



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

INFORME DE GESTIÓN
PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PIMU



SOSTENIBILIDAD • SEGURIDAD • ACCESIBILIDAD

Santiago de Cali. Febrero 8 de 2018

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE CALI – VISIÓN 2028

DEPENDENCIAS Y ENTIDADES PARTICIPANTES

Dependencia Responsable:

Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM)

Dependencias y Entidades Colaboradoras:

Secretaría de Movilidad

Metro Cali S.A.

Secretaría de Infraestructura

Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente

EQUIPO TÉCNICO Y ASESOR

Coordinación Técnica:

Elena Londoño Gómez

Directora del Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Esperanza Forero Sanclemente

Subdirector de Planificación del Territorio

Asesoría para la Coordinación Técnica

Carlos Alberto González Guzmán (DAPM)

Equipo Técnico Principal:

Juan David González Agudelo (DAPM)

Karen Andrea Gaviria Tovar (DAPM)

Diana Carolina Mazo Arango (DAPM)

Carlos David García Quintero (DAPM)

Francisco Javier Aldana Botero (DAPM)

Equipo Técnico de Apoyo:

Solanyi Gómez Ruano (DAPM)

Catalina Rincón Montes (DAPM)

Lina Marcela Revelo Hernández (DAPM)

Fernando Rafael Martínez Arambula (DAPM)

Luis Ernesto Díaz (DAPM)

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
2. PLANEACIÓN PARTICIPATIVA ENFOCADA EN EL PLAN DE ACCIÓN	5
2.1 Aproximación metodológica	5
2.2 Planeación y logística	5
2.3 Información y convocatoria	6
2.4 Canales de comunicación	6
2.5 Actores sociales participantes.....	7
2.6 Jornadas de participación	7
3. EL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO	8
3.1 Objetivos de la Encuesta	8
3.2 Metodología de la Encuesta.....	9
4. SÍNTESIS DE LA RELATORIA DE LAS SESIONES DE PARTICIPACIÓN	134
5. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO	334
5.1 Pregunta 1: ¿Cuál es la causa estructural por la cual la movilidad en Cali está tan deteriorada?.....	334
5.2 Pregunta 2: ¿Según la legislación nacional cuál o cuáles modos de transporte que deben tener prioridad en la movilidad en las ciudades colombianas?	35
5.3 Pregunta 3: ¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana?	367
5.4 Pregunta 4: ¿Cuál es el contenido mínimo que debe tener un Plan de Movilidad Urbana para que realmente sirva como un soporte fiable para la toma de decisiones en materia de movilidad por parte del sector público?	39
5.5 Pregunta 5: ¿Usted estaría de acuerdo con apoyar una propuesta liderada por la Alcaldía Municipal para mejorar la movilidad de la ciudad basada en darle prioridad y estimular a la movilidad realizada caminando, en bicicleta y en transporte público, a la vez que se desincentiva el uso del transporte privado (automóvil y moto)?	¡Error! Marcador no definido.1
6. CONCLUSIONES	¡Error! Marcador no definido.3
6.1 Con base en las intervenciones de los asistentes	423
6.2 Con base en la evaluación de impacto mediante encuesta.....	¡Error! Marcador no definido.3

1. INTRODUCCIÓN

Los mecanismos de participación ciudadana surgen como respuesta a la necesidad de garantizar a los ciudadanos, dentro de una democracia, la posibilidad real e igual de hacer parte en las decisiones colectivas; esto refleja lo consignado en el primer artículo de la Constitución la cual declara que Colombia es una República democrática y participativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, todos los procesos que desarrollen los entes nacionales, departamentales y locales, tienen el reto de hacer una inclusión de las poblaciones directamente afectadas y posibilitar que tengan espacios efectivos para exponer sus puntos de vista. Sin embargo, dicho proceso, a pesar de ser una exigencia de la legislación colombiana, no siempre cuenta con el soporte de metodologías claras para su aplicación en diversas áreas o en diversas fases de los planes, programas o proyectos en formulación.

En el caso de los Planes de Movilidad Urbana, como instrumento maestro de planificación de la movilidad, en Colombia no se cuenta con una metodología establecida para llevar a cabo los procesos de participación ciudadana ni de instrumentos para evaluar el impacto de la misma.

Para el caso concreto del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU Visión 2028 (en adelante PIMU Visión 2028), se agendaron 10 sesiones de participación ciudadana por iniciativa de la Administración Municipal. Adicionalmente, se aprovecharon diversos espacios para socializar el PIMU Visión 2028 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 Visión 2028 y posteriormente se complementaba con una extensa sección de preguntas y respuestas en el cual participaban los asistentes.

El set de encuestas estructuradas era aplicado antes y después del foro abierto como instrumento de evaluación del impacto del espacio de participación ciudadana. En el presente reporte se pueden encontrar los resultados de dicha encuesta.

Cabe anotar que el programa de participación ciudadana estuvo orientado tanto a grupos de interés (líderes cívicos, academia, gremios, colectivos ciudadanos, etc) como a la ciudadanía en general. La convocatoria fue realizada apoyada en el uso de listados de contactos suministrados por la misma Alcaldía, y listados aportados por los mismos grupos de interés, al igual que su promoción por redes sociales a través de las cuentas oficiales de la Alcaldía y el Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

2. PLANEACIÓN PARTICIPATIVA ENFOCADA EN EL PLAN DE ACCIÓN

2.1 Aproximación metodológica

Dado que el PIMU involucra toda la zona urbana de Cali, los talleres se desarrollaron en diferentes puntos estratégicos de la ciudad, de manera que se diera cobertura espacial a todas las grandes zonas de la ciudad.

2.2 Planeación y logística

El Departamento Administrativo de Planeación Municipal realizó la formulación de la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana para el Municipio de Santiago de Cali Visión 2028 (en adelante PIMU- Visión 2028), el cual se publicó en el mes de marzo del 2017 en la página web de la Alcaldía la versión borrador No 2 que consta de las tres fases de formulación: i) Análisis y Diagnóstico, ii) Indicadores y Objetivos Marco, iii) Plan de Acción.

Posterior a la publicación del documento borrador se llevó a cabo el proceso de participación ciudadana, para ello se realizaron diez (10) talleres, con el propósito

de informar y capacitar a la ciudadanía sobre la formulación del PIMU – Visión 2028, y recopilar las sugerencias y propuesta sobre cada una de las fases del plan.

Estos espacios de participación ciudadana permitieron identificar los conocimientos previos, así como las expectativas, la aceptación frente a propuestas de iniciativa pública y analizar si se produjo algún cambio de paradigma después de la presentación técnica.

2.3 Información y convocatoria

Inicialmente, se realizó la actualización de la base de datos de comunidad en área urbana de la Subdirección de Planificación del Territorio, de acuerdo con la información suministrada por los CALI, en relación con los miembros de las JAC y JAL.

Para la realización del proceso de participación ciudadana, se convocó a los ciudadanos habitantes de las diferentes comunas de la ciudad y demás actores claves a través de:

- Correos electrónicos oficiales a la base de datos de comunidad en área urbana de la Subdirección de Planificación del territorio, incluyendo miembros de JAC, JAL y CALI y comunidad, en general.
- Llamadas a las personas que figuran en la base de datos de comunidad en área urbana de la Subdirección de Planificación del territorio, incluyendo miembros de JAC, JAL, CALI y comunidad, en general.
- Mensajes en las redes sociales del POT (Facebook: POT Cali y Twitter: @POTCali), así como redes sociales personales.
- Publicación de las jornadas en el calendario de eventos de la página web de la Alcaldía <http://www.cali.gov.co/loader.php?IServicio=Calendario>.
- Publicación de boletines de prensa en la página web de la Alcaldía www.cali.gov.co/planeacion (13/abr/2016, 25/may/2016, 24/ago/2016, 27/sep/2016).

2.4 Canales de comunicación

Durante todo el proceso y con el fin de ampliar la participación ciudadana más allá de las jornadas presenciales, se dispusieron diversos canales de comunicación permanente para la recepción de quejas, solicitudes, requerimientos y propuestas por parte de los ciudadanos. Estos fueron:

- Presencial, en las oficinas de la Subdirección de Planificación del Territorio, ubicadas en el CAM, Torre Alcaldía, piso 10.
- Vía telefónica, a través de la línea 8851325.
- Correo electrónico: carlos.gonzalez.guz@cali.gov.co

2.5 Actores sociales participantes

Durante el proceso de formulación de esta UPU, participaron diferentes actores sociales, incluyendo:

- Habitantes y miembros de la JAC de las comunas de Cali.
- Miembros de la JAL de las diferentes comunas.
- Profesores y estudiantes universitarios como actores académicos
- Estudiantes de secundaria.
- Empresarios convocados a través de Camacol Valle.

