ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

DECRETO No. 497 **DE**

(26 OCT 2023)

"Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura –PMSS- para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 3º del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo dispuesto en los numerales 1º, 3º y 4º del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en el artículo 1° de la Ley 1083 de 2006, en el artículo 7 de la Resolución 20203040015885 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte, en el artículo 486 del Decreto Distrital 555 de 2021 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 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 2 *ídem* señala como fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en la Constitución y mantener la integridad territorial.

Que el artículo 24 *ibídem* prevé que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 *ejusdem*, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y señala como deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Que el artículo 82 *ibidem* establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Que de conformidad con lo establecido en los artículos 209 y 211 *ibídem*, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en

Powered by CamScanner

los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Que el artículo 287 *idem* señala que las entidades territoriales son autónomas para la gestión de sus intereses y, en consecuencia, como parte del núcleo esencial de la autonomía territorial, tienen la potestad de ejercer sus competencias expidiendo para el efecto la regulación correspondiente, dentro de los parámetros que señale la ley.

Que según lo determinado por el artículo 311 *ibídem*, le corresponde a los municipios y distritos, ordenar el desarrollo de su territorio, así como prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que de acuerdo con lo señalado en el inciso 4 del artículo 322 *ibídem* "(...) A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito.

Que el artículo 325 de la Constitución Política de Colombia creó la Región Metropolitana de Bogotá - Cundinamarca y facultó al Distrito Capital y a otras entidades territoriales para conformar dicha región en la medida en que comparta dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas con las demás entidades territoriales allí señaladas.

Que el artículo 6 de la Ley 2199 de 2022 "*por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca*" establece que el Concejo Distrital de Bogotá, por medio de Acuerdo Distrital, decidirá sobre el ingreso de Bogotá a la región.

Que el artículo 32 ídem crea la Agencia Regional de Movilidad, la cual ejercerá la función de autoridad regional de transporte y tendrá a cargo la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional.

Powered by CamScanner

Que el Concejo de Bogotá, mediante Acuerdo Distrital 858 de 2022, autorizó el ingreso del Distrito Capital a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad; así mismo, este artículo establece que la seguridad constituye una prioridad del Sistema y del sector transporte.

Que el artículo 3 *ibídem* consagra que el transporte público está encaminado a garantizar la movilización de personas y cosas por medio de vehículos apropiados para la infraestructura del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad.

Que el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, *"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"* consagra la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, como prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Que de acuerdo con el artículo 3 *ídem,* las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para la eficiente prestación del servicio básico de transporte público, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que el artículo 4 ib*idem* determina que el transporte gozará de la especial protección del Estado.

Que mediante el artículo 5 *ejusdem* se consagra, frente al carácter de servicio público especial del transporte público, que el mismo implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Powered by CamScanner

Que el artículo 3 de la Ley 388 de 1997 "*Por la cual se modifican la Ley 9ª de 1989 y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones"* establece que *"(...) El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: ... 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios".*

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, otorga a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, y en tal virtud el artículo 7 ibídem, les ordena *"(...) velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público", al tiempo que les asigna funciones "(...) de carácter regulatorio y sancionatorio (...) orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías".*

Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 *"Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"*, el cual sigue vigente de acuerdo con lo señalado en el artículo 372 de la Ley 2294 de 2023, establece como obligación de los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial, la formulación, adopción y ejecución de planes de movilidad sostenible y segura, los cuales darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones. Así mismo, la referida disposición señala que los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos, lo cual deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Que a su vez, dicho artículo establece que los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994 deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Powered by CamScanner

Que, de acuerdo con el artículo 2 *ídem,* los planes de movilidad deberán incorporar un plan maestro de parqueaderos, el cual fomentará los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Que, en virtud de la anterior ley, mediante el Decreto Distrital 319 de 2006, modificado por los Decretos Distritales 394 y 484 de 2019, se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital.

Que, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 20203040015885 de 2020 reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas.

