PROYECTO NORMATIVO DEL DECRETO "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO MUNICIPAL N°640 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 2025 PRORROGADO POR EL DECRETO 135 DEL 25 DE MAYO DE 2026, Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"

PUBLICACIÓN PROYECTO NORMATIVO

<table>
<tr><td>A.- Nombre del Proyecto Normativo</td><td>"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO MUNICIPAL N°640 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 2025 PRORROGADO POR EL DECRETO 135 DEL 25 DE MAYO DE 2026, Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"</td></tr>
<tr><td>B.- Dependencia responsable</td><td>SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ARMENIA</td></tr>
<tr><td>B.- Objeto del mismo</td><td>Este Acto Administrativo consiste prorrogar la medida adoptada mediante el Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025, hasta el día 28 de febrero de 2027.

ADICIONAR un artículo transitorio al Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025 "POR MEDIO DEL CUAL SE SUSPENDE PARCIALMENTE EL DECRETO MUNICIPAL No.59 DEL 17 DE MARZO DE 2023 Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO", en los siguientes términos:

RESTRINGIR la circulación de vehiculos automotores particulares durante los días hábiles en el cuadrante del sector norte de la ciudad de Armenia, comprendido entre las calles 2 y 10 Norte, inclusive, y las carreras 6 (avenida Centenario) y 14 (avenida Bolívar), inclusive, desde las 07:00 horas hasta las 19:00 horas, y con el último dígito de la placa de la siguiente manera:

<table>
<tr><th>DÍA</th><th>ÚLTIMO DÍGITO NUMERO PLACA</th></tr>
<tr><td>Lunes</td><td>5 – 6 – 1 – 2</td></tr>
<tr><td>Martes</td><td>7 – 8 – 3 – 4</td></tr>
<tr><td>Miércoles</td><td>9 – 0 – 5 – 6</td></tr>
<tr><td>Jueves</td><td>1 – 2 – 7 – 8</td></tr>
<tr><td>Viernes</td><td>3 – 4 – 9 – 0</td></tr>
</table>

PARÁGRAFO: La restricción de que trata este artículo no regirá los días sábados, domingos, ni festivos indicados en la Ley 51 de 1983, o los días que excepcionalmente se establezca por acto administrativo.</td></tr>
<tr><td>C.- Población objeto</td><td>Comunidad en general</td></tr>
</table>

PROYECTO NORMATIVO DEL DECRETO "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO MUNICIPAL N°640 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 2025 PRORROGADO POR EL DECRETO 135 DEL 25 DE MAYO DE 2026, Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"

D.- Mecanismos establecidos para la participación en la convocatoria de consulta pública	Las Herramientas establecidas para la presentación de comentarios, recomendaciones, inquietudes y demás manifestaciones en torno al objeto del proyecto normativo, son las siguientes: - VIRTUAL: Correo electrónico institucional: transito@armenia.gov.co con el asunto de *"COMENTARIOS RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO – PARTICIPACION CIUDADANA".* - PRESENCIAL: en las oficinas de la Secretaria de Tránsito y Transporte de Armenia ubicado en la calle 22 # 27-37 segundo piso de la Plaza Minorista en la ciudad de Armenia, en el horario de Lunes a Viernes de 8:00 a.m. a 12:00 p.m. y de 02:00 p.m. a 05:30 p.m.
E.- Plazos para participar	Fecha de inicio y terminación para la recepción de comentarios, recomendaciones o inquietudes; el cual deberá corresponder a **cinco (5) días hábiles** posteriores al vencimiento del aviso de convocatoria. VIRTUAL: A partir del día 31 de agosto al día 04 de septiembre de 2026, hasta las 18:00 p.m. del último día, se reciben los correos electrónicos con los comentarios, observaciones, recomendaciones e inquietudes del proyecto normativo cuyo asunto debe indicar lo siguiente: *"COMENTARIOS RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO – PARTICIPACION CIUDADANA".* PRESENCIAL: A partir del día 31 de agosto al día 04 de septiembre de 2026, en el horario de Lunes a Viernes de 8:00 a.m. a 12:00 p.m. y de 02:00 p.m. a 05:30 p.m., se reciben los oficios, memoriales o documentos en físico con los comentarios, observaciones, recomendaciones e inquietudes del proyecto normativo cuyo asunto debe indicar lo siguiente: *"COMENTARIOS RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO – PARTICIPACION CIUDADANA".*
F.- Canales de presentación de los comentarios, recomendaciones o inquietudes	Las Herramientas establecidas para la presentación de comentarios, recomendaciones, inquietudes y demás manifestaciones en torno al objeto del proyecto normativo, son las siguientes: - VIRTUAL: Correo electrónico institucional: transito@armenia.gov.co con el asunto de *"COMENTARIOS RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO – PARTICIPACION CIUDADANA".*

	- PRESENCIAL: en las oficinas de la Secretaria de Tránsito y Transporte de Armenia ubicado en la calle 22 # 27-37 segundo piso de la Plaza Minorista en la ciudad de Armenia, en el horario de Lunes a Viernes de 8:00 a.m. a 12:00 p.m. y de 02:00 p.m. a 05:30 p.m.
G.- Duración de la publicación del aviso de convocatoria	Plazo establecido para la convocatoria, el cual es de cinco (5) días hábiles.

Cordialmente,

DANIEL JAIME CASTAÑO CALDERÓN
Secretario de Tránsito y Transporte de Armenia

Proyectó y elaboró: Área Jurídica de Despacho de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia
Revisó Daniel Jaime Castaño Calderón –Secretario de Tránsito y Transporte de Armenia

NOMBRE	RUTA DE PUBLICACIÓN	ARCHIVO ADJUNTO
Publicación del Proyecto Normativo DECRETO RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO	https://www.armenia.gov.co/normativa/politica-de-mejora-normativa?view=article&id=16102:politica-de-mejora-normativa-secretaria-setta&catid=29	Proyecto normativo DECRETO RESTRICCION CIRCULACIÓN PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO

MUNICIPIO DE ARMENIA
Nit: 890000464-3
Despacho del Alcalde

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO MUNICIPAL N°640 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 2025 PRORROGADO POR EL DECRETO 135 DEL 25 DE MAYO DE 2026, Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"

El Alcalde de Armenia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales y en especial las conferidas en los artículos 2º, y 315º numeral 1°, 3° y 10° de la Constitución Política de Colombia, el artículo 1º de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, el artículo 3º de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el artículo 6º de la Ley 769 de 2002, el artículo 7º de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 58º de la Ley 2197 de 2022, el artículo 119 de la Ley 769 de 2002, el Literal A y B en el numeral 1° del artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, el artículo 6º de la Ley 1964 de 2019, y

CONSIDERANDO

Que, el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia, dispone:

> "*Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*
>
> *Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.".*

Que, el artículo 24º de la Constitución Política dispone: *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia".*

Que el articulo 287 Superior, en punto a la autonomía que les asiste a las entidades territoriales, dispone lo siguiente:

> *"ARTICULO 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.*
> 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."*

Que, el numeral 1°, 3° y 10º del artículo 315º de la Constitución Política establece dentro de las atribuciones del Alcalde, cito texto:

> *(…)*

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo.
(…)
3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes.
(…)
10. Las demás que la Constitución y la ley le señalen.
(…)

Que, el artículo 1° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010 establece que "*en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público"*

Que, de igual forma el artículo 3º ibídem modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010, señala, lo siguiente:

"Para los efectos de la presente Ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:
El Ministro de Transporte
Los Gobernadores y los Alcaldes.
Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.
Los Agentes de Tránsito y Transporte".

