

MESA 7. MESA MOVILIDAD

RICARDO NANCLARES

Asesor

SOLANYI POBLES

Sistematizadora

La problemática

Las problemáticas referente al tema de la movilidad en la ciudad presentaron diferentes niveles de análisis, muchas de éstas se refirieron al impacto que ha tenido en el contexto económico, en el deterioro de la calidad del espacio público, en los efectos de contaminación y en la repercusión del sistema de movilidad en los cambios culturales de los habitantes. Pero un elemento recurrente se refirió a la poca atención institucional al tema referido a la comunicación regional. De igual forma, una problemática reiterativa lo constituyó el problema de la expulsión constante de población debido a la ejecución de obras públicas. Frente a esta dinámica, el perfeccionamiento de la malla vial generó, según los asistentes, un azaroso uso del suelo.

Frente al sistema de transporte ha ocasionado detrimento de la calidad de vida de los usuarios, de la misma forma el sistema ha sido impuesto (no se ha dado de forma concertada donde se tenga en cuenta las necesidades de los ciudadanos), y no se tiene en cuenta un trato diferenciado según las características de los diferentes sectores poblacionales que habitan la ciudad. De manera particular se planteó las deficiencias del sistema Transmilenio, éste ha demostrado ser impersonal, irrespetuoso y frío, produce en los usuarios stress, dolor de cabeza e inseguridad. Trasmilenio ha incentivado la segregación, la apatía, la negación, generando conflictos entre los usuarios. No es un sistema diseñado para los usuarios.

- El sistema aplica herramientas de monitoreo, no para mejorar la calidad del servicio sino la rentabilidad de la empresa.
- Costos en la calidad de vida de los ciudadanos en relación a los largos trayectos.
- La ausencia de estacionamientos para bicicletas
- El sistema de transporte actual genera sinergias o dependencia en la relación con los municipios y departamentos vecinos.
- Se deberían pensar otros sistemas alternativos como el aerobús que tiene costos bajos y mayor velocidad.
- ¿Existe una apuesta de sistema de integrado de transporte en el POT que facilite la movilidad en la ciudad que integre a la región y construya una visión integral de transporte público?
- No hay una articulación en el contexto ciudad-región con los municipios vecinos.

La movilidad en el POT

La política de movilidad de la ciudad (artículo 10 del Decreto 469 de 2003) está orientada a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones sobre los subsistemas vial y de transporte y de regulación del tráfico. Para esto se propone en el POT la priorización de proyectos para mejorar la conectividad local y regional, el manejo de recursos para mejorar, adecuar y

construir vías y equipamientos de integración urbana y regional y la destinación eficiente de los recursos captados de actuaciones urbanísticas (plusvalías).

El sistema de movilidad en el POT está conformado por tres subsistemas; la maya vial, el transporte y la regulación y control del tráfico, frente a estos se abordó principalmente el subsistema de transporte en la discusión planteada en la mesa, en el que se estructura los modos de transporte masivo: metro, transmilenio, ciclorutas, el tren de cercanías, estacionamientos públicos y terminales de buses interurbanos.

Frente a este análisis se identificaron algunas propuestas y problemáticas:

- El transmilenio como un sistema complementario al sistema de transporte principal propuesto como el metro.
- Organizar el transporte público en la ciudad
- Complementar el sistema de transporte con instrumentos como el metro-cable en zonas de difícil acceso
- Crear una escuela de movilidad que genere una cultura de uso del sistema de transporte.
- La infraestructura vial de la ciudad no es la adecuada para la dotación del metro
- Se haría una doble inversión por parte de la ciudad al pasar del sistema de transmilenio al metro
- El sistema no está proyectado en relación al crecimiento poblacional y de la ciudad
- Costos de implementación del sistema y el acceso al mismo como usuarios
- En los corredores y troncales de rutas alimentadoras se hace referencia a una estructura especial de acceso peatonal que no es la adecuada para la población en condición de discapacidad y el adulto mayor.
- En el diseño de ciclo-rutas no hay una continuidad y conectividad en los tramos, no está bien planificada en la ciudad.
- Las ciclo-rutas dificultan la movilidad peatonal por que los perfiles que se construyen no son los adecuados
- En cuanto al tren de cercanías se considera que no es un sistema eficiente por velocidad pero que puede ser implementado para el transporte de carga y como sistema turístico.
- En el tren habría que evaluar el uso de combustibles que no contaminen la ciudad y los contextos rurales a los que accedería
- En el tema de estacionamientos se puso en discusión la capacidad, las tarifas y la inexistencia de parqueaderos públicos por que los existentes son concesionados.
- La inexistencia de parqueaderos para bicicletas en conjunto con el sistema de trasmilenio
- La seguridad en los parqueos públicos por parte de la administración distrital
- La reutilización de las bahías de parqueos existentes.

