 30.- Dimensiones de la ciclo-infraestructura.....	21
Artículo 31.- Ejecución de la ciclo-infraestructura.....	23
TÍTULO IV: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	23
CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	23
Artículo 32.- Componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Público.....	23
CAPÍTULO 2: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO....	24
Artículo 33.- Sistema Integrado de Transporte Masivo – Definición.	24
CAPÍTULO 3: SISTEMAS DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO.....	26
Artículo 34.- Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito municipal.....	26
Artículo 35.- Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito supra-municipal.	26
CAPÍTULO 4: SISTEMA FERROVIARIO URBANO-METROPOLITANO	26
Artículo 36.- Sistema ferroviario para la movilidad de pasajeros en el ámbito urbano y metropolitano – Definición.	26
Artículo 37.- Ámbito de influencia territorial.....	26
Artículo 38.- Trazado ferroviario en el ámbito municipal.....	27
Artículo 39.- Integración armónica con el Corredor Verde.....	27
Artículo 40.- Uso mixto de pasajeros y carga del trazado ferroviario.	27
CAPÍTULO 5: SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL RÍO CAUCA.....	28
Artículo 41.- Sistema de Transporte Fluvial Río Cauca.	28
CAPÍTULO 6: TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO CONVENCIONAL.....	28
Artículo 42.- Proceso de modernización del transporte público.	28



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 43.- Periodo de transición.	29
CAPÍTULO 7: OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	29
Artículo 44.- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.	29
Artículo 45.- Servicio público de transporte terrestre automotor especial.	31
Artículo 46.- Servicio público de transporte terrestre automotor mixto a la demanda 31	
Artículo 47.- Servicio de transporte en ambulancia.	32
CAPÍTULO 8: DISPOSICIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO	33
Artículo 48.- Dimensionamiento de la infraestructura de transporte público.	33
TÍTULO V: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO	35
CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.....	35
Artículo 49.- Componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Privado. 35	
CAPÍTULO 2: INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.....	35
Artículo 50.- La Red Vial.	35
Artículo 51.- Clasificación y Jerarquía en la Red Vial.	35
Artículo 52.- Oferta racional de infraestructura vial.....	36
CAPÍTULO 3: INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.....	37
Artículo 53.- Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte.....	37
Artículo 54.- Zonas de Pacificación del Tráfico.	38
Artículo 55.- Restricción de Circulación de Vehículos Motorizados.	38
CAPÍTULO 4: DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.....	39
Artículo 56.- Dimensionamiento de la infraestructura vial para el transporte privado. 39	
TÍTULO VI: SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁFICO	41
CAPÍTULO 1: SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁFICO	41
Artículo 57.- Componentes del Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control.	41
Artículo 58.- Acciones estratégicas del sistema de regulación.	41
Artículo 59.- Acciones estratégicas en el sistema de monitoreo y control.	42
LIBRO III: PLAN DE ESTACIONAMIENTOS	42



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**TÍTULO I: POLÍTICAS, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN DE
ESTACIONAMIENTOS 42**

CAPÍTULO 1: POLÍTICA MACRO DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO 42

Artículo 60.- Principios de la Política macro del estacionamiento de uso público.42

Artículo 61.- Objetivos de la Política macro del estacionamiento de uso público.42

CAPÍTULO 2: POLÍTICA ZONAL DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO . 43

Artículo 62.- Gestión del Estacionamiento. 43

Artículo 63.- Zonas de Gestión del Estacionamiento..... 44

Artículo 64.- Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado..... 44

Artículo 65.- Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento. 44

Artículo 66.- Identificación y delimitación de las Zonas de Gestión del Estacionamiento..... 45

Artículo 67.- Política Zonal de Estacionamiento de Uso Público. 55

Artículo 68.- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento. 56

**TÍTULO II: REGULACIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE
USO PÚBLICO 57**

CAPÍTULO 1: COBRO, TARIFAS Y PÓLIZAS 57

Artículo 69.- Cobro por el servicio de estacionamiento. 57

Artículo 70.- Cálculo del tope máximo de la tarifa por hora del servicio de estacionamiento. 57

Artículo 71.- Liquidación de la tarifa al usuario por el servicio de estacionamiento.
59

Artículo 72.- Pólizas de Responsabilidad. 59

TÍTULO III: NORMAS Y DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO 59

**CAPÍTULO 1: NORMAS PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE
ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO FUERA DE VÍA PÚBLICA..... 59**

Artículo 73.- Tipologías del estacionamiento de uso público fuera de vía pública.
59

Artículo 74.- El uso de la tecnología para mejorar la capacidad del estacionamiento. 60

Artículo 75.- Localización de estacionamiento de uso público fuera de vía pública.
60

Artículo 76.- La capacidad ofertada. 60

Artículo 77.- La distribución modal de la oferta. 61

Artículo 78.- Normas urbanísticas para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública..... 61

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 79.- Las especificaciones técnicas para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública.....	62
Artículo 80.- El sistema de administración, gestión y control.....	62
CAPÍTULO 2: DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA	62
Artículo 81.- De la oferta de estacionamiento en vía pública para las motocicletas.	62
Artículo 82.- Oferta de estacionamiento en vía pública para las bicicletas.	62
Artículo 83.- De la oferta de estacionamiento en vía pública para vehículos particulares de usuarios con movilidad reducida.	63
Artículo 84.- Estacionamiento en subsuelo de espacio público.	63
Artículo 85.- Estacionamiento en Viviendas de Interés Prioritario (VIP).	64
Artículo 86.- Estacionamiento en Viviendas de Interés Social (VIS).....	64
Artículo 87.- Exigencias de estacionamientos en Bienes de Interés Cultural – BIC.	64
LIBRO IV: INSTRUMENTOS PARA LA ADMINISTRACIÓN, PLANEACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	64
TÍTULO I: DE LOS INSTRUMENTOS DE ADMINISTRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	64
Artículo 88.- De la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente.	64
TÍTULO II: INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DERIVADOS DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA	66
CAPÍTULO ÚNICO.....	66
Artículo 89.- Planes Especiales en Movilidad.....	66
Artículo 90.- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento.	67
TÍTULO III: DE LOS INSTRUMENTOS PARA LA EVALUACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	68
CAPÍTULO ÚNICO.....	68
Artículo 91.- Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT).	68
Artículo 92.- Observatorio de Movilidad Sostenible (Observatorio MOVIS).	69
TÍTULO IV: INSTRUMENTOS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	71
CAPÍTULO 1: INSTRUMENTOS TRADICIONALES DE FINANCIACIÓN	71
Artículo 93.- Instrumentos tradicionales de financiación.....	71
CAPÍTULO 2: INSTRUMENTOS ALTERNATIVOS DE FINANCIACIÓN.....	72
Artículo 94.- Instrumentos alternativos de financiación.....	72
CAPÍTULO 3: CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO ..	73



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 95.- Establecimiento de la Contribución por Estacionamiento.....	73
Artículo 96.- El hecho generador de la contribución.....	73
Artículo 97.- Sujeto activo de la contribución.....	73
Artículo 98.- Sujeto pasivo de la contribución.....	73
Artículo 99.- Base gravable de la contribución.....	73
Artículo 100.- El cálculo de la contribución.....	73
Artículo 101.- Tarifa de la contribución.....	74
Artículo 102.- Valor de la contribución.....	75
Artículo 103.- Causación y pago de la contribución.....	75
Artículo 104.- Destinación de la renta generada por la contribución.....	75
Artículo 105.- Recaudo de la contribución.....	76
Artículo 106.- Reglamentación de la contribución.....	76
Artículo 107.- Aplicación de la contribución.....	76
LIBRO V: PROGRAMAS	76
TÍTULO I: PROGRAMAS POR SUBSISTEMA	76
CAPÍTULO 1: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL....	76
Artículo 108.- El listado de programas.....	76
Descripción de los programas	77
CAPÍTULO 2: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA	79
Artículo 109.- El listado de programas.....	79
Descripción de los programas	79
CAPÍTULO 3: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	81
Artículo 110.- El listado de programas.....	81
Descripción de los programas	82
CAPÍTULO 4: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO.....	89
Artículo 111.- El listado de programas.....	89
Descripción de los programas	89
CAPÍTULO 5: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y MONITOREO DEL TRÁFICO.....	94
Artículo 112.- El listado de programas.....	94
Descripción de los programas	94
TÍTULO II: PROGRAMAS TRANSVERSALES	96
CAPÍTULO 1: PROGRAMAS PARA LA INSTITUCIONALIDAD DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	96

[Firma manuscrita]



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 113.- El listado de programas.....	96
Descripción de los programas	96
CAPÍTULO 2: PROGRAMAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE .	98
Artículo 114.- Mitigación de impactos ambientales del transporte.....	98
Artículo 115.- El listado de programas.....	98
Artículo 116.- Determinantes ambientales para proyectos de infraestructura.	98
Descripción de los Programas.....	99
CAPÍTULO 3: PROGRAMAS PARA LA CULTURA CIUDADANA EN MOVILIDAD	100
Artículo 117.- El listado de programas.....	100
Descripción de los Programas.....	100
CAPÍTULO 4: PROGRAMAS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	101
Artículo 118.- El listado de programas.....	101
Descripción de los Programas.....	101
DISPOSICIONES FINALES	102
Artículo 119.- Vigencia	102
Artículo 120.- Otros Instrumentos de planificación de la movilidad relacionados con el urbanismo.	102
Artículo 121.- Adquisición de bienes inmuebles.....	102
Artículo 122.- Actualización y ajuste de la Cartografía.	102



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI; SE CREA LA CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO; SE ORDENA, REGULA Y TARIFICA EL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO; Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES”

El CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 313-4 Constitucional, numeral 6 del artículo 18 de la Ley 1551 de 2012, la subrogativa del artículo 32 de la Ley 136 de 1994, y en virtud de lo anterior,

ACUERDA:

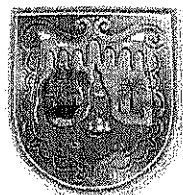
LIBRO I: ENMARCACIÓN GENERAL DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA

TÍTULO I: MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO 1: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- 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. **Banda ciclo-preferente:** Carril en la calzada vehicular, reservado preferentemente a la circulación de bicicletas y delimitada mediante línea discontinua.
- c. **Ciclo-infraestructura:** Conjunto de todos los elementos de infraestructura urbana, pensados para el uso de bicicleta.
- d. **Ciclorruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
- e. **Ciclobanda:** Vías reservadas exclusivamente para la circulación en bicicleta, que están segregadas a través de marcas viales, color y otros dispositivos indicativos.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

- f. **Carril Ciclopreferente:** Carril con tránsito calmado, para el uso compartido con los ciclistas.
- g. **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.
- h. **Carril Bus-Bici:** Carril reservado a los vehículos de transporte público que es compartido con los ciclistas.
- i. **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.
- j. **Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales:** Posibilidad de uso, por parte de los ciclistas, de algunos espacios peatonales exclusivos.
- 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 (socio-económicas, culturales, etc.), espaciales (distribución en el territorio) y de movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).
- l. **Estacionamiento de disuasión:** Aparcamiento específicamente 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.
- m. **Generadores de Transporte:** Cualquier elemento urbano capaz de producir o atraer un número significativo de desplazamientos, de personas o de mercancías.
- n. **Gestión de la Demanda de Transporte:** Conjunto de acciones y medidas orientadas a desincentivar el uso generalizado de los modos de transporte privado (vehículo particular y moto particular) y fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público).
- o. **Intermodalidad:** Transporte de personas o de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.
- p. **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.
- q. **Modos de transporte:** Cada uno de los diferentes sistemas de transporte disponibles para el desplazamiento de pasajeros o mercancía. En el caso de la movilidad de pasajeros son peatón, bicicleta, transporte público (bus, tren, tranvía, etc) y transporte privado (vehículo particular, moto particular).



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

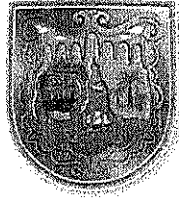
- r. **Movilidad sostenible:** es aquella en la que se satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y las mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático. (CEU-UNIMAYOR, 2016).
- s. **Redistribución 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).
- t. **Reparto modal:** Distribución porcentual de los viajes diarios realizados en cada uno de los diferentes modos de transporte disponibles.

Artículo 2.- Objeto. Adoptar el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del Municipio de Santiago de Cali, como el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Ciudad.

Artículo 3.- 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 4.- Documentos del Plan Integral de Movilidad Urbana. Hacen parte integral del presente Acuerdo que constituye el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU):

1. El anexo 1 "Plan de Acción".
2. El anexo 2 "Reporte de soporte a la regulación de tarifas y establecimiento de la Contribución por estacionamiento".
3. El anexo 3 "Cartografía normativa".
4. El Documento Técnico de Soporte parte I y II.
5. El informe de gestión del proceso de participación ciudadana.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 5.- 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 6.- Período de ejecución. El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) establece períodos 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 Acuerdo al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Acuerdo y el año 2020; como de mediano plazo hasta el 2024; y, como de largo plazo, hasta el 2028.