Que el artículo 6° ídem señala:

"Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los Municipios donde no hay autoridad de tránsito;
c) Las secretarias municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo Municipio y los corregimientos.
d) Las secretarias distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales:
e) Las secretarias departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los Municipios donde no haya autoridad de tránsito.
***PARÁGRAFO 1o.** En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.*

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

PARÁGRAFO 2o. *Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los Municipios y distritos*

PARÁGRAFO 3o. *Los gobernadores y los Alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.*

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante, los Alcaldes de Municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total, o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan."

Que, de conformidad con el parágrafo 3º atrás citado, y en concordancia con el artículo 119 ibidem, los Alcaldes Municipales se encuentran facultados para expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos; así mismo, se le ha encomendado el deber de velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público.

Que, el artículo 7° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022 preceptúa: "*las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público".*

Que el artículo 119 de la Ley 769 de 2002, denota que: *"Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos."*

Que los Literales A y B en el numeral 1° del artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, prescriben como funciones de los Alcaldes:

(…)
"A) En relación con el Concejo:
(…)
B) En relación con el orden público:
1. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones del Presidente de la República y del respectivo gobernador. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante.." (...)
(...)

Que en la Sentencia T-640 de 1996, con ponencia del Magistrado Vladimiro Naranjo, la Corte Constitucional concluyó que la restricción del derecho a la circulación en determinado medio

de transporte no constituye una vulneración del derecho a la libre circulación ya que éste bien puede ejercerse a través de otros medios de transporte, para lo cual, se cita el texto:

> *"… En efecto, el derecho de libre circulación puede ejercerse a través de muy distintos y variados medios de transporte, lo que excluye, per-se, el que la restricción impuesta para utilizar uno sólo de ellos y en un muy limitado horario semanal, pueda considerarse como una amenaza inminente y grave de destrucción de un derecho fundamental."*

Que el artículo 6º de la Ley 1964 de 2019 establece *"Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad."*.

Que la administración municipal mediante el Decreto Municipal N°59 del 17 de marzo de 2023 *"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO MUNICIPAL N° 327 DEL 15 DE OCTUBRE DE 2020 Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA DE PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA",* modificó los artículos primero, segundo, tercero y cuarto del Decreto Municipal N°327 del 15 de octubre de 2020, donde se estableció la restricción de movilidad pico y placa, por nomenclatura, horario y dígitos del número de la placa del vehículo.

Que, el Municipio de Armenia, previas consideraciones de orden factico y jurídico tuvo a bien expedir el Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025 *"POR MEDIO DEL CUAL SE SUSPENDE PARCIALMENTE EL DECRETO MUNICIPAL No.59 DEL 17 DE MARZO DE 2023 Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"*, el cual busco, regular la restricción de la circulación de vehículos automotores y vehículos tipo Motocicleta moto triciclos, cuatrimotos y motocarros particulares en el perímetro urbano de la ciudad de Armenia, desde las 07:00 horas hasta las 19:00 horas, y con el último dígito de la placa; por un término inicial de seis (6) meses contados a partir de la publicación del acto administrativo.

Que la anterior medida, estuvo soportada en el desarrollo de diferentes obras de intervención vial a lo largo y ancho del casco urbano de la municipalidad, siendo el mas relevante de ellos, la obra a ejecutarse en el marco de la licitación pública No. 2025 – 002, cuyo objeto contractual comprende "EJECUTAR OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VÍAL URBANA DEL MUNICIPIO DE ARMENIA".

Que durante la vigencia inicial de la medida adoptada mediante el Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025, se contó con la culminación de algunas de las obras inicialmente enlistadas, no obstante, la mayoría de ellas, aun se encuentran en ejecución.

Que, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, a través del área de flujo vial, considera necesario continuar con la medida de restricción de movilidad "pico y placa" en todo

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

el perímetro urbano de la ciudad de Armenia, manteniendo el horario y los días de aplicación, al evidenciarse mejoras en el flujo vehicular de la ciudad. Dicha necesidad junto con el análisis respectivo, reza en el documento anexo al presente decreto, cuyo contenido in extenso dispone:

(…)

Afectación a la eficiencia del transporte público colectivo

El incremento sostenido de automóviles y motocicletas en circulación reduce considerablemente las condiciones operacionales del transporte público colectivo urbano, debido a que los buses deben compartir corredores viales congestionados, con velocidades operacionales reducidas y altos niveles de interferencia vehicular.

Lo anterior genera; Incremento en los tiempos de recorrido, pérdida de regularidad en las frecuencias, aumento de retrasos operacionales, disminución en la confiabilidad del servicio, reducción en la velocidad comercial de las rutas e incremento de costos operativos para las empresas transportadoras.

Estas condiciones afectan directamente la calidad del servicio prestado a los usuarios, disminuyendo la competitividad del transporte público frente al vehículo particular y promoviendo, a su vez, una mayor migración modal hacia modos individuales motorizados, situación que profundiza el problema de congestión urbana.

Adicionalmente, durante las horas de máxima demanda y especialmente en corredores estratégicos afectados por obras de infraestructura, se presentan importantes dificultades para garantizar la continuidad y oportunidad del servicio de transporte público colectivo, afectando principalmente a la población que depende de este modo para acceder a actividades laborales, educativas, comerciales y de salud.

Impactos sobre la movilidad peatonal y los modos sostenibles

La predominancia del vehículo particular también genera una ocupación desproporcionada del espacio público vial, reduciendo las condiciones de seguridad y accesibilidad para peatones y ciclistas, esta situación genera: conflictos entre actores viales, dificultades para el cruce peatonal, barreras de accesibilidad, La exposición al riesgo vial, invasión del espacio público y condiciones de inseguridad para usuarios vulnerables.

Esta situación limita el desarrollo de una movilidad activa y sostenible, afectando especialmente a poblaciones con mayores condiciones de vulnerabilidad como adultos mayores, niños, personas con movilidad reducida y usuarios del transporte público.

El aumento del flujo vehicular y la saturación de corredores urbanos generan mayores probabilidades de conflictos operacionales y siniestralidad vial, particularmente en intersecciones de alta demanda y corredores con capacidad excedida.

La coexistencia de altos volúmenes de motocicletas, automóviles, transporte público y peatones dentro de una infraestructura limitada incrementa la complejidad operacional del sistema vial y eleva los niveles de riesgo para todos los actores de la movilidad.

De manera especial, el crecimiento del uso de motocicletas representa un factor relevante dentro de la problemática de seguridad vial, debido a su alta participación dentro del flujo vehicular urbano y a la vulnerabilidad inherente de este tipo de vehículo frente a eventos siniestrales.

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

La dependencia excesiva del vehículo particular genera igualmente efectos negativos sobre la sostenibilidad ambiental y urbana del municipio, desde la perspectiva de sostenibilidad urbana, el actual patrón modal resulta ineficiente, toda vez que los vehículos particulares requieren una alta proporción del espacio vial para movilizar un número reducido de personas en comparación con los sistemas de transporte colectivo.

Necesidad de implementar medidas de gestión de demanda

En virtud de lo anterior, el diagnóstico del PMSS concluye la necesidad de adoptar medidas orientadas a gestionar la demanda vehicular y desincentivar el uso excesivo del automóvil y la motocicleta particular, especialmente durante los periodos de mayor congestión.
En este contexto, medidas de gestión de tránsito como la restricción vehicular "Pico y Placa" constituyen herramientas técnicas temporales orientadas a:

- *Reducir la presión sobre la infraestructura vial.*
- *Mejorar las condiciones operacionales del transporte público.*
- *Disminuir los niveles de congestión.*
- *Favorecer la movilidad sostenible.*
- *Priorizar actores viales vulnerables.*
- *Mantener condiciones mínimas de funcionalidad del sistema de movilidad urbana.*

Por consiguiente, la implementación y prórroga de medidas de restricción vehicular se encuentra alineada con los lineamientos técnicos del Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial y responde a la necesidad de avanzar progresivamente hacia un modelo de movilidad más eficiente, seguro, sostenible y equilibrado para la ciudad de Armenia.