2.6 Jornadas de participación

Las sesiones de participación ciudadana se plantearon con público específico para cubrir a toda la ciudadanía, por lo tanto se identificaron los siguientes grupos: academia, gremios, colectivos ciudadanos, sistema municipal de planeación (JAC y JAL) y ciudadanía en general, ubicando cada sesión estratégicamente para la comodidad de cada uno de los grupos. Las sesiones se realizaron en:

- **Academia**
 - Universidad del Valle – Sede San Fernando
 - Universidad del Valle – Sede Meléndez
 - Universidad ICESI
- **Ciudadanía general**
 - C.A.L.I. 22 para las Comunas Sur 17, 18, 22
 - C.A.L.I. 2 para las Comunas Norte 2, 4, 5, 6 y 7
 - Auditorio Centro Cultural Nuevo Latir para las Comunas Oriente 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21

- Institución Educativa Juana de Caicedo (en el marco de la semana de la participación)
- **Colectivos ciudadanos**
 - Biblioteca del Deporte
- **Sistema Municipal de Planeación**
 - Salón Madera Centro Cultural de Cali
- **Gremios**
 - Club de ejecutivos (CAMACOL)

3. EL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

Las sesiones de participación ciudadana del PIMU Visión 2028 se realizaron durante el mes de Marzo y Abril de 2017.

Los objetivos planteados para cada sesión se listan a continuación:

- Contribuir a la construcción de criterio en materia de movilidad
- Realizar una inducción exploratoria enfocada en el plan de acción
- Fomentar un debate estructurado en las temáticas más relevantes
- Retroalimentar el proceso con los aportes de los ciudadanos
- Orientar una lectura efectiva del borrador del PIMU Visión 2028

3.1 Objetivos de la Encuesta

Con el fin de medir el impacto que las jornadas de participación, se aplicó una Encuesta Estructurada, tanto antes como después de la jornada. De esta manera se pudo identificar la visión que tenían los participantes con respecto al tema de movilidad. El objetivo general y los objetivos específicos de la Encuesta se listan a continuación:

- **Objetivo General**

Evaluar el impacto que las sesiones de participación ciudadana tuvieron en la población asistente

- **Objetivos Específicos**

- Analizar la percepción ciudadana respecto a las causas por las cuales hay deterioro en las condiciones de movilidad.
- Analizar la percepción ciudadana respecto a la priorización de modos de transporte.
- Analizar la percepción ciudadana respecto a los Planes de Movilidad y su contenido.
- Identificar la disposición ciudadana a colaborar con las instituciones municipales pertinentes.

3.2 Metodología de la Encuesta

Con respecto a la metodología, la aplicación de esta encuesta se llevó a cabo durante las sesiones de participación ciudadana del PIMU. Para ello, previo al inicio del foro abierto, se distribuía la encuesta con la casilla “previa” marcada (parte superior derecha) a cada asistente para que la diligenciara. De manera similar se procedió al final del foro abierto, esta vez con la casilla “posterior” marcada (parte superior derecha).

Los análisis de resultados se encuentran en el apartado de conclusiones del presente informe.

Se analizaron cinco (5) preguntas hechas a los asistentes y cada una de ellas con hasta cinco (5) posibilidades de respuesta:

1. **¿Cuál es la causa estructural por la cual la movilidad en Cali está tan deteriorada?:**
 - a. La gente está comprando motos muy rápido
 - b. El transporte pirata se ha tomado la ciudad en los años recientes
 - c. A la gente no le gusta caminar ni usar la bicicleta
 - d. El municipio no sabe qué hacer, no tiene diseñada una hoja de ruta clara
 - e. No sabe / No contesta

Con esta pregunta se indagaba a cada asistente por su opinión sobre la causa estructural del deterioro de la movilidad en la ciudad. Siendo la

respuesta la opción 'd', lo que se buscaba era establecer si para el encuestado era evidente la importancia de contar con una carta de navegación de largo plazo por parte de la Administración Municipal. La evaluación de las respuestas plasmadas antes y después del foro abierto permite ver el impacto de la sesión de participación en el conocimiento e interiorización de los fundamentos del actual problema de movilidad y de la necesidad de contar con un Plan de Movilidad Urbana como carta de navegación.

2. **¿Según la legislación nacional cuál o cuáles modos de transporte deben tener prioridad en la movilidad en las ciudades colombianas?:**
- a. Los automóviles y las motos
 - b. El peatón y la bicicleta
 - c. El transporte público
 - d. El peatón, la bicicleta y el transporte público
 - e. No sabe / No contesta

Con esta pregunta se indagaba a cada asistente por su opinión/conocimiento sobre los modos de transporte que tenían mayor prioridad en la legislación colombiana. Siendo la respuesta la opción 'd', lo que se buscaba era establecer si el encuestado tenía conocimiento de la Ley 1083 de 2006 en la cual se establecían las bases de la planificación de la movilidad sostenible en Colombia. La evaluación de las respuestas plasmadas antes y después del foro abierto permite ver el impacto de la sesión de participación en el conocimiento del nuevo marco legislativo colombiano en el que se da prioridad a los modos más sostenibles (peatón, bicicleta, transporte público), aspecto clave a la hora analizar los programas y proyectos pre-establecidos en el Plan de Acción del PIMU Visión 2028.

3. **¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana?:**
- a. Un instrumento de organización del tráfico en la ciudad para reducir las afectaciones durante la realización obras de construcción o durante eventos especiales
 - b. Un instrumento de planificación de la infraestructura vial para el transporte privado con énfasis en vías urbanas, intersecciones a desnivel y puentes peatonales para dar fluidez al tráfico motorizado
 - c. Un instrumento de planificación de la movilidad que aborda de manera integral los diferentes modos de transporte (peatones, bicicleta,

- transporte público, transporte privado) para formular acciones de futuro dando prioridad a los más sostenibles
- d. Es un listado de obras que se deben construir para mejorar la fluidez del tráfico
- e. No sabe / No contesta

Con esta pregunta se indagaba a cada asistente por su conocimiento sobre lo que es un Plan de Movilidad Urbana. Siendo la respuesta la opción 'c', lo que se buscaba era establecer si el encuestado como mínimo tenía claridad del integral y de sostenibilidad que deben tener los Planes de Movilidad Urbana. La evaluación de las respuestas plasmadas antes y después del foro abierto permite ver el impacto de la sesión de participación en el conocimiento del enfoque bajo el cual se debe formular el Plan de Movilidad Urbana, de manera que tengan las bases para evaluar si el documento preliminar presentado cumple o no y en qué medida con tal enfoque.

4. **¿Cuál es el contenido mínimo que debe tener un Plan de Movilidad Urbana para que realmente sirva como un soporte fiable para la toma de decisiones en materia de movilidad por parte del sector público?:** En el marco del tercer objetivo planteado, en la cuarta pregunta se indaga específicamente por el contenido del PIMU y así poder aterrizar las expectativas de los asistentes. Las posibles respuestas eran:
- a. Análisis y diagnóstico de la situación actual; propuesta de acciones de corto, mediano y largo plazo; y un paquete de indicadores para su posterior monitoreo
 - b. Una visión de futuro a 50 años como mínimo
 - c. Un listado de propuestas de mejora a ejecutarse en el corto, mediano y largo plazo
 - d. Un diseño al detalle de cada una de las obras de infraestructura vial a ejecutar
 - e. No sabe / No contesta

Con esta pregunta se indagaba a cada asistente por su conocimiento sobre los componentes mínimos y el alcance de un Plan de Movilidad Urbana. Siendo la respuesta la opción 'a', lo que se buscaba era establecer si el encuestado como mínimo tenía claridad de que se requiere un análisis y diagnóstico y plan de acción, todo ello en el marco del uso intensivo de indicadores. La evaluación de las respuestas plasmadas antes y después del

foro abierto permite ver el impacto de la sesión de participación en el conocimiento de los contenidos mínimos requeridos y alcances que debe tener el Plan de Movilidad Urbana, de manera que tengan las bases para evaluar si el documento preliminar presentado cumple o no y en qué medida con tales requerimientos.

5. **¿Usted estaría de acuerdo con apoyar una propuesta liderada por la Alcaldía Municipal para mejorar la movilidad de la ciudad basada en darle prioridad y estimular a la movilidad realizada caminando, en bicicleta y en transporte público, a la vez que se desincentiva el uso del transporte privado (automóvil y moto)? :**
- a. Sí estaría de acuerdo
 - b. No estaría de acuerdo
 - c. No sabe / No contesta

Con esta pregunta se indagaba a cada asistente por su disposición a que se implementara medidas orientadas a fomentar la movilidad sostenible. Siendo la respuesta la opción 'a', lo que se buscaba era establecer si el encuestado como mínimo tenía claridad de que se requiere un análisis y diagnóstico y plan de acción, todo ello en el marco del uso intensivo de indicadores. La evaluación de las respuestas plasmadas antes y después del foro abierto permite ver el impacto de la sesión de participación en la mayor o menor disposición para apoyar los programas y proyectos pre-establecidos en el Plan de Acción del PIMU Visión 2028, en su totalidad orientados a incentivar los modos de transporte sostenible (peatón, bicicleta y transporte público) y desincentivar los modos de transporte privado (vehículo particular y moto particular)

Gráfica 1 Formato de Encuesta Usado en los talleres de Participación del PIMU

 **PIMU** Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali – Visión 2028
Departamento Administrativo de Planeación Municipal
Alcaldía de Santiago de Cali 2016-2019

Nombre: _____ Fecha: _____
Entidad: _____ Formulario Número _____
Cargo: _____ Previo _____ Posterior _____

