



Secretaría  
Jurídica Distrital

## Decreto 319 de 2006 Alcalde Mayor

**Fecha de Expedición:**  
15/08/2006  
**Fecha de Entrada en Vigencia:**  
18/08/2006  
**Medio de Publicación:**  
Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006

### DECRETO 319 DE 2006

(Agosto 15)

*Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones*

**EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.**

**En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 38, numeral 4º del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, y el artículo 46 numeral 1º del Decreto Distrital 190 de 2004, el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,**

#### **CONSIDERANDO:**

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

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

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo,

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad,

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo,

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción,

Que el Acuerdo 34 de 1991, del H. Concejo Distrital, estableció el sistema estacionamiento en vía pública dentro de la jurisdicción del Distrito Capital,

Que el artículo [44](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 concibe los planes maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo. De igual manera establece en el artículo 46 como prioritaria la expedición del Plan Maestro de Movilidad, que incluye el ordenamiento de estacionamientos,

Que el artículo [45](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 establece el contenido mínimo de los planes maestros,

Que el artículo [149](#) del Plan de Ordenamiento Territorial dispone que los planes maestros "*¿ tendrán una vigencia igual a la del tiempo que falta para terminar la actual administración del Distrito Capital y cuatro (4) períodos constitucionales de gobierno de las próximas administraciones*".

Que según lo previsto por el artículo [19](#) del Decreto Distrital 190 de 2004, el Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, y además debe actuar de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantizar la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo.

Que el Decreto Distrital 190 de 2004, en el artículo [162](#), determina la estructura del Sistema de Movilidad, conformado por los Subsistemas Vial (motorizado), Vial Peatonal (no motorizado, incluye bicicletas), de Transporte y de Regulación y Control del Tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. Y en el artículo 163 establece los objetivos del sistema de movilidad.

Que para la formulación del Plan Maestro de Movilidad, la Secretaría de Tránsito y Transporte, adoptó los lineamientos formulados por el DAPD que fueron aprobados por el Comité Sectorial de Movilidad y Espacio Público; y, de acuerdo con los ordenamientos legales, realizó un proceso de participación y concertación con actores de la movilidad en sus diferentes modalidades.

Que para la formulación de éste Plan se elaboró un estudio detallado del sistema de movilidad actual cuyo Documento Técnico de Soporte contiene un diagnóstico que fundamenta la formulación del presente Decreto.

Que se requiere para la ciudad un Plan Maestro de Movilidad, orientado a lograr un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad.

En consecuencia,

[Ver el Pacto de Movilidad de 2007](#) , [Ver el art. 8, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

## DECRETA:

### LIBRO I. DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

### TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

#### Capítulo Único.

#### **Artículo 1 Adopción del Plan Maestro de Movilidad.**

Adoptar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, en los términos del presente Decreto.

#### **Artículo 2 Documentos del Plan.**

El Plan Maestro de Movilidad está integrado por este decreto y las demás normas que lo desarrollen.

#### **Artículo 3 Definiciones.**

Para los solos efectos del presente Decreto, se entenderán así los siguientes términos:

**Accesibilidad:** Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

**Centralidades:** Núcleos urbanos configurados alrededor del Centro Metropolitano y en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentros.

**Centro Logístico:** Conjunto de instalaciones y recursos desde los cuales se desarrollan operaciones y actividades asociadas al flujo competitivo de las mercaderías de forma de optimizar la localización, así como las oportunidades de agregar valor a la mercadería previo a ser entregado a los clientes. Entre los valores agregados que se pueden brindar desde el centro logístico se destacan los siguientes servicios: agregación, fraccionamiento, empaque y desempaques, etiquetado, ensambles, control de calidad, reconstrucción, administración y control de inventarios, consolidación y desconsolidación, entre otros. Se denomina interno cuando se encuentra dentro del perímetro del Distrito Capital y externo cuando esté por fuera de este en los municipios vecinos.

**CIM:** Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

**Corredor:** Faja de terreno amplia que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de calles y carreteras y líneas de tránsito y rutas.

**Corredor Logístico:** Sistema vial diseñado para dotar de facilidades expresas de movilidad a las corrientes de tráfico generadas por los requerimientos logísticos del complejo productivo comercial de una región o ciudad. Puede componerse de soluciones que combinen los modos de transporte carretero, ferroviario, acuático y aéreo para el manejo del transporte de carga en sus múltiples vinculaciones de aprovisionamiento y distribución física generados entre las actividades de las zonas industriales y de comercio, zonas francas, plataformas y centros logísticos, puertos y aeropuertos. La

planeación del corredor logístico se integra a la malla vial establecida de la ciudad y región de la cual forma parte.

**Discapacidad:** Toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

**Distritos Verdes:** Zonas específicas de la ciudad que han sido seleccionadas y delimitadas especialmente para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas mediante restricciones al acceso y circulación de los vehículos más contaminantes, promoción de los modos alternativos de transporte no motorizado y aumento de la conciencia ambiental entre la comunidad de residentes, empresarios y visitantes.

**Empresa Operadora:** Empresa que administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad del parque automotor con que cuenta.

**Impacto ambiental:** Alteración favorable o desfavorable que experimenta el conjunto de elementos naturales del hábitat, artificiales o inducidos por el hombre, ya sean físicos, químicos o ecológicos; como el resultado de efectos positivos o negativos de la actividad humana o de la naturaleza en sí.

**Intercambiador modal:** Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

**Movilidad reducida:** Restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

**Polo Generador de Viajes:** Polos de desarrollo de carácter zonal, urbano y metropolitano cuya afluencia de público incide de manera significativa en el comportamiento de tránsito peatonal y vehicular del sector en el cual se emplaza dicho desarrollo.

**Red de intercambiadores modales:** Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

**Red de estacionamientos:** La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema inteligente de tránsito.

**Red de peajes:** Todos los peajes urbanos con que pueda contar la ciudad para la organización del transporte público y privado.

**Redes Peatonales:** Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y divertidos para todos sus usuarios.

**SITP:** El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

**Tráfico calmado:** Combinación de medidas que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente del uso del vehículo automotor.

**Transporte masivo:** Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

**Transporte no motorizado:** Desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual.

**Transporte público colectivo:** Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

**Transporte público individual:** Es el servicio que prestan los taxis.

**Usuarios más vulnerables:** Usuarios que utilizan los medios no motorizados y el transporte escolar.

**Vulnerabilidad:** factor de riesgo interno de un elemento o grupo de elementos expuestos a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca o susceptibilidad física, económica social y política que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que se manifieste un fenómeno peligroso de origen natural, socio natural o antropogénico.

#### **Artículo 4 El transporte público en el PMM.**

El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

#### **Artículo 5 Períodos de ejecución.**

Este Plan Maestro establece períodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas, proyectos y metas a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente decreto al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2008; como de mediano plazo hasta el 2012; y, como de largo plazo, hasta el 2020 inclusive.

#### **Artículo 6 Campo de aplicación.**

Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.

### **TÍTULO II. DEL MODELO DE MOVILIDAD.**

#### **Capítulo I. Política.**

#### **Artículo 7 Política.**

La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:

1. Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.
2. Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.

3. La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.
4. Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema
5. Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes.
6. Integración modal: Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.
7. Movilidad inteligente: Las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema de movilidad.
8. Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.
9. Movilidad orientada a resultados: La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.

## **Capítulo II. Objetivos.**

### **Artículo 8 Objetivos.**

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.
6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.

9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

## **LIBRO II. DE LOS SUBSISTEMAS EN PARTICULAR.**

### **TÍTULO I. DE LOS SUBSISTEMAS VIAL Y VIAL PEATONAL.**

#### **Capítulo único. Estrategias.**

#### **Artículo 9 Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal.**

La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:

1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible.

1.2. La mejora de la malla vial existente a través de la construcción de nuevos tramos e intersecciones viales que permitan la disminución de tiempos de viaje en la malla vial arterial, especialmente para el transporte público y garanticen al tiempo, provisión de infraestructura de franjas destinadas al tránsito de peatones y bicicletas así como de puentes peatonales.

1.3. La mejora de la malla vial de los sectores de uso industrial autorizados y definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial a través de intersecciones viales que permitan consolidar hacia el Occidente y Suroccidente de la ciudad una infraestructura que facilite sus procesos logísticos de acceso-salida del Distrito.

1.4. El rediseño vial de intersecciones para reducir los conflictos de tráfico donde no se disponga de espacio y la adecuación a condiciones de tráfico calmado en zonas con usos residenciales, donde haya presencia simultánea de establecimientos educativos, o en aquellas donde sea alta la exposición de los usuarios más vulnerables del Sistema.

2. Inversión destinada al mantenimiento: Se atenderá prioritariamente:

- 2.1. Las vías que corresponden a rutas del transporte público.
- 2.2. Las vías peatonales y ciclorrutas existentes.
- 2.3. Las vías que conecten con centros logísticos (CLBR) propuestos en el presente plan.
- 2.4. Vías utilizadas por las macrorrutas del sistema de recolección de residuos sólidos.
- 2.5. Vías de tránsito predominantemente particular de alta densidad.
- 2.6. Las restantes.

**PARÁGRAFO.** La presente priorización no será obligatoria cuando se trate de la inversión de recursos con destinación específica.

### **Artículo 10 De la Planeación del Mantenimiento de la Infraestructura vial que se construya o rehabilite.**

Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los proyectos viales que emprenda el Distrito, el Instituto de Desarrollo Urbano en el nivel local, hará las proyecciones y cálculos necesarios para incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los valores correspondientes al mantenimiento preventivo de la infraestructura que se construya o rehabilite, una vez terminado el período de amparo de las garantías de estabilidad de la obra.