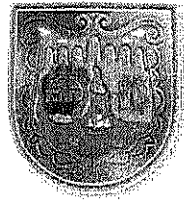
Artículo 7.- Revisión del PIMU. El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del Municipio de Santiago de Cali se revisará cuando se presente alguna o varias de las siguientes condiciones:

1. Cuando concluya su período 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 II: DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 8.- Principios de la política pública de movilidad sostenible. Los principios en los cuales se fundamenta la política pública de movilidad sostenible en el Municipio de Santiago de Cali son los siguientes:

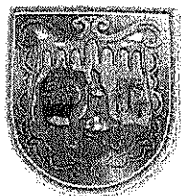
1. El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad territorial en el contexto de una movilidad sostenible, con seguridad vial y accesibilidad universal.
2. La prioridad de los modos de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.
3. La coordinación multi-nivel,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



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 9.- Objetivos de la Política Pública de Movilidad Sostenible. Los objetivos que persigue la política pública de movilidad sostenible en el Municipio de 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, el 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, operativa 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.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

**TÍTULO III: DE LOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN INTEGRAL DE
MOVILIDAD URBANA**

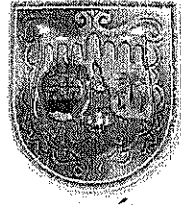
Artículo 10.- Objetivo general. El objetivo general del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), en el marco de una política pública de movilidad sostenible para el Municipio de Santiago de Cali, es fomentar un modelo de movilidad multi-modal e inter-modal que, con base en criterios de sostenibilidad 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 del Municipio de Santiago de Cali.

Artículo 11.- Objetivos específicos. Los objetivos específicos del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del Municipio de Santiago de Cali son los siguientes:

1. Lograr que la accesibilidad universal en el año 2028 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 2028.
3. Incrementar la participación del modo bicicleta en el reparto modal del 4,5% del año de referencia al 12% en el año 2028.
4. Reducir las víctimas fatales por accidentes de tránsito en el 2028 en un 51% con respecto al año de referencia.
5. Reducir las emisiones de CO₂eq por fuentes móviles en el año 2028 en un 20% con respecto al año de referencia.

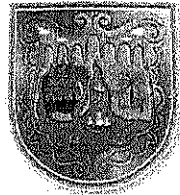
Artículo 12.- Estrategias. Las estrategias del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) para conseguir los objetivos planteados son:

1. Estrategia de fomento de la movilidad peatonal. Comprende acciones orientadas al fomento de la movilidad peatonal en el espacio público de la ciudad, 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. 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.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

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 así 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 modos de transporte más sostenibles, a la sensibilización sobre el adecuado comportamiento en la vía pública y el respeto a las normas de tránsito en 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

LIBRO II: SUBSISTEMAS DE MOVILIDAD

TÍTULO I: DEFINICIÓN Y COMPONENTES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

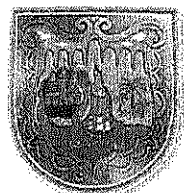
Artículo 13.- Definición del Sistema de Movilidad. El Sistema de Movilidad se entiende como el conjunto de infraestructuras y servicios de los diversos modos de transporte, tanto motorizados como no motorizados, y las tecnologías de regulación, monitoreo y control, que interactúan de manera sinérgica 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 13 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

TÍTULO II: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL

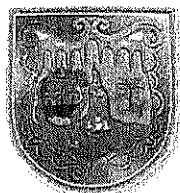
Artículo 16.- Componentes del Subsistema de Movilidad Peatonal. El Subsistema de Movilidad Peatonal está compuesto por la infraestructura vial destinada para el desplazamiento de peatones, ya sea de manera exclusiva o en coexistencia con otros modos, así como otros elementos constitutivos del espacio público, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

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 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

Artículo 18.- Red peatonal troncal a nivel de ciudad. La red troncal a nivel de ciudad incluye la infraestructura para la movilidad de peatones y población con movilidad reducida 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 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 19.- Red peatonal estratégica a nivel de ciudad. La red estratégica a nivel de ciudad incluye la infraestructura para la movilidad de peatones y población con movilidad reducida 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 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo. También harán parte de la red peatonal estratégica los itinerarios propuestos por las Unidades de Planificación Urbana UPU.

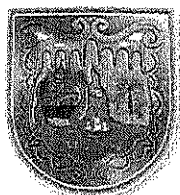
Artículo 20.- Red peatonal del Centro Histórico. La red del Centro Histórico incluye la infraestructura para la movilidad de peatones y población con movilidad reducida en la zona centro de la ciudad que concentra el sector de mayor valor patrimonial y cultural, y la mayor intensidad de actividades gubernamentales, institucionales, culturales, comerciales y de servicios, entre otras. Ésta se encuentra identificada en el Plano PL1: "Sistema de Movilidad Peatonal", Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

Parágrafo: Se podrán definir otros sectores urbanos de exclusividad o predominio peatonal asociados con centralidades urbanas o sectores funcionales definidos en el 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. 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 19 del presente Acuerdo.

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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 vigente "Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas" (Ministerio de Transporte, 2016) y posteriores, en el Municipio de 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*" (Ministerio de Transporte, 2016), 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 implementará 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: "Sistema de Movilidad en Bicicleta", Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

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 P2: "Sistema de Movilidad en Bicicleta", Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 28.- Bicicleta pública. Se implementará un servicio de Bicicleta Pública en el área urbana del Municipio 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 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

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" (Ministerio de Transporte, 2016) y sus actualizaciones posteriores.
2. El diseño deberá responder a los cinco (5) requisitos básicos a los que se refiere la "Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombiana" (Ministerio de Transporte, 2016):
 - 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 del Municipio 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:



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- 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 ciclobanda unidireccional el ancho mínimo es de un (1,0) metro.
 - c) Tipología Banda Ciclopreferente: Para la banda ciclopreferente unidireccional el ancho mínimo es de un (1,0) metro.
 - 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 ochenta centímetros (2,80 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 un 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 ciclobanda unidireccional el ancho mínimo es de un metro con veinte centímetros (1,20 m).
 - c) Tipología Banda Ciclopreferente: Para la banda ciclopreferente unidireccional el ancho mínimo es de un metro con veinte centímetros (1,20 m).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- 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 ochenta centímetros (2,80 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 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 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 el Municipio de Santiago de Cali, y entre éste y sus municipios vecinos; incluyendo todos los dispositivos y



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

[Firma]
[Firma]
[Firma]

elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

El Municipio de Santiago de Cali 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 Complementario Intermunicipal de Corta Distancia (STC-Intermunicipal)
4. Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano
5. Sistema de Transporte Fluvial del Río Cauca (STF-Río Cauca)

Parágrafo 1: La localización espacial de los componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Público se encuentran identificados en el Plano P3: "Subsistema de Movilidad en Transporte Público", Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

Parágrafo 2: Al listado de componentes del Subsistema de Transporte Público se le podrán adicionar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en el ámbito urbano del Municipio de Santiago de Cali, en función de la necesidad que identifique la Administración Municipal para el corto, mediano y largo plazo.

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.

CAPÍTULO 2: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO

Artículo 33.- Sistema Integrado de Transporte Masivo – Definición. De acuerdo con el Decreto Nacional 3109 de 1997 (artículo 3), "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".

[Firma]
[Firma]

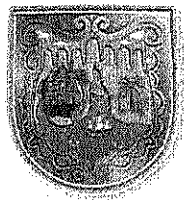


ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

En el caso del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO) del Municipio de 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 (4) 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 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 Municipal 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 delegada en empresas operadoras privadas mediante licitación pública.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Figura 1
El STC
en la zona de Ladera Occidental

Figura 2

CAPÍTULO 3: SISTEMAS DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO

Artículo 34.- Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito municipal. 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), en los términos en los que la legislación vigente lo establece. Se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que identifique la Administración Municipal para el corto, mediano y largo plazo.

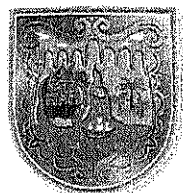
Artículo 35.- Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito supra-municipal. En el ámbito metropolitano del Municipio de Santiago de Cali y sus municipios vecinos, se liderará la implementación del “Sistema de Transporte Complementario Intermunicipal de Corta Distancia” (STC-Intermunicipal), en los términos en los que la legislación vigente lo establece.

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 del Municipio de Santiago de Cali y los viajes inter-urbanos entre este y los municipios del ámbito 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 del Municipio 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 de pasajeros del ámbito urbano y metropolitano, es decir, entre el Municipio de 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.

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 38.- Trazado ferroviario en el ámbito municipal. El trazado del Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano en el ámbito del Municipio 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 4 Norte entre los límites municipales del sur y del norte”, y 4,1 Km corresponden al eje centro-oriental “Carrera 7 entre Calle 26 y el Río Cauca”.

Parágrafo: Para el caso del eje centro-oriental, 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 flujos del Corredor Verde y el 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 teniendo en cuenta 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 un 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
Y DESARROLLO
URBANO Y TERRITORIAL
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN
Y DESARROLLO URBANO Y TERRITORIAL

CAPÍTULO 5: SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL RÍO CAUCA

Artículo 41.- Sistema de Transporte Fluvial Río Cauca. La Administración Municipal, en el mediano plazo, deberá elaborar los estudios exploratorios y, si es el caso, la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Sistema de Transporte Fluvial de Pasajeros por el Río Cauca.

Parágrafo 1: Se deberán tener en cuenta para la estructuración técnica, legal y financiera la atención prioritaria de pasajeros de la zona oriente, específicamente las Comunas 6, 7 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 Río Cauca.

CAPÍTULO 6: TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO CONVENCIONAL

Artículo 42.- Proceso de modernización del transporte público. En el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, la oferta legal existente de transporte público realizada por los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) se irá reduciendo gradualmente hasta llegar a cero (0), acorde a los compromisos adquiridos por el Municipio de Santiago de Cali con el Gobierno Nacional en el Convenio de Cofinanciación y los documentos del Consejo Nacional de Política Económica CONPES sobre el SITM-MIO.

Los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) existentes, podrán continuar participando en el sector del transporte público en el ámbito municipal bajo nuevas condiciones, a través de las siguientes alternativas:

- a) La implementación de los Sistemas Complementarios de Transporte (STC), haciendo uso de la figura de “Convenios de Colaboración Empresarial” de que trata el artículo 36 del Decreto Nacional 170 de 2001, o a través de los procesos licitatorios que se establezcan para la implementación de los STC; según lo determine la Administración Municipal de Santiago de Cali.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- b) La creación de nuevas concesiones para operadores de transporte del SITM-MIO con base en procesos licitatorios en el marco de la legislación vigente; según lo considere necesario la Administración Municipal de Santiago de Cali.
- c) Otras alternativas que sean formuladas por la Administración Municipal en el marco de la legislación vigente.

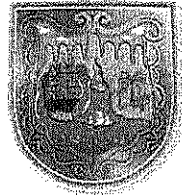
Artículo 43.- Periodo de transición. Dado que el proceso gradual de modernización del transporte público involucra necesariamente un periodo de transición, este proceso deberá implementarse de manera tal que se reduzca el impacto negativo que pueda sufrir la calidad del servicio al usuario y se reduzca el riesgo por vulnerabilidad frente a agentes externos. Para ello, la Administración Municipal 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 existente con el fin de que éste no signifique una competencia al SITM-MIO.

CAPÍTULO 7: OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 44.- 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 el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes”.

La Administración Municipal llevará 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 Acuerdo Municipal.
- b) Fortalecimiento de la restricción de circulación a los vehículos del servicio de taxi, en los términos en que así lo establecen el artículo 54 “Restricción de circulación a vehículos motorizados” y el apartado 4.4.2 del documento “Plan de Acción” que hacen parte integral del presente Acuerdo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

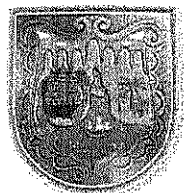
- c) Implementación de una red de pistas de taxi en equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio. Esta medida se desarrollará en el marco de lo establecido en el apartado 4.4.3. del documento "Plan de Acción" que hace parte integral del presente Acuerdo.
- 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 establecida por la Secretaría 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 apartado 4.4.4. del documento "Plan de Acción" que hace parte integral del presente plan.

Parágrafo 1. 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 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 pistas de taxi deberán localizarse, prioritariamente, 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".

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 (SM), 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 45.- Servicio público de transporte terrestre automotor especial. El Decreto Nacional 348 de 2015, en su artículo 4, define el servicio público de transporte terrestre automotor especial como sigue: “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 decreto.

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 (SM), a través del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT), realizar un monitoreo y seguimiento del trazado de las rutas y el desplazamiento de los vehículos, con fines de planificación y control.

Artículo 46.- Servicio público de transporte terrestre automotor mixto a la demanda. Se implementará un servicio público de transporte terrestre automotor mixto, el cual, en general, 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 simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada”. (Decreto Nacional 175 de 2001, artículo 6; modificado por el Decreto 4190 de 2007 artículo 2)

Para el caso del Sistema de Transporte Mixto a la Demanda (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, cuyo servicio se realiza a la demanda, es decir, que no obedece a rutas, frecuencias u horarios establecidos sino a la solicitud/reserva previa del servicio.

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 Principal de la ciudad y los centros de abastecimiento o mercadeo de la ciudad.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo: 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.