1. ¿Cuál es la causa estructural por la cual la movilidad en Cali está tan deteriorada?
a) La gente está comprando motos muy rápido
b) El transporte pirata se ha tomado la ciudad en los años recientes
c) A la gente no le gusta caminar ni usar la bicicleta
d) El municipio no sabe qué hacer, no tiene diseñada una hoja de ruta clara
e) No sabe / No contesta

2. ¿Según la legislación nacional cuál o cuáles modos de transporte deben tener prioridad en la movilidad en las ciudades colombianas?
a) Los automóviles y las motos
b) El peatón y la bicicleta
c) El transporte público
d) El peatón, la bicicleta y el transporte público
e) No sabe / No contesta

3. ¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana?
a) Un instrumento de organización del tráfico en la ciudad para reducir las afectaciones durante la realización obras de construcción o durante eventos especiales
b) Un instrumento de planificación de la infraestructura vial para el transporte privado con énfasis en vías urbanas, intersecciones a desnivel y puentes peatonales para dar fluidez al tráfico motorizado
c) Un instrumento de planificación de la movilidad que aborda de manera integral los diferentes modos de transporte (peatones, bicicleta, transporte público, transporte privado) para formular acciones de futuro dando prioridad a los más sostenibles
d) Es un listado de obras que se deben construir para mejorar la fluidez del tráfico
e) No sabe / No contesta

4. ¿Cuál es el contenido mínimo que debe tener un Plan de Movilidad Urbana para que realmente sirva como un soporte fiable para la toma de decisiones en materia de movilidad por parte del sector público?
a) Análisis y diagnóstico de la situación actual; propuesta de acciones de corto, mediano y largo plazo; y un paquete de indicadores para su posterior monitoreo
b) Una visión de futuro a 50 años como mínimo
c) Un listado de propuestas de mejora a ejecutarse en el corto, mediano y largo plazo
d) Un diseño al detalle de cada una de las obras de infraestructura vial a ejecutar
e) No sabe / No contesta

5. ¿Usted estaría de acuerdo con apoyar una propuesta liderada por la Alcaldía Municipal para mejorar la movilidad de la ciudad basada en darle prioridad y estimular a la movilidad realizada caminando, en bicicleta y en transporte público, a la vez que se desincentiva el uso del transporte privado (automóvil y moto)?
a) Sí estaría de acuerdo
b) No estaría de acuerdo
c) No sabe / No contesta

Fuente: Elaboración Propia

4. SÍNTESIS DE LA RELATORIA DE LAS SESIONES DE PARTICIPACIÓN

Comunas Sur 17, 18 y 22 (Contenidas en las UPU 12, 13, 14, 15)

Miércoles 08 de marzo en el C.A.L.I. 22

De 6:30 p.m. a 9:30 p.m.

Asistentes: 15

En el proceso de participación con las Comunas Sur, surgieron las siguientes inquietudes y comentarios:

- Se expone que para la ejecución del PIMU – Visión 2028 deben intervenir gobierno, cultura ciudadana, empresas municipales, infraestructura.
- Se manifestó en la sesión que el PIMU – Visión 2028 no se encuentra articulado con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT–2014), por lo tanto, se debe poder hacer correcciones al mismo.
- ¿Por qué en el diagnóstico del PIMU – Visión 2028 no está incluido el uso del transporte público informal “pirata”?
- Se sugirió que una manera de incentivar el uso de la bicicleta es garantizando espacio dentro de los vehículos de transporte público para llevarla, esto sólo aplicaría en trayectos largos.
- ¿Durante la formulación del PIMU - visión 2028 se tuvo en cuenta el proceso de benchmarking como se ha hecho en países como Holanda, Dinamarca y ciudades como San José, Palo Alto, Santa Clara en Estados Unidos, que hicieron un trabajo cultural con la iniciativa de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte con los empleados?
- Para poder financiar el proyecto del Tram - Tren se ha contemplado la posibilidad de utilizar los buses y la infraestructura del sistema integrado del masivo (SITM – MIO) para hacer publicidad, ya que esto podría ser una fuente de ingresos.
- Se solicitó modificar el trazado actual de las rutas del SITM-MIO especialmente para la conexión oriente – sur, ya que estas demandan mucho tiempo, y se sugiere plantear un nuevo trazado por la simón Bolívar para que se reduzcan los tiempos de viaje.

- Se manifiesta no estar de acuerdo con el resultado de la encuesta de movilidad Cali 2015, que plantea un incremento de la flota a 1.300 buses, ya que considera que este número debería ser mínimo de 2.000 buses para llegar hacer un transporte eficiente, pone como ejemplo a Curitiba una ciudad más pequeña, que cuenta con 2.400 buses más el tren.
- Se solicitó hacer la formulación del plan en un horizonte temporal de 40 años. De manera general, los asistentes manifestaron que los estudios y análisis realizados durante la actualización del plan son acertados y coinciden con la visión de ciudad que tiene la comunidad en el componente de movilidad.

A estos interrogantes Carlos Alberto González Guzmán Coordinador Técnico del PIMU – Visión 2028 aclara que la Ley Nacional 1753 del 2015 establece que la integración de los sistemas de transporte se define a partir de tres (3) conceptos: físico, operacional y tarifario, por lo tanto, la posición del equipo técnico es acogerse a la ley y a la norma, porque es lo que se hace exigible posteriormente. Por otro lado, es obligatorio que el PIMU – Visión 2028 sea coherente con el POT-2014, así lo establece la ley, si en el proceso de adopción del instrumento maestro de planificación de movilidad se encuentra una inconsistencia con el POT-2014 se puede pedir una modificación.

En relación al transporte público informal “Pirata”, el documento de Análisis y Diagnóstico incluye un apartado que toma como referencia la encuesta de movilidad del 2015 donde se ve reflejada la participación de dicho transporte mostrando que el 2% de 3.6 millones de los viajes totales que se realizan en la ciudad, se hacen en este medio de transporte.

Con respecto a la utilización de publicidad como una fuente de ingreso, cabe aclarar que este ingreso es muy pequeño, pero si se suma con otros rubros sería probable la financiación de un proyecto, esta media habría que evaluarse.

Actualmente Metro Cali S.A. está avanzando en la reestructuración del diseño operacional para mejorar las condiciones de operación del sistema, el cual incluye el aumento de flota como se plantea en la encuesta de movilidad 2015, el trazado de futuras rutas en corredores troncales, como la calle 70 (corredor oriente) siendo esta prioridad en su ejecución.

Informe de Gestión - Proceso de Participación Ciudadana



Colectivos Ciudadanos Peatón/Bici/Transporte Público

Jueves 09 de marzo en la Biblioteca del Deporte

De 5:00 p.m. a 8:00 p.m.

Asistentes: 17 personas

En el proceso de participación con los colectivos ciudadanos, surgieron las siguientes inquietudes y comentarios:

- En la sesión realizada con los colectivos ciudadanos se evidenció inconformismo sobre la propuesta de fortalecer el Sistema Integrado de Transporte Masivo y el Sistema Complementario de Transporte Público en la Zona de Ladera con vehículos accesibles y homologados por el Ministerio de Transporte. Se sugirió la preservación y existencia del transporte público colectivo y los camperos o “gualas” en la zona de ladera argumentando la intermodalidad del transporte público.
- Se cuestionó que el PIMU – visión 2028 solo contemple el Sistema Integrado de Transporte Masivo como único oferente de transporte público en la ciudad, así como el hecho de que se subsidien a los operadores que son particulares o privados, cuando al Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional nunca se subsidió.
- El programa de fomento de la movilidad en bicicleta contó con aceptación por parte de la comunidad, principalmente por la consolidación de una red conectada de ciclo-infraestructura y el proyecto de bicicleta pública.
- En relación a las motocicletas particulares, los asistentes solicitaron mayor control y regulación para frenar el crecimiento de este medio de transporte.
- Con relación a las fuentes alternativas de financiación permitidas por la Ley 1753 de 2015, hubo opiniones divididas, por un lado se encontraban aquellos usuarios del vehículo privado que eran conscientes de las externalidades negativas que generaban y estaban de acuerdo en contribuir para mejorar la calidad del Transporte Público Masivo, y por otro lado, estaban quienes argumentaban que no estaban de acuerdo en el incremento de los impuestos y menos para subsidiar al transporte público (específicamente a los operadores del SITM-MIO), considerando que el estado debe subsidiar con recursos propios el funcionamiento del sistema de transporte público.
- Finalmente se invitó a los asistentes a formalizar sus opiniones, sugerencias y propuestas de mejoras o de nuevos proyectos para retroalimentar la actualización de la Fase 3: Plan de Acción del Plan Integral de Movilidad Urbana.