Para este fin buscará establecer valores aproximados de la intervención en pesos del año en que deba iniciar ésta, con base en criterios como sus materiales, el tipo de tráfico habitual, la duración de vías comparables y otros que le permitan aproximarse a la determinación del momento en que se requerirá el mantenimiento preventivo.

En los proyectos de presupuesto que se presenten para las vigencias en las cuales deba realizarse el mantenimiento preventivo, la Administración incluirá las partidas necesarias para su trámite ante el Concejo Distrital.

### **Artículo 11 De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal.**

Adóptense de manera general los siguientes proyectos:

- \*Estudio de jerarquización vial.
- \*Estudios de los corredores especializados de carga.
- \*Proyectos de intersecciones.
- \*Implementación de corredores para ciclorrutas.

Otros proyectos viales, los cuales deben ser ejecutados con menor prioridad que los proyectos de la red vial de transporte público y de especialización de corredores de carga.

## **TÍTULO II. DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE.**

### **Capítulo I. Sistema de Transporte Público. Estrategias.**

#### **Artículo 12 Estructuración del sistema de movilidad.**

El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones



previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.

### **Artículo 13 Definición del sistema integrado de transporte público.**

El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

### **Artículo 14 Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público ¿SITP-.**

Hacen parte de sistema integrado de transporte público de Bogotá los siguientes componentes:

- a. Transporte masivo.
- b. Transporte público colectivo.
- c. Transporte público individual.

Además lo complementan:

- a. Red de intercambiadores modales.
- b. Red de estacionamientos.
- c. Red de peajes.

### **Artículo 15 Integración del Transporte Público.**

El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:

\*La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público 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 las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

\*La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.

### **Artículo 16 Etapa I. Mejoramiento del Servicio Público y Formulación de Condiciones de Operación Integrada.**

Con el fin de obtener un mejoramiento del servicio de transporte público y preparar su integración, en el periodo 2006 y diciembre de 2007, se iniciarán los estudios técnicos orientados a establecer:

- a. La jerarquización de rutas.
- b. La definición del proceso de modernización de los equipos de transporte.
- c. La definición de infraestructura.
- d. La adopción del sistema tarifario.
- e. La integración del recaudo.

### **Artículo 17 Etapa II: Integración.**

La administración distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas. [Ver el Decreto Distrital 486 de 2006](#)

### **Artículo 18 Seguimiento del sistema integrado de transporte público.**

El seguimiento al proceso de conformación del sistema integrado de transporte público será responsabilidad del comité sectorial de movilidad, quien tendrá el apoyo del comité técnico de movilidad que funcionará como asesor técnico del mismo.

El comité técnico coordinará los estudios relacionados con la estructuración del sistema de transporte, la estructuración del sistema de recaudo, la estructuración financiera, económica y tarifaria del SITP, así como la estructuración jurídica y administrativa e institucional de los actores públicos y privados.

**PARÁGRAFO:** Los gremios económicos y de la producción, más representativos de la economía distrital, podrán ser invitados a las sesiones del Comité Sectorial de Movilidad.

### **Artículo 19 Transición**

Para el funcionamiento del SITP se define una etapa de transición inicial de doce (12) meses contados a partir de la fecha de expedición del presente acto. Durante esta etapa la administración distrital tomará las disposiciones necesarias en cuanto a actividades y recursos para la integración operacional del sistema de transporte público.

### **Artículo 20 Supresión de la sobreoferta de transporte público colectivo.**

Para eliminar la sobreoferta, la Administración Distrital, entre otras medidas, definirá las condiciones en las cuales se exigirá la desintegración física de vehículos de transporte público colectivo como condición para el ingreso de vehículos de transporte público al servicio.

### **Artículo 21 De los proyectos en transporte público.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITP. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.

\*Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa.

\*Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo en aspectos tendientes a la formación de personas jurídicas, como sociedades, cooperativas u otras que les permitan concurrir a la formación de las mismas, entender los derechos y obligaciones de los asociados, la participación en los órganos directivos y las competencias de éstos, las formas de remuneración, la conformación del capital social, y en general todas aquellas que permitan hacer parte de la operación del sistema integrado de transporte público.

\*Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.

\*Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP; articulado con el centro de control de operaciones del actual sistema.

\*Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.

## **Capítulo II. Del Transporte Individual en vehículos tipo taxi - Estrategias.**

### **Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.**

El Distrito Capital directamente o a través de la iniciativa privada, incentivará la dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi, donde serán despachados atendiendo a una solicitud de la ciudadanía, a través de una o varias de las siguientes medidas:

1. En Intercambiadores modales: Se habilitarán áreas de espera que brindarán servicios no sólo para taxis de los usuarios que concurren hasta tales instalaciones, sino para aquellos que sean requeridos telefónicamente por usuarios en la zona donde se ubican. Se dispondrá para ello de zonas de estacionamiento cuyo valor no esté asociado a la duración, sino simplemente a la recuperación de los costos de vigilancia, mantenimiento del área y de los medios de despacho. Esta infraestructura podrá ser operada por particulares, previo proceso licitatorio por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, titular del servicio. El acceso a las instalaciones será dable para todo vehículo tipo taxi que posea sus documentos en regla, sin que sea necesario pertenecer a una empresa habilitada en particular. La Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital definirán las características de operación y las condiciones de infraestructura, respectivamente.

2. Por Iniciativa de empresas habilitadas de transporte público individual: Se realizarán programas de mercadeo con grupos de empresas habilitadas de vehículos tipo taxi para que se provean, en zonas fuera de vía determinadas de la ciudad, áreas de espera para los vehículos, en espera de despacho vía telefónica, radio telefónica o electrónica a las cuales soliciten sus servicios los usuarios. Deberá admitirse vehículos de empresas diferentes a las operadoras del área. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las condiciones mínimas de operación.

3. Todo polo generador de viajes de taxi, deberá reservar dentro de sus instalaciones de estacionamiento, espacio para el ascenso de pasajeros a los vehículos taxi, y se abstendrá de utilizar las zonas de espacio público para ello, con salvedad de las que provea la Administración Distrital.

### **Artículo 23 Esquema tarifario.**

La autoridad distrital de transporte redefinirá el estudio de costos del esquema tarifario teniendo como referente las medidas contenidas dentro del artículo precedente.

### **Artículo 24 Control a la prestación ilegal del servicio.**

Como complementarios al control y vigilancia, se adoptarán medios tecnológicos automatizados tendientes a detectar la prestación ilegal del servicio en los términos de las disposiciones legales de tránsito y transporte que generen las pruebas para adelantar las acciones administrativas correspondientes.

### **Artículo 25 Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual.**

Con el fin de reforzar las medidas de supresión de la sobre oferta de vehículos tipo taxi, la Administración Distrital exigirá que el ingreso de vehículos se efectuará exclusivamente luego de verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen.

## **Capítulo III. El Transporte No Motorizado- Estrategias.**

### **Artículo 26 Promoción del Transporte No Motorizado.**

La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

### **Artículo 27 Estrategia para el Transporte No Motorizado.**

Se adopta como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclorrutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público, entendidos como sigue:

a. Transporte: Construye la alimentación del Sistema de Transporte sobre la base de la ínter modalidad.

b. Hábitat: Mejora las condiciones de habitabilidad en los entornos servidos sobre parámetros de conectividad y promoción de las actividades urbanas.

c. Ambiental: Preserva el medio ambiente y propende por zonas específicas para reducir la contaminación y proteger el patrimonio cultural sobre una base conceptual que cubre aspectos sociales y de salud pública.

### **Artículo 28 Proyectos.**

Para la efectividad de las políticas planteadas, además de los proyectos referentes a infraestructura y seguridad vial que se tratan dentro del presente decreto, se adelantarán los siguientes proyectos:

a. Construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.

Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto, se establecerán proyectos piloto a corto plazo.

b. Optimización de la red de ciclo rutas: Apunta al desarrollo de una imagen de comodidad y seguridad, demarcada y señalizada, adecuada con el paisaje urbano y el usuario, con los otros usuarios de las vías, especialmente con los peatones y las personas con movilidad reducida, y consisten en:

1. Promover el uso adecuado y responsable de las ciclorrutas que cuenten con infraestructura en buen estado en cuanto a especificaciones, mantenimiento y conectividad.
2. Realizar auditorías de seguridad vial, cuyas recomendaciones deberán ser atendidas por las entidades distritales.
3. Dotarlas de elementos complementarios de mobiliario urbano, que garanticen el acceso a éstos para quienes posean movilidad reducida.
4. Facilitar instalaciones o mobiliario destinado al estacionamiento de bicicletas, no sólo para facilitar el intercambio modal, sino para aquellas zonas que, alejadas de otros medios de transporte, lo requieran.
5. Disponer elementos vegetales, en zonas verdes, antejardines, jardines, separadores blandos, taludes, ajardinamientos, con fines no sólo ambientales o estéticos, sino para aislar, mitigar impactos, caracterizar, dar jerarquías, y facilitar la libre utilización de los espacios.
6. Disponer medios de auxilio para los ciclousuarios y sus vehículos.
7. Garantizar que todo estacionamiento disponga de suficiente espacio para el estacionamiento de bicicletas.

