

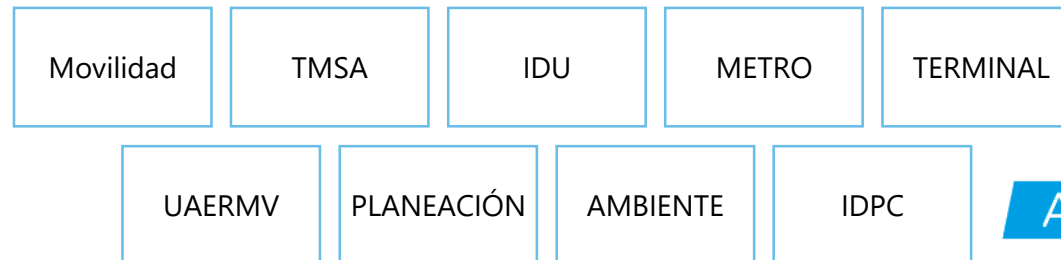
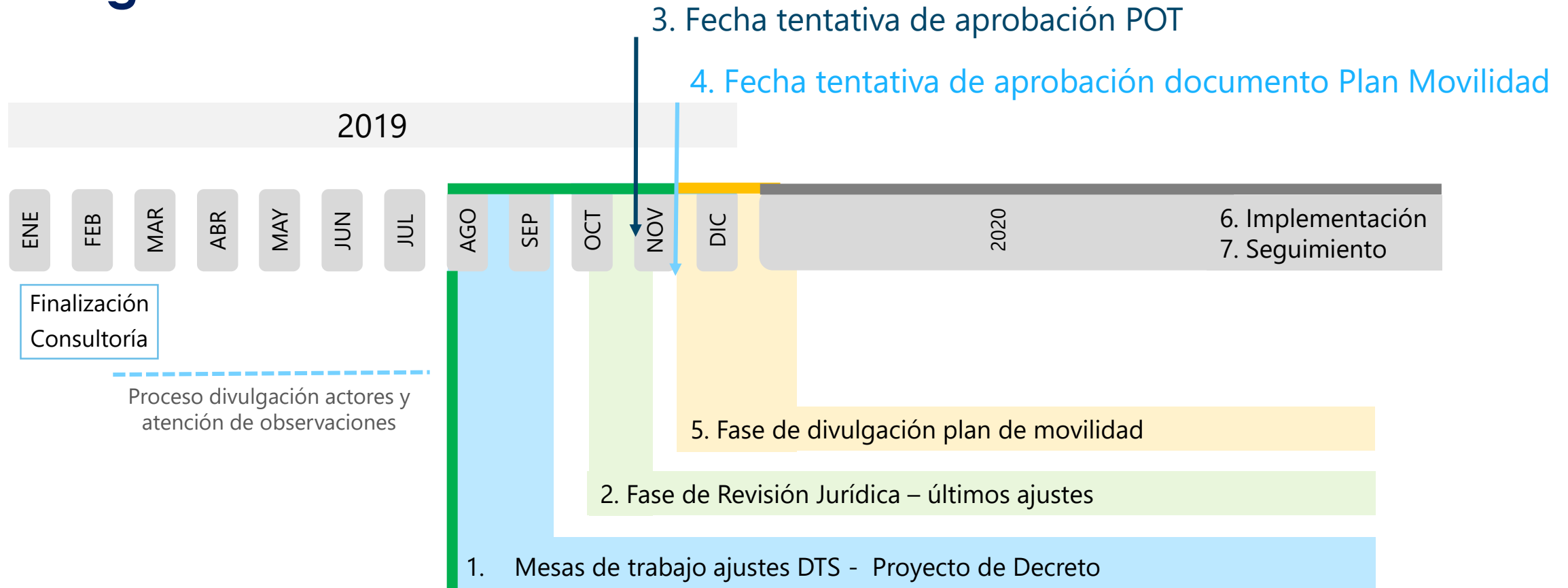
Plan de Movilidad - Etapa Final