Que de acuerdo con el artículo 4 *ídem*, los planes de movilidad sostenible y segura se deben articular con el modelo de ordenamiento territorial definido en el plan de ordenamiento territorial, así como con los planes de desarrollo. A su vez, esta disposición establece que los planes de movilidad segura y sostenible deberán reconocer el transporte público como eje estructurante.

Que el artículo 6 *ibídem* consagra que los planes de movilidad sostenible y segura, en la etapa de formulación, deben contemplar dentro de su estructura los componentes estratégicos, de ejecución, seguimiento y evaluación, así como de identificación de riesgos y acciones para su mitigación.

Que el artículo 7 *ejusdem* señala que, una vez cumplidas las etapas de diagnóstico y formulación, el alcalde o la autoridad metropolitana adoptará mediante acto administrativo, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y el documento técnico de soporte, el cual deberá hacer parte integral del mismo.

Que el artículo 8 de la Resolución referida señala que las entidades territoriales deberán actualizar o modificar el plan de movilidad sostenible y segura cuando se produzca una modificación ordinaria o extraordinaria del plan de ordenamiento territorial.

Powered by CamScanner

Que el artículo 9 *ídem* establece que los planes de movilidad sostenible y segura deben tener una proyección para su ejecución igual al del Plan de Ordenamiento Territorial. Al respecto, la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Bogotá es de tres periodos constitucionales completos de la Administración distrital.

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013, *"Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"*, señala que la infraestructura de transporte se encuentra bajo la vigilancia y control del Estado y se organiza de manera estable con el fin de permitir el traslado de personas y bienes, así como el acceso e integración del país para el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Que el artículo 3 *ídem* establece que la infraestructura de transporte se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible y adaptada al cambio climático y vulnerabilidad.

Que el artículo 5 *ibídem* establece que la planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte fomentan el desarrollo, crecimiento económico y competitividad del país, así como la integración del territorio nacional y el disfrute de los derechos de las personas, por lo que el desarrollo de estas funciones constituye una función pública.

Que de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 257 de 2006, "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones", el sector movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte. Al respecto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 107 del mencionado Acuerdo, así como en el artículo 91 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 "Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá

Powered by CamScanner

del siglo XXI", el sector movilidad está integrado por Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., Empresa Metro de Bogotá S.A., Terminal de Transporte S.A. y Operadora Distrital de Transporte.

Que el Acuerdo Distrital 790 de 2020 "*Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones*" establece diez mandatos dirigidos a la administración distrital para la gestión de la emergencia climática en Bogotá D.C. Al respecto, el mandato número cuatro, *transición energética y reducción de gases efecto invernadero*, dispone lo siguiente: "El Distrito Capital adoptará medidas urgentes para sustituir el uso de combustibles fósiles en los sistemas de la ciudad, con el fin de disminuir en un 50% las emisiones de gases efecto invernadero al año 2030, con referencia al año 2020".

Que el Acuerdo Distrital 761 de 2020, "*Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 'Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"* incluye dentro de sus propósitos hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que propende por la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento.

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 3 del Decreto Distrital 555 del 2021, "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*", dentro de las políticas de ordenamiento territorial se contempla la movilidad sostenible y descarbonizada, cuyo propósito es privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones y se soporta en la construcción de líneas de metro, Regiotram y cables aéreos, en la consolidación de corredores verdes y en la red de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura para el establecimiento de una movilidad sostenible y segura.

Powered by CamScanner

Que el parágrafo 1 del artículo 159 *ídem* dispone que la localización e identificación de los trazados de los corredores verdes de media capacidad y de los sistemas de cables aéreos se definirán mediante actos administrativos específicos de acuerdo con estudios técnicos y urbanísticos y teniendo en cuenta los lineamientos que determine el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

Que el parágrafo 1 del artículo 160 *ibídem* establece que en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura se podrán definir lineamientos para precisar los trazados y áreas de influencia e incorporar nuevos corredores verdes adicionales a los definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Que el parágrafo 5 del artículo 161 *ejusdem* determina que el Plan de Movilidad Sostenible y Segura deberá definir el Plan Maestro de Parqueaderos, en el cual se podrán establecer criterios por área de actividad para la localización de infraestructura pública para el estacionamiento fuera de vía y para la localización de estacionamientos fuera de vía abiertos al público.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 567 del Decreto 555 del 2021, a través del programa para descarbonizar la movilidad, el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público.