#### **Artículo 29 Iniciativas complementarias.**

Las entidades distritales, adoptarán iniciativas con el fin de dar efectividad a las políticas en materia de transporte no motorizado, a través de acciones como:

- a. Promocionar la actividad de caminar dado su impacto sobre aspectos ambientales, de salud pública y disminución de la congestión.
- b. Promover la actividad de caminar mayores distancias para acceder al sistema de transporte público a cambio de importantes mejoras para los peatones en todo lo largo de sus rutas de aproximación y acceso.
- c. Estudiar y promover la creación de un sistema de responsabilidad por riesgo de tal manera que la persona que genera un riesgo en el tráfico responda económicamente.
- d. Realizar campañas de salud pública destinadas a los ciclousuarios.
- e. Capacitar a la comunidad en cuanto a las características de la movilidad reducida. Promocionar en forma masiva y continua, los derechos de los peatones. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.
- f. Apoyar organizaciones no gubernamentales que promueven la movilidad no motorizada, estudiar y desarrollar mecanismos de cofinanciación de sus investigaciones y proyectos y asegurar mecanismos de interlocución efectivos y permanentes con tales organizaciones.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, además, realizará las siguientes acciones:

- a. Vigilar, controlar y sancionar las conductas que pongan en riesgo a los usuarios del modo no motorizado.
- b. Implantar fases peatonales en las intersecciones semaforizadas donde haya tránsito de peatones.
- c. Adoptar las estrategias y medidas necesarias para brindar seguridad en los cruces de vía peatonales y reducir el índice de accidentalidad de los peatones en éstos lugares.

d. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.

**PARÁGRAFO.** Las entidades distritales de los sectores ambiente, salud y movilidad instaurarán mecanismos de coordinación interinstitucional destinados a cooperar en la realización de las labores descritas y dispondrán además lo necesario para entrenar su personal en áreas específicas de transporte no motorizado y movilidad reducida, a nivel internacional.

### **Artículo 30 De los proyectos en transporte no motorizado.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Formulación de proyectos de redes peatonales.

\*Optimización de la red de ciclo rutas.

## **Capítulo IV. El Ordenamiento Logístico de Mercancías y de Carga - Estrategias.**

### **Artículo 31 Intervención en el Ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.**

La intervención de las entidades distritales en el sector estará orientada a propender por una mejor organización del transporte de carga con el fin de lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura que permita reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional.

### **Artículo 32 Estrategias para el ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.**

Con el fin de alcanzar el objetivo del artículo precedente, se adoptan las siguientes estrategias:

a. Racionalización del tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.

b. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos.

c. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.

d. Organizar la zona industrial interna en Centros de actividad logística internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de Centros de actividad logística externos, situados en Municipios colindantes seleccionados.

e. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.

f. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación.

g. Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad.

h. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.

### **Artículo 33 Programas.**

Adóptense los siguientes para el Ordenamiento Logístico y de Carga.

- a. Diseño de una política que contenga los lineamientos a tener en cuenta en el ordenamiento de la logística urbano regional.
- b. Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana, atendiendo el reordenamiento del uso del suelo industrial en la ciudad-región previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- c. Promover la conformación de terminales de carga en la entrada a la ciudad, para empaque y desempaque de carga.

### **Artículo 34 De la infraestructura de los generadores y atractores de carga.**

Todo generador y atractor de carga que cuente con acceso vehicular, deberá contar con ingreso para los vehículos de carga, y solo podrán efectuar cargue y descargue en la vía pública, conforme las restricciones de horario y de jerarquía vial que se hayan previsto por la Secretaría de Tránsito y Transporte, so pena de la aplicación de las sanciones por infracción al Código Nacional de Tránsito por parte de la autoridad de control y vigilancia del tránsito, sin perjuicio de la aplicación de otros ordenamientos cuando corresponda.

1. Toda licencia de construcción y urbanismo de inmuebles de uso industrial o comercial para obra nueva, deberá incluir lo necesario para:

- a. Mantener un área de ingreso y maniobras de vehículos de carga que evite el impacto sobre la movilidad.
- b. Adecuar los accesos y salidas de forma tal que se minimice el impacto sobre las calzadas vehiculares durante las maniobras de acceso y salida.
- c. Adecuar el área de cargue y descargue de forma tal que no afecte el área destinada a los peatones.

2. Cuando se procure la obtención de licencia de ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o comercial, deberá al tiempo, y adicionalmente a la solicitud, incluir las obras necesarias para cumplir con las condiciones de los literales del numeral precedente.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Para los efectos de este Decreto entiéndase como atractor y generador de carga todo inmueble que por razón de su uso comercial o industrial, recibe o genera regularmente materias primas, productos terminados, o cualquier otra mercancía.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** Sólo podrán constituirse Centros Logísticos Internos dentro de las zonas industriales debidamente identificadas y delimitadas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

### **Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.

\*Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT.

\*Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.

\*Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.

## **Capítulo V. Plan de Intercambiadores Modales - Estrategias.**

### **Artículo 36 Estrategia de Intercambio Modal.**

Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región.

En este marco la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la Ciudad el cual deberá tener interconexión entre sus diferentes componentes.

La Administración Distrital designará las entidades encargadas de definir las áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los intercambiadores modales y adecuados corredores que propicien adecuadamente la integración funcional de los distintos servicios.

### **Artículo 37 De los Inmuebles de los Intercambiadores Modales.**

Los intercambiadores modales y Complejos de Intercambio Modal podrán constituirse como infraestructuras físicas en bienes fiscales de propiedad del Distrito Capital, de sus entidades, o en bienes de particulares autorizados por éstas. También podrán situarse en espacio público, en cuyo caso, su ubicación y operación estará sujeta a lo previsto por el Plan Maestro de Espacio Público, por este Decreto y por las normas que los desarrollen.

### **Artículo 38 De la Infraestructura de Intercambiadores Modales.**

Las entidades distritales, cuyos servicios se presten en los Intercambiadores Modales, acometerán la construcción de los mismos, ya sea directamente, o a través de la Terminal de Transporte S.A., o del Instituto de Desarrollo Urbano. Lo anterior sin perjuicio de la adopción de esquemas de participación público-privados. El DAPD definirá los aspectos relativos al plan de implantación de cada intercambiador modal, en coordinación con las entidades que prestarán sus servicios en los mismos.

### **Artículo 39 De la Operación y Administración de los Intercambiadores Modales.**

La operación y administración de los intercambiadores modales estará sujeta a la reglamentación que expida la Alcaldía Mayor. En ningún caso podrá recaer la administración de estos intercambiadores en una entidad que no preste servicios en dichas instalaciones.

### **Artículo 40 De los Intercambiadores Modales Transporte Complementario y Transporte Público - IMCOM.**

Tendrán como finalidad facilitar la integración de los servicios de alta capacidad (Metro y TransMilenio) y los flexibles complementarios (Transporte colectivo y rutas alimentadoras) entre sí, y a pie y en bicicleta, a una distancia que facilite el trasbordo de los peatones, y contarán con las siguientes características:



a. Podrán ubicarse asociados a las vías por donde circule el transporte público y adyacente a las mismas, a nivel o desnivel para los sentidos necesarios, atendiendo a la jerarquización del corredor de transporte.

b. De acuerdo con el proyecto intermodal, proveerán facilidades de conexión con otras líneas del mismo sistema y con las de otros modos de transporte, en procura de:

\*Proporcionar sitios de parada e intercambio detallados, con equipamiento e información asociada al sistema multimodal.

\*Organizar la operación de las rutas y unidades que prestan el servicio de transporte mediante la definición de puntos comunes.

\*Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios del sistema en las operaciones de embarque y desembarque.

\*Reducir las molestias causadas a la circulación reduciendo la interferencia de las líneas o rutas de transporte con el tránsito.

La provisión de los servicios deberá contar con puntos de venta y recarga en las instalaciones, infraestructura tecnológica necesaria para la lectura del medio de pago, medición del flujo de pasajeros, control del acceso al sistema, que sea compatible con la tecnología actual de recaudo del gestor del transporte masivo, TRANSMILENIO S.A.

#### **Artículo 41 De los Intercambiadores Modales de Automotores Particulares al Sistema Integrado de Transporte Público IMAT.**

Tendrán como finalidad estimular el uso del transporte público a los usuarios interurbanos facilitando infraestructura de estacionamiento en las zonas de ingreso al Distrito y presentarán las siguientes características:

a. Terminales de ruta de transporte público, que favorezcan el tránsito peatonal del estacionamiento al transporte público.

b. Oferta de cupos de estacionamiento con tarifas que favorezcan las largas permanencias o que ofrezcan bajas tarifas de estacionamiento por haber hecho uso del transporte público.

c. Esquemas tecnológicos de cobro y recaudo que faciliten el análisis de la demanda, la auditoría al cobro y la aplicación del sistema tarifario integral con los criterios del numeral precedente.

d. Servicios sanitarios.

e. Infraestructura para el ascenso-descenso de vehículos de transporte público, incluyendo taxis.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** Los IMAT podrán establecerse en otras zonas en que se requiera disminuir el flujo vehicular, en cuyo caso el intercambio modal al transporte público podrá darse en estaciones no terminales de ruta.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** En caso de establecerse peajes en las vías del Distrito, éstos se ubicarán de forma tal que estimulen el uso de los IMAT.