Secretaría Distrital de Movilidad

Septiembre de 2019

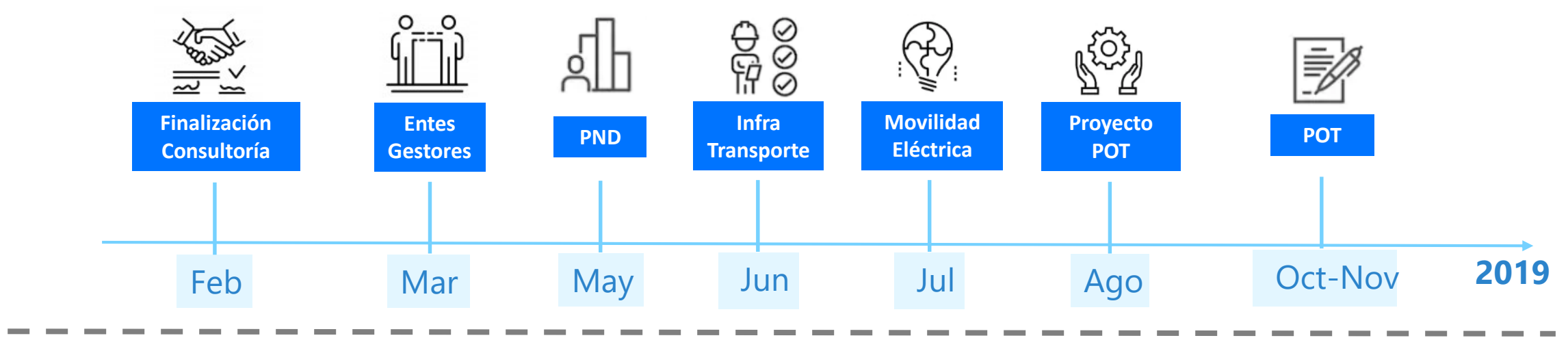
Cronograma Plan de Movilidad

Cronograma



Ajustes al Plan de Movilidad

Normatividad expedida o por expedirse



Disposiciones POT sobre Plan de Movilidad

- **Estudios técnicos metro** - (Art 124) Trazado de nueva líneas y prolongación de la actual se elaborarán según lineamientos del PM.
- **Definición y componentes del Subsistema de Transporte de Carga y Logística** - (Art 134) Establecerá lineamientos y mecanismos para la gestión de la última milla.
- **Plan Sectorial de Manejo de Mercancías (PSMM)** - (Art 135) reglamentará y establecerá lineamientos generales para su formulación y adopción
- **Actualización Plan de Movilidad** (Art 536) – Dentro de los 12 meses siguientes a Decreto POT

Actualización del Plan de Movilidad

Visión

“En 2038 en Bogotá no habrá pérdida de vidas humanas asociadas a la movilidad. Su sistema de movilidad será seguro, eficiente, inteligente, amigable con el medio ambiente, e inclusivo.”

Objetivos Generales



Competitividad

Aportar a la competitividad de la ciudad.



Equidad e Inclusión

Promover el acceso y disfrute democrático, igualitario y con calidad al sistema de movilidad y a las oportunidades que brinda la ciudad.



Seguridad

Generar un sistema de movilidad donde la seguridad es imprescindible y las fatalidades son inaceptables.



Ecoeficiencia

Aportar a la reducción de la huella ecológica de la ciudad.

Estructura

1

Visión

¿Para qué?

7

Principios

¿Para qué?

4

Objetivos generales

¿Qué?

12

Objetivos específicos

¿Qué?

27

Estrategias

¿Cómo se logran los objetivos?

96

Programas y proyectos

¿Cómo se desarrollan las estrategias?

35

Acciones prioritarias

¿Cómo se desarrollan las estrategias?

13

Acciones transversales

¿Cómo se desarrollan las estrategias?

Bogotá: Capital Mundial de la Bicicleta

Competitividad

- Elaboración de manual de intercambio modal para Bogotá D.C.



- Lineamientos para el intercambio modal entre modos no motorizados y el subsistema de transporte público de pasajeros



- Definición e implementación de uso prioritario de las franjas funcionales de las vías en periodos pico



- Definición e implementación de uso prioritario de las franjas funcionales de las vías en periodos valle



- Regulación y control a la operación de los triciclos o tricimóviles, no motorizados y pedaleo asistido.