3. IMPACTO DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN LA MOVILIDAD URBANA

3.1 Intervenciones viales y ocupación del espacio público

Actualmente, el municipio desarrolla múltiples proyectos de infraestructura vial y sanitaria que implican ocupación parcial y total de calzadas, reducción de capacidad vial y modificaciones permanentes en los patrones de circulación.

Entre las principales intervenciones se destacan:

- *Rehabilitación de 12 km de malla vial.*
- *Reposición de redes de acueducto y alcantarillado en 27 tramos.*
- *Construcción del Intercambiador Vial del sector Bomberos.*
- *Obras complementarias del puente de la Avenida Centenario.*
- *Intervenciones sobre corredores estratégicos como:*
    - *Avenida Centenario.*
    - *Calle 2 Norte.*
    - *Carrera 19.*
    - *Avenida Bolívar.*
    - *Sector Laureles.*
    - *Sector Granada.*

Estas intervenciones generan restricciones operacionales significativas sobre la red vial principal.

3.2 Afectaciones derivadas del Intercambiador Vial Bomberos

MUNICIPIO DE ARMENIA
Nit: 890000464-3
Despacho del Alcalde

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

La construcción del Intercambiador Vial Bomberos constituye actualmente uno de los proyectos de mayor impacto sobre la movilidad urbana de Armenia. Durante el desarrollo de las diferentes fases del Plan de Manejo de Tránsito se han implementado:

- *Restricciones parciales de carriles.*
- *Cierres totales de vías.*
- *Desvíos operacionales.*
- *Nuevas fases semafóricas.*
- *Restricciones de giros y accesos.*

Con lo anterior y teniendo en cuenta diferentes fases que ha tenido en la ejecución del proyecto; las cuales han sido:

Fase I: Se inicio con la demolición de separador central, implementación de campamento, tala y poda de árboles y se dio inicio a las actividades de traslado de redes.

Fase II: En esta fase se continuo con el traslado de las redes tanto secas como húmedas, en donde para las secas se tuvo que realizar la canalización, construcción de bancos de ductos y cámaras para poder ejecutar la subterranización de las redes de EDEQ en el corredor comprendido entre Nisa Bulevar y semáforo de la Calle 5ta Norte; así como el sector de Idime. Para las redes húmedas que implico la colocación de la tubería de 4" desde la Av. Las Palmas hasta el Conjunto Residencial Nisa Bulevar realizar en conjunto con EPA la conexión para abastecer con agua el conjunto Nisa Bulevar. En esta fase iniciamos la construcción de los pilotes, para lo cual se solicitó el cierre de la calzada sentido Sur – Norte entre las glorietas de Bolo Club y Bomberos.

Fase III: Con la implementación de esta fase se dio inicio a las actividades de excavación en el sector comprendido entre Bolo Club y Bomberos, dando la necesidad de realizar el cierre total de la calzada en ambos sentidos; esto nos obligó a implementar el giro a la Izquierda en el sector del bienestar viniendo del Norte de la ciudad para conectar por la Calle 3ra la Carrera 19 y para los vehículos que se dirigían al Norte tomar la calle 3ra conectar con la Av. Los Camellos y tomar el sector de Bomberos para continuar el norte, también se continuo con la construcción de los pilotes.

Las actividades ejecutadas durante las fases que se han dado en el proyecto nos han permitido tener un avance de obra encima del 20%, el cual buscamos incrementarlo ejecutando las actividades que se mencionan a continuación:

- *Demoliciones*
- *Excavaciones*
- *Descabece de Pilotes*
- *Construcción de vigas*
- *Construcción de Puentes de glorieta*

Para la ejecución de las actividades anteriormente mencionadas y para dar continuidad al programa de obra se hace necesario extender la medida de Pico Y Placa antes mencionada garantizando por parte del Consorcio la continuidad y mantenimiento del PMT correspondiente a la Fase III del proyecto.

Particularmente, el cierre total de la Carrera 19 entre Calles 2 Norte y Segunda ha generado redistribución de flujos hacia corredores alternos como:

- *Avenida Bolívar.*
- *Sector Granada.*
- *Avenida Centenario.*

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

- *Calle Quinta Norte.*
- *Carrera 23.*

Lo anterior ha ocasionado incrementos sustanciales en los tiempos de viaje y mayores niveles de congestión.

3.3 Afectación al transporte público colectivo

Las alteraciones generadas en las dinámicas de circulación como consecuencia de las diferentes obras de infraestructura, cierres viales, desvíos operacionales y modificaciones temporales implementadas sobre corredores estratégicos de la ciudad de Armenia han impactado de manera directa la operación del transporte público colectivo urbano municipal de pasajeros, afectando significativamente sus condiciones de funcionamiento y prestación del servicio.

La reducción de capacidad vial y el incremento de los niveles de congestión han ocasionado mayores tiempos de recorrido para las rutas urbanas, pérdida de regularidad operacional, disminución en las frecuencias de paso y afectaciones en la confiabilidad del sistema, dificultando el cumplimiento de itinerarios y horarios establecidos.

Estas condiciones generan una disminución en la calidad y oportunidad del servicio prestado a los usuarios, aumentando los tiempos de espera y desplazamiento de la población que depende diariamente del transporte público para acceder a actividades laborales, educativas, comerciales, institucionales y de salud. Asimismo, la congestión recurrente sobre corredores principales y vías alternas ha reducido las velocidades operacionales del transporte público colectivo, incrementando los costos operativos y afectando la eficiencia general del sistema de movilidad urbana.

En consecuencia, dicha situación compromete el acceso eficiente y equitativo de la ciudadanía a servicios esenciales y afecta especialmente a los sectores poblacionales con mayor dependencia del transporte público, consolidando la necesidad de implementar y mantener medidas de gestión de tránsito orientadas a mejorar sus condiciones operacionales y priorizar su circulación dentro de la red vial urbana.

4. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA PARA LA PRÓRROGA DE LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR

La medida de restricción vehicular implementada mediante el Decreto 640 de 2025 se constituye como un instrumento técnico de gestión de la demanda de tránsito orientado a reducir la presión ejercida sobre la infraestructura vial urbana durante la ejecución de las diferentes obras de infraestructura que actualmente se desarrollan en la ciudad de Armenia.

Las condiciones actuales de movilidad evidencian la persistencia de altos niveles de congestión en corredores estratégicos, la continuidad de intervenciones de gran impacto vial, la proyección de nuevas fases constructivas que implicarán mayores restricciones operacionales y la existencia de múltiples vías funcionando cerca o por encima de su capacidad, situación que se agrava por la alta dependencia del vehículo particular y las afectaciones operacionales que viene presentando el transporte público colectivo urbano.

En este contexto, la prórroga de la medida resulta técnica, operativa y funcionalmente necesaria, toda vez que permite mitigar los impactos derivados de las obras, reducir los niveles de saturación vial, preservar condiciones mínimas de movilidad, favorecer la circulación sobre corredores críticos y garantizar mejores condiciones de operación para el transporte público

colectivo, contribuyendo adicionalmente a la disminución de conflictos de tránsito, riesgos de siniestralidad y tiempos de desplazamiento.

De igual forma, la continuidad de la restricción vehicular constituye una medida coherente con los lineamientos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial 2024, el cual plantea la necesidad de implementar estrategias de gestión eficiente de la demanda vehicular, priorización de modos sostenibles y fortalecimiento de los actores viales más vulnerables, promoviendo progresivamente.

5. BENEFICIOS DE LA PRÓRROGA DE LA MEDIDA

5.1 Mejoramiento operacional de la red vial

La prórroga de la medida de restricción vehicular permitirá mejorar las condiciones operacionales de la red vial urbana del municipio de Armenia, especialmente en aquellos corredores estratégicos que actualmente presentan altos niveles de saturación y afectaciones derivadas de la ejecución simultánea de obras de infraestructura vial y sanitaria.