#### **Artículo 42 De los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público IMIT.**

Tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el sistema integrado de transporte público. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera deberán contar con las

condiciones que se exigen para las terminales de transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.
- b. Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.
- c. Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.
- d. Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte de pasajeros por carretera, se aplicarán los correspondientes a los terminales de transporte.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** La Secretaría de Tránsito y Transporte, fijará, a través de resolución, los recorridos internos del transporte interurbano en servicio. El ascenso y descenso de pasajeros no podrá efectuarse en ningún caso, por fuera de los IMIT, so pena de la aplicación de sanciones de tránsito.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** La Terminal de Transporte S.A. realizará estudios para definir la continuidad de los servicios en las instalaciones del Terminal de Transporte existente.

#### **Artículo 43 Del Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.**

Tendrán como finalidad facilitar el intercambio de los usuarios del transporte aéreo a otros modos de transporte, en condiciones de seguridad y comodidad y presentarán las siguientes características:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público y de taxis, incluyendo servicios a los IMIT.
- b. Ofrecerán facilidades de acceso a través de tramos peatonales en condiciones de comodidad y seguridad.
- c. Ofrecerán facilidades de acceso y estacionamiento de ciclousuarios.
- d. Ofrecerán mejoras en el servicio de estacionamiento y acceso a automotores particulares.

**PARÁGRAFO.** Las autoridades distritales con competencia en la prestación o regulación de los servicios a que se refiere el presente artículo coordinarán con las autoridades nacionales lo relativo a la ubicación del IMA en las inmediaciones del ingreso del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto.

#### **Artículo 44 De los intercambiadores modales Transporte No Motorizado IMNOT.**

Tienen como finalidad la promoción de los modos peatonal y ciclista a cambio de mejores condiciones del entorno peatonal y facilidades para bicicletas, y contarán con las siguientes características:

- a. Facilitarán el acceso-salida de los estacionamientos públicos para peatones y ciclousuarios a través de infraestructura de alta accesibilidad.
- b. Contarán con cicloestacionamientos a tarifas que incentiven el uso de este tipo de vehículos en las proximidades de las estaciones y terminales de transporte público, o dentro de éstas.

#### **Artículo 45 De los proyectos de intercambiadores modales.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera de los complejos de integración modal que requiere la ciudad de acuerdo con los documentos técnicos de soporte y los estudios de viabilidad financiera y técnica.

## **Capítulo VI. Ordenamiento de Estacionamientos - Estrategias.**

### **Artículo 46 Destinatarios del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos.**

Se aplicarán las disposiciones a todo estacionamiento abierto al público, a los dotacionales vinculados a cualquier uso donde se permita el ingreso al público, a los destinados a los vehículos de transporte público individual, a las zonas de espacio público destinadas a estacionamiento en razón de cesión obligatoria, a los estacionamientos de propiedad pública Distrital, ya sea que funcionen como unidades económicas independientes, en conjunto, o como parte de intercambiadores modales, al estacionamiento en vía y a toda otra actividad de estacionamiento en el Distrito Capital.

**PARÁGRAFO.** Sin perjuicio de lo anterior, los contratos de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público terminarán su vigencia bajo la norma sobre la cual fueron autorizados.

### **Artículo 47 Estrategias de Corto Plazo.**

Para la concreción de los objetivos del Ordenamiento de Estacionamientos se aplicará como estrategia en el corto plazo la habilitación de los estacionamientos en vías locales e intermedias, y en las bahías que expresamente autorice la autoridad de tránsito, en función de la congestión y del tamaño de la oferta fuera de vía.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arterias, ni en vías con transporte público.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** En ningún caso la bahía reducirá el ancho del andén o la ciclorruta.

### **Artículo 48 Estrategias de medio y largo plazo.**

Se aplicarán las siguientes estrategias de medio y largo plazo:

a. Implementación del Plan, articuladamente con el sistema de transporte; especialmente con el sistema de transporte público, dentro de los procesos de intercambio modal; así mismo, con el sistema de equipamientos colectivos y de servicios urbanos básicos.

b. Establecimiento de la red de estacionamientos públicos.

c. Regulación de la prestación del servicio de estacionamientos abiertos al público, con el fin de obtener tarifas diferenciadas zonalmente en función de la congestión y de la oferta de transporte público. Las entidades distritales intervendrán a través de los mecanismos de iniciativa tributaria previstos en el presente Decreto y a través de medidas relativas a las dimensiones de los cupos y a las zonas de maniobras que deben permanecer despejadas.

d. Revisión del componente urbano del Plan de Ordenamiento Territorial el cuadro anexo 4 "Exigencia general de estacionamientos por uso" frente a los requerimientos de cupos mínimos y máximos necesarios, no sólo a la norma urbanística sino también a las condiciones de movilidad en la zona.

e. Revisión del componente urbano del Plan de ordenamiento Territorial para evaluar la continuidad de la prohibición de estacionar en bahías.

f. Definición en los programas de renovación urbana de la viabilidad de permitir oferta de estacionamientos en subsuelo y en altura.

g. Adopción de instrumentos que incentiven la inversión privada en la construcción, y/o el mantenimiento y/o la operación de la infraestructura de estacionamientos fuera de vía cuando ella se dé dentro de los mandamientos del presente Decreto.

La provisión del estacionamiento en vía se hará en forma complementaria al de fuera de vía, y sólo donde éste no sea suficiente.

#### **Artículo 49 Proyectos de Mediano y Largo Plazo.**

Los proyectos que el Distrito Capital deberá adelantar en cuanto al Ordenamiento de Estacionamientos serán los siguientes:

##### 1. Red de Estacionamientos Públicos constituida por.

a. Una red de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia del sistema integrado de transporte público, especialmente en áreas periféricas con el objeto de incentivar el intercambio modal del vehículo particular al público; incluyendo áreas especializadas de estacionamiento para vehículos de carga, de pasajeros y de particulares, con modelos tarifarios que favorezcan largas permanencias y mantengan equilibrio económico para la red de estacionamientos públicos.

b. Una red de estacionamientos públicos de alta capacidad fuera de vía a nivel de centralidades o en sectores donde estudios específicos demuestren que la cobertura del transporte público no es la adecuada y que la demanda de estacionamientos es alta, bajo condiciones y especificaciones que no alteren las condiciones de movilidad del sector.

c. Una red de estacionamientos en vía con espacios destinados a residentes, comercio zonal y vecinal y cargue y descargue, que podrá ser objeto de cobro por el uso del espacio público vial.

De igual manera, la Red de Estacionamientos Públicos contará con un esquema de tarifas diferenciadas zonalmente, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público y la iniciativa conjunta de inversión de capital público en conjunto con el privado para la red de estacionamientos públicos.

##### 2. Regularización de condiciones de otros estacionamientos:

a. Planeación y regularización de las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico por tipo de uso y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

b. Actualización de las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

c. Revisión y formulación de criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos, de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

#### **Artículo 50 Medidas puntuales de ordenamiento de estacionamientos para usos específicos.**

Los estacionamientos dotacionales en áreas ya consolidadas se tratarán como sigue:

1. Aquellos inmuebles, que de acuerdo con el licenciamiento urbano, no les fue solicitado contar con un área para estacionamientos o los que, obligados a contar con la misma, no la proveyeron total o parcialmente, y que en la actualidad no les es posible disponer dicha área, se les deberá permitir dicha actividad en zonas adecuadas para tal fin.

Esto conlleva la implementación de estacionamientos bien sea fuera de vía o en vía, dependiendo de las condiciones del sector, definidas por el respectivo Plan de Regularización y Manejo y la articulación de estos con las redes peatonales. En todo caso, cuando realicen ampliaciones, adecuaciones o modificaciones, se aplicarán para éstos las disposiciones de exigencias para infraestructura existente, de las cuáles únicamente estarán exentos los inmuebles de conservación.

2. El estacionamiento de vehículos de transporte especial en sectores específicos de la ciudad que por su valor histórico, cultural y arquitectónico tengan baja movilidad, se efectuará en una zona específica autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para los nuevos establecimientos se deberá exigir un área disponible para el estacionamiento del medio de transporte, acorde con la normatividad urbana y con las condiciones de movilidad del sector conforme lo relativo a la infraestructura del transporte especial en el presente Decreto.

### **Artículo 51 Medidas puntuales sobre estacionamiento en vía.**

La Secretaría de Tránsito y Transporte, al implementar el estacionamiento en vía, seguirá las siguientes previsiones específicas:

a. Definir la tarifa en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo.

b. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, por parte del Distrito, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo, haciendo uso de las facultades conferidas en el Acuerdo 34 de 1991 y sus normas reglamentarias, y en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cumplidas las condiciones de los literales precedentes, se iniciará la operación.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** La Administración Distrital incentivará la participación de las personas habitualmente dedicadas a la explotación del estacionamiento en vía dentro de los procesos de selección de los operadores, que podrán en todo caso, contar con personal propio en las áreas administrativas y directivas, y realizar las labores de provisión de capital, equipos, recaudo, así como las demás contenidas en los respectivos pliegos de condiciones.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** La implementación de zonas de estacionamiento en vía, que tendrá carácter progresivo de acuerdo con las condiciones de la demanda, procurará el otorgamiento a varios operadores diferenciados por zonas, quienes suministrarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la información necesaria respecto de la demanda efectiva de servicios, como uno de los insumos para determinar las necesidades de la red de estacionamientos públicos fuera de vía.

### **Artículo 52 De las modalidades del estacionamiento en vía.**

En las zonas donde se determine hacer uso del estacionamiento en vía a cargo del Distrito o de sus contratistas, será dable el cobro. Su implementación estará precedida de estudios específicos por cada zona, para que se realice por sectores homogéneos desde el punto de vista geográfico, socioeconómico y urbanístico, en vías donde no se afecte la movilidad; dotadas de un adecuado sistema de control, definidas las horas de restricción y las tarifas correspondientes. Cada zona contará con servicios para las siguientes categorías de vehículos o usuarios:

1. Zona de residentes: Lugares de estacionamiento en vía, en vías de la malla vial local intermedia donde se presente un uso de suelo residencial.

2. Zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas: Para atender periodos específicos de alto movimiento comercial, en vías de la red vial local e intermedia de la ciudad. Su tarifa variará en función del periodo de uso. A largo plazo se procurará ofrecer estacionamientos públicos cuando la demanda sea permanente.

3. Zonas de cargue y descargue: Este estacionamiento se dotará en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea industria o comercio zonal o vecinal; estará sujeto a restricciones de horario y de jerarquía vial de acuerdo con los períodos de menor volumen vehicular en la zona determinados en estudios específicos.

4. Zonas para las categorías restantes de usuarios: El número de éstas y su ubicación obedecerá a estudios específicos sobre cada zona.

Las zonas de estacionamiento en vía deberán contar con asignación de cupos para personas con movilidad reducida de acuerdo con lo que sobre el particular establezca el estudio.

**PARÁGRAFO.** Con las tarifas del estacionamiento en vía en las zonas congestionadas, se desestimulará la ocupación del espacio público e incentivará el uso del Sistema Integrado de Transporte Público y el intercambio modal.

### **Artículo 53 De la infraestructura de estacionamientos abiertos al público.**

Con el fin de garantizar un adecuado servicio a los usuarios, así como la articulación con las políticas, estrategias y proyectos del presente plan, se realizarán por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, estudios necesarios para determinar:

a. Las condiciones mínimas de operación exigibles a los estacionamientos abiertos al público de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

b. Las áreas mínimas de maniobra de los estacionamientos privados abiertos al público, así como el área mínima de cada cupo de estacionamiento, estudio que será base de la regulación de condiciones de infraestructura mínima para fijar un número máximo de vehículos que pueden ser ingresados a sus instalaciones de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital de acuerdo con el estudio, adoptará la regulación a través de acto administrativo, y fijara un período transicional no superior a tres (3) años, contados a partir de la promulgación del presente Decreto, para adecuarse al mismo.

### **Artículo 54 Obligaciones en movilidad, de la industria y comercio metropolitano y urbano.**

El cargue y descargue en establecimientos que se clasifiquen bajo el uso industrial y comercial de escala metropolitana y urbana deberán darse dentro del mismo establecimiento conforme la normatividad vigente, y estará sujeto a la intervención de la Secretaría de Tránsito y Transporte, para tomar medidas que disminuyan el impacto sobre la movilidad del sector.

Para las escalas metropolitana y urbana, deberá solicitarse la elaboración de estudios de demanda y atención de usuarios, que demuestren que el espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo garantiza la acumulación de vehículos dentro del predio y que su operación no produce colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda. Dichos estudios deberán ser revisados por el solicitante del permiso, a demanda de la Secretaría de

Tránsito y Transporte, de manera tal que se garantice que con su funcionamiento no se producirán colas de vehículos sobre la vías públicas en las horas de más alta demanda; siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento.

Las mismas medidas serán aplicables a uso comercial vecinal y zonal, cuando genere algún tipo de impacto en la movilidad.

### **Artículo 55 De la operación de los estacionamientos públicos.**

La operación de la red de estacionamientos públicos incluirá para cada uno de ellos, la explotación del estacionamiento en vía en su área de influencia, así como la provisión de los vehículos y dispositivos de inmovilización con el fin de garantizar la viabilidad económica del proyecto y la articulación con las estrategias del presente Plan. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá lo relativo a las áreas de influencia para el efecto del presente artículo.

### **Artículo 56 Accesos para destinos del transporte especial y de carga.**

Toda licencia de construcción y urbanismo de obra nueva, ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o dotacional educativo, deberá tramitarse con arreglo a lo que sobre el particular exige el Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a accesos vehiculares a predios con frentes a vías de malla arterial, en lo referente a acceso por vía de inferior jerarquía vial y contar con espacio para acceso y maniobras de vehículos de carga y transporte especial.

### **Artículo 57 Del ascenso y descenso de estudiantes.**

Cuando una institución educativa posea accesos vehiculares, los vehículos destinados al transporte de los estudiantes deberán ingresar a las instalaciones de la institución y realizar allí el ascenso y descenso de los mismos. Toda instalación educativa, pública o privada, deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.

Cuando las instalaciones educativas no cuenten con accesos vehiculares y se encuentren localizadas sobre la malla vial arterial de la ciudad, el ascenso descenso de los estudiantes se hará desde la vía de inferior jerarquía más cercana a la entrada, siendo de cargo de la institución las medidas de seguridad de sus estudiantes, sin perjuicio de la intervención de personal del Distrito, cuando hubiere disponibilidad del mismo.

### **Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

\*Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta capacidad y otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

\*Implementar una red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte publico individual). Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

\*Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público.

\*Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos.

\*Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

\*Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

\*Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevaletentes.

\*Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública.

## **Capítulo VII. Del ferrocarril, el tren de cercanías y el metro.**

### **Artículo 59 Del Tren de Cercanías.**

El Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.

### **Artículo 60 De la Red Férrea de Propiedad de La Nación.**

A través de instancias de coordinación interinstitucional con La Nación y el Departamento, se concertará la modificación de los trazados de la red férrea para evitar los cruces a nivel con la red vial Distrital, con el fin de reubicar la red férrea a lo largo de la Avenida Longitudinal de Occidente para el servicio a los centros logísticos.

### **Artículo 61 Del Metro.**

Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Publico Integrado.

### **Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías.

\*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.

## **TÍTULO III. DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN Y CONTROL.**

### **Capítulo I. De las estrategias.**

#### **Artículo 63 Estrategias de Regulación y Control.**

Adóptense las siguientes estrategias de regulación y control:

\*Fortalecimiento Institucional.



\*Financiamiento para la sostenibilidad del sistema.

## **Artículo 64 Proyectos.**

Adóptense los siguientes proyectos.

\*Implantación de planes de seguridad vial.

\*Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".

## **Artículo 65 De la jerarquización del control y vigilancia del tránsito.**

Los medios de control y vigilancia del tránsito estarán directamente relacionados con las características de la vía sobre la cual se ejerce dicho control y vigilancia, prefiriendo en las vías peatonales y ciclorrutas, el control por personal no motorizado, o por parte de agentes de tránsito especializados.

## **Capítulo II. Plan de Seguridad Vial.**

[Ver el art. 26, Decreto Distrital 397 de 2010](#)

**Artículo 66 Formulación.** Con el fin de disminuir la accidentalidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, se formula el primer Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital, bajo las siguientes directrices y en las siguientes fases, incluyendo entre otras las siguientes actividades.

### 1. Primera Fase:

Se realizarán dos actividades, sin perjuicio de su continuidad en las fases restantes:

a. Mercadeo Intensivo de la Seguridad Vial: Para lograr generar conciencia colectiva del riesgo de accidente de tráfico, como externalidad impuesta al sistema de movilidad, enfatizando en los peatones, ciclousuarios y transporte escolar, como universo menos protegido ante la accidentalidad, a través de:

\*Diseño y puesta en marcha de campañas de seguridad vial de larga duración.

\*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

b. Control al exceso de velocidad de los vehículos: Dada la vinculación directa entre la velocidad de los vehículos y los daños que generan éstos en un accidente, a través de:

\*Implantación de medios tecnológicos automatizados de detección de exceso de velocidad y refuerzo del control mediante agentes de tránsito, en vías rápidas y en las restantes que se seleccionen, respectivamente.

\*Proyectos pilotos de apaciguamiento del tráfico en gestión compartida con la comunidad.

### 2. Segunda Fase:

\*Mejoramiento de la capacidad institucional de las entidades del sector: Implementando auditorías de seguridad vial, mejorando el sistema de gestión de activos de señalización, fortaleciendo la atención prehospitalaria a través de capacitación de legos, y mejorando los mecanismos de coordinación interinstitucional. Se enfocará en la capacitación de personal y/o vinculación de nuevo personal capacitado.

\*Investigación de la causalidad: Reestructurando los grupos de investigación de accidentes, dotándolos de herramientas tipo sistema de información, con desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico, y de software reconstructor de accidentes de tráfico.

\*Fomento de la Educación Vial: Desarrollando integralmente el sistema de educación vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

**PARÁGRAFO.** La primera intervención destinada a proteger grupos de usuarios se realizará con peatones, ciclistas y transporte escolar, para aumentar la conciencia y motivación sobre los accidentes de tránsito y sus efectos y aumentar el reconocimiento de las amenazas del sistema de tráfico urbano y los grados de vulnerabilidad de los actores.

### **Artículo 67 De la capacitación de los conductores de servicio público.**

La Secretaría de Tránsito y Transporte, en coordinación con la Secretaría de Educación promoverá la realización de programas de capacitación para los conductores de vehículos de servicio público, tendientes a mejorar de manera integral, su formación y competencia, sin perjuicio de la iniciativa que en el mismo sentido y de forma coordinada con esa entidad, realicen las empresas de transporte.

### **Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Campañas de larga vida.

\*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

\*Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.

\*Desarrollo del Sistema de Auditorias de Seguridad Vial.

\*Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos.

\*Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.

\*Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

## **Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.**

### **Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito.**

El recurso humano de control y vigilancia del tránsito se destinará preferentemente a labores preventivas, así como a las de control y vigilancia que requieran la intervención de agentes de tránsito y al control y ayuda a la accidentalidad y a los usuarios de las vías, sin perjuicio de las labores de detección de infracciones que se presenten en desarrollo de las mismas.