El Plan Maestro de movilidad

En el plan maestro de movilidad se trabajaron tres capítulos en los que se encuentran los sistemas y subsistemas de transporte. En el primer capítulo se hace un breve recuento de las definiciones que va a abordar el documento; accesibilidad, centralidades, centros logísticos, entre otros. En el capítulo dos se aborda la política de movilidad de la ciudad, donde se proponen conceptos como la movilidad sostenible, competitiva, la prioridad al peatón, transporte público, racionalización de vehículos, entre otros. En el capítulo tres, habla sobre los objetivos y los subsistemas vial y peatonal en los que se desarrollan los siguientes temas.

Frente a los temas tratados dentro del plan de maestro de movilidad se identificaron algunos problemas:

- En el plan maestro de movilidad no son claras la jerarquización de las rutas de movilidad.
- La discusión no se puede quedar en los sistemas principales que propone el POT se debe pensar cómo se van a organizar las otras empresas de transporte público.
- En la adopción del sistema tarifario no se define como es y cuál sería la integración del recaudo.
- Como se integra el comité sectorial de movilidad. La comunidad puede integrarlo?
- Las empresas de vehículos de transporte público al conformar cooperativas o asociarse pueden tener una participación accionaria en el sistema integrado pero no tienen incidencia en las decisiones.

A partir del conversatorio se concluyó que hay una notable desarticulación a nivel institucional, en esta parte no funciona el sistema de transporte porque los recursos no son suficientes al estar relacionados únicamente con la valorización y con el 20% que se capta de impuesto a la gasolina, lo que implica que necesariamente se debe hacer una priorización definida por las intervenciones políticas que se hagan desde lo local o distrital.

Se reconoció que en el plan 2004 – 2006 no se han cumplido los planes y proyectos propuestos y que estos, van más a la infraestructura que al ciudadano y más que a prestar un servicio a dotar a la ciudad de unos corredores viales. El POT no se ha cumplido

Se identificaron temas de relevancia como la cultura ciudadana y la participación ciudadana en comités de movilidad.

¿Cómo se logra que todo lo que se planifica dentro del POT se lleve al territorio?, ¿cuáles son los instrumentos o herramientas para lograr que se lleven a cabo las obras planteadas?

Finalmente, se dieron algunas orientaciones para el desarrollo de las propuestas a sustentarse en la siguiente sesión y se hizo una breve exposición de las intenciones de las propuestas particulares.

PROPUESTAS

- Definición de una entidad de control: Entidad encargada de controlar y llevar a la práctica lo que está en la ley para que no se quede en el papel. Para esto se debe hacer seguimiento del plan maestro a nivel local con participación ciudadana.

- El diseño y construcción del Metro-cable en zonas donde el sistema de transporte masivo no puede llegar por las condiciones topográficas del terreno.
- Se propone la construcción del Metro – Cable en áreas de ladera. Por ser un sistema de transporte masivo confiable que no afecta el medio ambiente, los costos económicos son mejores que los ocasionados por el combustible o el ACPM, beneficia a la población para transportarse al centro de la ciudad que en su mayoría son trabajadores, incentiva y mejora la calidad de vida, motiva la movilidad en la ciudad, entre otros.
- Que las vías alternativas como la Av. 1ra de mayo, la av. De las Ladrilleras, la principal que viene de Juan Rey y que termina en la 10ma, falta su terminación de su recorrido, señalización, puentes peatonales o subterráneos
- Estas dos vías no son suficientes para cumplir con las demandas de movilidad de más de 600.000 habitantes de la localidad de San Cristóbal.
- Falta la implementación en algunos sectores de semaforización
- La troncal de la Av. Guacamayas favorece a la ciudad porque des embotellaría más del 40% del transporte
- Que los portales tengan tanto redes de comunicación como de seguridad, a demás que cubran esta avenida desde la parte alta hasta la baja des embotellando el tráfico.
- El transporte urbano no reconoce las limitaciones físicas porque carece de rampas y estructuras adecuadas para acceder al sistema.
- Generar pasaportes de movilidad subsidiada de a cuerdo al estrato socio-económico de la población más vulnerable.

A nivel rural.