La reducción temporal del número de vehículos particulares en circulación contribuye técnicamente a disminuir la presión sobre las intersecciones y tramos con mayor demanda vehicular, permitiendo una mejor distribución de los flujos de tránsito y reduciendo los fenómenos recurrentes de congestión que se presentan durante las horas pico. Asimismo, la medida favorece el incremento de las velocidades promedio de circulación, optimiza la capacidad funcional de las intersecciones críticas, disminuye los tiempos de viaje y mejora la estabilidad operacional de los corredores principales y alternos utilizados durante los desvíos implementados por los diferentes planes de manejo de tránsito. De igual manera, al reducir los niveles de saturación vial, se disminuyen las maniobras conflictivas, las detenciones prolongadas y las condiciones de circulación forzada, generando una operación más eficiente, segura y ordenada de la infraestructura vial disponible mientras continúan las intervenciones constructivas en distintos sectores de la ciudad.

5.2 Priorización del transporte público

La prórroga de la medida de restricción vehicular contribuye de manera significativa a la priorización operacional del transporte público colectivo urbano, al disminuir la cantidad de vehículos particulares que circulan sobre los principales corredores viales de la ciudad y reducir las interferencias generadas por los altos niveles de congestión.

Esta condición permite mejorar la movilidad de los vehículos de servicio público, optimizando sus tiempos de recorrido y favoreciendo una operación más eficiente, continua y predecible dentro de la red vial urbana.

Actualmente, las afectaciones derivadas de las obras de infraestructura, los cierres parciales y totales de vías, los desvíos operacionales y la alta demanda vehicular han generado una disminución considerable en las velocidades de circulación del transporte público colectivo, impactando negativamente la regularidad de las rutas, el cumplimiento de frecuencias y la oportunidad en la prestación del servicio a los usuarios. En este contexto, la reducción del flujo vehicular particular mediante la medida de "Pico y Placa" permite liberar capacidad vial en corredores estratégicos, disminuyendo los tiempos de permanencia de los buses en intersecciones y tramos críticos y facilitando una circulación más fluida.

De igual manera, la medida contribuye a mejorar la confiabilidad operacional del sistema de transporte público, permitiendo una mayor estabilidad en los itinerarios y reduciendo las variaciones excesivas en los tiempos de viaje que afectan diariamente a los usuarios. Esto

resulta especialmente importante considerando que una parte significativa de la población del municipio depende del transporte público colectivo para acceder a actividades laborales, educativas, comerciales, institucionales y de salud.

La priorización del transporte público también se encuentra alineada con los principios técnicos de movilidad sostenible y eficiencia urbana, en razón a que este modo de transporte permite movilizar una mayor cantidad de personas utilizando una menor proporción del espacio vial disponible, en comparación con el vehículo particular. En consecuencia, mantener condiciones adecuadas para su operación constituye una estrategia fundamental para mejorar la movilidad general de la ciudad, promover el uso de modos de transporte más eficientes y reducir progresivamente la dependencia del automóvil y la motocicleta particular.

Asimismo, la medida favorece indirectamente la sostenibilidad financiera y operativa del sistema de transporte público colectivo, toda vez que la disminución de tiempos improductivos asociados a la congestión contribuye a reducir costos operacionales relacionados con consumo de combustible, desgaste mecánico y pérdidas de eficiencia en la prestación del servicio.

En este sentido, la prórroga de la restricción vehicular no solo constituye una herramienta de gestión de tránsito orientada a mitigar la congestión, sino también una medida de apoyo a la prestación eficiente, segura y oportuna del transporte público colectivo urbano en el municipio de Armenia.

5.3 Mitigación de impactos por obras

La prórroga de la medida de restricción vehicular constituye una herramienta fundamental para mitigar los impactos generados por las diferentes obras de infraestructura vial, sanitaria y urbanística que actualmente se ejecutan en el municipio de Armenia, las cuales han ocasionado una reducción significativa de la capacidad operativa de múltiples corredores estratégicos de la ciudad.

La ejecución simultánea de proyectos relacionados con rehabilitación de malla vial, reposición de redes de acueducto y alcantarillado, construcción de colectores, intervenciones sobre corredores arteriales y el desarrollo del Intercambiador Vial del sector Bomberos, ha requerido la implementación permanente de planes de manejo de tránsito que contemplan cierres parciales y totales de vías, ocupación temporal de calzadas, reducción de carriles de circulación, restricciones de giros y desvíos operacionales hacia corredores alternos.

Estas condiciones generan alteraciones importantes en las dinámicas normales de movilidad urbana, incrementando los niveles de congestión, la saturación de vías secundarias y los tiempos de desplazamiento, especialmente durante las horas de máxima demanda vehicular. En este contexto, la restricción vehicular permite compensar parcialmente la pérdida de capacidad vial ocasionada por las intervenciones constructivas, disminuyendo el volumen de vehículos particulares en circulación y facilitando una operación más estable y controlada de la red vial disponible.

Asimismo, la medida contribuye a reducir la presión sobre los corredores utilizados como rutas alternas durante la ejecución de las obras, evitando que las afectaciones se extiendan de manera generalizada a otros sectores de la ciudad. Esto resulta particularmente importante en zonas donde actualmente se presentan modificaciones significativas en la circulación, tales como la Avenida Centenario, la Carrera 19, la Calle 2 Norte, la Avenida Bolívar y los sectores intervenidos por las fases constructivas del Intercambiador Vial Bomberos.

De igual forma, la disminución del flujo vehicular favorece la implementación y operatividad de los Planes de Manejo de Tránsito establecidos para cada proyecto, permitiendo una mayor

seguridad tanto para los trabajadores de obra como para los diferentes actores viales, reduciendo maniobras conflictivas, puntos de congestión y riesgos asociados a la circulación en zonas de intervención.

La medida también contribuye a mantener condiciones mínimas de funcionalidad del sistema de movilidad urbana durante el periodo constructivo, facilitando la continuidad de las actividades económicas, comerciales, institucionales y de prestación de servicios en la ciudad, mientras se desarrollan proyectos estratégicos orientados al mejoramiento de la infraestructura y la movilidad futura del municipio.

5.4 Protección de actores viales vulnerables

La prórroga de la medida de restricción vehicular contribuye de manera importante a la protección de los actores viales más vulnerables dentro del sistema de movilidad urbana, especialmente peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, adultos mayores y usuarios del transporte público colectivo, quienes son los principales afectados por las condiciones de congestión, saturación vial y desorden operacional que actualmente presenta la ciudad de Armenia.

La disminución del volumen de vehículos particulares en circulación permite reducir significativamente los conflictos de tránsito generados por maniobras riesgosas, cambios bruscos de carril, invasión de intersecciones, bloqueos de cruces peatonales y circulación forzada en corredores con capacidad limitada, situaciones que se intensifican durante las horas de máxima demanda y en sectores afectados por obras de infraestructura.

Desde el punto de vista técnico, la reducción de la presión vehicular sobre la red vial mejora las condiciones generales de seguridad operacional, al disminuir los niveles de interacción conflictiva entre los distintos actores de la movilidad y generar entornos de circulación más ordenados y predecibles. Esta condición favorece particularmente a peatones y ciclistas, quienes por su nivel de exposición presentan mayor vulnerabilidad frente a eventos de siniestralidad vial.

Asimismo, la medida permite mejorar las condiciones para los desplazamientos peatonales y de movilidad activa, especialmente en corredores urbanos donde actualmente se desarrollan intervenciones constructivas que han modificado temporalmente el espacio disponible para circulación. La disminución del flujo vehicular contribuye a generar mayores oportunidades de cruce seguro, menor presión sobre intersecciones y una reducción en los riesgos asociados a altas velocidades o congestión extrema.