Como un medio auxiliar para el control y vigilancia del tráfico vehicular y la detección de infracciones de tránsito que puedan probarse a través de los medios tecnológicos que permite el Código Nacional de Tránsito, se implantarán las posibilidades previstas en el parágrafo 2 del artículo 129 y el artículo 137 de ese ordenamiento, o de las normas que lo reemplacen o modifiquen.

### **Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos.**

Se instalarán equipos destinados al control y vigilancia del tránsito, que puedan generar las piezas probatorias unificadas que permitan una identificación gráfica satisfactoria del vehículo y del conductor, al tiempo que demuestren la conducta prohibida, su tiempo y lugar. Los equipos deberán cumplir los estándares internacionales en cuanto a emisión de radiación.

Se enfatizará en el control y vigilancia de infracciones que representen grave riesgo para las personas y cosas, como el exceso de velocidad, cruces prohibidos, maniobras peligrosas, conducción sobre bermas, irrespeto a las señales de semáforos o de pare, así como las que limitan seriamente la movilidad, como violación de la restricción vehicular o al régimen de estacionamiento. En las vías de más de dos carriles o de varias calzadas se preferirá el uso de estos dispositivos, con el fin de mitigar el impacto de la detención de los vehículos en las mismas.

La apreciación de la infracción para efectos de la comparecencia del implicado y la valoración de la responsabilidad contravencional, serán de competencia exclusiva de las autoridades de tránsito, y los particulares podrán intervenir en las labores de obtención de las pruebas, en las logísticas de apoyo a las autoridades de tránsito, así como en todas las restantes que permite el Código Nacional de Tránsito en su artículo 160, o en las normas concordantes o modificatorias del mismo.

Se hará uso de los mismos medios para el control y vigilancia del transporte público, en cuanto a las infracciones compatibles con ellos mediante lectores automatizados de placas u otros que permitan identificar los vehículos no autorizados para prestar el servicio público.

#### **Artículo 71 Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro.**

En toda zona donde se pongan en operación estacionamientos públicos se instalarán además dispositivos electrónicos destinados al control y vigilancia del estacionamiento ilegal en el área aledaña sin perjuicio de las facultades de control y vigilancia del recurso humano al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte, o de los operadores particulares.

#### **Artículo 72 Límites de velocidad.**

En las vías cuyas características coincidan con lo que el Código Nacional de Tránsito dispone sobre Autopistas, podrá la autoridad de tránsito distrital incrementar la velocidad máxima autorizada, una vez se garantice el cruce seguro de peatones y/o la segregación segura de los mismos del tráfico motorizado.

#### **Artículo 73 Cargue y descargue en malla vial arterial.**

El cargue y descargue en vía de la malla vial arterial durante días hábiles deberá efectuarse de acuerdo con las limitaciones que al respecto señale la Secretaría de Tránsito y Transporte.

El cargue y descargue que se preste como parte de los servicios públicos domiciliarios por parte de entidades distritales, o de sus contratistas u operadores, deberá tomar medidas operacionales o de horario para mitigar el impacto en la malla vial arterial, excepto en los casos de solución de contingencias.

#### **Artículo 74 Tránsito de vehículos de más de dos ejes.**

Los vehículos de más de dos ejes podrán transitar libremente en los corredores logísticos. El tránsito de vehículos públicos de carga de hasta dos ejes no estará restringido a horarios determinados, excepto cuando transporten cargas peligrosas. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las restricciones para el tránsito de vehículos de más de dos ejes por fuera de los corredores logísticos.

#### **Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización.**

La autoridad de tránsito adelantará un estudio con el fin de suprimir intersecciones semaforizadas redundantes, entendidas éstas como las que atraviesan vías de mayor jerarquía, de dos o más calzadas, en sentidos iguales a corta distancia, y dispondrán en tales casos, medidas de ordenamiento a través de pares viales, cierres de cruces, variación de sentidos, y todas las que permitan destinar los equipos de semaforización a intersecciones que por sus características físicas no admitan tratamiento diferente.

#### **Capítulo IV. Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional SIMUR.**

##### **Artículo 76 Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional.**

Créase el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

##### **Artículo 77 Obligación de entregar información.**

Todas las entidades distritales pertenecientes al Sector de la Movilidad forman parte del SIMUR y deberán recolectar y entregar la información que el sistema le requiera. Las entidades del Distrito y en especial las integrantes del sector de la movilidad adoptarán los indicadores que le permitan generar, procesar y suministrar la información en las condiciones requeridas por el SIMUR.

##### **Artículo 78 Características del SIMUR.**

El Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional "SIMUR" contará con las siguientes características:

a. Tendrá como marco de referencia para su desarrollo los artículos 4 y 14 del Plan de Ordenamiento Territorial, que da origen a IDEC@, el Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte concebido y desarrollado para la Secretaría de Tránsito y Transporte, y la Guía para la elaboración de Indicadores del Departamento Nacional de Planeación.

b. Apoyará los procesos planteados para el Plan Maestro de Movilidad con el objeto de realizar una evaluación permanente de los resultados de la toma de decisiones y una actualización de las variables del sistema. Para lograr este objetivo, se deberá contar con la participación y el compromiso de todas las entidades relacionadas con la movilidad, que generan información y que realizan estudios, proyectos o contratos relacionados con el sistema.

c. Contará con la participación permanente de todas las entidades distritales en su construcción, adecuación y funcionamiento para asegurar la recopilación periódica de los datos suministrados por las diferentes entidades y apoyar la toma de decisiones y la formulación de estrategias para la adecuada aplicación del PMM.

d. Contará con el reporte de la información sectorial de cada entidad, para ser utilizada en función del PMM.

e. Contará con un sistema de Indicadores para la evaluación, seguimiento y control de cada uno de los procesos del Plan Maestro de Movilidad.

f. Incluirá la estructuración de un Sistema Inteligente de Transporte SIT.

##### **Artículo 79 Características del Sistema Inteligente de Transporte SIT.**

El Sistema Inteligente de Transporte, SIT, contará con las siguientes características:

a. La centralización de la información a través de un centro de control maestro.

b. Lectura y transformación directa de la información que se origine principalmente de los dispositivos en vía, de los usuarios, de los vehículos, el tránsito y los centros de control relacionados con la operación y control de la movilidad futura.

c. Interactuar con diferentes medios de comunicación.

d. Los vehículos de control y vigilancia del tránsito deberán tener dispositivos especiales que permitan contar con servicios de información en tiempo real sobre los usuarios y controlar otros aspectos del tránsito como ocurrencia de accidentes, dirigido a cubrir una política de prevención.

e. Información al los usuarios tendrán en tiempo real.

## **Artículo 80 De los proyectos de la logística de la movilidad.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información.

\*Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información y como un sistema administrador de la información.

\*Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.

\*Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT (p.e. señales electrónicas que actúen en tiempo real).

\*Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.

\*Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.

\*Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.

\*Control operativo integral en campo.

\*Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización.

\*Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.

\*Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.

\*Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.

## **LIBRO III.**

### **OTRAS DISPOSICIONES.**

#### **Capítulo I. De la estrategia Institucional.**

## **Artículo 81 Modelo Ciudad-Región.**

El Distrito Capital llevará en el corto plazo a la mesa de planeación regional, al Consejo Regional de Competitividad, y a las instancias que para ello se instauren, los temas concernientes al modelo de ordenamiento de la ciudad región en relación con la movilidad, entre otros:

1. Construcción del modelo desconcentrado, en cuanto a actividades económicas generadoras de empleo y oferta de equipamientos.
2. Crecimiento de las áreas urbanas de forma compacta.
3. Freno a la conurbación.
4. Reserva de suelo no urbanizable en los bordes de los corredores principales de movilidad regional.
5. Reserva anticipada de suelo para obras de infraestructura de movilidad, y concertación sobre responsabilidades y actividades comunes.
6. Conformación de un observatorio de movilidad regional.
7. Avances en articulación de los entes territoriales de la Región respecto de la movilidad.

**PARÁGRAFO.** Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

### **Artículo 82 Relaciones Distrito ¿ Región - Nación.**

Las entidades distritales, a través de las instancias institucionales previstas dentro del presente capítulo, abordarán en el corto plazo, iniciativas de coordinación tendientes a definir, junto con las autoridades nacionales y regionales competentes, aspectos relativos, entre otros, a:

\*Adopción de reformas a los reglamentos del transporte público para reforzar las potestades de exigencia a los distritos y municipios de primera categoría en cuanto a modelos empresariales, vida útil de vehículos de radio de acción Distrital, municipal o metropolitano.

\*Adopción de un manual de señalización específico para calles.

\*Adopción de mayores exigencias en materia de expedición de licencias de conducción a conductores de servicio público.

\*Definición de la utilización de la red ferroviaria situada dentro del Distrito Capital, y de las posibilidades para la modificación de sus trazados o para la cesión o permuta al Distrito de la misma.

\*Definición de los sitios de parada para los servicios de transporte público de intercambio modal IMA.

\*Participación del Distrito en la proposición de proyectos sobre producción y comercialización de combustibles limpios.

\*Autorización de ingreso de vehículos de transporte especial de tipo automóvil, condicionado a las exigencias del sector turístico y a las capacidades transportadoras de las empresas autorizadas.