Que el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, en el artículo 486, establece que la administración distrital adoptará, previo concepto favorable de la Secretaría Distrital de Planeación, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, entre otros planes. Al respecto, la Secretaría Distrital de Planeación emitió concepto favorable a través de comunicación nro. 2-2023-109820 del 06 de octubre de 2023 en el cual indican lo siguiente: "(...) *una vez revisadas las respuestas remitidas y la versión final de los documentos, se emite concepto favorable definitivo para la adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Segura -PMSS – en el marco de lo establecido en el artículo 486 del Decreto 555 de 2021*".

Powered by CamScanner

Que el artículo 487 *ídem* define el Plan de Movilidad Sostenible y Segura como el instrumento de planeación estratégica que tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro. De igual forma, dentro del parágrafo 1 de este artículo se asigna a la Secretaría Distrital de Movilidad la actualización y armonización de los Decretos Distritales 319 de 2006 y 647 de 2019 con el Plan de Ordenamiento Territorial.

Que el artículo 490 *ibídem* define las unidades de planeamiento local como instrumentos de planeación y gestión participativa mediante los cuales se concreta el modelo de ocupación territorial a escala local. A su vez, esta disposición establece que las unidades de planeamiento local contendrán, entre otros aspectos, la priorización de acciones y proyectos en el marco de lo establecido en el contenido programático del Plan de Ordenamiento Territorial.

Que el documento CONPES D.C. 30 del 2023 *"Política pública de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones"* tiene como objetivo general consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros, como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana. Para ello, establece dentro de sus objetivos específicos la promoción de la transición de los modos de transporte carretero motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.

Que, en virtud de la expedición del Decreto Distrital 555 de 2021, se debe proceder a la actualización del Plan Maestro de Movilidad adoptado mediante Decreto Distrital 319 de 2006, para que este responda a los lineamientos establecidos en el actual Plan de Ordenamiento Territorial, así como para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4° de la Resolución 20203040015885 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte.

Que la actualización del Plan de Movilidad establece la estrategia para consolidar el SITP como eje estructurante de la movilidad sostenible a través de proyectos de gran impacto como la construcción de la red de metros y de corredores verdes establecidos en el Plan de

Powered by CamScanner

Ordenamiento Territorial, el ascenso tecnológico de la flota, el fortalecimiento de la red de carriles preferenciales, entre otros. Así las cosas, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura orienta la transformación técnica, tecnológica e institucional del SITP, por lo cual es necesario actualizar el marco normativo establecido en el Decreto 309 de 2009 "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones" con el fin de armonizar dicha norma con la visión de movilidad de largo plazo establecida en el presente Plan.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad surtió las etapas de diagnóstico y formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura establecidas en la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, las cuales se desarrollan en el Documento Técnico de Soporte que hace parte integral del Plan. Por lo anterior, según el parágrafo del artículo 5 de la precitada Resolución, corresponde a la administración Distrital proceder con la adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Que, para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se contó con un proceso de participación ciudadana, descrito en el documento técnico de soporte del presente plan, en desarrollo del cual intervinieron diferentes actores sociales, poblacionales y ciudadanos.

Que por lo anterior, se requiere adoptar para la ciudad de Bogotá D.C. un Plan de Movilidad Sostenible y Segura que atienda a las disposiciones contenidas en el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, y la Resolución 20203040015885 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte, buscando fijar la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, que se articulen con el Plan de Ordenamiento Territorial – POT del Distrito, adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, con el fin de garantizar la formulación y ejecución de estrategias, programas, planes y proyectos que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía y la competitividad de la ciudad de Bogotá D.C. y en consecuencia derogar el Decreto Distrital 319 de 2006.