Artículo 47.- Servicio de transporte en ambulancia. El transporte en ambulancia "corresponde 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 a recursos y normas establecidas y el traslado de un destino que bien pueda ser para recibir atención en un centro asistencial para que le realicen procedimientos paramédicos o de laboratorio o cuando es transporte a su domicilio habitual por haber sido dado de alta".

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

1. Creación del Centro Integrado de Gestión de Ambulancias (CIGA), por parte de las autoridades competentes para tal fin, las cuales decidirán la estrategia de articulación, integración o complementación con el correspondiente Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE) regional, si así fuera el caso.
2. Desarrollar e implementar una aplicación informática con base en el uso de tecnologías 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. Desarrollar e implementar un protocolo de comunicaciones que de soporte a la toma de decisiones desde el CIGA durante la prestación del servicio.
4. Los vehículos deberán contar con dispositivos GPS y de comunicaciones y deberán estar enlazados con el CIGA tanto para coordinación de las demandas de servicio, como para que éste realice un monitoreo y seguimiento de las trayectorias de desplazamiento de los vehículos, con fines de planificación y control.
5. Los vehículos deberán estar enlazados con el Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) de la Secretaría de Movilidad (SM) para que ésta pueda realizar un monitoreo y seguimiento de los desplazamiento de los vehículos, con fines de planificación y control.
6. Implementar Zonas de Atención de Ambulancias a las cuales se les imputará una flota específica periódicamente, de manera que se



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

garantice una mejor cobertura espacial y se optimicen los desplazamientos para la atención de eventos.

7. Las autoridades competentes realizarán un estudio para establecer la flota requerida para la ciudad, de manera que la oferta responda a la demanda, a la vez que propenden por la eficiencia en la movilidad de la ciudad.
8. Las demás acciones que las autoridades competentes consideren estructurales o complementarias.

Parágrafo: El desplazamiento de vehículos tipo ambulancia para urgencias graves o moderadas por los carriles exclusivos de corredores troncales y preferenciales de corredores pre-troncales del SITM-MIO solo estará autorizado a aquellos vehículos que certifiquen su registro al Centro Integrado de Gestión de Ambulancias (CIGA) y su enlace al Centro Inteligente del Tráfico (CIGIT) de la Secretaría de Movilidad.

CAPÍTULO 8: 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 biarticulados, 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) metro.,
 - 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 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/o al



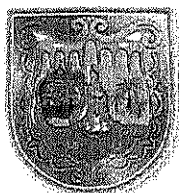
ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

transporte público, sea necesario implementar 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 (3,2 metros). Se entiende como un caso especial para tramos considerados como críticos por presentar insuficiencia de espacio.

Parágrafo 2: Para el caso de zonas patrimoniales-culturales, de interés turístico y otras redes de prelación 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 (2,8 metros). Se entiende como un caso especial para tramos considerados como muy críticos por presentar insuficiencia de espacio, y con calzadas vehiculares de dos (2) 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 troncales 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 pretroncales podrá ser de tres metros y veinte centímetros (3,2 metros).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

TÍTULO V: SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO CAPÍTULO 1: GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

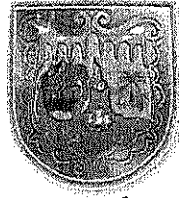
Artículo 49.- Componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Privado. El Subsistema de Movilidad en Transporte Privado está compuesto por la infraestructura de la red vial, en todas sus clasificaciones, y la red de estacionamientos en vía y fuera de vía pública, destinados en especial al vehículo particular y la moto particular, 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.- La 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 éste, quedarán clasificadas como Vías Arterias Principales (VAP) dado el carácter estructurante del anillo y su trasvase en la red vial de la ciudad.

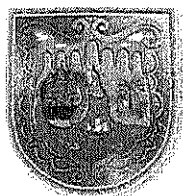


ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 intra-urbana. 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 del municipio 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 acceso 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 encuentran identificados en el Plano P4a: “Subsistema de Movilidad en Transporte Privado – Dotación de Infraestructura”, Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.:



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 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 particular).

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 del Municipio 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: "Subsistema de Movilidad en Transporte Privado-Gestión de la demanda", Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

Parágrafo 2: La Administración Municipal 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).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

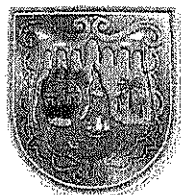
Artículo 54.- Zonas de Pacificación del Tráfico. Se implementarán Zonas de Pacificación del Tráfico, orientadas al desincentivo del uso del vehículo particular en las zonas de especial valor patrimonial, cultural y de interés turístico, de actividad comercial, de servicios, entre otros. En todos los 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 4; Carrera 12 entre Calles 5 y 3 Oeste, Calle 3 Oeste entre Carreras 12 y 14, Carrera 14 entre Calles 3 Oeste y 10 Oeste; Carrera 5 entre la Carrera 4 y la Calle 8 Oeste, Calle 8 Oeste entre Carrera 5 y Calle 10 Oeste, Calle 10 Oeste entre Calle 8 Oeste y Carrera 14 y Calle 5.
2. Zona: Pacificación del Tráfico en el Centro Histórico: el interior del ámbito delimitado entre las Calles 5 y 13 y las Carreras 1 a 10

Parágrafo 1: La Administración Municipal 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 Administración Municipal a través de la Secretaría de Movilidad, estudiará, adoptará e implementará 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 (2017-2020) 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 (2017-2020) del presente plan, se implementará el esquema de restricción de circulación a la moto particular. En el mediano plazo (2021-2024) 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. 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

derivadas del periodo necesario de transición o choque para la final implementación del rediseño operacional del SITM-MIO.

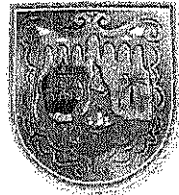
4. Restricción de Circulación “Pico y Placa” al transporte público individual tipo taxi: Dentro del corto plazo (2017-2020) del presente plan, se modificará el actual esquema de restricción de circulación, de manera que se incremente porcentaje de taxis que diariamente están cobijados por dicha medida.
5. Restricción de Circulación “Pico y Placa” a otros servicios de transporte público: La Administración Municipal llevará cabo, en un término no mayor a dos (2) 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 particulares 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. Cuando la restricción de circulación aplique a un rango aproximado del 1% al 20% del parque automotor, el tope máximo será del 8% del total de vehículos particulares y motos particulares que se encuentren con restricción en cada caso. Cuando la restricción de circulación aplique a un rango aproximado del 21% al 40% del parque automotor, el tope máximo será del 12% del total de vehículos particulares y motos particulares que se encuentren con restricción en cada caso.

Parágrafo: La Administración Municipal reglamentará las modificaciones de los esquemas de restricción existentes de circulación a las que haya lugar con base en lo establecido en el presente Acuerdo Municipal y los ajustes posteriores que considere necesarios con base en la dinámica de movilidad.

CAPÍTULO 4: DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

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 éste



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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, sea necesario implementar una redistribución de la sección vial (total o parcial), el ancho mínimo de carril será de dos metros con ochenta centímetros (2,8 metros), cuando en él 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 el establecimiento 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 (2) 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 N° 6 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 vías que se indican en el Anexo N° 6 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 Municipal”.

Parágrafo 2 La Administración Municipal, en uso de sus facultades constitucionales y legales a través del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) y la Secretaría de Infraestructura (SI), reglamentará el “Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Vial”.

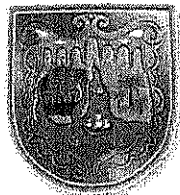
TÍTULO VI: SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, MONITOREO Y CONTROL DEL TRÁFICO

CAPÍTULO 1: 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 requerido 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 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo

Artículo 58.- Acciones estratégicas del sistema de regulación. La Administración Municipal adelantará 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 59.- Acciones estratégicas en el sistema de monitoreo y control.

La Administración Municipal adelantará 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.

LIBRO III: PLAN DE ESTACIONAMIENTOS

TÍTULO I: POLÍTICAS, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTOS

CAPÍTULO 1: POLÍTICA MACRO DEL ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO

Artículo 60.- Principios de la Política macro del estacionamiento de uso público. Los principios en los cuales se fundamenta la política pública de gestión del estacionamiento de uso público en el Municipio de 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 la Política macro del estacionamiento de uso público. Los objetivos que persigue la política pública de gestión del estacionamiento de uso público en el Municipio de 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- b. Potenciar un 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 transporte.

CAPÍTULO 2: POLÍTICA ZONAL 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 63.- Zonas de Gestión del Estacionamiento. Las 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).

Parágrafo: Las Zonas de Gestión del Estacionamiento en su interior podrán ser subdivididas en Polígonos de Gestión del 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 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.

Las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) incluyen las Zonas Especiales de Regulación del Estacionamiento (ZER), por lo tanto deberán ser excluidas de su área para su delimitación.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Artículo 66.- Identificación y delimitación de las Zonas de Gestión del Estacionamiento. Se establecen doce (12) Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y las quince (15) Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) las cuales se encuentran delimitadas en la Tabla 1, Tabla 2 y el Plano P4b: “Subsistema de Movilidad en Transporte Privado-Gestión de la demanda”, Anexo 3: Cartografía Normativa que hace parte del presente Acuerdo.

Tabla 1:
Delimitación de las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER)

ZONA	Límite Norte	Límite Sur	Límite Oeste	Límite Este
ZER 1 San Antonio - Peñón	Cra 1 Av. Colombia	Cra 24A entre Cll 5 y 4, Cll 4 entre Cra 24A y 23B, Cra 23B entre Cll 4 y 3, Cll 3 entre Cra 23 y 22A, Cra 22A entre Cll 1A y 2, Cll 2 entre Cra 22A y 22, Cra 22 entre Cll 2 y 3 oeste.	Cll 3 oeste entre Cra 22 y 10 Oeste, Cra 10 Oeste entre Cll 3 Oeste y 4C, Cra 4c entre Cra 10 Oeste y Cll 10 Oeste, Cll 4 oeste entre Cra 4c y 4, Cra 4 entre Cll 4 Oeste y Cra 2, Cra 2 entre Cra 4 y Cll 6 oeste, Cll 7 oeste entre Cll 6 oeste y Cra 20 oeste, Cra 20 Oeste entre Cll 7 oeste y Cra 1.	Cll 5
ZER 2 Granada - Centenario	Av. 9A Norte entre Cll 18 Norte y 9 Norte, Cll 9 Norte entre Av. 9A Norte y Av. 8 Norte, Av. 8 Norte entre Cll 9 norte y Av. 4 Norte, Av. 4 Norte entre Av. 8 Norte y Av. 1.	Av. 6 Norte entre Cll 18 norte y 13 norte, Cll 13 Norte entre Av. 6 norte y Cra 1, Cra 1 entre Cll 13 Norte y 2 Norte.	Av. 1 entre Av. 4N y Cll 2 Norte, Cll 2 Norte entre Av. 1 y Cra 1.	Cll 18Norte



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

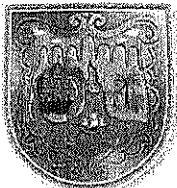
ZER 3 Versailles - Terminal	Avenida 6Norte	Av. 2 Norte entre Cll 34 Norte y 25, Av. 2 Norte entre Cll 25 y Av. 3 Norte, Av. 3 Norte entre Cll 13 Norte y Av. 2 Norte.	Cll 13Norte	Cll 5 Cll 34Norte
ZER 4 Imbanaco	Cra 25	Cra 44	Cll 5 entre Cra 25 y 36, Cra 36 entre Cll 5 y 4B, Cll 4B entre Cra 36 y 37, Cll 4A entre Cra 37 y 38A Diag. 37A entre Cra 38A y 38C, Cll 1 entre Cra 38C y 39.	Cll 6 (Avenida Roosevelt)
ZER 5 Parque del Perro	Cra 24C entre Cll 5 y 2A, Cll 2A entre Cra 24C y 25, Cra 25 entre Cll 2A y 4 Oeste.	Cra 36A entre Cll 4 Oeste y 3 Oeste, Cll 3A oeste entre Cra 36A y 36, Cra 36 entre Cll 3A oeste y 5.	Cll 4 Oeste.	Cll 5.
ZER 6 Centro Ampliado	Cra 1 entre Cll 5 y 15, Cra 4 Norte entre Cll 15 y 30.	Cra 16 entre Cll 27B y 27, Cll 27 entre Cra 16 y Tv. 30, Tv. 30 entre Cll 27 y 26, Cll 26 entre Tv30 y Cra 17Bis, Cra 17Bis entre Cll 26 y 25, Cll 25 entre Cra 17Bis y 13A, Cra 13A entre Cll 25 y 22A, Cll 22A entre Cra 13A y 14, Cra 14 entre Cll 22A y 9, Cll 9 entre Cra 14 y 14A, Cra 14A entre Cll 9 y 5.	Cll 5.	Cll 30 entre Cra 4Norte y 2C, Cra 2C entre Cll 30 y 29, Cll 29 entre Cra 2C y 6A, Cra 6A entre Cll 29 y 31, Cll 31 entre Cra 6A y 7, Cra 7 entre Cll 31 y 33, Cll 33 entre Cra 7 y 8, Cra 8 entre Cll 33 y 28, Cll 28 entre Cra 8 y 12, Cra 12 entre Cll 28 y 27B, Cll 27B entre Cra 12 y 16.