- Implementación de medidas para mejorar la conectividad para usuarios de modos no motorizados



- Implementación de zonas sin tráfico vehicular



Equidad e inclusión

- Formulación de Política Pública de vehículos de movilidad personal



- Consolidación del registro de bicicletas



- Implementación de rutas seguras para modos no motorizados



- Implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas



- Implementación Puntos Bici (Puntos de Encuentro)



- Adecuación de corredores de conexión regional y de conexión urbano-rural seguros para modos no motorizados



- Implementación del Sistema de Navegación Ciclista (SNC)



Seguridad vial

- Diseño e implementación de estrategias de sensibilización y educación para usuarios de modos no motorizados



Ecoeficiencia

- Creación de zonas de bajas emisiones



- Diseñar, habilitar e implementar nuevos mecanismos de financiación para reinvertir en infraestructura y operación de redes de transporte no motorizado



- Creación del Centro de Innovación para la financiación de la movilidad sostenible



- Promoción de campañas para incentivar el uso de modos no motorizados



- Mejorar la oferta de ciclo estacionamientos públicos



Priorización de proyectos

- Corto plazo (0 – 4 años)
- Mediano plazo (4 – 8 años)
- Largo plazo (8 – 12 años)

Observaciones entidades

Principales observaciones de TMSA

1. El **concepto de SITP es utilizado de manera inadecuada** debido a que en partes del documento se excluyen algunos de los elementos que lo integran como el **metro, el componente zonal o el TransMiCable**.

2. El documento no armoniza la **nueva realidad institucional del SITP** que ahora cuenta con **dos entes gestores (TMSA y METRO)**.

3. El proyecto de servicios de **transporte preferencial para personas con movilidad reducida** corresponde a un servicio de transporte especial que no podría ser gestionado por TMSA y que podría ir en contravía de garantizar la accesibilidad de todos al SITP.

Principales observaciones de METRO

1. El metro hace parte de la red de **corredores de alta capacidad** del SITP.

2. **No limitar la expansión del metro a los tramos 2 y 3 de la PMLB** y a la segunda línea, sino dejar abierta la posibilidad de otras líneas a futuro.

3. **Considerar la elaboración de un Plan para todos los corredores de alta capacidad identificados en el POT** en el que se defina la tecnología con los que deberán ser implementados.

4. **Necesidad de una política tarifaria** que fije las reglas entre los componentes del SITP.

Principales observaciones de METRO – Lineamientos para estudios de nuevas líneas

- **Incluir artículo con la *definición de trazados* para las extensiones de la PLMB – Tramo 1 y/o nuevas líneas del sistema Metro dentro de los corredores de alta capacidad del SITP**
 - lineamiento de **productividad** del sistema metro
 - lineamiento de **beneficios de los usuarios** del subsistema de transporte:
 - lineamiento de **afectaciones al SITP** durante construcción
 - lineamiento de **potencial de captura de valor y renovación urbana**
- En el mismo artículo incluir el siguiente párrafo:
 - *Los estudios técnicos de análisis de alternativas y de prefactibilidad de **las alternativas deberán partir de alternativas de trazado y extensiones que estén definidas en el “Plan Estratégico del sistema Metro”** que será elaborado por la Empresa Metro de Bogotá y que deberá estar articulado con el “Plan Marco de Transmilenio S.A” bajo la coordinación y directrices de la SDM como autoridad de transporte y del SITP.*