En mérito de lo expuesto,

Powered by CamScanner

2.1.10 Plan Maestro de Estacionamientos
2.1.11 Tipologías urbanísticas de patios del SITP

ARTÍCULO 3. Proyección del PMSS. El PMSS tendrá una proyección de doce (12) años estructurados en períodos de corto, mediano y largo plazo para la ejecución de los programas y proyectos, así como para el seguimiento al cumplimiento de las metas establecidas. Para tales efectos, se entenderá el corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto hasta el año 2027 inclusive, el mediano plazo desde la fecha de publicación de este Decreto hasta el año 2031 inclusive y el largo plazo desde la fecha de publicación de este Decreto hasta el año 2035 inclusive.

ARTÍCULO 4. Política de Movilidad. La actuación de la administración distrital estará orientada a que el Sistema de Movilidad de Bogotá D.C. posibilite el acceso de toda la población a los servicios que ofrece la ciudad, el ejercicio de sus derechos y deberes, y el disfrute del espacio público. El diseño de este sistema de movilidad deberá contribuir a la reducción de las desigualdades sociales, la conformación de la ciudad de proximidad, la eficiencia y productividad de las actividades logísticas y la distribución de mercancías y la conectividad de Bogotá D.C. con la región.

La Planeación de la movilidad tendrá como prioridad el bienestar de la sociedad, la mejora de la calidad de la vida, la reducción de la siniestralidad vial, el desarrollo orientado al transporte sostenible, así como la renovación urbana alrededor de la infraestructura del sistema de movilidad y deberá considerar que la movilidad activa y el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - constituyen el eje estructurador del sistema de movilidad de Bogotá D.C.

Artículo 5.- Integración. La Secretaría Distrital de Movilidad, en su calidad de cabeza del Sector Movilidad, y los entes gestores del SITP deberán definir e implementar las acciones necesarias para lograr la integración operacional, física, de medios de pagos y tarifaria del SITP, así como su integración con los modos activos de transporte y con el sistema de transporte regional.

Powered by CamScanner

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. Objeto y ámbito de aplicación. Adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura -PMSS- para Bogotá Distrito Capital. Las disposiciones del presente Plan aplican para toda la jurisdicción de Bogotá D.C. en sus suelos urbano, rural y de expansión.

ARTÍCULO 2. Documentos del PMSS. Forman parte integral del presente decreto los siguientes documentos:

2.1 Documento Técnico de Soporte del PMSS de Bogotá D.C. y sus anexos:
- 2.1.1 Diagnóstico ejecutivo
- 2.1.2 Diagnóstico integral y sus anexos
- 2.1.3 Plan de acción
- 2.1.4 Fichas de programas y proyectos
  - 2.1.4.1 Programas y proyectos del objetivo 1
  - 2.1.4.2 Programas y proyectos del objetivo 2
  - 2.1.4.3 Programas y proyectos del objetivo 3
  - 2.1.4.4 Programas y proyectos del objetivo 4
- 2.1.5 Matriz de análisis de riesgos y acciones para su mitigación
- 2.1.6 Análisis costo beneficio
- 2.1.7 Cartografía indicativa del PMSS
  - 2.1.7.1 Cartografía objetivo 1
  - 2.1.7.2 Cartografía objetivo 2
  - 2.1.7.3 Cartografía objetivo 3
  - 2.1.7.4 Cartografía objetivo 4
- 2.1.8 Lineamientos para la localización de corredores verdes y cables aéreos
- 2.1.9 Lineamientos para la regulación e implementación de restricciones al transporte de carga

Powered by CamScanner

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad definirá los lineamientos para atender lo previsto en el inciso anterior, en coordinación con la Agencia Regional de Movilidad y demás entidades pertinentes de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca.