De igual forma, la priorización de actores viales vulnerables se encuentra alineada con los principios establecidos en las políticas nacionales de movilidad sostenible, seguridad vial y enfoque de sistema seguro, así como con las recomendaciones contenidas en el Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial 2024, el cual plantea la necesidad de orientar las decisiones de gestión de tránsito hacia la protección de los usuarios más expuestos dentro del sistema vial urbano.

En consecuencia, la continuidad de la medida de restricción vehicular no solo constituye una acción orientada al manejo de la congestión, sino también una estrategia preventiva de seguridad vial y protección de la vida, encaminada a mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de los actores viales más vulnerables durante el desarrollo de las diferentes obras de infraestructura que actualmente se ejecutan en el municipio.

5.5 Gestión sostenible de la movilidad

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

La prórroga de la medida de restricción vehicular se constituye igualmente en una estrategia orientada a promover una gestión más sostenible y eficiente de la movilidad urbana en el municipio de Armenia, en concordancia con los principios de planificación moderna del transporte y las políticas públicas nacionales e internacionales enfocadas en la reducción de la dependencia del vehículo particular y la priorización de modos de transporte más eficientes, seguros y ambientalmente sostenibles.

La implementación de medidas de gestión de demanda como el "Pico y Placa" busca generar cambios progresivos en los patrones de desplazamiento de los ciudadanos, incentivando un uso más racional y responsable del automóvil y la motocicleta particular, especialmente durante los periodos de mayor congestión y sobre corredores con capacidad limitada.

En este sentido, la restricción vehicular promueve alternativas de movilidad que permiten optimizar el uso del espacio vial disponible, tales como el uso compartido del automóvil, la planificación eficiente de viajes y la migración hacia modos de transporte de mayor capacidad y menor impacto urbano. De igual manera, la medida favorece el incremento en la utilización del transporte público colectivo, al generar condiciones operacionales más adecuadas para su funcionamiento y mejorar su competitividad frente al vehículo particular en términos de tiempos de desplazamiento y confiabilidad del servicio.

Asimismo, la reducción de vehículos en circulación contribuye a crear entornos urbanos más favorables para la movilidad activa, incentivando desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta en trayectos cortos o complementarios, especialmente en sectores donde las condiciones de congestión vehicular y saturación vial desestimulan actualmente estos modos de transporte. Lo anterior resulta especialmente relevante dentro de una visión integral de ciudad sostenible, donde la movilidad debe orientarse no solo a garantizar desplazamientos eficientes, sino también a mejorar la calidad del espacio urbano, la seguridad vial, la accesibilidad y las condiciones ambientales.

Desde el componente ambiental, la disminución temporal del flujo vehicular contribuye igualmente a reducir emisiones contaminantes, consumo de combustible y niveles de contaminación auditiva asociados a la congestión prolongada y a las bajas velocidades de circulación, aspectos que impactan directamente la calidad ambiental urbana y la salud pública.

En consecuencia, la continuidad de la medida de restricción vehicular constituye una herramienta complementaria de gestión sostenible de la movilidad, orientada a avanzar progresivamente hacia un modelo de transporte más equilibrado, eficiente y compatible con las necesidades actuales de movilidad urbana del municipio, mientras se desarrollan las obras de infraestructura y se consolidan estrategias estructurales de mejoramiento del sistema vial y del transporte público colectivo.

6. OBJETIVOS DE LA PRÓRROGA DE LA RESTRICCIÓN VEHICULAR

Objetivo General

Prorrogar la medida de restricción vehicular en el perímetro urbano del municipio de Armenia por un periodo de seis (6) meses, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de movilidad y mitigar los impactos generados por las obras de infraestructura vial y sanitaria actualmente en ejecución.

Objetivos Específicos

1. *Reducir la congestión vehicular en corredores estratégicos de la ciudad.*

2. *Garantizar condiciones operacionales adecuadas para el transporte público colectivo urbano.*
3. *Mitigar los impactos derivados de cierres y restricciones viales temporales.*
4. *Mejorar la seguridad vial y reducir puntos de conflicto vehicular.*
5. *Promover una movilidad urbana más sostenible y eficiente.*
6. *Priorizar la movilidad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.*
7. *Mantener niveles aceptables de servicio en la red vial durante la ejecución de las obras.*

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del análisis técnico desarrollado sobre las condiciones actuales de movilidad en el municipio de Armenia, se concluye que la ciudad presenta una situación crítica derivada principalmente del crecimiento acelerado del parque automotor, el incremento sostenido de los viajes en modos motorizados particulares y la limitada capacidad de expansión de la infraestructura vial urbana, condiciones que han generado altos niveles de congestión y presión sobre los principales corredores de movilidad. Los estudios técnicos contenidos en el Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial 2024 evidencian que una proporción significativa de la red vial se encuentra operando cerca o por encima de su capacidad, situación que se ha intensificado con la ejecución simultánea de múltiples obras de infraestructura vial, rehabilitación de malla vial, reposición de redes de acueducto y alcantarillado y proyectos estratégicos como el Intercambiador Vial del sector Bomberos.

De igual manera, las intervenciones constructivas actualmente en desarrollo han generado reducciones importantes en la capacidad operativa de varios corredores estratégicos de la ciudad, ocasionando cierres parciales y totales de vías, desvíos operacionales, modificaciones en los patrones de circulación y afectaciones significativas sobre la movilidad urbana. Estas condiciones han impactado directamente la operación del transporte público colectivo urbano, aumentando los tiempos de recorrido, disminuyendo las velocidades operacionales y afectando la regularidad y oportunidad en la prestación del servicio a los usuarios.

En este contexto, la medida de restricción vehicular implementada mediante el Decreto 640 de 2025 ha demostrado constituir una herramienta técnica y operativa necesaria para la gestión de la demanda vehicular, permitiendo reducir parcialmente la presión sobre la infraestructura vial disponible, mejorar las condiciones generales de circulación y mitigar los impactos derivados de las obras de infraestructura. Asimismo, se evidencia que las futuras fases constructivas del Intercambiador Vial Bomberos y de los demás proyectos viales y sanitarios proyectados para los próximos meses continuarán generando restricciones significativas sobre la movilidad urbana, razón por la cual persisten las condiciones que justifican la continuidad de la medida.

Por lo anterior, se recomienda prorrogar la medida de restricción vehicular "Pico y Placa" por un periodo adicional de seis (6) meses en todo el perímetro urbano del municipio, como mecanismo temporal de gestión de tránsito orientado a garantizar condiciones mínimas de movilidad, mejorar la operación del transporte público colectivo y reducir los niveles de congestión mientras avanzan las diferentes intervenciones de infraestructura. De igual forma, se considera necesario mantener un seguimiento técnico permanente sobre indicadores asociados a niveles de servicio vial, velocidades operacionales, tiempos de viaje, comportamiento de intersecciones críticas y operación del transporte público, con el fin de evaluar continuamente el comportamiento de la movilidad urbana y la efectividad de la medida implementada.

Adicionalmente, se recomienda fortalecer estrategias complementarias de movilidad sostenible orientadas a promover el uso del transporte público, la movilidad activa, la cultura ciudadana y el uso compartido del vehículo particular, en concordancia con los lineamientos establecidos

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

en el Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial. Igualmente, resulta fundamental continuar desarrollando campañas pedagógicas e informativas que permitan socializar con la ciudadanía las razones técnicas que sustentan la medida, así como los beneficios asociados a la reducción de la congestión y a la mitigación de impactos generados por las obras en ejecución.

De la misma manera, se hace necesario mantener una articulación permanente entre las entidades responsables de la ejecución de obras y las autoridades de tránsito y transporte, garantizando la adecuada implementación y coordinación de los diferentes Planes de Manejo de Tránsito, con el propósito de minimizar impactos acumulativos sobre la red vial urbana y optimizar las condiciones de movilidad durante el periodo constructivo.