Academia – Universidad del Valle Sede San Fernando
Viernes 10 de marzo en el Auditorio Edificio de Bacteriología
De 4:00 p.m. a 6:00 p.m.
Asistentes: 8 personas

En el proceso de participación con la academia, surgieron las siguientes inquietudes y comentarios:

- Una de las recomendaciones manifestadas en relación al Programa de Fomento de la Movilidad en Bicicleta, es tener en cuenta que, por la salud de los usuarios, éstos no deberían hacer recorridos de más de 40 kilómetros en este modo de transporte.
- ¿Qué medidas se van a tomar frente al transporte público informal “pirata”, que tiene una demanda muy alta de usuarios?, ya que, en la medida en que se fortalezca el Sistema Integrado de Transporte Público Masivo se deberán tomar medidas de control al transporte público informal.
- Se manifestó no estar de acuerdo en permitir el ingreso de los vehículos de carga por el área urbana del municipio, para ello se solicita disponer de zonas de cargue y descargue en el perímetro, y que aquellos que circulen al interior de la ciudad deben ser vehículos más pequeños, para evitar el incremento en los accidentes de tránsito sobre todo en el corredor de la Avenida Simón Bolívar, ya que presenta un alto porcentaje de víctimas los cuales son usuarios de bicicleta y motocicleta (2 víctimas cada 3 meses).
- ¿Cómo se garantiza la seguridad de los actores de la vía, especialmente los usuarios de la bicicleta?

A estos interrogantes Carlos Alberto González Guzmán Coordinador Técnico del PIMU – Visión 2028 mencionó que la Secretaría de Movilidad estableció unas restricciones por unos corredores específicos, en los cuales se permite la circulación de vehículos de carga con el propósito de evitar más incidentes.

Por otro lado, menciona que la meta de ciclo-infraestructura para el actual gobierno de Maurice Armitage es la ejecución de 200 kilómetros de red, la cual siendo ambiciosa se puede gestionar recursos para su ejecución.





Comunas Norte 2, 4, 5, 6, 7 (contenidas en las UPU 1, 2, 3, 7)

Martes 14 de marzo en el CALI 2

De 5:00 p.m. a 7:00 p.m.

Asistentes: 12 personas

- En el proceso de participación con comunas norte, surgieron los siguientes comentarios:
- Los asistentes a esta sesión manifestaron su aceptación a los planteamientos expuestos en el PIMU – Visión 2028, por otro lado, hicieron aportes y peticiones como son: i) formular un ordenamiento vial, ii) mejoramiento de la red de semáforos, como por ejemplo el paso entre la calle 26 y 25.
- Manifestaron la necesidad de semáforos peatonales en varios puntos de Versalles, los cuales son: Calle 21 con Avenida 5A y 5B (punto de alta accidentalidad) y Calle 18 con Avenida 6.
- Plantearon la necesidad de que en sitios estratégicos como el CAM, Gobernación, Palacio de Justicia, entre otros cuenten con parqueaderos públicos para atender la afluencia de usuarios.
- Los asistentes solicitaron que se estudie a detalle la priorización en la obras a ejecutar, para no incurrir en la ejecución de obras de menor impacto, por ejemplo: i) obra Parque Lineal Río Cali en el tramo comprendido entre la Torre de Cali hasta la Clínica los Remedios con un costo aproximado de 29 mil millones; ii) Obra Torre Estelar por detrás Hotel Intercontinental con un costo aproximado de 340 millones de pesos.



Academia – Universidad del Valle Sede Meléndez
Miércoles 15 de marzo en el Auditorio Ángel Zapata
De 2:00 p.m. a 5:00 p.m.
Asistentes: 16 personas

En el proceso de participación con academia, surgieron los siguientes comentarios:

- Se manifiesta que el proyecto de Tram -Tren es una obra esencial para la ciudad, aunque este tema ya se ha tocado en administraciones anteriores,

desafortunadamente solo ha quedado en buenas intenciones, por lo tanto, se espera que se lleve a ejecución sin primar los intereses de particulares, tal como pasa hoy día con los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo Mío (SITM-MIO), ya que esto se ve reflejado en el mal servicio al usuario.

- Solicitaron tener en cuenta un rediseño operacional de las rutas del SITM-MIO, considerando el patrón de viajes de los usuarios en la ciudad, como por ejemplo los viajes de largo recorrido realizados de sur a norte y de oriente a occidente, reduciendo los tiempos de viaje.
- ¿Por qué en el sub-programa de Bicicleta pública solo se plantea la implementación en solo tres unidades de planificación urbana?
- Manifestaron una preocupación y es la de tiempo de ejecución para realizar las obras planteadas por el Plan de Acción del PIMU – Visión 2028.
- Un asistente mencionó que el PIMU – Visión 2028 no incluye sitios estratégicos en los que existen conflictos de movilidad a nivel zonal, como, por ejemplo: en los barrios Álamos, Floralia y Guadales, continuidad en la calle 62, carrera 5 Norte pasando por la antigua licorera, puentes sobre el Río Meléndez y el Río Cañaveralejo.





**Comunas Centro-Occidente 3, 9, 20, 1,
(contenidas en las UPU 6, 9, 10, 11 y 8)
Viernes 17 de marzo en el CALI 10
De 5:00 p.m. a 7:00 p.m.
Asistentes: 0**

Esta sesión no se pudo llevar a cabo por falta de garantías de la persona encargada del C.A.L.I. 10, el señor Raúl Montoya prestaba el salón de reuniones, pero el grupo PIMU en cabeza de Carlos Alberto González Guzmán debería asumir la responsabilidad del sitio y de los equipos prestados (video beam). El señor Montoya nos hizo saber que él no podía delegar una persona del C.A.L.I. 10 como responsable o acompañante en esta sesión, por tal motivo se canceló.

Por medio de un oficio se le informo al señor Raúl Montoya y a las comunas invitadas la cancelación del evento, mediante llamada telefónica a cada C.A.L.I. invitado y se verificó que la información de dicha cancelación hubiese llegado.

**Sistema Municipal de Planeación
(Líderes y miembros de JAL y JAC comunas 1 a la 11)
Martes 21 de marzo en el Salón Madera Centro Cultural Cali
De 5:30 p.m. a 8:30 p.m.
Asistentes: 41 personas**

En el proceso de participación con academia, surgieron los siguientes comentarios:

- La percepción de algunos asistentes es que el PIMU – Visión 2028 no se encuentra articulado con el POT-2014 ni con el Plan de Desarrollo Municipal

2016-2019, sin embargo, se reconoce que el plan está regido por la ley 1083 del 2006.

- Una de las inquietudes expuestas fue la de cómo la Administración pública va a romper con el paradigma de la cultura de tener vehículo, para así fomentar el uso de modos no motorizados (peatón y bicicleta). Adicionalmente, cómo se va a plantear la protección del usuario de la bicicleta, ya que actualmente hay un alto índice de inseguridad en la ciudad.
- Se propuso incentivar el uso de la bicicleta a partir de la construcción de una red de ciclo-infraestructura bajo las condiciones de seguridad vial, de igual manera se requiere la mejora en la estructuración del SITM-MIO ya que su servicio es deficiente.
- Todos los asistentes de la sesión manifestaron total aceptación sobre el proyecto Tram-Tren, concluyendo que es un proyecto muy bueno que debe llevarse a buen término.
- Para algunos asistentes, el PIMU – Visión 2028 es excluyente, ya que se le da prioridad al SITM-MIO y se descarta totalmente al transporte público tradicional; manifestaron, que se debería tener en cuenta como en otras ciudades, que tienen diversidad en el transporte público como por ejemplo Medellín (tranvía, metro y buses tradicionales) dando prioridad al bienestar del usuario, ya que el SITM-MIO actualmente no alcanza a tener cobertura total en la ciudad, es por eso que se ha fortalecido el transporte público informal “Pirata”.
- Un grupo importante de esta sesión son residentes del Barrio San Antonio, los cuales manifestaron la preocupación en los proyectos de zonas especiales de regulación, zonas gastronómicas y turísticas; según el vocero de este sector 10 artículos presentes en el POT-2014 el PIMU – Visión 2028 los desvirtúa. Adicionalmente, menciona que se están violando las normas, están unificando predios y no están cumpliendo con el tope del 25% para desarrollo comercial de baja intensidad, además en el Plan de Acción del PIMU – Visión 2028 nombran al barrio San Antonio como zona Gastronómica y el POT-2014 dice que es patrimonial. Carlos Alberto González Guzmán aclara que la posición del equipo es que San Antonio es patrimonial.
- Otro grupo de asistentes, plantearon que es fundamental ejecutar el anillo vial perimetral, para reducir la congestión en el centro y así darle prioridad al peatón. Adicionalmente, proponen que se deje el trazado, al menos en esta vigencia, del anillo vial perimetral concerniente a la parte de la avenida de los cerros, por encima de Santa Mónica y Normandia, se requiere hacer un túnel por debajo de Terrón para empatarla con la doble calzada Norte de Menga.