- Expediciones seguras y adecuadas para toda la población. General un medio de transporte que haga el recorrido desde la parte turística de la ciudad hacia el ecoturismo ya que en la localidad existen patrimonios históricos, culturales y ambientales, que son escenarios dignos de conocer y reconocer.
- Generar ecoturismo en los cerros orientales, para que principalmente el parque entre nubes que colinda con la localidad de Usme y Rafael Uribe, se generen corredores de movilidad tanto peatonal como en el uso del teleférico, uniendo las tres localidades en un plan eco turístico y ambiental.
- Debido a la accesibilidad del territorio se construyo en las políticas públicas rurales y urbanas dentro de los espacios vitales, la seguridad y las garantías de transporte y se diseño generar tres plataformas para helipuertos en el que ya existe uno que es el mirador de Juan Rey, se requiere la construcción de los otros dos.
- Generar diagnósticos de movilidad residente y que el mismo pasaporte de movilidad permita identificar el sector al cual corresponde
- Generar una manera de circular el transporte hacia los municipios de oriente como red de comunicación y movilización de los alimentadores hacia el sistema de movilidad tanto de trasmilenio como de metro.

- Implementación sistema de tiquete único intermodal
- Propuesta Ciclo rutas
- Propuesta Transporte nocturno
- SIT. Implementación: Tarifa, rutas, recaudo
- Democratización propiedad accionaría del metro y el Transmilenio
- Evaluación sistema de indicadores perspectiva DDHH
- Participación ciudadana (comité de movilidad), comités locales y distritales
- Discapacidad y Género, en relación a la dignidad humana
- Cultura ciudadana
- Transporte, criterios del servicio vs. rentabilidad
- Evaluación e implementación POT y Plan Maestro de Movilidad
- Accesibilidad del servicio a zonas informales
- ¿Metro/ tren de cercanías/ Transmilenio? Criterios de definición de las rutas – articulación del servicio para que este sea integral al SIT
- Región: terminales: revisión y ubicación (eje: terminal del sur) / Armonización POT municipios
- Financiación recursos muy limitados: valorización y sobretasa. Mas impuestos al privado: gasolina y peajes
- Priorización al peatón y al transporte no motorizado (red de ciclo-vías)
- Desincentivar el transporte privado con acciones como los impuestos, peajes, la peatonalización de las calles, entre otros.
- Infraestructura vial reduzca la segregación socio-espacial, revisar áreas de vías vrs área de la localidad.
- Consolidación de centralidades populares
- Conectividad red principal y red local
- Subsidios para los niños, población en discapacidad, y adulto mayor
- Se proyecte con el desarrollo urbanístico
- Planeación articulada a las redes de servicios domiciliarios
- Revisión del acuerdo 180 del 2005 obras de valorización puentes peatonales

- Que se haga trazado de ciclo-rutas que atraviese la ciudad de norte a sur y de oriente a occidente de forma intercomunicada, principalmente garantizando la accesibilidad al centro de la ciudad. Se deben conectar las ciclo-rutas que ya están, para beneficio de las personas de bajos recursos como medio de transporte y como uso de las demás personas como instrumento para descongestionar el tráfico en la ciudad.
- Que se haga una prueba piloto del servicio de bici-taxis como alimentador del servicio masivo y poder acceder los sistemas apartados donde no llega el sistema de transporte masivo para lograr la inclusión de los transportadores de los bici-taxis y la comunidad. Se debe buscar que estos tengan un trazado específico.
- Propender por ubicar puentes peatonales en donde hay mayor movilidad de las personas en general con las especificaciones de acceso a los discapacitados por movilidad y por visión para darles una mayor calidad de vida desde el aspecto de la movilidad y multimodales.

Metro-cable:

- Como transporte confiable que no afecta el medio ambiente
- Beneficia y cubriría a los territorios mas apartados de la ciudad
- Es económico, incentiva y motiva el acceso al trabajo
- Hay desarrollo y emprendimiento a la economía de la ciudad
- Los tiempos de desplazamiento se reducen
- Mejora la calidad de vida
- Valoriza los predios
- Puede proyectarse para todas las localidades que tienen problemas de accesibilidad en zonas de ladera

Prolongación de vías:

- Prolongación de la Av. Mariscal Sucre al sur y la Av. Boyacá. Continuidad de esta importante vía que da mayor movilidad y acceso a la localidad de Ciudad Bolívar.
- Prolongación de la malla vial en la ciudad porque en el momento todas están construidas por tramos
- Reduce los tiempos de movilidad
- El entorno y el paisaje mejora, en calidad de vida, ambiente, seguridad, movilidad, entre otros.
- Hay un desarrollo de la infraestructura y la economía
- Incentiva la parte agrícola
- Se ahorra tiempo, hay mejor conectividad con el campesino y la ciudad.