TÍTULO II

COMPONENTE ESTRATÉGICO DEL PMSS

CAPÍTULO I

Enfoque y objetivos del PMSS

ARTÍCULO 6. Enfoques del PMSS. Las entidades responsables de la implementación del PMSS indicadas en el plan de acción anexo al presente Decreto deberán atender enfoques poblacionales y diferenciales de tal forma que se gestione la movilidad de Bogotá - Región desde las realidades socioeconómicas de sus habitantes, a partir de estrategias, programas y proyectos que favorezcan el goce efectivo de derechos de la ciudadanía, la equidad de género, la protección y desarrollo de niñas, niños y adolescentes, el reconocimiento de la diversidad humana, así como la prevención y superación de desigualdades sociales. Al respecto, en la planeación, implementación y seguimiento de los programas y proyectos del PMSS se deberá considerar los siguientes enfoques:

1. **Enfoque de derechos.** Reconoce que todas las personas son titulares de derechos por la dignidad humana que poseen. Tiene como fundamento ético-moral a los derechos humanos y estos son el objeto mismo de la acción público-privada. Este enfoque supone un tratamiento igualitario, es decir, que todas las personas gocen de las mismas oportunidades.

2. **Enfoque diferencial - poblacional.** Permite reconocer las necesidades, particularidades y problemáticas que pueden presentar ciertas poblaciones, comunidades y sectores sociales, personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos etáreos vulnerables con respecto al acceso al derecho a la movilidad y a los

Powered by CamScanner

diferentes medios de transporte de la ciudad, buscando la formulación e implementación de acciones afirmativas que procuren por la eliminación de barreras de acceso, brechas de desigualdad, exclusión y/o discriminación.

3. **Enfoque de género.** Reconoce las diferencias, asimetrías y desigualdades sociales, producto de las construcciones socioculturales y las relaciones que derivan del género y corresponde a un enfoque indispensable para la conformación de una Bogotá cuidadora. Este enfoque permite una comprensión más amplia del uso diferencial de los diferentes modos de transporte por parte de las mujeres, así como de la seguridad al identificar situaciones de violencia basadas en género, de las que son víctimas en el transporte y espacios públicos las mujeres, las niñas y personas con identidades y orientaciones sexuales diversas.

4. **Enfoque territorial.** Permite el análisis de los diversos componentes de índole territorial que afectan la vida de las personas mediante la comprensión de la importancia que tiene el territorio y su relación con la ciudadanía, como ese espacio más allá de lo geográfico donde se hace posible el desarrollo de las sociedades y de las personas, se construyen simbologías, y donde se materializan y garantizan los derechos.

5. **Enfoque de participación.** Conduce a una gestión de la movilidad coherente con la usabilidad cotidiana del espacio público, la movilidad y el transporte. En este sentido, la participación ciudadana incidente en el ciclo de la gestión pública del Sector Movilidad tiene como objetivo la construcción de un sistema de movilidad multimodal, incluyente, accesible, seguro y sostenible, conforme a las necesidades de quienes habitan en Bogotá D.C.

6. **Enfoque de cuidado.** Reconoce el trabajo de cuidado como una función social necesaria para la vida diaria de las personas y para el funcionamiento de la sociedad, a través de la oferta de infraestructura y servicios de transporte que permitan contribuir a la satisfacción de las necesidades de las personas cuidadoras y de quienes

Powered by CamScanner

requieren cuidado, en especial, niñas y niños, personas con discapacidad y personas mayores.

ARTÍCULO 7.- Objetivos rectores desde el Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. El PMSS, a través de sus estrategias, programas y proyectos, tiene como propósito aportar al cumplimiento de los siguientes objetivos de largo plazo de ordenamiento territorial, establecidos en el artículo 5 del Decreto Distrital 555 de 2021:

1. Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales.
2. Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad.
3. Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos.
4. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario.