Principales observaciones de IDU

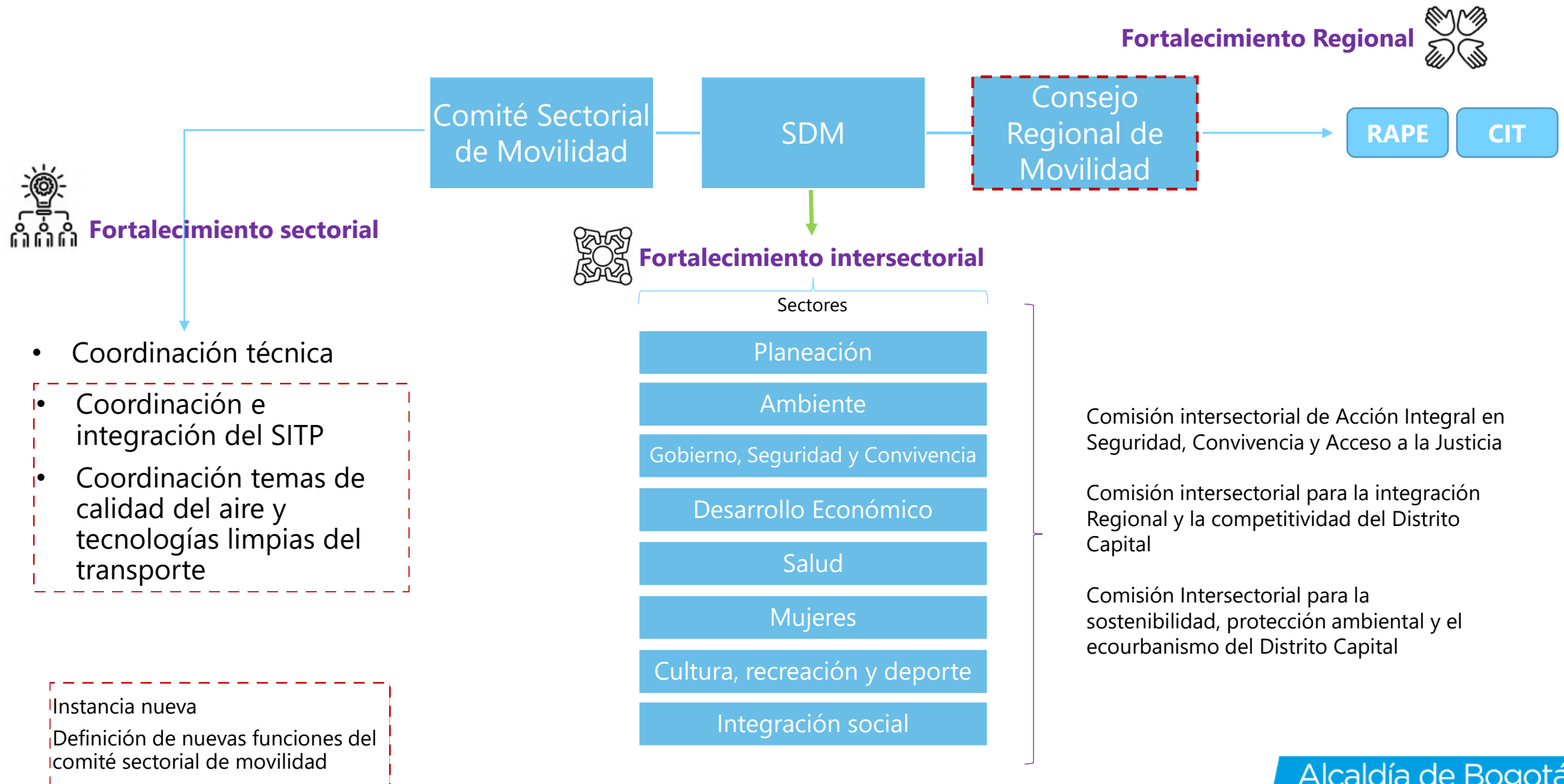
- No es claro el alcance y participación específica del IDU en los siguientes proyectos (de acuerdo a contenido del DTS):
 - Implementación de **zonas de cargue y descargue en vía**
 - **Adecuación de zonas prioritarias de intercambio modal** entre los componentes del sistema de transporte público de pasajeros
 - Implementación de **zonas de parqueo en vía regulado**
- Acciones de Mitigación:
 - Todo proyecto de desarrollo urbano debe presentar para aprobación de la SDM un estudio de tránsito que incluya análisis de capacidad y niveles de servicio junto con la **propuesta de mitigación de impactos a la malla vial de la ciudad.**
- Incluir en decreto:
 - Artículo en el cual se considere al **Sistema Distrital de Gestión y Conservación de la Infraestructura** Artículo 114 POT 16/06/2019 como elemento de los distintos sistemas propuestos en la PMM y los cuales comparten información
 - Artículo que mencione **Elaboración del manual de Gestión de Activos** para la conservación de la infraestructura de los subsistemas vial y de transporte del Distrito.
- Incluir a IDU en los siguientes proyectos:
 - Creación de **zonas de bajas emisiones.**
 - **Sistema Inteligente de Transporte.** IDU como generador de información de inventarios y estados de la infraestructura del sistema de movilidad