- Estructura funcional y de servicios
- El elemento de movilidad no contempla las diferencias de patrones de movilidad de hombre y mujeres ni las demás específicas disgregadas por género
- Propuesta: incorporar la perspectiva de género a la política de movilidad
- Se debe garantizar la distribución y diseño de la malla vial teniendo en cuenta la economía de la ciudad. Diseño de la infraestructura del servicio
- Se debe consolidar y vincular los servicios de educación, salud, y los equipamientos de seguridad ciudadana con las rutas de transporte.
- Tener en cuenta que la movilidad debe pensarse en función del sujeto de derechos.
- Poner a funcionar el subsistema de control y regulación
- Incorporar la participación de la comunidad en los espacios de discusión y decisión de las políticas, planes, programas y proyectos de movilidad
- Doble calzada de la Cll 170 en conexión con la Av. Suba y Cota, en este punto se debe pensar en la ubicación de un intercambiador o una glorieta
- Los barrios de la zona occidente de la localidad de suba solo cuentan con una vía y un sistema importante de transporte para conectar a esta zona de la localidad con el resto de la ciudad (Av. Suba y servicio de Transmilenio). Por esta vía se desplazan las personas que van hacia el centro y sur de la ciudad, no hay una vía de rápido acceso que conecte a la parte norte de la ciudad con la occidental de la localidad de suba y el municipio de cota.
- Sería bueno mejorar la vía existente que conecta la Cll 170 que viene en doble calzada con esta que va hacia la parte occidente de la localidad y que también hay salida por esta misma hacia el municipio de Cota. En este punto donde se encuentran los vehículos se propone la construcción de una glorieta a demás de la doble calzada de estas.
- Mejorar la movilidad de la localidad de suba con la parte norte de la ciudad y el municipio de cota

Implementación sistema de tiquete único intermodal

Objetivo: Creación de un sistema de tiquete único intermodal.

Antecedentes

En el reino de los Países bajos funciona un sistema de recaudo y tiquete que según mi opinión es un sistema económico y de fácil implementación en Bogotá, puesto que lo único que necesita el conductor de bus y/o tranvía es un sello en el cual indique la hora de ingreso al sistema, a partir de esa hora el usuario dispondrá de hora y media para realizar cualquier intercambio modal que necesite para arribar a su sitio de destino.

La Strippenkaart es un billete de viaje (kaart) que puede constar de 15 o 45 espacios numerados y dispuestos en línea (strippen). El sistema de viaje mediante Strippenkaart tiene validez a nivel nacional y permite viajar en tranvía, [metro](#), autobús y en segunda clase en los servicios de trenes; dentro del área urbana de Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht y Zoetermeer. Existen

actualmente 3 versiones de strippenkaart: Normal - tarifa estándar - color celeste; Niños y jubilados - tarifa reducida - color rosa y servicios de Autobús Nocturno (GVB nachtbuskaart) - tarifa superior. Las tarifas se basan en un sistema de zonas.

Las zonas pueden variar según la distancia que se vaya a recorrer. Centro de la ciudad: 1 zona. Periferias: de 2 zonas en adelante. Están representadas por el número de líneas (strippen) que se utilicen antes de sellar. Un viaje por el centro de Amsterdam, por ejemplo, sería 2 strippen. La primera libre y la segunda sellada y sucesivamente.

La Strippenkaart se puede sellar indicando previamente al conductor o al adjunto (en tranvías y autobuses) la distancia a recorrer y el número de personas que viajan; o valiéndose de las máquinas timbradoras (de color amarillo y sin inscripciones) que se hallan en el interior de tranvías y autobuses o antes de acceder a los andenes del metro. Mediante el sistema automático el sello se aplicará doblando previamente el correspondiente renglón a sellar. El sello indica fecha, hora y tarifa. Todos los viajes tienen validez de una hora, pudiéndose realizar todo tipo de transbordos, siempre y cuando se hagan dentro de la zona correspondiente.

La strippenkaart puede adquirirse en supermercados, estancos, oficinas de correo (Postkantoor), estaciones de ferrocarril, oficinas de turismo VVV y en los puntos de venta que se encuentran en el interior de las estaciones de metro. También es posible comprarlas en la oficina de atención al público (GVB Tickets & Info) que se halla frente a Centraal Station.