En mérito de lo expuesto, desde el punto de vista técnico, operacional y de gestión de la movilidad, se considera plenamente justificada la prórroga de la medida de restricción vehicular "Pico y Placa" en el perímetro urbano del municipio de Armenia, como una medida temporal, necesaria y proporcional orientada a preservar la funcionalidad del sistema vial, proteger la seguridad vial, garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo y contribuir al manejo eficiente de la movilidad urbana durante la ejecución de las obras de infraestructura actualmente en desarrollo.
(…)

Que, mediante el Decreto Municipal 135 del 25 de mayo de 2026 "POR MEDIO DEL CUAL SE PRORROGA EL DECRETO MUNICIPAL N°640 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 2025, Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA DE RESTRICCION DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO" se prorroga la medida contemplada en el Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025, hasta el mes de noviembre de 2026.

Que, mediante el Decreto Municipal 202 del 05 de agosto de 2026 *"POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA RESTRICCIÓN VEHICULAR SOBRE LA "CARRERA 23 ENTRE CALLE 3ª Y CARRERA 19" Y "CARRERA 19 ENTRE CALLE 5 NORTE Y GLORIETA DEL BOLO CLUB" EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"* se restringió la circulación de todo tipo de vehículos, por el corredor vial comprendido entre la "Carrera 23 entre Calle 3ª y Calle 2 N" y "Carrera 19 entre Calle 5 norte y Calle 2 (Glorieta del Bolo Club), desde el día lunes 10 de agosto de 2026; y se modificó temporalmente los recorridos para algunas rutas de transporte público colectivo, contenidos en los Decretos Municipales 569 de 2023, 311 de 2023, 189 de 2022, 078 de 2003 y 030 de 2001, por contingencia de la Fase 4 de las obras de construcción del Intercambiador Vial de Bomberos.

Que las medidas adoptadas en el Decreto Municipal 202 del 05 de agosto de 2026, buscaban garantizar la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte público colectivo, la optimización de la malla vial, la implementación temporal de un desvío operacional en las rutas que habitualmente transitan por esta intersección vial, con motivo del inicio de la Fase 4 del Plan de Manejo de Tráfico (PMT) y que estarán vigentes, hasta tanto las condiciones de obra permitan la normalización de la movilidad en el sector.

Que, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, a través del área de flujo vial, considero necesario continuar con la medida de restricción de movilidad "pico y placa" en todo el perímetro urbano de la ciudad de Armenia, incluyendo una nueva medida en el sector norte

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

de la ciudad al evidenciarse mayor congestión vehicular, manteniendo el mismo horario y los días de aplicación, pero ampliando el número de dígitos por día, en un cuadrante de la ciudad ubicado en el sector norte. Dicha necesidad junto con el análisis respectivo reza en el documento anexo al presente decreto, cuyo contenido in extenso dispone:

(…)
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA PARA LA MODIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR "PICO Y PLACA" EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA, COMO MEDIDA TEMPORAL DE GESTIÓN DE LA DEMANDA DERIVADA DE LA FASE 4 DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL INTERCAMBIADOR VIAL DEL SECTOR BOMBEROS

1. ANTECEDENTES

El municipio de Armenia, en el marco de sus competencias como autoridad de tránsito y transporte, ha venido implementando diferentes medidas de gestión de la movilidad orientadas a garantizar condiciones adecuadas de circulación, seguridad vial y prestación del servicio de transporte público, particularmente ante las restricciones de capacidad vial generadas por las diferentes obras de infraestructura que actualmente se desarrollan en la ciudad.

Dentro de estas medidas se encuentra la restricción vehicular denominada "Pico y Placa", concebida como una herramienta temporal de gestión de la demanda de tránsito, cuyo propósito es disminuir la cantidad de vehículos particulares que circulan simultáneamente por la red vial y, con ello, contribuir a la reducción de los niveles de congestión y a la conservación de condiciones mínimas de operación de los corredores estratégicos.

La justificación técnica previamente elaborada para la continuidad de la medida evidenció que el sistema vial urbano de Armenia presenta una presión creciente derivada del incremento del parque automotor, la concentración de viajes en modos motorizados particulares y las limitaciones de capacidad de la infraestructura vial existente.

De acuerdo con los antecedentes técnicos disponibles, los estudios desarrollados en el marco del Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial 2024 identificaron condiciones de capacidad crítica en una proporción importante de la red vial, particularmente durante los periodos de máxima demanda. Asimismo, se identificó una afectación directa sobre la operación del transporte público colectivo como consecuencia de la congestión y de las restricciones de capacidad vial.

En este contexto, a través del Decreto 202 de 2026 se dio inicio a la Fase 4 del Plan de Manejo de Tránsito – PMT del proyecto del Intercambiador Vial del sector Bomberos, la cual implicó el cierre total de la intersección conformada por la Carrera 19 con Calle 2 y Carrera 23 o Avenida 14 de Octubre, generando una redistribución significativa de los flujos vehiculares hacia corredores alternos. se impartieron diferentes medidas de movilidad relacionadas con restricción vehicular, tránsito de vehículos pesados, modificación de recorridos de rutas nacionales y de transporte colectivo, entre otras disposiciones, con el propósito de atender las condiciones particulares de movilidad derivadas de las intervenciones de infraestructura vial que se desarrollan en el municipio.

Esta nueva condición ha producido impactos adicionales sobre la movilidad urbana, evidenciándose problemas importantes de congestión y una afectación particular sobre la operación del transporte público colectivo e individual, así como sobre los desplazamientos realizados en vehículos particulares.

Por lo anterior, se considera técnicamente necesario adoptar una medida adicional, de carácter temporal, focalizado y diferencial, que permita disminuir la presión vehicular sobre el área directamente afectada por la redistribución de los flujos generada por la Fase 4 del PMT.

2. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD

La movilidad urbana de Armenia se desarrolla actualmente bajo condiciones de capacidad restringida como consecuencia de la coexistencia de una demanda vehicular elevada y diferentes intervenciones sobre corredores estratégicos de la ciudad.

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

El documento técnico que sustentó la continuidad de la medida de restricción vehicular identificó que el crecimiento del parque automotor y la concentración de viajes en vehículos particulares ejercen una presión considerable sobre la infraestructura vial disponible.

De igual manera, los estudios del Plan Maestro de Movilidad y Seguridad Vial 2024 evidenciaron que una proporción significativa de las vías evaluadas presenta condiciones de capacidad excedida o cercanas a la saturación, mientras que los principales corredores presentan condiciones críticas durante las horas de mayor demanda.

Esta situación adquiere especial relevancia cuando se producen cierres o reducciones adicionales de la capacidad vial, puesto que los vehículos que normalmente utilizarían los corredores intervenidos deben desplazarse hacia vías alternativas que, en muchos casos, presentan condiciones operacionales igualmente restrictivas.

La situación actual no corresponde únicamente a un incremento ordinario de la demanda vehicular. La ejecución de obras de infraestructura genera una reducción temporal de la oferta vial disponible, modificando los patrones de circulación y concentrando mayores volúmenes vehiculares en corredores que anteriormente operaban bajo condiciones diferentes.

En consecuencia, la gestión de la demanda constituye una herramienta necesaria para complementar las medidas de manejo de tránsito implementadas durante las obras.

3. FASE 4 DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO Y NUEVA CONDICIÓN OPERACIONAL

El inicio de la Fase 4 del Plan de Manejo de Tránsito del proyecto del Intercambiador Vial del sector Bomberos constituye un cambio relevante en las condiciones de movilidad del sector.
Esta fase contempla el cierre total de la intersección conformada por la Carrera 19 con Calle 2 y Carrera 23 o Avenida 14 de Octubre, situación que elimina temporalmente una conexión relevante dentro de la red vial urbana y obliga a modificar los recorridos habituales de los diferentes actores de la movilidad.