Principales observaciones de UAERMV

- **Hacer referencia a las competencias del anexo No. 6** del Proyecto de Acuerdo del POT en todos los proyectos en los que participe la UAERMV
- Reemplazar ***“Guía para la Gestión de Activos para el mantenimiento de la infraestructura”*** por un manual cuya elaboración esté a cargo de la Secretaria Distrital de Movilidad.
- **Excluir a UAERMV de los proyectos:**
 - Definición de mecanismo para mitigación de impactos de la distribución de mercancías (B2C)
 - Integración del SITP y las dinámicas de movilidad con la intervención, uso y apropiación de la estructura urbana.
 - Articulación del SITP y las dinámicas de movilidad con el sistema de equipamientos y las áreas de la estructura ambiental y del espacio público
- Para la acción transversal de ***“Implementar el esquema de gestión de activos para el mantenimiento de la infraestructura”*** considerar lo dispuesto en el **artículo 114 del Proyecto de Acuerdo POT**

Arquitectura institucional

Fortalecimiento interinstitucional



ESTRUCTURA DEL COMPONENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL PLAN DE MOVILIDAD

ESTRATEGIA	PROYECTOS
1. Consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante de la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del Plan Maestro de los corredores de alta capacidad • Operación integrada del tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB • Expansión de la red de Metro de Bogotá • Consolidación del componente zonal y articulación con los corredores de alta capacidad • Implementación de una política tarifaria que contribuya a la calidad y sostenibilidad del SITP • Estructuración de servicios nocturnos de transporte público para Bogotá • Operación y expansión de la red de Cables
2. Optimizar el servicio de transporte público regional	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la red de transporte masivo regional • Optimizar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera • Implementación de los Complejos de Integración Modal
3. Aumentar la calidad del servicio de transporte público individual	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizar el servicio de transporte público individual
4. Mejorar la eficiencia y cobertura del Sistema de Transporte Público de Pasajeros Urbano Regional mediante la incorporación de nuevas modalidades	<ul style="list-style-type: none"> • Estudio de viabilidad del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en áreas rurales • Regulación y control a la operación de los triciclos o tricimóviles no motorizados y pedaleo asistido
5. Integración de la infraestructura de soporte	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de criterios para el diseño, adecuación y mantenimiento de Infraestructura de acceso y tránsito • Definición de criterios para el diseño, adecuación y mantenimiento de Infraestructura de soporte a la operación

Consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante de la movilidad

Elaboración del Plan Maestro de los corredores de alta capacidad

Instrumento de planificación que guiará el desarrollo de estos corredores. Específicamente, establecerá las tecnologías a utilizarse por corredor y la prioridad en su puesta en operación. De acuerdo con POT, estos corredores podrán evolucionar y cambiar su tecnología.

Operación integrada del tramo 1– PLMB

Comprende la entrada en operación de la PLMB– Tramo 1, en el marco del proceso para seleccionar el Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1.

Expansión de la red de Metro de Bogotá

Se prevé que la Administración Distrital inicie las acciones referidas a la extensión del componente Metro, contemplando la coordinación con el Gobierno nacional para su cofinanciación. Este proyecto contempla, la prefactibilidad, el diseño y la estructuración técnica, legal y financiera de las nuevas líneas a implementarse como parte del Metro, de acuerdo con el Plan Marco de Corredores de Alta Capacidad.

Consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante de la movilidad

Consolidación del componente zonal y articulación con los corredores de alta capacidad

Se busca adelantar las gestiones necesarias para la consolidación y el mejoramiento de la operación del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público.

Implementación de una política tarifaria que contribuya a la calidad y sostenibilidad del SITP

Se establecen lineamientos de cara a la definición de las tarifas de los componentes del SITP.