- También se expuso que el componente que más afecta la movilidad es la cultura ciudadana, por lo tanto se debe incentivar campañas de protección a todos los usuarios de la vía, incluyendo peatón, bicicleta, transporte público y privado, esta metodología nos saldría más barata y nos traería mayores beneficios, educar es la clave.
- Parte de la comunidad del oeste está trabajando para que en su sector se implementen semáforos con pasos peatonales en sitios de alta congestión; hicieron extensiva la petición para que estos pasos peatonales sean en toda la ciudad ya que apoyan totalmente la movilidad pensada en el peatón.
- De manera general los asistentes manifestaron que el PIMU – Visión 2028 está bien estructurado. Sin embargo, hacen la acotación de que el marco temporal de Plan debería ser mayor.
- Se solicitó incluir la regulación de los buses intermunicipales, ya que, cuando estos entran a Cali hacen ruta urbana y no tienen restricción de pico y placa, por lo tanto, si lo que se piensa es desestimar el uso del vehículo particular para fortalecer el transporte público, se debería medir el impacto económico que genera este transporte intermunicipal.
- Un asistente planteó la opción de reubicar la Terminal de Transporte Intermunicipal, ya que según su percepción es inoperante, porque para acceder desde el sur se debe atravesar toda la ciudad lo que contribuye al incremento en la congestión. Adicionalmente, considera necesaria la construcción de una Terminal Satélite Intermunicipal en el Sur de la Ciudad.
- Se manifestó una preocupación en relación a las licencias expedidas por las Curadurías Urbanas, ya que no están haciendo exigible la norma de accesibilidad universal en los proyectos de carácter público y privado.





**Sistema Municipal de Planeación
(Líderes y miembros de JAL y JAC comunas 2 a la 22)
Miércoles 22 de marzo en el Salón Madera Centro Cultural Cali
De 5:30 p.m. a 8:30 p.m.
Asistentes: 14 personas**

En el proceso de participación con academia, surgieron los siguientes comentarios:

- Un asistente manifestó que la formulación del PIMU – Visión 2028, se sigue gravitando en un modelo obsoleto, ya que su propuesta está basada en la infraestructura de la década de los 40, que consiste en la prolongación norte - sur de los corredores viales, y no se está pensando en un modelo de ciudad desde la modernidad donde hay anillos concéntricos e intersectorialidad.
- Un asistente dijo que el dinero pagado por los parqueaderos de la alcaldía bien organizados sería un rubro extra que se puede aportar (parqueaderos de la comuna 6 que aparentemente son de la alcaldía y se los dan a la comunidad para que los utilicen), esto se está informando desde hace 8 años en las mesas de trabajo de las comunas, pero al parecer nunca ha llegado la información.

Carlos Alberto González menciona que nos comprometemos como grupo a indagar más acerca de este tema y si es así como se plantea, definitivamente sería una entrada extra de dinero al financiamiento del transporte público.



**Comunas Oriente 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21
(Contenidas en las UPU 4, 5)
Jueves 23 de marzo Auditorio Centro Cultural Nuevo Latir
De 5:00 p.m. a 7:00 p.m.
Asistentes: 1**

Ha esta sesión solo asistió una persona, por lo tanto se decidió no realizar el taller de participación. Sin embargo, invitamos a este asistente al taller de participación a realizarse en la Universidad ICESI.

**Academia – Universidad ICESI
Miércoles 29 de marzo en el Auditorio Banco de Occidente Edificio E
De 2:00 p.m. a 5:00 p.m.
Asistentes: 18 personas**

En el proceso de participación con academia, surgieron los siguientes comentarios:

- ¿Cómo se va a fomentar el uso del transporte público masivo SITM-MIO, cuando su operación es ineficiente?
- Un asistente manifestó que la medida de pico y placa es una medida ineficiente a largo plazo, ya que el usuario de vehículo de estratos altos con esta medida compra un segundo carro y el usuario de estratos medios migra hacia la moto y compra hasta 2 motos, aumentando la tasa de crecimiento del parque automotor, con este panorama se hace imposible desmontar el pico y placa, esto lo dicen los estudios aplicados a la ciudad de Bogotá ¿creen que esta medida si va a afectar positivamente el parque automotor?
- ¿Ha sido efectivo el haber trasladado una hora la medida de pico y placa en la mañana?
- ¿Cuánto es en porcentaje los vehículos de la lista blanca, con respecto a los vehículos registrados que hay en la ciudad?
- ¿cuál sería el costo aproximado de tener unas obras de mejoramiento en infraestructura vial y cuál sería el costo ferroviario?
- ¿Qué medidas desde la oferta se implementarán para incentivar a los usuarios que no utilizan el sistema de transporte público masivo SITM-MIO?
- Una medida que se puede considerar en la formulación del PIMU – Visión 2028 es la restricción del pico y placa para el transporte público (taxis y buses)
- ¿Por qué el transporte de carga no está contemplado en el PIMU – Visión 2028?

Carlos Alberto González Guzmán menciona que las medidas para fomentar el uso del transporte público masivo SITM-MIO contemplan: i) Programa de rediseño operacional (incremento de la flota a 1.300 buses, sin contar con el sistema de Transporte Complementario de la zona de Ladera occidental del área urbana); ii) Reducción en el número de trasbordos; iii) Fomentar más viajes directos entre origen y destino. Por lo anterior los corredores pretroncales tendrán que jugar un papel mucho más significativo como conectores de zonas. Adicionalmente se deberá contemplar la restricción en el uso de la motocicleta, paralelo a esto se avanzará en el mejoramiento de la capacidad de acoger a estos usuarios que migran directamente al transporte público, mientras que el comportamiento de los usuario de transporte privado, cuando hay restricciones estos tienden a reorganizan entre ellos.

Por otro lado, Carlos Alberto González Guzmán expone que para el caso de Cali el crecimiento del parque automotor no mostró una diferencia importante antes y después del pico y placa, eso quiere decir que no estimula a un segmento de la población a adquirir un segundo carro. Dicho segmento corresponde a una población de altos ingresos que comparado con Bogotá este tiende a ser mínima. La medida de pico y placa a mediano y largo plazo no son una solución definitiva; por lo tanto, el incremento de la moto en el parque automotor de la ciudad no se atribuye a la implementación de la medida de pico y placa, sino que responde a la deficiencia en el servicio del SITM-MIO. En relación al proyecto de Tasa por Congestión tiene una legislación específica, sin embargo, en Cali se hizo una medida opcional para permitir la circulación en la ciudad en el periodo de restricción por pico y placa.

En cuanto el tema de lista blanca, se explica que dicha lista constaba de 21.900 vehículos registrados para circular durante la restricción de pico y placa, en esta lista quedaron los estrictamente esenciales que son 177 vehículos; por lo tanto, quedaron aproximadamente 20 mil vehículos sin este privilegio, los cuales deberán pagar por circular durante la restricción. Lo que se pretende es que este recaudo subsidie el transporte público y a futuro el sistema ferroviario.

En relación al componente de carga, se menciona que el plan no contempla su formulación. La entidad correspondiente, en este caso la Secretaria de Movilidad no ha avanzado en los estudios, por lo tanto, la determinación que se tomó, es que el plan en su instrumento de adopción, el cual es un proyecto de acuerdo debe establecer los límites de tiempo en los cuales los planes especiales que se derivan de el, tienen que ser formulados a largo plazo.

Se invitó a los asistentes de la sesión del Taller de Participación remitirse al Plan de Acción del PIMU – Visión 2028, el cual se encuentra publicado en la página web de la alcaldía con el propósito de revisar el presupuesto estimado para cada uno de los programas, sub programas y proyectos del Plan.



Gremios – Club de ejecutivos del Valle
Miércoles 21 de Abril de 2017
De 2:00 p.m. a 6:00 p.m.
Asistentes: 38 personas

En ésta se presentó de manera general el proyecto del PIMU en el marco de diferentes conferencias acerca de la movilidad en Cali y municipios vecinos; en este

Informe de Gestión - Proceso de Participación Ciudadana

contexto el espacio para discusión fue corto, limitado por los tiempos dispuestos por los organizadores del evento. La aplicación de la encuesta no se realizó en este escenario.

Comuna 20 – Institución Educativa Juana de Caicedo.
Miércoles 21 de Abril de 2017
De 2:00 p.m. a 6:00 p.m.
Asistentes: 30 personas

En ésta se presentó de manera general el proyecto del PIMU en el marco de la semana de la participación en Cali y municipios vecinos; en este contexto el espacio para discusión fue corto, limitado por los tiempos dispuestos por los organizadores del evento. La aplicación de la encuesta no se realizó en este escenario.



Informe de Gestión - Proceso de Participación Ciudadana

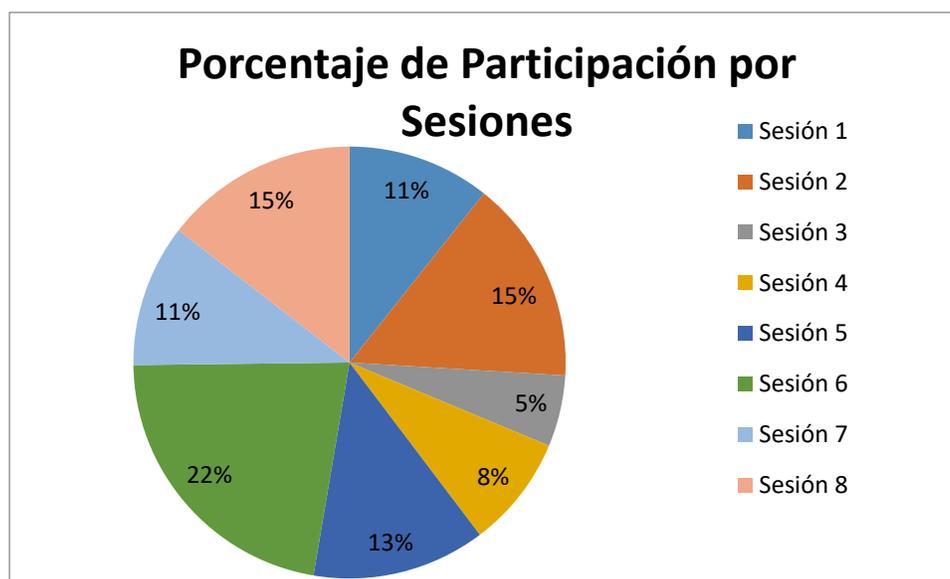




5. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO

Este capítulo contiene los resultados de la aplicación antes y después de cada taller. Se muestran los resultados obtenidos para cada una de las respuestas, antes y después del foro abierto de la sesión de participación del PIMU, de manera que se pueda identificar el impacto logrado.