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

ZER 7 Ciudad Jardín	Cra 100	Cll 15 entre Cll 14 y Cra 107, Cra 107 entre Cll 15 y 16.	Cll 11 entre Cra 100 y 102, Cra 102 entre Cll 11 y 13, Cll 13 entre Cra 102 y Cll 15.	Cll 20 entre Cra 100 y Cll 18, Cll 18 entre Cll 20 y Cll 16, Cll 16 entre Cll 18 y Cra 107.
ZER 8 U.D. Panamericana	Cra 32A.	Cra 39	Cll 9.	Cll 10 - Autopista Sur.
ZER 9 Alameda	Cra 23 entre Cll 7 y 7A, Cll 7A entre Cra 23 y 23C, Cra 23C entre Cll 7A y 9B.	Cra 27 entre Tv.)B y Cll 9, Cll 9 entre Cra 27 y 28, Cra 28 entre Cll 9 y 8, Cll 8 entre Cra 28 y 27, Cra 27 entre Cll 8 y 7.	Cll 7.	Cll 9 entre Cra 23C y 26, Tv. 9B entre Cra 26 y 27.
ZER 10 Eucarístico	Cra 28 entre Cll 6 y 7, Cll 7 entre Cra 28 y 29, Cra 29 entre Cll 7 y 8, Cll 8 entre Cra 29 y 31A, Cra 31A entre Cll 8 y 9.	Cra 42 entre Cll 9 y 8, Cll 8 entre Cra 42 y Tv. 5, Tv. 5 entre Cll 8 y 7, Cll 7 entre Tv. 5 y Cra 42, Cra 42 entre Cll 7 y 6A, Cll 6A entre Cra 42 y 44, Cra 44 entre Cll 6A y 6.	Cll 6 Av. Roosevelt.	Cll 9.
ZER 11 Cra 66 Sur-oeste	Cra 64	Cra 68 entre Cll 13 y 5, Cll 5 entre Cra 68 y 67, Cra 67 entre Cll 5 y 18.	Marginal del canal de aguas lluvias entre Cra 64 y Cll 2A, un trazado en diagonal desde el punto A (Cll 2A con canal de aguas lluvias) hasta el punto b(Cll 1B con Cra 66b).	Cll 13.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

ZER 12 Cra 15 - Centro	Cra 13A entre Cll 25 y 22A, Cll 22A entre Cra 13A y 14, Cra 14 entre Cll 22A y 9, cll 9 entre Cra 14 y 14A, Cra 14A entre Cll 9 y 5.	Cra 17B entre Cll 25 y 23, Cll 23 entre Cra 17B y 17, Cra 17 entre Cll 23 y 13, Cll 13 entre Cra 17 y 19, Cra 19 entre Cll 13 y 11, Cll 11 entre Cra 19 y 17, Cra 17 entre Cll 11 y 9E, Cll 9 entre Cra 17 y 18, Cra 18 entre Cll 9 y 8, Cll 8 entre Cra 18 y 7A, Cll 7A entre Cll 8 y Cra 23, Cra 23 entre Cll 7A y 7, Cll 7 entre Cra 23 y 24, Cra 24 entre Cll 7 y 5.	Cll 5.	Cll 25.
-----------------------------------	---	---	--------	---------

Tabla 2:
Delimitación de las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE)

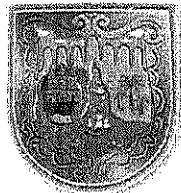
ZONA	Límite Norte	Límite Sur	Límite Oeste	Límite Este	Observaciones
ZGRE 1	Al norte con la Cll 70 Norte entre Av. 9N y Av. 2N; Cll 15 entre Cll 70N y Cra 39. Cra 39 entre Cll 15 y Av. 2CN; Av. 2CN entre Cra 39 y Cra 37; Av. 2CN entre Cll 15 y río Cali	Al sur con la Cll 25 con Cra 4N	Al oeste con el límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali; Cll 40N entre Av. 7N y 6N; Av. 6N entre Cll 40N y 36N; Av. 2Bis entre Cll 36N y 34N; Av. 4N entre Cll 34N y 25N; Cll 25N entre Av.	Al este con el río Cali entre Cll 25N y Cll 77N	Excepto el área delimitada por el polígono 3 de la ZER 3



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

			3N y río Cali		
ZGRE 2	Al norte con la Cll 70N entre río Cali y Cra 1A5	Al sur con la Cra 11B entre Cll 25 y Cll 34; Cll 34 entre Cra 11B y Cra 8A; Cra 8A entre Cll 34 y Cll 36; Cll 36 entre Cra 8 y Cra 8A; Cra 8 entre Cll 36 y Cll 70	Al oeste con el río Cali entre Cll 70 y Cll 25N; Cll 25N entre río Cali y Cra 11B	Al este con la Cll 70N entre Cra 1A5 y Cra 8	Excepto el área delimitada por el polígono 5 de la ZER 6
ZGRE 3	Al norte con el río Cali entre Cll 70N y río Cauca	Al sur con la Cra 8 entre Cll 70 y río Cauca	Al Oeste con la Cll 70 entre río Cali y Cra 8	Al este con el río Cauca entre río Cali y Cra 8	
ZGRE 4	Al norte con la Cra 8 entre Cll 70 y Cll 82	Al sur con la Cra 50 entre Cll 36 y Cll 57	Al oeste con la Cll 70 entre Cra 8 y Cra 28D; Cra 28D entre Cll 54 y Cll 70; Cll 54 entre Cra 28D y Transversal 29; Transversal 29 entre Cll 54 y 36; Cll 36 entre Transversal 29 y Cra 50	Al este con la marginal del lado Izq. del río Cauca entre Cra 8 y Cra 28G; Cra 28G entre río Cauca y Cll 96; Cll 96 entre Cra 28D y Cra 29; Cll 57 entre Cra 29 y Cra 50	
ZGRE 5	Al norte entre Cra 11B entre Cll 25 y Cll 34; Cll 34 entre Cra 11B y Cra 8A; Cra 8A entre Cll 34 y Cll 36; Cll 36 entre Cra 8 y Cra 8A; Cra 8 entre Cll 36 y Cll 70	Al sur con la Cll 25 con Cra 50	Cll 25 entre Cra 11B y 50	Cll 70 entre Cra 8 y 28D; Cra 28D entre Cll 54 y 70; Cll 54 entre Cra 28D y Transversal 29; Transversal 29 entre Cll 54 y 36; Cll 36 entre Transversal	Excepto una parte del área delimitada por el polígono 5 de la ZER 6

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

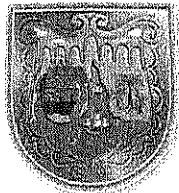
				29 y Cra 50	
ZGRE 6	Al norte con las siguientes tramos: Cra 1 entre Cll 5 y 15, Cra 4Norte entre Cll 15 y 30.	Al sur con las siguientes tramos: Cra 16 entre Cll 27B y 27, Cll 27 entre Cra 16 y Tv. 30, Tv. 30 entre Cll 27 y 26, Cll 26 entre Tv30 y Cra 17Bis, Cra 17Bis entre Cll 26 y 25, Cll 25 entre Cra 17Bis y 13A, Cra 13A entre Cll 25 y 22A, Cll 22A entre Cra 13A y 14, Cra 14 entre Cll 22A y 9, Cll 9 entre Cra 14 y 14A, Cra 14A entre Cll 9 y 5.	Al oeste con la Cll 5.	Al este con las siguientes tramos: Cll 30 entre Cra 4Norte y 2C, Cra 2C entre Cll 30 y 29, Cll 29 entre Cra 2C y 6A, Cra 6A entre Cll 29 y 31, Cll 31 entre Cra 6A y 7, Cra 7 entre Cll 31 y 33, Cll 33 entre Cra 7 y 8, Cra 8 entre Cll 33 y 28, Cll 28 entre Cra 8 y 12, Cra 12 entre Cll 28 y 27B, Cll 27B entre Cra 12 y 16.	Corresponde a los límites de los polígonos 1,2,3,4 de la ZER 6, y un área de la ZER 12
ZGRE 7	Al norte con la Cll 40N entre Av. 7N y Av. 6N	Al sur con el río Cali entre Cll 20Oeste y Ferrocarril (Cll 25N)	Al oeste con el límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali desde la intersección del río Cali con la Cll 20Oeste hasta la Cll 40N	Al este con la Av. 6N entre Cll 40N y 35N; Marginal (Norte) del Parque de la Música; Av. 2BisN entre Cll 35N y Cll 34N; Av. 4N entre Cll 34N y Av. 3N; Cll 25N entre Av. 3N y Av.	Excepto el área delimitada por los polígonos 1 y 2 de la ZER 3 y los polígonos 1 y 2 de la ZER 2



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

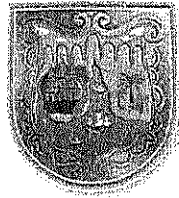
				2N; Av. 2N entre Cll 25N y Ferrocarril, Ferrocarril entre Av. 2N y río Cali	
ZGRE 8	Al norte con el Límite Político administrativ o del perímetro urbano del Municipio de Santiago de Cali, hasta la Cll 2 Oeste	Al sur con la Cll 3 Oeste entre Cll 1 y Cra 56; Cra 56 entre Cll 3 Oeste y Cll 14A Oeste	Al oeste con la Cll 17 Oeste entre Cra 56 y Dg 51; Dg 51 entre Cll 17 Oeste y Cll 14 Oeste; Cll 14 Oeste entre Dg 51 y Dg 48; Cra 54E entre Cll 14 Oeste y Cll 13 Oeste; Cll 3 Oeste entre Cra 54D y Cra 53B Bis; Cra 53B entre Cra 53B Bis y Cll 28 Oeste; Cll 28 Oeste entre Cra 53B y Quebrada la Cristalina; límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali entre la Quebrada la Cristalina y río Cali; límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali entre el río Cali y Cll 49 Oeste	Al este con el río Cali entre Av. 4N y Av. 1N; Cll 5 Oeste entre Av. 1N y Cra 5; Cra 5 entre Cll 3 Oeste y Cra 3A; Av. Circunvalar entre Cra 3A y Cll 10 Oeste; Cll 10 Oeste entre Cll 11 Oeste y Cra 24D; Cra 27 entre Cll 7 Oeste y 4 Oeste; Cll 4 Oeste entre Cra 27 y Cra 35A; Cll 3Bis entre Cra 35A y Cra 25D; Cra 36 entre Cll 3Bis y Cll 8 Oeste; Av. de los Cerros entre Cra 36 y Dg 37A; Cll 1 entre Dg 37A y Cll 1Oeste; Cll 1 Oeste	Excepto el área de los polígonos 3 y 5 de la ZER 1

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

				entre Cll 1 y Cra 50; Cra 50 entre Cll 1 Oeste y Dg 50; Dg 50 entre Cra 50 y Dg 51; Cra 52 entre Dg 51 y Cll 1; Cll 1 entre Cra 52 y 62	
ZGRE 9	Limite Político administrativo del perímetro urbano del Municipio de Santiago de Cali, entre Av. 4 Oeste y río Cali; río Cali entre Cll 2 Oeste y Cll 5	Al sur con la Cra 42 entre Cll 1 y Cll 5	Al oeste con la Cll 1 entre Cra 42 y Dg 37A; Dg 37A entre Cll 1 y 3; Cll 3 entre Dg 37A y Cra 37; Cra 37 entre Cll 3 y 1; Av. de Los Cerros entre Cra 37 y 36; Cra 36 entre Cll 8 Oeste y 3 Bis; Cll 3 Bis entre Cra 25D y 35A; Cll 4 Oeste entre Cra 35A y 27; Cra 4 Oeste entre Cll 4 Oeste y Cll 10 Oeste; Cll 10 Oeste entre Cll 7 Oeste y Cra 22A; Av. Circunvalar entre Cra 22A y Cra 2; Cra 4 entre Cra 2 y Cll 3 Oeste; Cra 3B entre Cll 3 Oeste y 5 Oeste; Cll 5 Oeste entre Cra 3B y río Cali; río Cali entre Cll 5 Oeste y 5D Oeste	Al este con la Cll 5 entre río Cali y Cra 42	Excepto el área delimitada por los polígonos de 1, 2 y 4 de la ZER 1; el área de la ZER 5 y el área del polígono 3 de la ZER 4



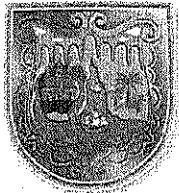
ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