Este sistema está implementado en los Países Bajos, con lo cual podría ser implementado acá a nivel nacional.

El límite de una hora que tiene para el intercambio modal, se sugiere ampliarlo puesto que la ciudad de Bogotá tiene una extensión mucho más grande que cualquier ciudad holandesa.

Implementación

Para Bogotá se sugiere que la Strippenkaart y/o tiquetes del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) sean expendidas únicamente en los lugares establecidos y en las máquinas dispuestas para dicho fin, esto evitará que los conductores de bus, tranvía tengan que manejar dinero en efectivo.

Para la implementación debe realizarse una licitación pública para escoger al mejor proponente que minimice el riesgo de falsificación de la Strippenkaart y asegure un costo adecuado para dejar un margen de ganancia suficiente para los operadores del SITP.

Operación

La tarjeta (strippen kaart), podrá ser adquirida en los puntos de venta del SITP, en máquinas dispensadoras, supermercados y tiendas ubicadas cerca de los lugares de residencia de los usuarios del SITP.

En el caso de Bogotá, considero no es prudente dividir en zonas la ciudad, en lugar de eso una tarifa única ha de ser implementada.

En las estaciones intermodales, metro y de Transmilenio se instalarán máquinas horarias en las cuales el usuario puede sellar su Strippenkaart, mientras en buses y tranvías el conductor dispondrá de un sello con el cual estampará fecha y hora en la respectiva strippenkaart del usuario de transporte.

De las tarifas

Se sugiere como existe en Holanda, existan tarifas diferenciales:

Niños hasta 14 años, personas en condición de discapacidad y adultos mayores de 60 años: tarifa reducida

Tarifa plena para toda persona cuyo rango de edad no esté comprendido en la tarifa reducida.

Temporalidad: Se ha de licitar un año antes de la entrada en funcionamiento del SITP y debe entrar en venta a partir de 10 días antes de la entrada en funcionamiento del sistema.

Propuesta Ciclo rutas

Mi experiencia de vida en Amsterdam abrió los ojos a una solución sencilla y económica para incentivar el uso de la bicicleta y proteger al ciclista, sin necesidad de diseñar costosas e inoperantes ciclorutas.

El modelo es sencillo, se basa en el sistema que existe en los Países Bajos y consiste en reservar un espacio a lado y lado de la vía para el uso exclusivo de ciclistas, el cual tiene un metro de ancho.

Objetivo

Crear un sistema de ciclo rutas, económico de implementar en vías de barrio que aseguren la ínter conectividad de las mismas alrededor de la ciudad.

Ventajas

Al ser un sistema en el cual lo único que hay que realizar es la reserva de un metro a lado y lado de la vía, los gastos de implementación se reducen a pintar una línea continua que separe el carril de vehículos motorizados del carril ciclista.

Protege al ciclista.

Evita el parqueo de vehículos en la vía pública, por lo tanto mantiene la circulación vehicular andando.

Fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Protege al peatón y al ciclista de ser atropellados o causar accidentes por imprudencia de cualquiera de los dos.

Implementación

Este tipo de ciclo ruta es inconveniente en avenidas principales, por lo cual en dichas vías se sugiere continuar con el sistema en funcionamiento hasta ahora.

Se sugiere crear un sistema piloto para evaluar la conveniencia del sistema en la ciudad, esto teniendo en cuenta en la falta de sentido urbano por parte de los conductores y la falta de respeto de los mismos a las normas de circulación que han de implementarse.

El lugar donde se implementará el estudio piloto ha de ser escogido por la administración distrital.

Adicionalmente a lo propuesto anteriormente sugiero la construcción de puentes de uso exclusivo de ciclistas.



Temporalidad: 6 meses planeación, 6 meses plan piloto.

Propuesta Transporte nocturno

Se propone crear rutas nocturnas, las cuales son importantes en las grandes metrópolis que se precian de ser internacionalmente atractivas, la ciudad es un ente que vive día y noche. Toda gran ciudad europea, cuenta con servicio de transporte las 24 horas del día, los siete días de la semana.

Este sistema es indispensable, aunque puede que económicamente no rentable pero es un derecho que tiene todo ciudadano que trabaja en horarios no convencionales y/o se divierte en altas horas de la noche.

La tarifa ha de ser única, pero de un costo de al menos el doble del valor diurno.

Los horarios que se proponen para esto son los siguientes.

Nocturno: Media noche a 6 AM.

Diurno: 6 AM a la Medianoche

Temporalidad: Inmediata.