Distribución de asistentes por cada sesión



Fuente: Elaboración Propia

5.1 Pregunta 1: ¿Cuál es la causa estructural por la cual la movilidad en Cali está tan deteriorada?

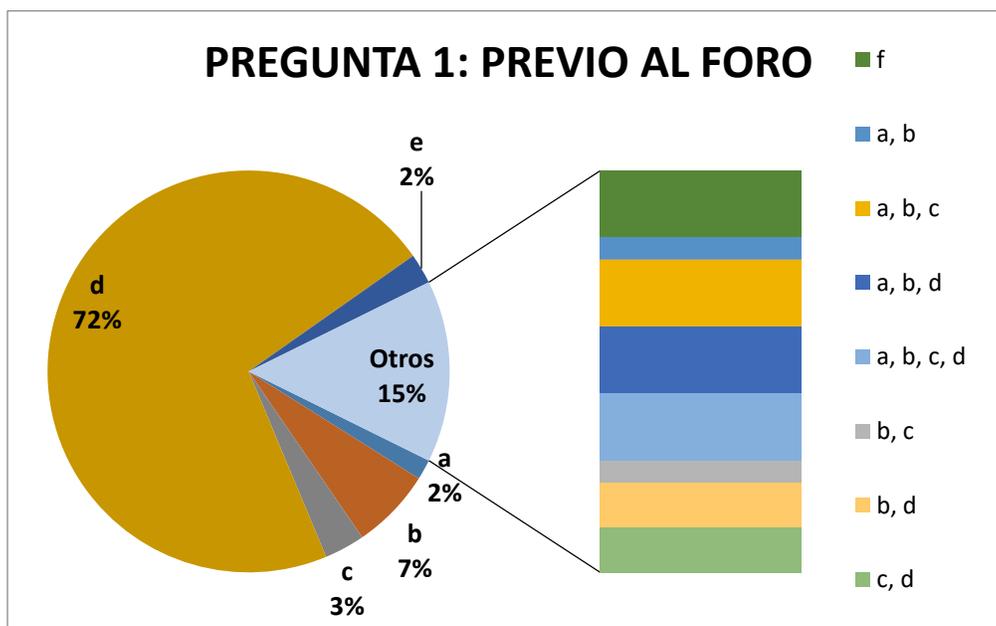
Las posibilidades de respuesta a esta pregunta, eran:

- La gente está comprando motos muy rápido
- El transporte pirata se ha tomado la ciudad en los años recientes
- A la gente no le gusta caminar ni usar la bicicleta
- El municipio no sabe qué hacer, no tiene diseñada una hoja de ruta clara

e) No sabe / No contesta

En el caso de las respuestas dadas previo a la presentación detallada del documento preliminar del PIMU, se puede observar que el 2% dijo que la gente está comprando motos muy rápido, el 7% dijo que el transporte pirata se había tomado la ciudad en los años recientes, el 3% dijo que a la gente no le gustaba caminar ni montar en bicicleta, por otra parte el 72% dijo que el Municipio no sabía qué hacer y que no tenía diseñada una hoja de ruta clara, el 2% dijo que no sabía y el 15 % restante optó por más de una respuesta (la respuesta “f” es otro motivo).

Respuestas a la pregunta 1 previo a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración Propia

Como se puede observar la gran mayoría de los participantes coincidieron con que el municipio no tiene hoja de ruta clara, y que en pocas palabras hasta el momento ha improvisado con las soluciones de movilidad, lo que ha redundado en el deterioro de la misma.

5.2 Pregunta 2: ¿Según la legislación nacional cuál o cuáles modos de transporte que deben tener prioridad en la movilidad en las ciudades colombianas?

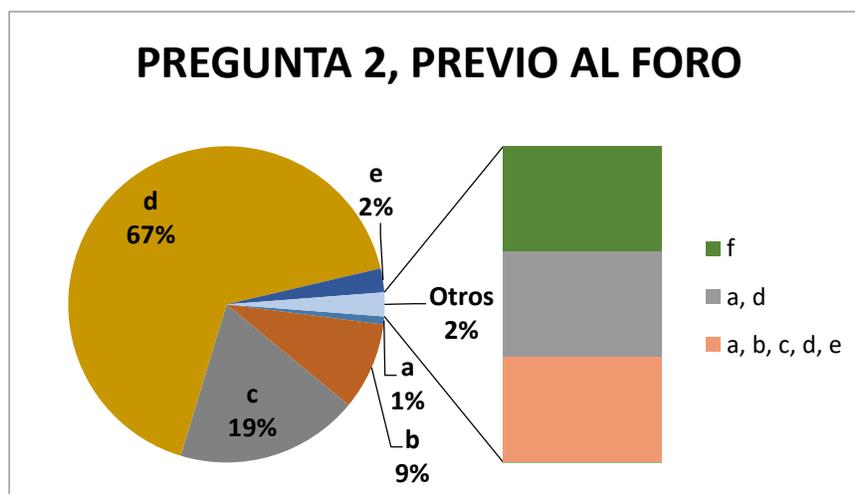
Las posibilidades de respuesta a esta pregunta, eran:

- a) Los automóviles y las motos
- b) El peatón y la bicicleta
- c) El transporte público
- d) El peatón, la bicicleta y el transporte público
- e) No sabe / No contesta

Esta pregunta tiene el interés de remarcar uno de los objetivos fundamentales del PIMU, que además se encuentran consignados en la Ley, y es el de la priorización de modos alternativos de transporte (peatón, bicicleta y transporte público).

En cuanto a las respuestas a la pregunta 2, se puede observar que previo a la presentación del PIMU el 1% considera que la ley prioriza autos y motos, el 9% dice que se prioriza el peatón y la bicicleta, el 19% que prioriza el transporte público, el 67% que prioriza el peatón, bicicleta y transporte público; el 2% no sabe y el restante 2% optó por más de una opción (respuesta "f" otro).

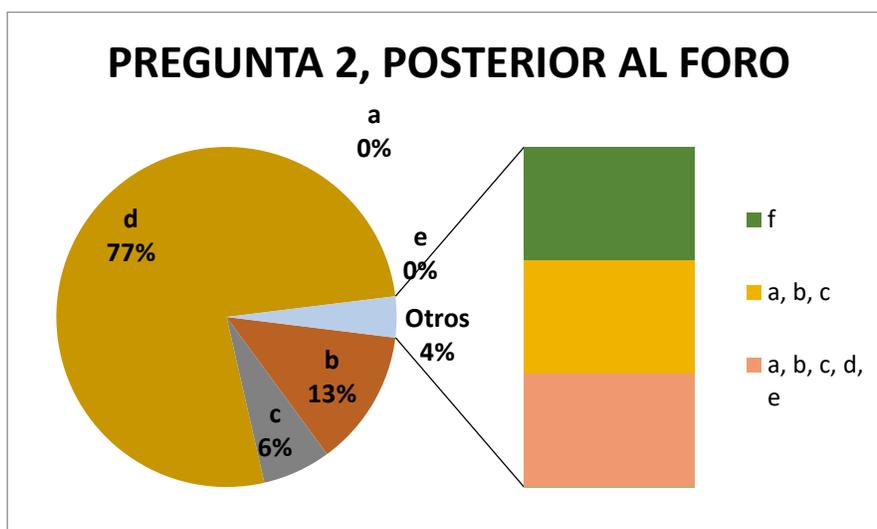
Respuestas a la pregunta 2 previo a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración propia

Se puede evidenciar que la mayoría de los asistentes, incluso antes de la presentación, indica que los modos priorizados por la Ley son el peatón, la bicicleta y el transporte público; luego de la presentación el porcentaje es aún mayor pasando de un 67% a un 77%, evidenciando así la formación en criterio que se pudo lograr en este punto; el 13 % dice que se prioriza solo el peatón y la bicicleta el 6% solo el transporte público y el 4% restante optó por varias combinaciones u otras opciones (respuesta "f"); como dato importante, luego de la presentación ninguno consideró que solo el vehículo particular (auto y moto), son los modos de transporte priorizados por la Ley.