ZGRE 10	Al norte con la Cra 15 entre Cll 5 y Cll 9; Cll 9 entre Cra 15 y Cra 14; Cra 14 entre Cll 9 y Cll 12; Cll 12 entre Cra 14 y Cra 15; Cra 15 entre Cll 12 y 16; Cll 16 entre Cra 15 y Cra 14; Cra 14 entre Cll 16 y Cll 22A; Cll 22A entre Cra 14 y Cra 13A; Cra 13A entre Cll 22A y Cll 26	Al sur con el río Cañaveralejo o entre Cll 1 y Cll 3; Cll 3 entre río Cali y Cra 56; Cra 56 entre Cll 3 y Cll 5; río Cañaveralejo o entre Cll 5 y Cra 50; Cra 50 entre río Cañaveralejo o y Cll 10	Al oeste con la Cll 1 entre río Cañaveralejo y Cra 52, Cra 52 entre Cll 1 y Dg 51; Cll 3 Oeste entre Dg 51 y 50, Dg 50 entre Cll 3 Oeste y Cra 50; Cra 50 entre Cll 1A Oeste y 1A; Cll 1A entre Cra 50 y Cll 1; Cll 1 entre Cll 1A y Cra 42; Cra 42 entre Cll 1 y Cll 5; Cll 5 entre Cra 42 y 15	Al este con la Cll 10 entre Cra 50 y Cll 9C Bis, Cll 9C Bis entre Cll 10 y Cra 24; Cra 24 entre Cll 9C Bis y Dg 23; Dg 23 entre Cll 13 y 26; Cll 26 entre Cra 23 y 13A	Excepto el área delimitada por los polígonos 1 y 2 de la ZER 4; y el área de las ZER 8, 9, 10 y 12
ZGRE 11	Al norte con la Cra 24 entre Cll 9B y Cll 13; Cll 10 entre Cll 13 y Cll 15; Dg 23 entre Cll 15 y Cll 19; Cra 23 entre Cll 19 y Cll 25	Al sur con la Cra 50 entre Cll 10 y Cll 25;	Cll 10 entre Cra 50 y Transversal 9B; Transversal 9B entre Cll 10 y Cra 26; Cll 9B entre Cra 26 y 2	Cll 25 entre Cra 50 y 23	
ZGRE 12	Al norte con el río Cañaveralejo o entre Cll 1 y Cll 3; Cll 3 entre río Cañaveralejo o y Cra 56; Cra 56 entre Cll 3 y Cll 5; Cll 5 entre Cra 56 y río Cañaveralejo; río Cañaveralejo; río Cañaveralejo	Al sur con la Cra 100 entre Cll 5 y Cll 16; Cll 16 entre Cra 100 y Cra 95; Cra 95 entre Cll 16 y Cll 25; Cll 25 entre Cra 95 y río Lili; río Lili entre Cll 25 y Cll 50	Al oeste con la Cll 1 entre el río Cañaveralejo y la Cra 67; Cra 67 entre Cll 1 y Cll 3; Cll 3 entre Cra 67 y Cra 68; Cra 68 entre Cll 3 y Cll 3B; Cll 3B entre Cra 68 y Cra 67; Cra 67 entre Cll 3B y Cll 5; Cll 5 entre Cra 67 y Cra 100	Al este con la Cra 50 entre Cll 25 y río Meléndez; río Meléndez entre Cra 50 y Cll 50; Cll 50 entre río Meléndez y río Lili	Excepto el área delimitada por la ZER 11



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

	o entre Cll 5 y Cra 50; Cra 50 entre río Cañaveral y Cll 9; Cra 50 entre Cll 9 y Cll 25				
ZGRE 13	Al norte con la Cra 67 entre Cll 5 y Cll 3B; Cll 3B entre Cra 67 y Cra 68; Cra 68 entre Cll 3B y Cll 3; Cll 3 entre Cra 68 y Cra 67; Cra 67 entre Cll 3 y Cll 1	Al sur con el río Meléndez entre Cll 5 y Vía Polvorines	Al oeste con el límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali entre río Meléndez y Cra 67	Al este con la Cll 5 entre Cra 67 y río Meléndez	
ZGRE 14	Al norte Cra 100 entre Cll 5 y Cll 16; Cll 16 entre Cra 100 y Cra 95; Cra 95 entre Cll 16 y Cll 25	Al sur con la Cra 127 entre río Pance y Cll 25	Al oeste con el límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali entre Cra 127 y río Meléndez; río Meléndez entre límite político administrativo del perímetro urbano de Santiago de Cali y Cll 5	Al este con la Cll 25 entre Cra 95 y Cra 127	Excepto el área delimitada por la ZER 7
ZGRE 15	Al norte con la Cra 50 entre río Meléndez y río Lili	Al sur con la Cra 141 entre Cll 18 y Cll 36; Cll 36 entre Cra 141 y Cra 143; Cra 143 entre Cll 36 y Cll 48; Cll 48 entre Cra 143 y Cra 134;	Al oeste con la Cll 25 entre río Lili y Cra 127; Cra 127 entre Cll 25 y 18; Cll 18 entre Cra 127 y Cra 141	Al este con el río Lili entre Cra 50 y Cra 86; Cll 61 entre río Lili y Vía Puerto Tejada	



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

		Cra 134 entre Cll 48 y Vía Puerto Tejada			
--	--	--	--	--	--

Parágrafo: La Administración Municipal podrá establecer de acuerdo con las dinámicas de movilidad, nuevas Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER).

Artículo 67.- Política Zonal de Estacionamiento de Uso Público. Son lineamientos de la política zonal de estacionamiento de uso público los siguientes:

Tabla
Lineamientos de la Política Pública Zonal de Estacionamiento de Uso Público

ZONAS DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECTRICES DE POLÍTICA ZONAL DE ESTACIONAMIENTO
Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER)	<ul style="list-style-type: none">• 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 5 y 8 y Carreras 1 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

CAROLINA



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

	<p>lugar de estacionamiento en el barrio San Antonio dado su especial valor patrimonial, cultural y de interés turístico.</p> <ul style="list-style-type: none">• Fomentar en las áreas de renovación la implementación de estacionamiento de uso público en el subsuelo de espacio público.• 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 armonización con la normativa del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, del presente Acuerdo 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.
<p>Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE)</p>	<ul style="list-style-type: none">• 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 localiza 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 lineamiento de la política zonal en lo relacionado con la ordenación, la regulación y la tarificación del estacionamiento.

Parágrafo: La Administración Municipal reglamentará los Planes Zonales de Gestión del Estacionamiento a través del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) y la Secretaría de Movilidad (SM).



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

TÍTULO II: REGULACIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO

CAPÍTULO 1: COBRO, TARIFAS Y PÓLIZAS

Artículo 69.- Cobro por el servicio de estacionamiento. Únicamente se podrá cobrar la tarifa por el servicio de estacionamiento que sea autorizada por el Municipio, ya sea en vía pública o fuera de vía pública. La tarifa deberá permanecer expuesta a la vista de los usuarios.

Artículo 70.- Cálculo del tope máximo de la tarifa por hora del servicio de estacionamiento. La Administración Municipal, en uso de sus facultades constitucionales y legales a través de la Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Planeación, definirá mediante Decreto Municipal, los topes máximos de la tarifa por el servicio de estacionamiento en vía pública y fuera de vía pública para cada una de las Zonas de Gestión del Estacionamiento a las que se refiere el presente Acuerdo Municipal. La tarifa máxima por hora por zona se calculará de la siguiente manera:

- a. Para estacionamiento de uso público localizado fuera de vía pública, la tarifa máxima por hora, tanto para Vehículo Particular (tipologías: Automóvil, Camioneta, Campero, Mini Van, Mini MPV, Van, otras) como para Moto Particular (tipologías: Motocicleta, Cuatrimoto, Tricimoto, Motocarro, Mototriciclo), en cada una de las zonas de gestión del estacionamiento, se calculará con base en la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa máxima} = \frac{PM * DE * DU}{TV * DI}$$

Donde,

PM Corresponde a la tarifa promedio de una (1) hora de estacionamiento para cada una de las Zonas de Gestión del Estacionamiento

DE Corresponde a un factor de demanda de estacionamiento, mediante clasificación en tres (3) rangos: demanda alta, media y baja, de acuerdo a los índices de ocupación. A mayor demanda mayor factor.

DU Corresponde al factor de duración del estacionamiento, es decir, está asociado a la estancia, mediante clasificación en tres (3) rangos: corta, mediana y alta duración.

TV Corresponde al factor por tipo de vehículo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

DI Corresponde al factor de distancia del estacionamiento al núcleo atractor de viajes, a menor distancia mayor será el factor.

- b. Para el Vehículo Particular y las tipologías Cuatrimoto, Tricimoto, Motocarro y Mototriciclo, la tarifa por hora del servicio de estacionamiento de uso público localizado en vía pública, tendrá como límite máximo el cien por ciento (100 %) y como límite mínimo el ochenta por ciento (80 %) de la máxima tarifa por hora permitida para el Vehículo Particular en el estacionamiento de uso público localizado fuera de vía pública.
- c. Para la tipología Motocicleta, la tarifa por hora del servicio de estacionamiento de uso público localizado en vía pública, tendrá como límite máximo el cien por ciento (100 %) y como límite mínimo el ochenta por ciento (80 %) de la máxima tarifa por hora permitida para la Motocicleta en el estacionamiento de uso público localizado fuera de vía pública.
- d. Para la bicicleta, la máxima tarifa por hora del servicio de estacionamiento en vía pública corresponderá al diez por ciento (10 %), de la máxima tarifa por hora permitida para el Vehículo Particular en vía pública. De igual manera, la máxima tarifa por hora del servicio de estacionamiento fuera de vía pública, corresponderá al diez por ciento (10 %) de la máxima tarifa por hora permitida para el vehículo particular fuera de vía pública.

Parágrafo 1: El valor máximo de la tarifa por hora por zona de la que trata el presente artículo, incluye impuestos y todos los costos administrativos que se generen en la prestación del servicio de estacionamiento.

Parágrafo 2: Lo anterior no excluye la posibilidad de que, en estacionamiento fuera de vía pública, se apliquen fórmulas como el cobro con valor cero (0) por acceso o compras en determinados establecimientos de comercio, al igual que el cobro por mensualidades, días y franja de horas continuas, que impliquen un precio por hora inferior al normalmente vigente en el correspondiente parqueadero.

Parágrafo 3: Lo anterior tampoco excluye la posibilidad de que, tanto en estacionamiento en vía pública como fuera de vía pública, el prestador del servicio pueda aplicar fórmulas de tarifa dinámica en la cual ésta varía en función de los períodos de mayor y menor demanda del servicio, siempre que no supere el tope máximo de tarifa hora por servicio de estacionamiento establecido para la zona.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 71.- Liquidación de la tarifa al usuario por el servicio de estacionamiento. En todos los casos, la liquidación de la tarifa de estacionamiento en vía pública y fuera de vía pública se cobrará por fracción de quince (15) minutos.

Artículo 72.- Pólizas de Responsabilidad. La persona natural o jurídica que preste el servicio de estacionamiento fuera de vía pública, constituirá una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Anual por cada uno de los inmuebles dedicados a ésta actividad, expedida por una Compañía de Seguros legalmente autorizada cuyo valor será reglamentado por la Administración Municipal.

TÍTULO III: NORMAS Y DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO CAPÍTULO 1: NORMAS PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO FUERA DE VÍA PÚBLICA

Artículo 73.- 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 tres (3) tipologías: En altura, en subterráneo (incluida la opción en subsuelo de plaza o plazoleta), y mixto (altura y subterráneo).

Parágrafo 1: No estará permitida la implementación de estacionamiento de uso público fuera de vía pública que sea desarrollado a nivel de superficie, con la excepción de aquellos casos en los que se haga uso de sistemas de estacionamiento robotizados ya sean mecánicos, semiautomáticos o automáticos, para maximizar la capacidad del espacio dedicado al alojamiento de vehículos y minimizar la cantidad de suelo urbano destinado a este fin.

Parágrafo 2: Se permitirá el estacionamiento que sea desarrollado a nivel de superficie en Centros Comerciales, Grandes Superficies y Equipamientos de Salud y Educación, en los términos en que sea aprobado el respectivo Esquema de Implantación y Regularización - EIR.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 74.- 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 un nivel de estacionamiento a otro. (incluir en el articulado)

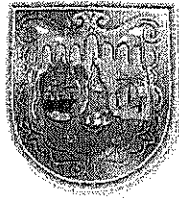
El desarrollo de estacionamientos con sistema de multiplicadores, rampas eléctricas y/o elevadores de vehículos es permitido, sin embargo para ello deberán hacer parte del proyecto presentado para la aprobación de la licencia urbanística correspondiente.

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 75.- 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 4 "Matriz de usos de suelo urbano" del Acuerdo Municipal 0373 de 2014 y a lo establecido en los planes especiales zonales de gestión del estacionamiento.

Artículo 76.- La capacidad ofertada. La capacidad mínima para la implementación de estacionamiento de uso público fuera de vía pública será de treinta y dos (32) espacios de estacionamiento –a nivel de suelo o robotizados- para vehículos particulares.

Parágrafo: Para el espacio de estacionamiento para el vehículo particular se entiende que tiene capacidad para alojar como máximo un (1) vehículo particular.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

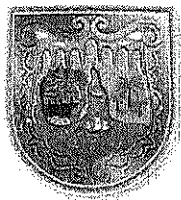
Artículo 77.- La distribución modal de la oferta. La oferta de espacio físico de estacionamiento fuera de vía pública, a nivel de suelo o robotizado, destinado para la tipología Motocicleta será máximo del cuarenta por ciento (40%) del total ofertado para vehículos motorizados y no motorizados.