**PARÁGRAFO.** Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

### **Artículo 83 Agendas locales de movilidad.**

Ordénesse a la Secretaría de Tránsito y Transporte, adelantar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar de manera coordinada con los actores y agentes

pertinentes las agendas locales de movilidad, las cuales detallarán a nivel de cada localidad los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

#### **Artículo 84 Agenda regional de Movilidad**

Ordénese a la Secretaría de Tránsito y Transporte, coordinar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar la agenda regional de movilidad, las cuales detallarán los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

#### **Artículo 85 De los proyectos del componente institucional.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Fortalecimiento de las capacidades institucionales de las entidades responsables de la ejecución del PMM. (Incluye la conformación de equipo de profesionales expertos en concesiones públicas).

\*Definición de mecanismos para la coordinación institucional entre entidades vinculadas al Sistema de Movilidad del nivel distrital y de entidades territoriales. Redefinición de competencias claras entre entidades vinculadas al sistema de movilidad de acuerdo con el modelo de reorganización del Distrito.

\*Viabilidad y estructuración de los aspectos tributarios.

#### **Artículo 86 De los proyectos regionales.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Avenida Longitudinal de Occidente.

\*Adecuación de la salida al Llano.

\*Ampliación de la Autopista Norte.

\*Ampliación de la carrera Séptima.

### **Capítulo II. Componente Ambiental ¿ Estrategias y Proyectos.**

#### **Artículo 87 Estrategias.**

Con el fin de obtener mejoras en la calidad del aire y el ambiente asociadas a la movilidad, se adoptan como estrategias:

1. Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción a los infractores de las normas ambientales, aplicando el máximo rigor posible dentro de las competencias ambientales, entendidas no sólo en el control de emisiones, sino también en cuanto a ruidos y vibraciones que puedan producir los vehículos.

2. Formular mecanismos de compensación a la ciudad por el endurecimiento de zonas verdes que causen las obras de infraestructura vial, e introducción del concepto ambiental en la infraestructura.

3. Implementar el monitoreo y seguimiento del material particulado PM2.5.

4. Responsabilizar a los actores causantes de los impactos ambientales y, mediante medidas correctivas, proceder a su mitigación.

5. Desarrollar e implementar sistemas de alerta para la comunidad respecto a las condiciones ambientales críticas.

6. Incentivar prácticas ambientales saludables en materia de sincronización vehicular, a través de subsidios y preferencias tributarias a esas actividades y a la venta de productos destinados a reducir las emisiones o que cumplan con métodos de fabricación respetuosos del medio ambiente.
7. Estimular a través de subsidios y preferencias tributarias a los vehículos de bajo consumo energético.
8. Regular y controlar la disposición de carburantes y lubricantes en el espacio público e incentivar el reciclaje de subproductos del transporte.
9. Mitigar el impacto ambiental de la nueva infraestructura vial, manteniendo la cantidad de césped y árboles e incrementándolos en las áreas con mayor déficit.

#### **Artículo 88 Proyecto de Diseño y Conformación de Distritos Verdes.**

Procuran:

1. Delimitar zonas específicas para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas donde sólo se permite el acceso a vehículos cuyas especificaciones garanticen mínima contaminación, y a los modos de transporte no motorizados.
2. Adoptar restricciones a motorizaciones dadas en ciertos corredores, de acuerdo con su sección transversal y jerarquía, con el fin de alcanzar la conformación de corredores ecológicos con dotación de infraestructura mitigadora de impactos ambientales sobre el medio urbano.
3. Armonizar los planes de menor jerarquía inferiores que resulten modificados por proyectos de movilidad prefiriéndose las acciones de renovación urbana.

#### **Artículo 89 Proyecto de Gestión Integral en combustibles.**

Promueve y facilita la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores a través de:

1. Promoción del uso de tecnologías más limpias y aseguramiento de la inclusión de procesos tendientes a la producción limpia dentro del concepto de ciclo de vida de los productos.
2. Incentivos a la producción y uso de etanol u otros combustibles limpios o motorizaciones híbridas, y su incorporación en los sistemas de transporte locales.

#### **Artículo 90 Otros Proyectos ambientales.**

- a. Fomentar los proyectos relacionados con el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel internacional.
- b. Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias adaptándolo con base en los procedimientos adoptados por el Gobierno Nacional.
- c. Diseño y montaje por etapas de un Sistema de Gestión Ambiental acorde con la norma ISO 14000 al interior de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

#### **Artículo 91 Coordinación Institucional.**

La dirección de la estrategia ambiental estará a cargo de las entidades distritales de acuerdo con las competencias asignadas a cada una de ellas, quienes coordinarán las labores y actividades de las demás entidades que puedan relacionarse con la misma.



Los entes ambientales distritales y éstos con los regionales realizarán, cuando sea el caso, evaluaciones ex - ante de las acciones de prevención y control ambiental asociadas a los proyectos del presente Plan Maestro, que incluyan valoración de la inversión en mitigación de impactos ambientales, la determinación de la relación costo-beneficio de tales inversiones, y los mecanismos de seguimiento y control correspondientes.

### **Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.**

Adóptense de manera general los siguientes:

\*Conformación y dotación de Distritos Verdes.

\*Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.

\*Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.

\*Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias.

\*Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad.

## **Capítulo III. Aspectos Financieros y Tributarios.**

### **Artículo 93 De la participación pública-privada.**

En los proyectos y actividades incluidas dentro del presente Plan Maestro, se procurará incentivar la participación pública-privada, dentro de condiciones de sostenibilidad financiera de los proyectos para los particulares, bajo la regulación y orientación del Distrito.

### **Artículo 94 De los proyectos de participación pública privada.**

La Administración emprenderá, entre otros, los siguientes proyectos con participación del sector privado en el sector de movilidad:

1. Intercambiadores Modales: Incluirá la explotación de servicios como estacionamientos, locales comerciales y otros servicios conexos por parte de la entidad a cargo de los servicios que allí se presten.

2. Operación del Transporte Público con participación privada: La participación que se determine para el Distrito dentro de los contratos de concesión u operación de transporte público y servicios conexos, corresponderá a TRANSMILENIO S.A.

3. Zonas de Estacionamiento en vía: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, previa definición de los criterios de ubicación de las zonas, en forma conjunta con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

4. Red Distrital de Estacionamientos: Su reglamentación y control estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, sin perjuicio de la construcción a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, o de otras entidades distritales, que se coordinará a través de contratos ínter administrativos específicos.

5. Programa de detección y generación de pruebas de infracciones de tránsito por medios tecnológicos automatizados: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

6. Programa de grúas y patios de inmovilización: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

7. Peajes: A cargo de la entidad a la que el Concejo Distrital asigne las funciones de operación de los mismos.

8. Tasa por revisión de emisiones de fuentes móviles: En forma conjunta, a cargo del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente y de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

9. Zonas Amarillas fuera de vía para taxis: Cuando el Distrito provea el inmueble, los operadores deberán reconocer valores por su operación o explotación. La selección de los operadores y proveedores estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** Los proyectos de explotación económica que se encuentren en curso, mantendrán su esquema de explotación, pero se ajustarán a las condiciones técnicas y de operación previstas dentro del presente Plan Maestro.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** La información que poseen las entidades distritales del sector movilidad, obtenida en cumplimiento de deberes legales, es pública y deberá entregarse a quienes la requieran y aporten los medios para su entrega. No obstante lo anterior, cuando se requieran procesos particulares con intereses del mismo tipo, las entidades que tengan la información podrán cobrar tales procesos adicionales a las tasas fijadas de acuerdo con las normas tributarias locales aplicables.

**PARÁGRAFO TERCERO:** Todos los proyectos o contratos que envuelvan la facultad de recaudo para particulares de servicios de carácter Distrital, incluirán la facultad de revisar en forma permanente los ingresos de los particulares, a través de medios que permitan comprobar su facturación, para salvaguardar los intereses del Distrito, y determinar en forma continua, el desarrollo económico de los mismos.

#### **Artículo 95 Peajes.**

Cuando se determine la necesidad de hacer uso de la figura de peajes dentro de la jurisdicción del Distrito Capital y en sus vías de acceso, la Administración Distrital, en la iniciativa que se presente ante el Concejo, tendrá en cuenta:

- a. Que el establecimiento de peajes no posee únicamente efectos tributarios, sino de regulación de la demanda de viajes, con el fin de reducir la congestión vehicular.
- b. Que debe preverse un tratamiento diferencial y benéfico para el transporte público de pasajeros por carretera, cuando se trate de vías de ingreso al Distrito, para evitar el incremento de las tarifas a sus usuarios y favorecer el intercambio modal desde los vehículos automotores particulares.
- c. Que los recursos provenientes de los peajes se destinen a mantener la infraestructura vial en la cual se ubican y a financiar la operación y mantenimiento del intercambio modal.
- d. Que la intervención de particulares como contratistas del Distrito si se requiere, debe estar precedida de exigencias tecnológicas que permitan una prestación adecuada del servicio, el ofrecimiento de una infraestructura de cobro que mitigue el impacto sobre el tráfico y medios de control del ingreso que garanticen un exacto seguimiento del comportamiento del contrato y la guarda de los recursos físicos y financieros del Distrito.

#### **Artículo 96 De la estrategia tributaria para mejorar la movilidad.**

La Administración Distrital presentará al Concejo Distrital proyectos tendientes a:

1. Gravar en mayor medida las actividades que impactan la movilidad, como:

- a. Estacionamientos que generan congestión por maniobras de ingreso-salida de vehículos.

b. Estacionamientos situados sobre malla vial arterial.

c. Estacionamientos de alta capacidad asociados a usos institucionales educativos de educación superior.