Respuestas a la pregunta 2 posterior a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración propia

5.3 Pregunta 3: ¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana?

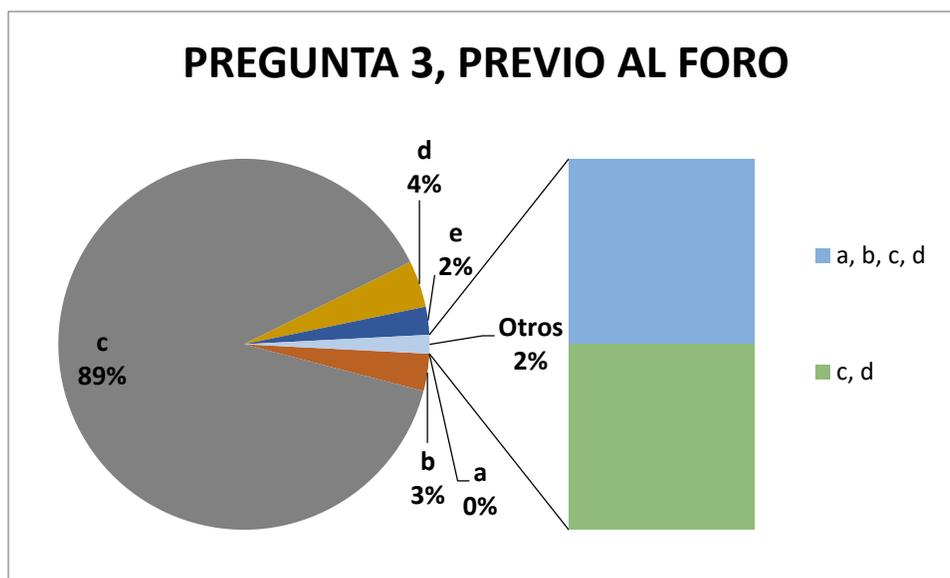
Las posibilidades de respuesta a esta pregunta, eran:

- Un instrumento de organización del tráfico en la ciudad para reducir las afectaciones durante la realización obras de construcción o durante eventos especiales
- Un instrumento de planificación de la infraestructura vial para el transporte privado con énfasis en vías urbanas, intersecciones a desnivel y puentes peatonales para dar fluidez al tráfico motorizado

- c) Un instrumento de planificación de la movilidad que aborda de manera integral los diferentes modos de transporte (peatones, bicicleta, transporte público, transporte privado) para formular acciones de futuro dando prioridad a los más sostenibles
- d) Es un listado de obras que se deben construir para mejorar la fluidez del tráfico
- e) No sabe / No contesta

Para la pregunta 3 se puede evidenciar que el 3% consideró que el PIMU es un instrumento de planificación de infraestructura vial para el transporte privado con énfasis en intersecciones a desnivel, el 89% dijo que era un instrumento de planificación de la movilidad que aborda de manera integral los diferentes modos de transporte (peatones, bicicleta, transporte público, transporte privado) para formular acciones de futuro dando prioridad a los más sostenibles, el 4% dijo que era un listado de obras por construir para mejorar la fluidez del tráfico, el 2% no sabe y el 2% optó por más de una opción.

Respuestas a la pregunta 3 previo a la presentación del PIMU

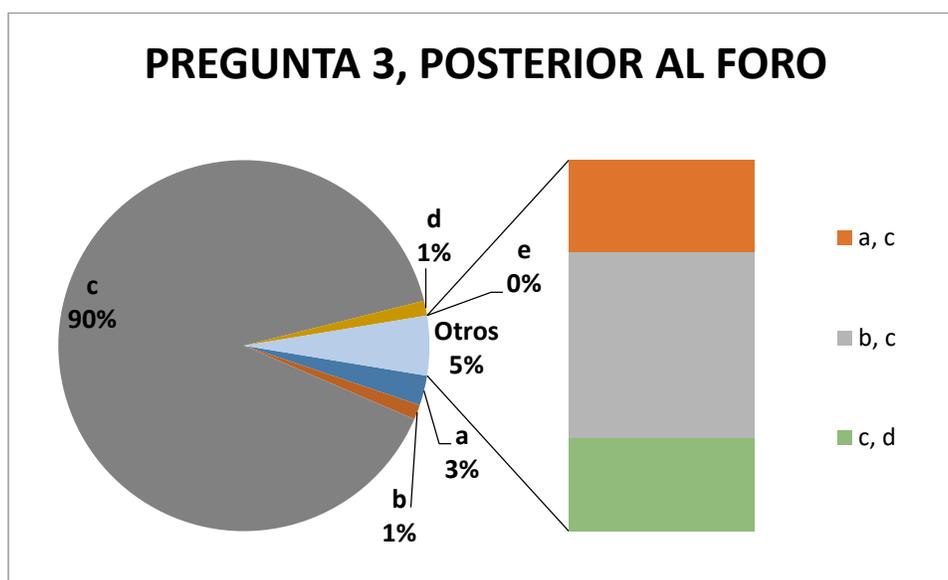


Fuente: Elaboración Propia

Los resultados son alentadores en cuanto a la expectativa que tiene la mayoría de los asistentes y en los resultados luego de hacer la presentación; al respecto la gran mayoría (90%) dice que el PIMU es un instrumento de planificación de la movilidad que aborda de manera integral los diferentes modos de transporte (peatones, bicicleta, transporte público, transporte privado) para formular acciones

de futuro dando prioridad a los más sostenibles, el restante 10 % tuvo opiniones variadas.

Respuestas a la pregunta 3 posterior a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración Propia

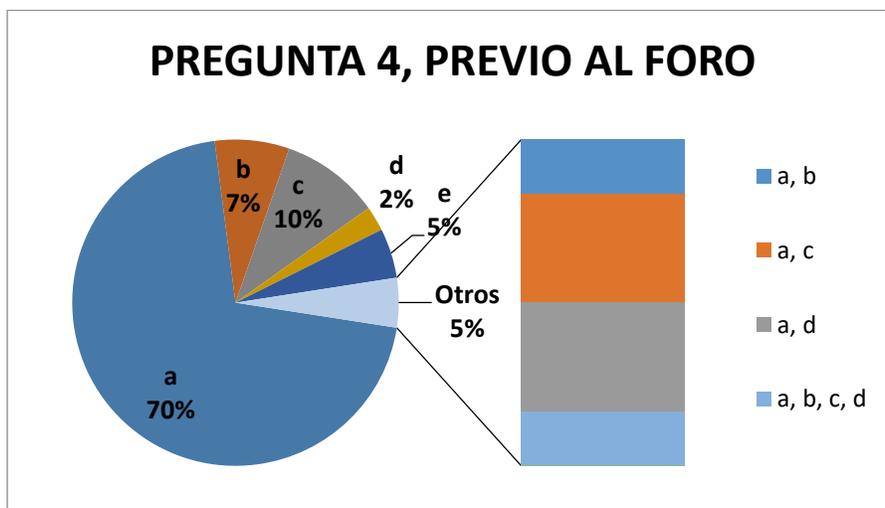
5.4 Pregunta 5: ¿Usted estaría de acuerdo con apoyar una propuesta liderada por la Alcaldía Municipal para mejorar la movilidad de la ciudad basada en darle prioridad y estimular a la movilidad realizada caminando, en bicicleta y en transporte público, a la vez que se desincentiva el uso del transporte privado (automóvil y moto)?

Las posibilidades de respuesta a esta pregunta, eran:

- a) Análisis y diagnóstico de la situación actual; propuesta de acciones de corto, mediano y largo plazo; y un paquete de indicadores para su posterior monitoreo
- b) Una visión de futuro a 50 años como mínimo
- c) Un listado de propuestas de mejora a ejecutarse en el corto, mediano y largo plazo
- d) Un diseño al detalle de cada una de las obras de infraestructura vial a ejecutar
- e) No sabe / No contesta

Para la cuarta pregunta el 70% dijo que debía contener análisis y diagnóstico de la situación actual; propuesta de acciones de corto, mediano y largo plazo; y un paquete de indicadores para su posterior monitoreo. El 7% dijo que debía tener una visión a mínimo 50 años; el 10% solo un listado de proyectos a corto, mediano y largo plazo; el 2% diseños de detalle de cada obra de infraestructura; el 5% no sabe y el 5% restante optó por más de una opción.