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 (1) espacio de estacionamiento –a nivel de suelo o robotizado- para la tipología Motocicleta cabe como máximo una (1) Motocicleta, y que las dimensiones del espacio de estacionamiento –a nivel o robotizado- para las tipologías Cuatrimoto, Tricimoto, Motocarro y Mototriciclo serán iguales a las establecidas para el espacio para Vehículo Particular.

Artículo 78.- Normas urbanísticas para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública. Se establecen las siguientes normas básicas para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública, en el marco de una estrategia de fomento de una oferta óptima:

- a) El índice de ocupación: En todos los casos en que se trate de predios donde se desarrollen proyectos de estacionamiento de uso público fuera de vía pública el índice de ocupación será de 0,8.
- b) Aislamientos: En todos los casos en que se trate de predios donde se desarrollen proyectos de estacionamiento de uso público fuera de vía pública hasta de cinco (5) pisos o diecisiete metros y medio (17,5 metros) de altura, el aislamiento lateral será de cero (0) metros; las demás normas volumétricas aplicables al desarrollo de este tipo de proyectos corresponderán a las establecidas en el artículo 354 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, a partir del sexto (6) piso se deberá regir por el literal d), numeral segundo del artículo 354 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014.
- c) Los cerramientos: Los cerramientos de las construcciones deberán generar fachadas que garanticen la iluminación y ventilación natural de la edificación y mitiguen el impacto visual en su entorno. En los casos de los predios medianeros se deberán desarrollar culatas enlucidas.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 79.- Las especificaciones técnicas para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública. La Administración Municipal, en uso de sus facultades constitucionales y legales con el liderazgo del Departamento Administrativo de Planeación, definirá mediante Decreto Municipal, las normas de detalle para el diseño y construcción de estacionamiento de uso público fuera de vía pública.

Artículo 80.- 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 que pueda elevar la eficiencia en la gestión del mismo.

Parágrafo: El sistema deberá registrar y emitir comprobante de todas las transacciones por uso del servicio, incluidas aquellas de casos en los cuales el oferente del servicio establezca que el cobro por servicio de estacionamiento tendrá valor igual a cero (0).

CAPÍTULO 2: DISPOSICIONES EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

Artículo 81.- De la oferta de estacionamiento en vía pública para las motocicletas. La oferta de espacio físico de estacionamiento en vía pública destinado para la tipología motocicleta será como máximo del cuarenta por ciento (40%) del total ofertado para vehículos motorizados y no motorizados, 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 1: 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 82.- Oferta de estacionamiento en vía pública para las bicicletas. La oferta de espacio físico de estacionamiento en vía pública destinado para la bicicleta será como mínimo del diez por ciento (10%) de la oferta total para vehículos motorizados y no motorizados.

Parágrafo 1: En ningún caso la oferta de espacio de estacionamiento en vía pública para la bicicleta será menor a un (1) módulo para el estacionamiento de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

10 bicicletas en tipología "U" invertida con el fin de fomentar un mayor uso de la bicicleta.

Parágrafo 2: Un 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 83.- 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 cajones ofertados para vehículos particulares, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 1287 de 2009.

Parágrafo: En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1660 de 2003.

Artículo 84.- Estacionamiento en subsuelo de espacio público. La Alcaldía de Santiago de Cali podrá estructurar y suscribir esquemas asociativos público – privados que permitan la construcción y operación de estacionamientos en el subsuelo del espacio público resultante de procesos de urbanización o reurbanización, aplicando las reglas de contratación de cualquiera de las alternativas previstas en la ley, y en articulación con el modelo de gestión y financiación adoptado para cada proyecto.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 85.- Estacionamiento en Viviendas de Interés Prioritario (VIP). No se exigirán estacionamientos para vehículos en las Viviendas de Interés Prioritario (VIP) que se desarrollen en un área aferente de quinientos (500) metros a la redonda de estaciones del Subsistema de Transporte Público, salvo dos espacios de estacionamiento previstos para uso comunal y emergencias, como estacionamiento de ambulancias, trasteos y similares.

Artículo 86.- Estacionamiento en Viviendas de Interés Social (VIS). Sólo se exigirá el cincuenta por ciento (50%) de estacionamientos para vehículos establecido en el Artículo 219 del Acuerdo 0373 de 2014, a las Viviendas de Interés Social (VIS) que se desarrollen en un área aferente de quinientos (500) metros a la redonda de estaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).

Artículo 87.- Exigencias de estacionamientos en Bienes de Interés Cultural – BIC. Los predios con declaratoria individual de BIC y aquellos al interior de los sectores urbanos BIC catalogados en los niveles de intervención 1, 2 o 3A de intervención, que por sus características físicas y tipológicas no puedan cumplir con la exigencia establecida para estacionamientos en la normativa local, podrán ser eximidos de dicho requerimiento, previo proyecto de intervención debidamente aprobado por la Subsecretaría de Patrimonio, Bibliotecas e Infraestructura Cultural de la Secretaría de Cultura.

LIBRO IV: INSTRUMENTOS PARA LA ADMINISTRACIÓN, PLANEACIÓN, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

TÍTULO I: DE LOS INSTRUMENTOS DE ADMINISTRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 88.- De la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente. La Administración Municipal, en colaboración y de manera concertada con entidades territoriales, llevará a cabo las acciones necesarias para la creación de la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente, en el ámbito de influencia de la Región de Planificación y Gestión “G-11 Municipios Región”.

La Autoridad de Transporte Regional ejercerá como autoridad organizadora del transporte público en su ámbito y como autoridad organizadora de la movilidad urbana.

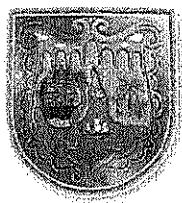
Entre sus funciones específicas se podrán considerar, entre otras, las siguientes:

- a. Funciones relacionadas con la planificación de servicios e infraestructuras de transporte público



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- b. Coordinar la acción integrada de las diversas Secretarías de Movilidad del ámbito
- c. Gestionar la planificación integrada de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada de los diferentes componentes del futuro Sistema Integrado de Transporte Público del Ámbito Metropolitano (SITP-Metropolitano) en el que participan los Municipios de Cali, Jamundí, Yumbo, Palmira, Candelaria y Puerto Tejada.
- d. Gestionar la planificación integrada de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada de los diferentes componentes del futuro Sistema Integrado de Transporte Público de la Región G-11 (SITR-RegiónG11) en el que participan los municipios miembros de la "Región de Planeación y Gestión del G11 Municipios Región" (Buenaventura, Candelaria, Dagua, Florida, Jamundí, La Cumbre, Palmira, Pradera, Vijes, Yumbo y Cali).
- e. Funciones relacionadas con la financiación de los sistemas de transporte público por parte de las administraciones municipales
- f. Elaboración de propuestas de convenios de financiamiento de financiación con las diferentes administraciones públicas responsables de la financiación del transporte público y definición de los aportes de recursos presupuestales al a los sistemas de transporte público
- g. Concertar con las diversas administraciones públicas los aportes relacionados con el subsidio a los sistemas de transporte público
- h. Controlar los ingresos, costos e inversiones de las empresas prestadoras del servicio de transporte público en el marco de los SITP de rango supra-municipal
- i. Funciones relacionadas con la fijación y ordenación de tarifas de transporte público
- j. Elaborar un régimen común de tarifas en el marco de una política de financiamiento que defina el grado de cobertura de los costos por ingresos de tarifas, y establezca el sistema de tarifas integrado
- k. Funciones relacionadas con el marco normativo
- l. Elaborar propuestas para ser presentadas a los municipios miembros para la adaptación de su normativa municipal de manera que contribuya a la mejor gestión de la movilidad en el ámbito metropolitano y la región metropolitana
- m. Funciones relacionadas con la promoción de la movilidad sostenible en los modos de transporte de pasajeros
- n. Liderar, gestionar y evaluar los planes directores de movilidad de rango supramunicipal
- o. Liderar y formular diversas medidas orientadas a generar un uso racional y eficiente del vehículo particular
- p. Fomentar la cultura de movilidad sostenible



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

**TÍTULO II: INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DERIVADOS DEL PLAN
INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA
CAPÍTULO ÚNICO**

Artículo 89.- 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:

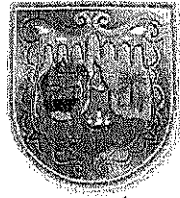
- Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC)
- Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV)
- Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM)
- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE)
- Planes Especiales Zonales de Gestión de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

Parágrafo 1: Los Planes Especiales anteriormente listados deberán estar en consonancia con el Plan Maestro del ámbito territorial correspondiente.

Parágrafo 2. En general, los Planes Especiales anteriormente listados podrán ser reglamentados por la Administración Municipal 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 también podrán ser reglamentados por la Administración Municipal.

Parágrafo 3. En particular, el Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC), el Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV) y el Plan de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM) serán reglamentados por la Administración Municipal en cabeza de la Secretaría de Movilidad (SM) con la colaboración del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) en un término no mayor a dos (2) años después de la adopción del presente Acuerdo Municipal.

Parágrafo 4. El Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC) y el Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV) serán



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

responsabilidad de la Secretaría de Movilidad (SM). El Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM) será responsabilidad del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) con el apoyo de Metro Cali S.A., la Secretaría de Movilidad (SM) y la Secretaría de Infraestructura (SI). 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 (SM) y el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM).

Artículo 90.- 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 uno 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: Los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE) serán reglamentados por la Administración Municipal, y su responsabilidad recae en la Secretaría de Movilidad (SM) y el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM).



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**TÍTULO III: DE LOS INSTRUMENTOS PARA LA EVALUACIÓN, CONTROL Y
SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
CAPÍTULO ÚNICO**

Artículo 91.- Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT). La Administración Municipal, a través de la Secretaría de Movilidad, deberá implementar el Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT), como el principal instrumento de monitoreo, vigilancia y control de la movilidad en el Municipio de Santiago de Cali.
El objetivo del CIGIT será el monitoreo en tiempo real y la gestión inteligente del tráfico.

Las funciones del CIGIT incluirán, entre otras, las siguientes:

- 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 la 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 dirección y coordinación del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) estará de la Secretaría de Movilidad (SM), con base



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

en las funciones específicas que el Decreto Municipal Extraordinario 0516 de 2016, en su artículos 201 y 202, le confiere a la Subsecretaría de Servicios de Movilidad y a la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial:

- “1. Ejercer el control y vigilancia para que los usuarios del Sistema de Infraestructura Vial y de Transporte cumplan con las normas de tránsito y transporte vigentes” (artículo 202).
- “4. Implementar estrategias para la apropiación de tecnologías de la información y comunicaciones (TIC) en materia de transporte y tránsito, en articulación y coordinación con las políticas municipales y nacionales, en coordinación con el Departamento Administrativo de Tecnologías de la Información y la Comunicación” (artículo 202).
- “4. Planear y ejecutar todos los aspectos relacionado con la implementación y utilización de la señalización, demarcación y semaforización del Municipio” (artículo 201).

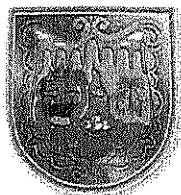
Parágrafo 2: El Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) se implementará a partir de la fusión operacional (virtual o física) de los existentes “Centro de Gestión del Tráfico” (localizado en la Sede Salomia) y “Centro de Control del Tráfico” (localizado en la sede Centro) de la Secretaría de Movilidad (SM).

Parágrafo 3: El Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico (CIGIT) hará los desarrollo 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 92.- Observatorio de Movilidad Sostenible (Observatorio MOVIS).

Crear el Observatorio de Movilidad Sostenible (Observatorio MOVIS) como el principal instrumento de seguimiento y evaluación del Plan Integral de Movilidad Urbana del Municipio 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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) Accidentalidad 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 dirección y coordinación del Observatorio de Movilidad Sostenible (Observatorio MOVIS) estará a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM).

Parágrafo 2: Hacen parte del Observatorio MOVIS, la Secretaría de Movilidad (SM), Secretaría de Infraestructura (SI), Metro Cali S.A., Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA).

Parágrafo 3: El Observatorio MOVIS contará 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 4: El Observatorio MOVIS liderará 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 de la movilidad sostenible del municipio, 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 Municipal.

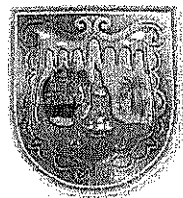
TÍTULO IV: INSTRUMENTOS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO 1: INSTRUMENTOS TRADICIONALES DE FINANCIACIÓN

Artículo 93.- Instrumentos tradicionales de financiación. Constituyen instrumentos tradicionales de financiación, las rentas e ingresos corrientes del municipio de Santiago de Cali, es decir aquellos recursos que percibe el Municipio en forma permanente y en desarrollo de sus funciones y atribuciones, específicamente los ingresos tributarios directos, que comprenden los tributos creados por normas legales que recaen sobre la renta, el ingreso o la riqueza de las personas naturales o jurídicas.

Los principales ingresos tributarios en el municipio de Santiago de Cali provienen del Impuesto Predial Unificado y el Impuesto de Industria y Comercio, aunque existen otros impuestos como el de Circulación y Tránsito tanto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO como del Transporte Público Colectivo Tradicional, la Sobretasa a la gasolina, las Multas por infracciones de tránsito y el Impuesto sobre vehículo automotor, que constituyen instrumentos de financiación de proyectos de movilidad y transporte.