2. Gravar favorablemente, conforme sea el beneficio de la acción de los sujetos pasivos, con incentivos, descuentos y exenciones en tributos, como el Impuesto Predial Unificado, de Industria y Comercio, Delineación Urbana, Plusvalía, contribuciones, derechos y otros que generen un tratamiento benéfico para:

a. Quienes modifiquen la ubicación de desarrollos multifamiliares aprobados previamente en las zonas periféricas, por otros situados en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.

b. Quienes transfieran derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.

c. Quienes desarrollen proyectos multifamiliares en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad en predios previamente desarrollados de menos densidad.

d. Quienes desplacen sus instalaciones industriales situadas en Barrios Unidos, San Cristóbal y Suba, hacia los centros de ordenamiento logístico.

e. Quienes participen de la organización de centros logísticos que reduzcan el impacto sobre la movilidad de la zona.

f. Quienes desarrollen para usos residenciales e institucionales los inmuebles destinados actualmente al estacionamiento en el centro de la ciudad.

g. Quienes poseyendo al menos diez (10) vehículos de servicio público de carga adopten el uso del gas natural en sus flotas de vehículos, debidamente constatado por entes certificadores de calidad.

h. Quienes rehabiliten o mantengan los tramos de malla vial colindante, bajo las condiciones que defina el Instituto de Desarrollo Urbano quien certificará la acción con destino a las autoridades tributarias.

3. Gravar, o incrementar los gravámenes existentes, en los siguientes casos:

a. Tránsito de vehículos de construcción.

b. Certificados de emisiones de gases de fuentes móviles.

c. Ajustar el valor de la revisión técnico mecánica para incluir un valor por contaminación acústica que generan los motores y otros dispositivos mecánicos o neumáticos, y los dispositivos acústicos.

d. Desarrollo de predios situados sobre malla vial arterial.

e. Desarrollos multifamiliares en zonas sin cubrimiento de transporte público, o en zonas situadas en la proximidad del área suburbana.

f. Contribución de semaforización.

g. Registro inicial de vehículos de servicio público individual.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** Para la definición del grado de incentivo, descuento o exención en los proyectos a presentar al Concejo en cuanto al presente numeral, se entenderá de mayor impacto favorable a la movilidad la acción descrita en el literal "a" y de menor la del último literal.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** En los casos de entidades descentralizadas, podrán adoptarse medidas similares en cuanto a las potestades de determinación de tasas, derechos, tarifas u otros tributos de competencia de las Juntas Directivas.

#### **Artículo 97 Acumulación de derechos de edificabilidad.**

Quienes realicen transferencia de derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad, podrán también permutar inmuebles de su propiedad en áreas periféricas al Distrito, a cambio de mayores condiciones de edificabilidad en áreas centrales.

#### **Artículo 98 Entidad competente.**

El DAPD presentará proyecto de Decreto para determinar las manzanas de borde anexas a las infraestructuras de transporte que serán consideradas ejes de renovación urbana.

#### **Artículo 99 Destinación de recursos.**

Se dará cabal cumplimiento a la destinación ordenada por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002 en relación con los ingresos provenientes de infracciones de tránsito con el fin de garantizar la viabilidad del SIMUR y demás estrategias, proyectos y programas incluidos dentro del presente Título. En todo caso, de requerirse recursos adicionales, se apropiarán los necesarios para ello.

#### **Artículo 100 Coordinación con otros planes maestros.**

Para el, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad, las entidades del sector y los demás actores privados deberán considerar los ordenamientos de los diferentes planes maestros de la ciudad.

### **Capítulo IV. Mecanismos De Evaluación, Control Y Seguimiento Del Plan.**

#### **Artículo 101 Sistema de Indicadores de Gestión.**

Para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de movilidad, las entidades del sector aplicarán dentro del Sistema de Información Integrado de Movilidad Urbano y Regional el Sistema de Indicadores *de Gestión que* determinará la eficacia, la eficiencia y la efectividad de la gestión, conforme lo señala el capítulo 18 del documento técnico de soporte, numeral 18.2.5.2. La eficacia de la gestión se medirá como la relación entre las metas propuestas y las realizaciones o resultados obtenidos, medidos en términos de las magnitudes de en que estén formuladas las metas de los componentes, estrategias o proyectos del PMM. El indicador de eficiencia medirá la relación entre metas logradas y los recursos económicos empleados en los términos de calidad requeridos. La efectividad de la gestión se medirá en términos de los impactos causados por la implementación de las estrategias, programas y proyectos del Plan.

#### **Artículo 102 De los indicadores en particular.**

Adóptense los siguientes indicadores de gestión para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad:

1. Índice de pasajeros por kilómetro: Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis. Este dato se obtiene de la relación entre los pasajeros movilizados y los kilómetros recorridos que reporta anualmente el DANE.
2. Edad promedio de los vehículos de transporte público: Mide la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota. El ideal propuesto es de 8 años y el máximo permisible será de 12 años.
3. Porcentaje de taxis ocupados: Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupados según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.
4. Estado de la Malla Vial: Establece el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye: mantenimiento, rehabilitación y construcción de los corredores viales. Se deberá calcular para los diferentes tipos de vía (malla arterial, malla intermedia y malla local), el número de km-carril existentes y el número de kilómetros en buen estado.
5. Índice de accidentalidad: Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.
6. Distancia promedio de viajes: Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.
7. Velocidad de modos motorizados: Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.
8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos: Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.
9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte: El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.
10. Distancia promedio recorrida a pie. Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.
11. Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.
12. Sostenibilidad financiera: Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.
13. Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad: Mide la gestión en cuanto a coordinación interinstitucional y actividades ejecutadas para cumplir agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM. Se define como el porcentaje de acciones ejecutadas sobre el porcentaje de acciones programadas.
14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y

que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.

### **Artículo 103 Obtención y aplicación periódica de los Indicadores de gestión.**

Los indicadores serán los referentes para medir la gestión de cada uno de los procesos en términos del sistema de calidad del Plan Maestro de Movilidad y deberán aplicarse periódicamente en los procesos de Direccionamiento estratégico, ejecución, logro y mejora continua.

### **Artículo 104 Metas esperadas en la implementación del plan.**

La medición y calificación de la gestión del Plan en los escenarios de corto, mediano y largo plazo, se efectuará en los términos del indicador agregado  $I_{GPMM}$  cuyos valores se fijan de conformidad con las estrategias, proyectos y montos de inversión en cada uno de los escenarios de acuerdo con lo establecido en el documento técnico correspondiente.

### **Artículo 105 Difusión de los resultados.**

La Secretaría de Tránsito y Transporte Distrital, definirá y promoverá los mecanismos para difundir los resultados del ejercicio del control de las metas del Plan, los cuales en todo caso serán públicos.

## **Capítulo IV. Disposiciones finales.**

### **Artículo 106 Los procesos de pedagogía.**

Deberán diseñarse y adoptarse los procesos pedagógicos para el logro efectivo de la implementación de plan maestro de movilidad. La pedagogía es herramienta fundamental para el logro de objetivos y se plantean acciones concretas en torno a:

- a. Fortalecimiento de la capacidad técnica y legal del talento humano designado a la operación del sistema.
- b. Continuación e intensificación de las campañas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad, en busca de consolidar aspectos culturales que faciliten la apropiación de los planteamientos Plan Maestro de Movilidad. Es necesario llegar a cada uno de los actores, como son: Particulares: Escuelas de enseñanza automovilística, Centros de educación primaria y de bachillerato, Universidades. Empresas de transporte público: colectivo e individual y de transporte especial, Centros de atención de emergencias. Centros de participación ciudadana.
- c. Implementar programas de largo plazo para la difusión efectiva de las normas.

Los procesos pedagógicos incluirán módulos de capacitación, talleres, eventos y la publicación de documentos de formación.

### **Artículo 107 Mecanismos de participación ciudadana.**

Las entidades distritales garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales a partir de una adecuada y completa divulgación del presente Plan Maestro que facilite la intervención de la comunidad.

### **Artículo 108 Análisis, evaluación y definición de impacto del plan en condiciones sociales.**

De acuerdo con la estratificación socio económica y a partir de los resultados de la encuesta de movilidad adelantada por la Secretaría de Tránsito y Transporte, se estima el impacto en la movilidad de la ciudad, en función de la población que se beneficiará por las medidas en transporte motorizado y no motorizado, de acuerdo con los documentos técnicos de referencia del presente Decreto.

## **Artículo 109 De la revisión del plan maestro.**

Podrá revisarse el plan maestro:

- a. Cuando concluya su período de ejecución.
- b. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes de acuerdo con los resultados de una nueva encuesta de movilidad.
- c. Cuando el plan de ordenamiento territorial así lo ordene.

La revisión del plan deberá seguir el mismo mecanismo de formulación del presente Decreto, y en los casos de los literales "b" y "c" del presente artículo, acreditará además técnicamente, las circunstancias que ameritan variar sus disposiciones.

## **Artículo 110 Vigencia.**

El presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga todas las normas que le sean contrarias. Igualmente, el presente Decreto se publicará en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

**PUBLIQUESE Y CÚMPLASE.**

**Dado en Bogotá, a los quince días del mes de Agosto de 2006**

**Luis Eduardo Garzón**

**ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D. C.**

**Catalina Velasco Campuzano**

**Director Departamento Administrativo de Planeación Distrital.**

**Justo Germán Bermúdez Gross**

**Secretario de Tránsito y Transporte.**