El cierre de una intersección de estas características no genera únicamente una afectación localizada en el punto intervenido. Por el contrario, produce una redistribución de los flujos vehiculares hacia corredores alternativos, incrementando la demanda sobre las vías que permanecen disponibles para la circulación.

Esta redistribución tiene especial importancia en el área comprendida entre la Calle 2, la Calle 10 Norte, la Carrera 14 y la Carrera 6 – Avenida Centenario, donde convergen diferentes corredores que actualmente cumplen funciones de conexión y distribución de los flujos provenientes de las zonas afectadas por el cierre.

Por consiguiente, la entrada en operación de la Fase 4 modificó las condiciones sobre las cuales fueron definidas las medidas de restricción vehicular previamente adoptadas, haciendo necesario realizar un ajuste complementario orientado específicamente a atender esta nueva condición.

4. EFECTOS DEL CIERRE SOBRE LA RED VIAL

El cierre total asociado a la Fase 4 genera una reducción efectiva de la capacidad disponible para atender los desplazamientos que anteriormente utilizaban los corredores intervenidos.

Ante esta situación, los vehículos particulares y de servicio público deben utilizar corredores alternativos, generándose una mayor concentración de vehículos en determinados sectores de la ciudad.

El seguimiento efectuado durante la implementación de la Fase 4 ha permitido evidenciar un comportamiento operacional desfavorable caracterizado por:

- *Incremento de la congestión vehicular en corredores alternos.*
- *Aumento de las demoras en intersecciones y tramos críticos.*
- *Disminución de las velocidades operacionales.*
- *Mayor acumulación de vehículos durante los periodos de máxima demanda.*

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

- *Incremento de los tiempos de recorrido.*
- *Interferencia entre los diferentes flujos vehiculares.*
- *Afectación de los recorridos habituales del transporte público.*
- *Mayor dificultad para mantener condiciones adecuadas de circulación en corredores alternativos.*

La situación descrita adquiere mayor relevancia debido a que los corredores utilizados como rutas alternativas deben atender simultáneamente los flujos propios de su operación normal y los flujos adicionales derivados de los cierres implementados por el PMT.

En estas condiciones, mantener sin modificaciones la demanda vehicular particular dentro del área de influencia de la intervención puede profundizar los fenómenos de congestión y afectar la funcionalidad general de la red.

5. AFECTACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO E INDIVIDUAL

Uno de los principales efectos identificados durante el seguimiento de la Fase 4 corresponde a la afectación de la operación del transporte público colectivo.

El transporte público colectivo requiere condiciones mínimas de fluidez en la red vial para garantizar la continuidad de sus recorridos, frecuencias, tiempos de viaje y regularidad operacional.

Cuando los corredores utilizados por las rutas de transporte público reciben volúmenes vehiculares adicionales como consecuencia de cierres viales, la reducción de las velocidades de circulación genera aumentos en los tiempos de recorrido y variaciones en la regularidad de las rutas.

Esta situación afecta directamente a los usuarios del transporte público, quienes dependen de este servicio para realizar desplazamientos relacionados con actividades laborales, educativas, comerciales, institucionales y de acceso a servicios.

De igual manera, se presenta afectación sobre el transporte público individual, particularmente por el incremento de las demoras, la reducción de las velocidades operacionales y la dificultad para acceder y circular por determinados sectores de la ciudad.

La congestión generada por la concentración de vehículos particulares también afecta al transporte público, puesto que ambos modos utilizan parte importante de los mismos corredores viales.

En consecuencia, una reducción temporal de la demanda de vehículos particulares en el área crítica constituye una medida que puede contribuir a recuperar capacidad operacional para los modos de transporte que movilizan un mayor número de personas y que prestan servicios esenciales a la ciudadanía.

6. NECESIDAD DE ADOPTAR UNA MEDIDA ADICIONAL DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

Las condiciones observadas después del inicio de la Fase 4 evidencian que las medidas de movilidad actualmente implementadas requieren un ajuste temporal para responder a la nueva configuración de los flujos vehiculares.

La medida propuesta no pretende sustituir el Plan de Manejo de Tránsito ni modificar las obligaciones asociadas a la ejecución de la obra. Por el contrario, constituye una herramienta complementaria de gestión de la demanda destinada a disminuir la presión vehicular sobre la red vial que actualmente recibe los flujos redistribuidos.

En este sentido, se propone establecer una restricción adicional de circulación para determinados dígitos de placa dentro de un área específica, manteniendo vigente la restricción general de dos dígitos diarios que actualmente aplica en el municipio.

La focalización territorial permite que la medida responda directamente a la condición que origina su necesidad, evitando extender la nueva restricción a la totalidad del perímetro urbano.

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

Esta característica constituye un elemento fundamental de proporcionalidad, dado que la medida adicional se concentra exclusivamente sobre el sector en el cual se requiere gestionar la demanda vehicular como consecuencia de la pérdida temporal de capacidad vial.

7. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA MEDIDA DE RESTRICCIÓN

Se propone implementar una restricción vehicular adicional, aplicable de lunes a viernes entre las 07:00 y las 19:00 horas, dentro del siguiente perímetro:

- *Límite sur: Calle 2.*
- *Límite norte: Calle 10 Norte.*
- *Límite occidental: Carrera 14.*
- *Límite oriental: Carrera 6 – Avenida Centenario.*

La medida será complementaria a la restricción general de dos dígitos que continúa vigente para el resto del municipio.

Los dígitos adicionales restringidos serán:

Día	*Dígitos adicionales restringidos*
Lunes	*5 – 6 – 1 – 2*
Martes	*7 – 8 – 3 – 4*
Miércoles	*9 – 0 – 5 – 6*
Jueves	*1 – 2 – 7 – 8*
Viernes	*3 – 4 – 9 – 0*

La distribución propuesta permite establecer una rotación de cuatro dígitos por día, garantizando que la restricción adicional sea distribuida durante la semana y evitando concentrar permanentemente los mismos dígitos en un determinado día.

La medida tendrá aplicación únicamente dentro del área definida y durante el horario establecido, sin modificar la regulación general de pico y placa vigente para el resto del municipio.

8. ANÁLISIS DE PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA

La medida propuesta responde a una situación específica y temporal de reducción de capacidad vial ocasionada por la ejecución de una obra de infraestructura.

Desde el punto de vista técnico, la intervención resulta proporcional debido a que:

La restricción adicional no se extiende a toda la ciudad, sino exclusivamente al área de influencia definida entre la Calle 2 y la Calle 10 Norte, y entre la Carrera 14 y la Carrera 6 – Avenida Centenario.

Su necesidad se encuentra vinculada a las condiciones excepcionales de circulación generadas por la Fase 4 del PMT y deberá ser objeto de seguimiento permanente.

La restricción general de dos dígitos diarios continúa vigente en el municipio. La nueva disposición constituye un mecanismo adicional y localizado para atender una problemática específica.

La disminución temporal de vehículos particulares permite disponer de una mayor capacidad efectiva para la circulación de transporte público colectivo, transporte público individual y demás usuarios de la red vial.

La medida responde a una modificación objetiva de las condiciones de operación producida por el cierre total de la intersección intervenida y no únicamente a una expectativa de incremento de la congestión.

9. OBJETIVOS DE LA MEDIDA

9.1. Objetivo general

MUNICIPIO DE ARMENIA
Nit: 890000464-3
Despacho del Alcalde

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

Implementar una medida adicional, temporal y focalizada de restricción vehicular dentro del área de influencia de la Fase 4 del Plan de Manejo de Tránsito del Intercambiador Vial del sector Bomberos, con el propósito de disminuir la presión sobre la red vial, mitigar los niveles de congestión y mejorar las condiciones operacionales del transporte público colectivo e individual.