Parágrafo: Para todos los sub-sistemas de movilidad y sus diversos componentes se autorizan como fuentes de financiación aquellos recursos provenientes del sector privado a través de los esquemas asociativos público-privados, en los términos que establece la legislación vigente.

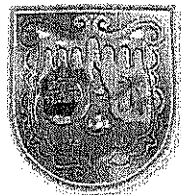


ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO 2: INSTRUMENTOS ALTERNATIVOS DE FINANCIACIÓN

Artículo 94.- Instrumentos alternativos de financiación. Constituyen instrumentos alternativos de financiación aquellos definidos en la Ley 1753 de 2015 *por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un nuevo país”*, y todos aquellos que permitan a las entidades territoriales gestionar recursos de financiación públicos y/o privados en pro de la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas de transporte público. En este contexto, se establece lo siguiente:

1. Los sistemas de transporte público que sirven o servirán al Municipio de Santiago de Cali son: el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO), el Sistema MIO-Cable, los Sistemas de Transporte Complementario, el Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano y el Sistema de Transporte Fluvial Río Cauca.
2. Los instrumentos alternativos de financiación son entre otros: los fondos de estabilización y subsidio a la demanda, la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, los cobros por congestión o contaminación, recursos de cofinanciación en proyectos de Asociaciones Público Privada y otras fuentes como valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional, entre otros.
3. La Administración Municipal desarrollará otros instrumentos alternativos de financiación, relacionados con estímulos tributarios (exenciones o descuentos en impuestos, tasas y contribuciones) en lo relacionado con la compra de combustible e introducción o uso de energías limpias en los sistemas de transporte masivo.
4. La principal destinación de los recursos de los instrumentos alternativos será la financiación de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo en todos los modos (carretero, ferroviario, por cable, fluvial). Otras destinaciones con segundo nivel de prioridad serán posibles en el marco de lo que establece la legislación vigente y las prioridades que establezca la Administración Municipal.
5. La Tasa por Congestión establecida mediante el Acuerdo Municipal 0401 de 2016 seguirá siendo aplicable ante modificaciones en el esquema de restricción por pico y placa que impliquen un aumento de los días de restricción por semana, siempre que el monto a pagar por el propietario del vehículo motorizado sea como máximo el equivalente a un (1) día de restricción con base en la metodología y criterios de cálculo establecidos en el citado Acuerdo Municipal.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO 3: CONTRIBUCIÓN POR ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO

Artículo 95.- Establecimiento de la Contribución por Estacionamiento.

Establecer en el Municipio de Santiago de Cali la Contribución por Estacionamiento de Uso Público, como una contribución que deberá sufragar el conductor de un vehículo motorizado por hacer uso de un servicio de estacionamiento de uso público ya sea en vía o fuera de vía pública.

Artículo 96.- El hecho generador de la contribución. El hecho generador de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público es hacer uso de un servicio de estacionamiento de uso público, ya sea en vía o fuera de vía pública.

Artículo 97.- Sujeto activo de la contribución. El sujeto activo de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público es el Municipio de Santiago de Cali y en él radican las potestades tributarias de administración, fiscalización, liquidación, discusión, recaudo, devolución y cobro.

Artículo 98.- Sujeto pasivo de la contribución. El sujeto pasivo de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público es el usuario del servicio de estacionamiento de uso público ya sea en vía o fuera de vía pública.

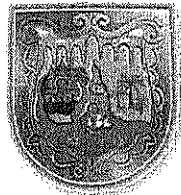
Artículo 99.- Base gravable de la contribución. La base gravable de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público es dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO.

Artículo 100.- El cálculo de la contribución. Para el cálculo de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje del Sistema de Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. Para ello, se aplicará la siguiente fórmula:

$$\underbrace{\text{Factor adicional}} = \underbrace{(2 * \text{Valor del pasaje del SITM} - \text{MIO})}_{\text{Base Gravable}} * \underbrace{\left(\frac{C_{1a} + C_{1b} + C_2 + C_3}{4} \right)}_{\text{Promedio de los Criterios}}$$

Valor de la Contribución Base Gravable Promedio de los Criterios

Donde C_{1a} corresponde al criterio de cobertura oferta de transporte público en la zona, entendida ésta como la cobertura espacial del SITM-MIO con un radio de influencia de 300 metros sobre los corredores troncales, pretroncales y complementarios.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

C_{1b} Corresponde al nivel de servicio (nivel de satisfacción del usuario del SITM-MIO).

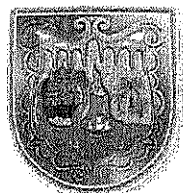
C_2 Corresponde al criterio de uso del servicio de estacionamiento en la hora pico.

C_3 Corresponde al criterio de estrato socio-económico de la zona

Artículo 101.-Tarifa de la contribución. La tarifa de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público es un factor inferior a uno (1) en función de criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. Para cada una de las 12 Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y las 15 Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) en el Municipio de Santiago de Cali el factor corresponderá a los valores consignados a continuación:

Tabla
Factores por Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y Zonas
Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE)

ZONA	Factor
ZER 1 San Antonio - Peñón	0,426
ZER 2 Granada - Centenario	0,552
ZER 3 Versalles - Terminal	0,543
ZER 4 Imbanaco	0,552
ZER 5 Parque del Perro	0,635
ZER 6 Centro Ampliado	0,509
ZER 7 Ciudad Jardín	0,574
ZER 8 U.D. Panamericana	0,543
ZER 9 Alameda	0,426
ZER 10 Eucarístico	0,543
ZER 11 Carrera 66 Sur-oeste	0,468
ZER 12 Carrera 15 - Centro	0,509
ZGRE 1	0,468
ZGRE 2	0,426
ZGRE 3	0,425
ZGRE 4	0,425
ZGRE 5	0,426
ZGRE 6	0,426
ZGRE 7	0,468
ZGRE 8	0,423



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

ZGRE 9	0,426
ZGRE 10	0,459
ZGRE 11	0,426
ZGRE 12	0,468
ZGRE 13	0,426
ZGRE 14	0,490
ZGRE 15	0,301

Artículo 102.- Valor de la contribución. La Contribución por Estacionamiento de Uso Público será fijada por el señor Alcalde de conformidad con lo que determine para la base gravable y la tarifa establecida en el presente Acuerdo y el Departamento Administrativo de Hacienda asumirá en lo de su competencia.

Artículo 103.- Causación y pago de la contribución. La Contribución por Estacionamiento de Uso Público se causará al momento de efectuarse la facturación del servicio de estacionamiento de uso público, cada vez que se haga uso del mismo. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio de estacionamiento de uso público. El pago se realizará al momento de la transacción de pago del servicio de estacionamiento de uso público. El prestador del servicio de estacionamiento de uso público tendrá la condición de agente retenedor.

Parágrafo 1: En el caso de abonos de estacionamiento semanal o mensual, para la liquidación de la contribución se asumirá un (1) uso por día para cada uno de los días hábiles del período comprendido en el abono.

Parágrafo 2: Se exceptúa de este cobro a las bicicletas y a las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores, como así lo establece el inciso 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.

Artículo 104.- Destinación de la renta generada por la contribución. Los recursos que se generen por la Contribución de Estacionamiento de Uso Público se destinarán a financiar los programas y proyectos relacionados con la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO y de los demás sistemas de transporte público masivo integrados o articulados con este y que sirvan al Municipio de Santiago de Cali.

Parágrafo: Hasta un diez por ciento (10%) de dicho recaudo podrá ser usado para la financiación del diseño, implementación, operación y actualización de un



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

sistema de gestión, vigilancia y control de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público.

Artículo 105.-Recaudo de la contribución. El recaudo de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público se realizará mediante los mecanismos, en los términos de tiempo y en los lugares que así lo establezca el Departamento Administrativo de Hacienda Municipal o la Entidad que haga sus veces.

Parágrafo: El recaudo de la contribución se realizará a partir de la fecha que para tal fin defina el Alcalde Municipal en el decreto reglamentario del presente acuerdo.

Artículo 106.-Reglamentación de la contribución. Para la correcta aplicación del establecimiento de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público de la que trata el presente Acuerdo Municipal, el Alcalde de Santiago de Cali la reglamentará, estableciendo los medios técnicos, tecnológicos y humanos para su recaudo, vigilancia y control, y demás aspectos necesarios, con cargo a los recursos generados por la contribución.

Artículo 107.-Aplicación de la contribución. De conformidad con lo establecido en el artículo 338 de la Constitución Política, la Contribución por Estacionamiento de Uso Público en el Municipio de Santiago de Cali se aplicará a partir de la próxima vigencia fiscal.

LIBRO V: PROGRAMAS

TÍTULO I: PROGRAMAS POR SUBSISTEMA

CAPÍTULO 1: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL

Artículo 108.-El listado de programas. 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
- f) Programa: Mejoramiento y construcción de aceras en red estratégica a nivel de ciudad



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- g) Programa: Recuperación del espacio público en accesos a estaciones y terminales del Sistema MIO

Descripción de los programas

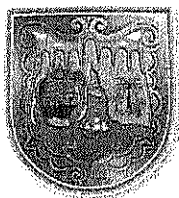
- a) **Programa: Mejoramiento de accesos peatonales hacia y desde el centro histórico:** Se contempla una intervención que incluye aspectos urbanísticos de diseño de espacio público y de regulación y control del tráfico. Por una parte, se plantea el reemplazo de los puentes peatonales existentes en Av. 2 Norte con Calle 12 Norte, Av. 2 Norte con Calle 8 Norte y Calle 5 con Carrera 6 por pasos de cebra con tipología de paso pompeyano, al igual que la implementación de un paso de cebra con tipología de paso pompeyano en Av. 2 Norte entre Calles 9 Norte y 12 Norte (elemento de referencia: Plazoleta Jairo Varela). Por otra parte, como medidas complementarias para la seguridad vial, se plantea la implementación de semáforos para tráfico motorizado y no motorizado, la programación semafórica en ola verde desde la intersección de la Av. 2 Norte con Av. 3 Norte (elemento de referencia: Hotel Torre de Cali) hasta la intersección de la Av. 1 Norte con Av. 4 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 un 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 reasignación 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



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

preferente o mixto y bahía de parada para Sistema MIO). Las intervenciones urbanísticas deberán contemplar un 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 (2) corredores del Centro Histórico y un (1) corredor en el Barrio San Antonio, en los términos en que así lo establece la Ley 1083/2006 en su artículo 2 (literales "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 1, 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. 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 un 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO 2: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA

Artículo 109.-El listado de programas. 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
- c) Programa: Bicicleta pública en zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios.
- d) Programa: Sistema Municipal 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), ciclo-ruta (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 3 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 3 escenarios temporales. En el corto plazo (1 a 4 años) 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 (5 a 8 años) 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 (9 a 12 años) 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 el 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

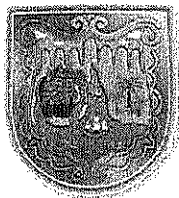
[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 (1 a 4 años) se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Alta en las Unidades de Planeación Urbana 14 Pance, 13 Meléndez y 12 Valle del Lili. Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas se localizarán, 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 (5 a 8 años) se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Media en las Unidades de Planeación Urbana 15 Expansión, 10 Estadio, 6 Centro, 7 Versalles. Los puntos de tomada/dejada de bicicletas públicas en la UPU 15 se localizarán, 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, 6 y 7 se localizarán, como mínimo, en las inmediaciones de la Estación Terminales Intermedias del Sistema MIO, y en los barrios y sectores donde se encuentra una mayor concentración de actividades institucionales, comerciales y de servicios. En el largo plazo (9 a 12 años) se implementa una Red y Servicio de Bicicleta Pública de Prioridad Baja en las Unidades de Planeación Urbana 1 Menga, 2 Industrial, 3 Río Cauca, 4 Aguablanca, 5 Villanueva, 8 Cerros, 9 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Municipal (DAPM), con especial énfasis en las UPUs 1 Menga, 9 Manzana del Saber y 11 Santa Elena, dada su localización adyacente a las UPUs en las que se ha implementado 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 sus objetivo de identificación, monitoreo y control.

CAPÍTULO 3: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 110.-El listado de programas. Los programas, en el marco de la estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte masivo, son los siguientes:

- a) Programa: Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO a nivel municipal
- 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) Programa: Rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO acorde con la demanda
- e) Programa: Incremento de la flota de buses 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) 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 complementario intermunicipal de corta distancia en ámbito metropolitano



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

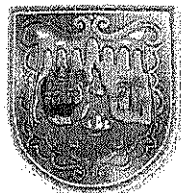
- l) Programa: Descentralización de la terminal de transporte inter-municipal de pasajeros
- m) Programa: Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario
- n) Programa: Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano en el Corredor Verde del Municipio de Cali
- o) Programa: Sistema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

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: Pistas de taxi en dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio.

Descripción de los programas

- a) **Programa: Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO a nivel municipal:** Se contempla la construcción y puesta en operación de 3 nuevos corredores troncales, 2 corredores en sentido norte-sur a lo largo del costado oriental de la ciudad y 1 corredor en sentido noreste-suroeste, 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 un carril segregado del tráfico mixto de uso exclusivo para buses del sistema de transporte masivo.