Respuestas a la pregunta 4 previo a la presentación del PIMU

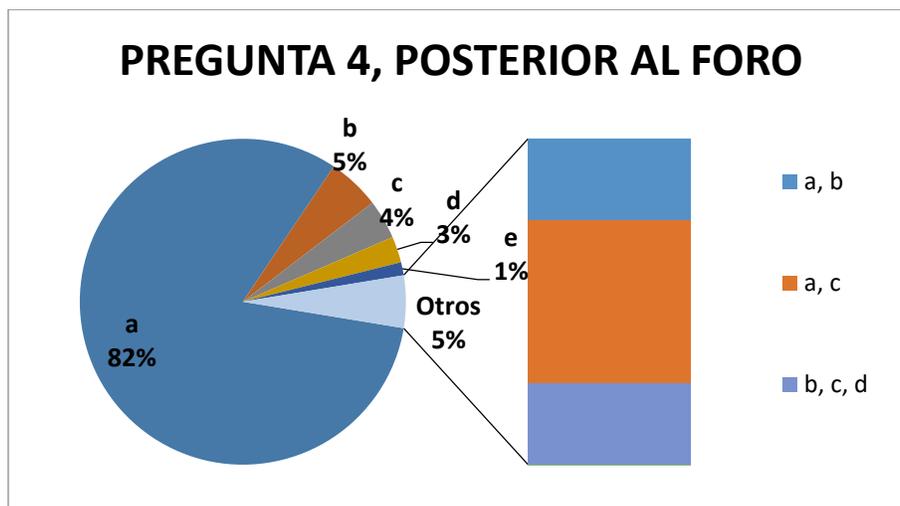


Fuente: Elaboración Propia

La respuesta dada a la pregunta 4 luego de la presentación del PIMU, muestra como la respuesta “a” aumenta en 12 puntos porcentuales, esto indica que la presentación surtió efecto y la gran mayoría sale con un criterio formado en cuanto a que el Plan de Movilidad debe contener como mínimo análisis y diagnóstico de la situación

actual; propuesta de acciones de corto, mediano y largo plazo; y un paquete de indicadores para su posterior monitoreo.

Respuestas a la pregunta 4 posterior a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración Propia

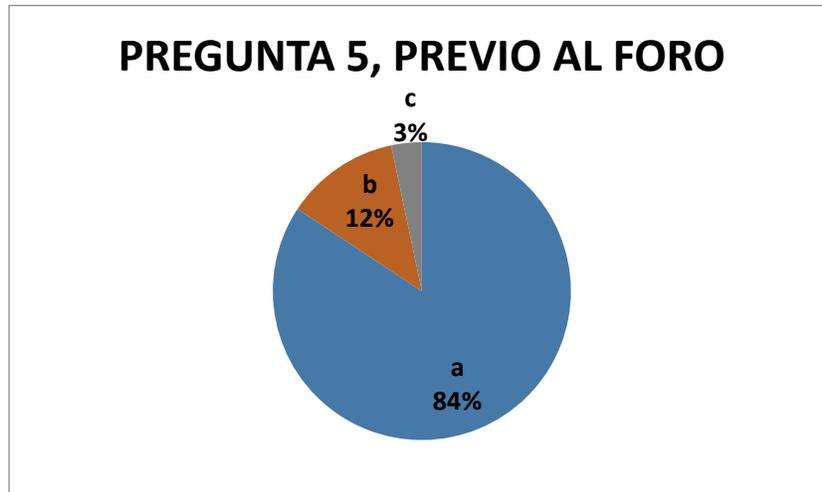
5.5 Pregunta 5: ¿Usted estaría de acuerdo con apoyar una propuesta liderada por la Alcaldía Municipal para mejorar la movilidad de la ciudad basada en darle prioridad y estimular a la movilidad realizada caminando, en bicicleta y en transporte público, a la vez que se desincentiva el uso del transporte privado (automóvil y moto)?

Las posibilidades de respuesta a esta pregunta, eran:

- a) Sí estaría de acuerdo
- b) No estaría de acuerdo
- c) No sabe / No contesta

La última pregunta hace un llamado directo a la audiencia a apoyar los procesos de planificación de la administración; en general se puede observar que existe una buena disposición en tanto que el 84% sí estaría de acuerdo, solo el 12% no estaría de acuerdo y el 3% no sabe.

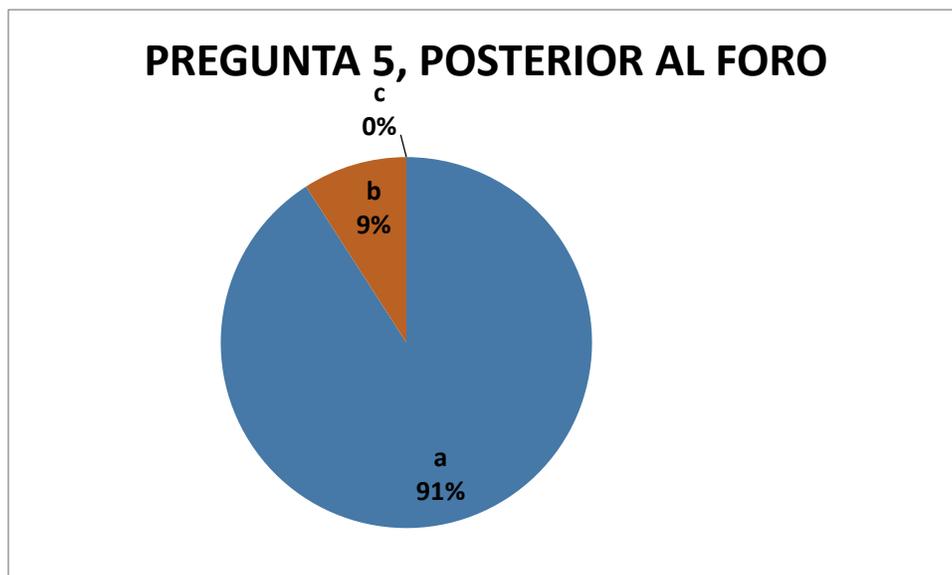
Gráfica 2 Respuestas a la pregunta 5 previo a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración Propia

Con el fin de evaluar la disposición del público al final de la presentación, la encuesta revela que el 90% está dispuesto a apoyar la iniciativa, por otra parte los que no apoyan son solo el 9% y finalmente no hay indecisos.

Gráfica 3 Respuestas a la pregunta 5 posterior a la presentación del PIMU



Fuente: Elaboración Propia

6. CONCLUSIONES

6.1 Con base en las intervenciones de los asistentes

De este proceso de participación ciudadana del PIMU- Visión 2028 podemos concluir que, las sesiones realizadas han permitido conocer la receptividad del Plan de Acción entre los participantes, especialmente en el tema del Tren de Cercanías y el Tranvía Urbano, así como los proyectos para mejorar la movilidad en la zona sur de la ciudad.

Se evidenció que gran parte de los asistentes están de acuerdo en la implementación de los sub programas del componente peatonal como prioridad en la movilidad e incentivar el uso de la bicicleta.

De manera general los asistentes están de acuerdo en optimizar el desempeño en la calidad del servicio del transporte público masivo SITM-MIO.

Gran parte de los asistentes antes de iniciar los talleres de participación ciudadana del PIMU – Visión 2028, pensaban que la solución inmediata de la movilidad en Cali consistía en implementar obra en infraestructura (calles, puentes entre otras); después de conocer los planteamientos de movilidad del plan esta percepción cambió.

Se concluye que una vez expuesto el PIMU- Visión 2028 los asistentes interiorizaron el concepto de qué es un plan de movilidad urbano, en que consiste y cuáles son los actores que intervienen en la planificación, diagnóstico y ejecución del mismo.

6.2 Con base en la evaluación de impacto mediante encuesta

Antes de la presentación del documento preliminar del PIMU Visión 2028, el 72% de las personas consideraron que la causa estructural por la cual la movilidad en la ciudad estaba deteriorada era porque la Administración no tenía una hoja de ruta en materia de movilidad. Lo cual evidencia su conocimiento de la necesidad de un plan maestro como carta de navegación de largo plazo.

Antes y después de la presentación, la mayoría de las personas dijeron que según la legislación los modos de transporte priorizados eran los peatones, la bicicleta y el transporte público; sin embargo, antes de la presentación dicha

mayoría correspondía al 67% y luego de ella se incrementó al 77%, mostrando el impacto positivo que tuvo la sesión en lo que respecta al conocimiento de la legislación nacional.

Antes y después de la presentación, la amplia mayoría de las personas dijeron que el Plan de Movilidad era un instrumento de planificación integral que aborda todos los modos de transporte y prioriza aquellos que son más sostenible. Antes de la presentación dicha mayoría correspondía al 89% y luego de ella era el 90%.

Antes y después de la presentación, la mayoría de las personas dijeron que el contenido mínimo de un Plan de Movilidad era el análisis y diagnóstico, propuestas de acción y paquete de indicadores. Antes de la presentación dicha mayoría correspondía al 70% y luego se incrementó al 82%, evidenciando un impacto positivo de la sesión.

Antes y después de la presentación, una amplia mayoría de las personas estuvieron dispuestas a apoyar a la administración en mejorar la movilidad a través del fomento de los modos de transporte sostenible y el desincentivo a uso de transporte privado. Antes de la presentación dicha mayoría correspondía al 84% y luego se incrementó al 91% evidenciando el impacto positivo de la sesión.

Luego de la presentación del PIMU, el total de indecisos (3%) decidió apoyar a la alcaldía en las decisiones que tome en pro de la mejora en la movilidad basado en el fomento a modos de transporte alternativo y el desincentivo al vehículo particular.

En general se pudo observar que muchos de los asistentes tenían un claro criterio de las problemáticas en la ciudad y que aquellos que no, pudieron a través de la presentación formarse un criterio al respecto.

Como indicador importante de la formación de criterio, se pudo observar que se disminuyó casi a cero (0) el porcentaje de indecisos en todas las preguntas de la encuesta realizada posterior a la presentación del PIMU.

La encuesta como herramienta de medición es un instrumento útil que debe ser refinado en futuros ejercicios.