9.2. Objetivos específicos

1. *Reducir temporalmente la cantidad de vehículos particulares que circulan dentro del área crítica.*
2. *Disminuir los niveles de congestión generados por la redistribución de flujos ocasionada por el cierre vial.*
3. *Mejorar las condiciones de circulación del transporte público colectivo.*
4. *Favorecer la operación del transporte público individual.*
5. *Reducir los tiempos de recorrido y las demoras en los corredores afectados.*
6. *Mejorar las condiciones operacionales de las intersecciones y corredores utilizados como rutas alternativas.*
7. *Mitigar los impactos acumulativos generados por la ejecución de las obras de infraestructura.*
8. *Mantener condiciones mínimas de funcionalidad de la red vial durante la ejecución de la Fase 4.*

10. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA MEDIDA

La implementación de la nueva restricción deberá estar acompañada de un proceso de seguimiento técnico que permita determinar su efectividad y establecer oportunamente los ajustes que resulten necesarios.

La Secretaría de Tránsito y Transporte podrá determinar la necesidad de mantener, modificar, ampliar o levantar la medida, de acuerdo con la evolución de las condiciones de movilidad y con el avance de las diferentes fases constructivas del proyecto.

11. CONSIDERACIONES FINALES

La movilidad urbana de Armenia se encuentra actualmente sometida a condiciones excepcionales derivadas de la ejecución simultánea de diferentes proyectos de infraestructura, situación que reduce temporalmente la capacidad disponible de la red vial y genera redistribuciones de tránsito hacia corredores alternativos.

El inicio de la Fase 4 del Plan de Manejo de Tránsito del Intercambiador Vial del sector Bomberos constituye una modificación significativa de las condiciones de circulación, debido al cierre total de la intersección conformada por la Carrera 19 con Calle 2 y Carrera 23 o Avenida 14 de Octubre.

El seguimiento realizado durante la implementación de esta fase ha permitido identificar problemas importantes de congestión, con afectaciones particulares sobre el transporte público colectivo, el transporte público individual y los usuarios que se movilizan en vehículos particulares.

La situación descrita demuestra que las condiciones actuales de operación de la red vial requieren medidas adicionales de gestión de la demanda que permitan disminuir temporalmente la presión sobre los corredores que están recibiendo los flujos redistribuidos.
En este contexto, la implementación de una restricción adicional de cuatro dígitos diarios dentro del área comprendida entre la Calle 2 y la Calle 10 Norte, y entre la Carrera 14 y la Carrera 6 – Avenida Centenario, constituye una medida técnicamente orientada a atender la problemática específica generada por la Fase 4.

La medida propuesta conserva la restricción general de dos dígitos diarios vigente en el resto del municipio y adiciona únicamente dos dígitos sobre el sector crítico, entre las 07:00 y las 19:00 horas de lunes a viernes.
Desde el punto de vista técnico y operacional, esta focalización permite atender la problemática identificada sin extender innecesariamente la restricción adicional a sectores de la ciudad que no presentan la misma condición de afectación.

MUNICIPIO DE ARMENIA
Nit: 890000464-3
Despacho del Alcalde

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

Por lo anterior, se considera técnicamente justificada la implementación de la medida adicional de restricción vehicular propuesta, como una herramienta temporal de gestión de la demanda orientada a mitigar los efectos derivados de la pérdida de capacidad vial ocasionada por la Fase 4 del Plan de Manejo de Tránsito, mejorar las condiciones de operación de los corredores afectados y contribuir a garantizar una prestación más eficiente del transporte público colectivo e individual.

(…)

Que, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia dentro del Proyecto de Mejora Normativa, elaboró la ficha técnica correspondiente y se adjuntó el borrador del decreto con el fin de generar un espacio de participación ciudadana en la página web de la Alcaldía Municipal de Armenia, por un término de cinco (5) días hábiles, entre los días 28 de agosto al día 03 de septiembre de 2026,

Que, en mérito de lo expuesto el Alcalde de Armenia,

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR el Decreto Municipal 135 del 25 de mayo de 2026 en su artículo primero, en los siguientes términos:

PRORROGAR la medida de que trata el Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025 *"POR MEDIO DEL CUAL SE SUSPENDE PARCIALMENTE EL DECRETO MUNICIPAL No.59 DEL 17 DE MARZO DE 2023 Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"*, hasta el día 28 de febrero de 2027.

ARTÍCULO SEGUNDO: ADICIONAR un artículo transitorio al Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025 *"POR MEDIO DEL CUAL SE SUSPENDE PARCIALMENTE EL DECRETO MUNICIPAL No.59 DEL 17 DE MARZO DE 2023 Y SE DICTAN MEDIDAS EN MATERIA RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD PICO Y PLACA EN EL MUNICIPIO DE ARMENIA-QUINDÍO"*, en los siguientes términos:

RESTRINGIR la circulación de vehículos automotores particulares durante los días hábiles en el cuadrante del sector norte de la ciudad de Armenia, comprendido entre las calles 2 y 10 Norte, inclusive, y las carreras 6 (avenida Centenario) y 14 (avenida Bolívar), inclusive, desde las 07:00 horas hasta las 19:00 horas, y con el último dígito de la placa de la siguiente manera:

DÍA	*ÚLTIMO DÍGITO NUMERO PLACA*
Lunes	5 – 6 – 1 – 2
Martes	7 – 8 – 3 – 4
Miércoles	9 – 0 – 5 – 6
Jueves	1 – 2 – 7 – 8
Viernes	3 – 4 – 9 – 0

MUNICIPIO DE ARMENIA
Nit: 890000464-3
Despacho del Alcalde

DECRETO NÚMERO _____ DE 2026

PARÁGRAFO: La restricción de que trata este artículo no regirá los días sábados, domingos, ni festivos indicados en la Ley 51 de 1983, o los días que excepcionalmente se establezca por acto administrativo.

ARTÍCULO TERCERO: Los demás artículos que integran del Decreto Municipal N°640 del 26 de noviembre de 2025, quedan incólumes.

ARTÍCULO CUARTO: A partir de la expedición y publicación del presente Decreto y hasta el día 11 de septiembre de 2026, la Secretaría de Tránsito y Transporte deberá socializar las medidas de restricción adoptadas, lapso durante el cual, el cuerpo especializado de Agentes de Tránsito NO impartirá órdenes de comparendo a los conductores que transiten en los horarios y en las zonas determinadas en este Decreto.

ARTÍCULO QUINTO: SANCIONES. A partir del día 14 de septiembre de 2026, los infractores de la restricción de circulación de vehículos de que trata el artículo segundo del presente decreto, serán sancionados con multa y con la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo previsto en el literal C numeral 14 del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el Artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

ARTÍCULO SEXTO: Publíquese el contenido del presente acto administrativo en los términos del artículo 65 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -, en la gaceta municipal de la entidad territorial, por tratarse de un acto administrativo de carácter general.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno por tratarse de un acto administrativo de carácter general, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –.

ARTÍCULO OCTAVO: El presente acto administrativo rige a partir de su expedición, en los términos establecidos en el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

PUBLIQUESE, Y CUMPLASE

Dado en Armenia Quindío,

JAMES PADILLA GARCÍA
ALCALDE

Proyectó: Daniel Jaime Castaño Calderón – Secretario de Tránsito y Transporte de Armenia
Elaboró: Yuber Castillo Díaz - Ingeniero vial Área Flujo Vial Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia
Revisó: Daniel Jaime Castaño Calderón – Secretario de Tránsito y Transporte de Armenia
Revisó: José Arley Herrera Gaviria - Director D. A. J.
Revisó: Lina María Mesa Moncada - Asesora del Despacho Alcalde