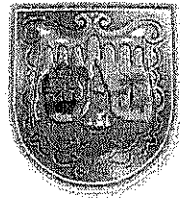
- d) **Programa: Rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO acorde con la demanda:** Se contempla la formulación de un rediseño del esquema operacional del SITM-MIO, tomando base los resultados de los estudios contratados por Metro Cali S.A. con la firma Steer Davies Gleave en el año 2015, entre otros insumos 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) **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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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 implementar e incrementar el número de máquinas automáticas dispensadores de 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 el Municipio de 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 período 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) **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 adicional deberá contar con todos los elementos de accesibilidad universal. Por ello, los proyectos de este subprograma se enfocarán en la adaptación con elementos de

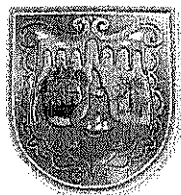


**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

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 dotada con dispositivos tecnológicos para el pago con tarjeta inteligente, sistema de posicionamiento global (GPS) y comunicaciones con el centro de control, entre otros requerimientos físicos y tecnológicos. El STC-Ladera deberá contar los elementos necesarios para garantizar la accesibilidad universal (física, comunicativa y actitudinal) a todos los grupos poblacionales.
- k) **Programa: Sistema de transporte complementario intermunicipal de corta distancia en ámbito metropolitano:** Se contempla la implementación del Sistema de Transporte Complementario Intermunicipal de Corta Distancia (STC-Intermunicipal) entre el Municipio de Cali y los vecinos Municipios de Jamundí, Yumbo, Palmira, Candelaria y Puerto Tejada. El STC-Intermunicipal deberá contar 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 intermunicipal de pasajeros:** Se contempla la remodelación de la actual Terminal de Transporte Inter-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 intermunicipales 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 inter-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

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

a servir la demanda de viajes de pasajeros del ámbito urbano del Municipio de Santiago de Cali y los viajes inter-urbanos entre este y los municipios del ámbito 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 del Municipio de Santiago de Cali. El trazado del Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano en el ámbito del Municipio 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 4 Norte entre los límites municipales del sur y del norte", y 4,1 Km corresponden al eje centro-oriente "Carrera 7 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 del Municipio de Santiago de Cali y los viajes inter-urbanos entre este y los municipios del ámbito 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 del Municipio 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 en Identificar el conjunto de actuaciones a



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD
SECRETARÍA DE ECONOMÍA Y DESARROLLO LOCAL
SECRETARÍA DE CULTURA Y DEPORTE
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN Y DEPORTE
SECRETARÍA DE SALUD Y DEPORTE
SECRETARÍA DE TRABAJO Y DEPORTE
SECRETARÍA DE VIVIENDA Y DEPORTE
SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y DEPORTE
SECRETARÍA DE JUSTICIA Y DEPORTE
SECRETARÍA DE FAMILIA Y DEPORTE
SECRETARÍA DE DEPORTE

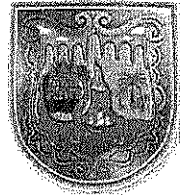
realizar en el corredor del río Cauca que permita optimizar el proceso de implantación de un esquema de transporte intermodal, considerando la participación del sector privado, para satisfacer con un adecuado nivel de servicio y favorecer otras actividades económicas en el corredor y su área de influencia.

- q) Programa: Sistema de transporte mixto a la demanda:** 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 2 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 de Automotor Mixto"). Para el caso del Sistema de Transporte Mixto a la Demanda (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, cuyo servicio se realiza a la demanda, es decir, que no obedece a rutas, frecuencias u horarios establecidos sino a la solicitud/reserva previa del servicio. 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 2 dígitos a 3 dígitos.

[Firma manuscrita]



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- c) **Programa: 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 remplazo 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 (MinTic) 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 cuánto le va a costar su viaje desde antes de iniciarlo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO 4: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

Artículo 111.-El listado de programas. 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
- e) 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 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 del Municipio 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

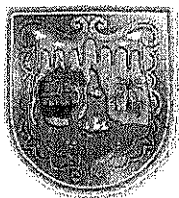
Acuerdo Municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019). Para la ciudad se han delimitado 12 Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER), cada una de las cuales se incluye como proyecto de este subprograma. La planificación de detalle de cada una de las ZER, en lo relativo a ordenación, regulación 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 15 Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE), cada una de las cuales se incluye como proyecto de este subprograma. 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 (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 (...)".

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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

desincentivo del uso generalizado del transporte privado (vehículo particular y moto).

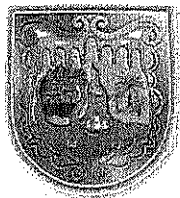
- d) **Programa: Pacificación del tráfico:** Este programa estará enfocado en dos zonas específicas de la ciudad, en las cuales por su tamaño, concentración de equipamientos, dimensiones viales y altos flujos peatonales, son propicias para desestimular el uso vehicular; para ello se deberá formular e 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 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. (vii) cambios de texturas en el pavimento.
- e) **Programa: Uso compartido de automóvil ("carpooling"):** se basa en el desarrollo de una plataforma web 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 diariamente la circulación a vehículos particulares cuyas placas terminen en 2 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 1 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 accidentes geográficos y prolongación de vías, que permitan generar nuevos enlaces dentro de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

la trama vial y de esta manera mejoren la conexión en diferentes sectores de la ciudad.

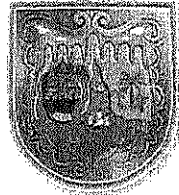
- h) **Programa: Infraestructura vial para la prioridad espacial a los proyectos "Corredor Verde" y Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano:** Se entiende por infraestructura vial para la prioridad espacial como la construcción de intersecciones a desnivel sobre cruces viales que generen conflicto 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 arteriales 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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. 4Oeste), 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 un 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 3 pasajeros incluido el conductor. Su implementación deberá contemplar la instalación de señalización vertical y demarcación vial de acuerdo a 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 del Municipio 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 accidentalidad), 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;



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

seguridad y funcionalidad a los diferentes actores de la trama urbana. Además de ello la entidad municipal 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.

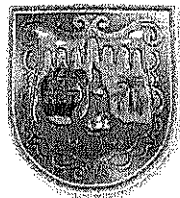
CAPÍTULO 5: PROGRAMAS DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y MONITOREO DEL TRÁFICO

Artículo 112.-El listado de programas. 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

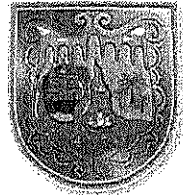
Descripción de los programas

- 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 un estudio de planeamiento de señales de los equipos semafóricos centralizados y solución tecnológica para la integración de los 2 (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.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- 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 56 nuevas puntos distribuidos en la ciudad. 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 accidentes, 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 del vehículo vencida), así como control del transporte pirata en la ciudad de Cali, tanto a los vehículos de transporte público tradicional que no cuentan con licencia de funcionamiento 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 194 sensores de tráfico sobre 36 intersecciones de interés especial para la movilidad (accesos urbanos, corredores arteriales urbanos, zonas de gestión y puntos de toma de información para evaluación del



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

comportamiento zonal del tráfico). Igualmente el proyecto incluye la instalación de cámaras tipo domo (visión 360 grados) en cada una de estas 36 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 113.-El listado de programas. 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 Municipal relacionados con la movilidad
- b) Programa: Implementación del “Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico”
- c) Programa: Liderar la creación de la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente
- d) Programa: Implementación del Observatorio de la Movilidad Sostenible
- e) Programa: Fortalecimiento del Comité de Movilidad Municipal
- f) Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad

Descripción de los programas

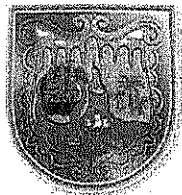
- a) **Programa: Fortalecimiento institucional de los organismos de la Administración Municipal relacionados con la movilidad:** Se contempla llevar a cabo un fortalecimiento institucional incluya, como mínimo, los siguientes aspectos: i) Fortalecimiento de los equipos expertos de movilidad, mediante 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-institucional 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



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

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: Liderar la creación de la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente:** se contempla liderar la creación de la Autoridad de Transporte Regional del Sur-Occidente, de manera concertada con los municipios del ámbito en cuestión, la cual tendrá como función, en primera instancia, ejercer como autoridad organizadora del transporte público en su ámbito y, en segunda instancia, ejercer como autoridad organizadora de la movilidad urbana.
- d) **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".
- e) **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.
- f) **Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad:** Se contempla llevar a cabo un fortalecimiento institucional en materia de instrumentos de planificación de la movilidad.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO 2: PROGRAMAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 114.-Mitigación de impactos ambientales del transporte. La Administración Municipal llevará a cabo, entre otras, las siguientes acciones para la mitigación de los impactos ambientales del transporte, las cuales se encuentra identificadas en el Anexo 1: “Plan de Acción” que hace parte integral del presente Plan:

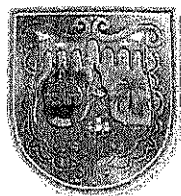
- a) Fortalecer los controles de emisiones de fuentes móviles en vía pública y el seguimiento a las entidades que expiden certificaciones relacionadas con emisiones por fuentes móviles.
- b) Establecer el requisito de dotación de filtros de partículas para vehículos motorizados que usan combustible diésel.
- c) Fomentar e incentivar el cambio hacia tecnologías limpias tanto en el transporte público como en el transporte privado.
- d) Fomentar e incentivar la transformación con cambio tecnológico de diésel a eléctrico de la flota del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO.
- e) Fortalecer la normativa local en lo referente a los requisitos técnicos de los vehículos de motor del transporte público en cuanto a emisiones.
- f) Fortalecer los instrumentos de monitoreo de las emisiones por fuentes móviles.

Artículo 115.- El listado de programas. Los programas, en el marco de la estrategia de reducción de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, son los siguientes:

- a) Programa: Monitoreo, vigilancia y control de las emisiones en el parque automotor
- b) Programa: Mejoramiento tecnológico del parque automotor

Artículo 116.- 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 – del Municipio de Cali:



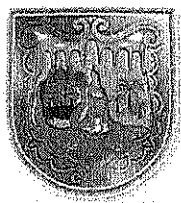
ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- 1) La protección de las franjas de protección de los cuerpos de agua lóticos y lénticos, según la normativa nacional ambiental vigente, la Resolución 1051 de 2015 "Por medio de la cual se definen las franjas de protección en el 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 protección 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 del Municipio 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.

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.
- 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.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

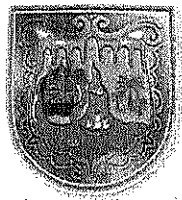
**CAPÍTULO 3: PROGRAMAS PARA LA CULTURA CIUDADANA EN
MOVILIDAD**

Artículo 117.-El listado de programas. 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 campaña 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.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

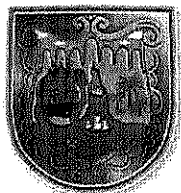
CAPÍTULO 4: PROGRAMAS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 118.- El listado de programas. 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 el Municipio de 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, el Sistema MIO-Cable, el Sistema de Transporte Público Complementario de Ladera, el Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Corta Distancia, y el Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano. 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



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

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.

- b) **Programa: Participación del sector privado en proyectos de movilidad en el Municipio de 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.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 119.- 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 (EIR) y los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) deberán estar en consonancia con lo establecido en el presente Acuerdo Municipal.

Artículo 120.- Adquisición de bienes inmuebles. El Alcalde de Santiago de Cali, deberá adquirir por enajenación voluntaria o expropiación los bienes inmuebles que se requieran en el marco de ejecución de los programas y proyectos del presente Plan Integral de Movilidad Urbana. La obra, programa, proyecto o actuación urbanística constituye el objeto específico para la adquisición de los bienes inmuebles requeridos. Dicha adquisición deberá corresponder a los términos de Ley 388 de 1997, por lo cual, será considerada de utilidad pública. En consecuencia, corresponderá al Alcalde realizar los correspondientes Anuncios de Proyecto en los términos del Decreto Nacional 1077 de 2015, la norma que lo modifique o sustituya.

Artículo 121.- Actualización y ajuste de la Cartografía. Le corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Municipal, la actualización de la cartografía del presente Plan Maestro, así como el ajuste de los trazados y áreas establecidas en la 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.

Artículo 122.- Vigencia. El presente Acuerdo Municipal rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de Santiago de Cali y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

EL PRESIDENTE:

EL SECRETARIO:

PROYECTO DE ACUERDO PRESENTADO POR:

MAURICE ARMITAGE CADAVID

Proyectó y elaboró: Carlos Alberto González Guzmán – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio ✓
Diana Carolina Mazo Arango – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio ✓
Juan David González Agudelo – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio ✓
Karen Andrea Gaviria Tovar – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio KAG
Francisco Javier Aldana Botero – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio FAB
Dercy Solanyi Gómez Ruano – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio SC
Martha Isabel Bolaños Mesa – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio MB
Juan Bernardo Duque – Contratista Departamento Administrativo de Planeación Municipal PD

Revisó: Sonia Andrea Sierra Mancilla – Asesora Despacho del Alcalde
César Augusto Londoño Gómez – Subdirector de Planificación del Territorio
María de las Mercedes Romero Agudelo – Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal
María Ximena Román García – Directora Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública
Lina María Sinisterra Mazariegos – Secretaria de Gobierno