Estructuración de servicios nocturnos de transporte público para Bogotá

Operación y expansión de la red de Cables

Optimización del servicio de transporte público regional

Desarrollo de la red de transporte masivo regional

Contempla la estructuración, construcción y puesta en operación de sistemas de transporte público con alcance supramunicipal y preferiblemente masivos que permitan optimizar la movilización de las personas entre Bogotá y los municipios vecinos, a la vez que se racionalicen los servicios del transporte servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

Optimizar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera

Busca disminuir los impactos negativos del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en el perímetro urbano y promover el uso eficiente de la infraestructura de soporte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros Urbano-Regional, especialmente los portales y terminales

Implementación de los Complejos de Integración Modal

Contempla el desarrollo de los CIM, a través de la realización de su estructuración técnica, legal y financiera y potencialmente de la realización de estudios para actualizar su localización.

Aumentar la calidad del servicio de transporte público individual

Modernizar el servicio de transporte público individual

Contempla el proceso de implementación del mecanismo de cobro mediante plataforma tecnológica, un sistema que permite recolectar información en tiempo real de la operación del servicio, efectuando un control en línea de las tarifas aplicadas, y disponiendo herramientas que permitan al usuario y a las autoridades verificar la información del conductor y el cobro efectuado.

Mejorar la eficiencia y cobertura del Sistema de Transporte Público de Pasajeros Urbano Regional mediante la incorporación de nuevas modalidades

Estudio de viabilidad del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en áreas rurales

Consiste en el estudio y análisis de la necesidad, viabilidad y conveniencia en el área rural del servicio de transporte mixto, el cual se define de acuerdo con el Decreto 1079 de 2015

Regulación y control a la operación de los triciclos o tricimóviles no motorizados y pedaleo asistido

En mérito de la Resolución 3256 de 2018 que autoriza y reglamenta la prestación del servicio público de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de manera segura, eficiente y oportuna, se deben adelantar los estudios para evaluar la viabilidad y adelantar la estructuración técnica, legal y financiera de este servicio

Temas por definir entre entidades

TEMAS POR DEFINIR

- **Competencias de Entes Gestores del SITP:**

El Decreto 309 de 2009 establece que TMSA es el ente gestor del SITP. En el Plan de Movilidad se reconoce a la EMB como ente gestor del componente férreo del SITP. Se propone dejar redacción amplia en la que puedan existir varios entes gestores.

- **Plan Maestro de Corredores de Alta Capacidad:**

Se establece la elaboración y adopción de un instrumento que identifique la tecnología a utilizarse por corredor, teniendo en cuenta lo estructurado por esta Administración.

- **Servicios preferenciales para población con movilidad reducida**

Definir si TMSA puede tener un papel en la prestación de este servicio o si debe ser un servicio de transporte especial

- **Aeropuerto**

Lineamientos para mejorar conectividad de Transporte Masivo con Aeropuerto (¿Cuáles deben ser?)

TEMAS POR DEFINIR

Artículo xxº- Consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

La Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de tránsito y transporte o en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de los entes gestores y las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

Los entes gestores del Sistema Integrado de Transporte Público corresponden a Transmilenio S.A. respecto a los componentes troncal, zonal y cable aéreo, y a la Empresa Metro respecto al componente férreo. Lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto en los Acuerdos 004 de 1999 y 642 de 2016.

Como entes gestores tienen la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, así como las demás responsabilidades a su cargo de acuerdo con la normatividad vigente.

Se sugiere no hacer mención expresa ni de TMSA ni de la empresa Metro, simplemente se sugiere ¿, mencionar las facultades que tienen los entes gestores y dejar claro que podrá existir pluralidad de ellos.

Se sugiere no hacer mención expresa ni de TMSA ni de la empresa Metro, simplemente se sugiere ¿, mencionar las facultades que tienen los entes gestores y dejar claro que podrá existir pluralidad de ellos.

Save the date!



FORO RETOS DE LA MOVILIDAD

EN BOGOTÁ

PRESENTE Y FUTURO

Jueves 17 de Octubre 7 am – 1pm

Foros Semana

Alcaldía de Bogotá



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

¡GRACIAS!

Secretaría Distrital de Movilidad