ARTÍCULO 8. Objetivos Sectoriales de Movilidad Sostenible y Segura. Los objetivos sectoriales de movilidad sostenible y segura del presente Plan son los siguientes:

1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo Regional a lo Local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 Regiotram, 22 Corredores Verdes de alta y media capacidad, 7 Cables Aéreos, 499 km de Cicloinfraestructura nuevos y a su vez en la escala Local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Powered by CamScanner

2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón aplicando la estrategia de calles completas.

3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad - ARM.

4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.

CAPÍTULO II

Metas y estrategias del Componente estratégico del PMSS

ARTÍCULO 9.- Metas del PMSS. La planeación de la movilidad deberá estar orientada al cumplimiento de las metas estratégicas establecidas a continuación. Los valores y plazos de cumplimiento de dichas metas se encuentran definidas en el anexo 2.1.3 del Documento Técnico de Soporte del presente Plan:

1. Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá-Región en el sistema de transporte público.
2. Aumentar los viajes promedio diarios del SITP.
3. Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C., en el sistema de transporte público.
4. Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos, a través del SITP.
5. Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables.
6. Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP.
7. Aumentar el número de viajes en movilidad activa en Bogotá - Región.

Powered by CamScanner

8. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros en Unidades de Planeamiento Local -UPL- rurales de Bogotá D.C.
9. Mantener o disminuir el costo logístico de distribución de mercancías por km recorrido.
10. Disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C.
11. Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte.
12. Aumentar la integración de los datos generados por los sistemas de información de las entidades del sector movilidad.
13. Disminuir la participación de los vehículos motorizados particulares en el reparto modal de Bogotá D.C.
14. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero - GEI asociadas al sistema de movilidad.
15. Reducir el porcentaje de evasión del pago del pasaje en el SITP.
16. Disminuir el porcentaje de mujeres que consideran que el SITP es inseguro.

ARTÍCULO 10.- Estrategias del PMSS. Para el cumplimiento de los objetivos sectoriales de movilidad sostenible y segura, se deberán implementar las estrategias señaladas en el presente capítulo, las cuales se encuentran descritas en el Documento Técnico de Soporte. Estas estrategias responden al modelo multiescalar de ordenamiento territorial establecido en el artículo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Objetivo sectorial	Estrategia
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público masivo desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas alimentado por 2 Regiotram, 22 corredores de alta y media capacidad y 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y a su vez en la escala local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.	1. Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.
	2. Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros.
	3. Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios.

Powered by CamScanner

Objetivo sectorial	Estrategia
	4. Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C.mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas.
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	1. Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito.
	2. Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y viabilizador de la proximidad urbana.
	3. Fortalecer el transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá D.C.
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad - ARM.	1. Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá D.C. y la Región
	2. Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C.
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	1. Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.
	2. Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.
	3. Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.
	4. Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.
	5. Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C.

Powered by CamScanner

SUBCAPÍTULO I

Desarrollo de las estrategias asociadas al cumplimiento del objetivo sectorial 1.

ARTÍCULO 11. Estrategia "Articular el Sistema Integrado de Transporte Público de pasajeros de Bogotá - SITP - con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país". Tiene como propósito facilitar la conectividad de Bogotá D.C. con la Región y el país, en armonía con el modelo territorial establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Para desarrollar este propósito, la administración distrital deberá implementar acciones para integrar el SITP con el sistema de transporte regional y con los terminales de transporte de Bogotá D.C. Así mismo, la administración distrital deberá equipar a Bogotá D.C. de complejos de integración modal - CIM - y coordinar con la Agencia Regional de Movilidad, la mejora de la prestación del servicio de transporte público intermunicipal, en el ámbito de sus competencias. La implementación de esta estrategia requiere la articulación de la Secretaría Distrital de Movilidad con la Agencia Regional de Movilidad.

ARTÍCULO 12. Estrategia "Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros". Busca reducir el impacto de los costos del transporte público en la canasta familiar de la población económicamente más vulnerable de Bogotá D.C., alcanzar la sostenibilidad financiera del sistema, ajustar la canasta de costos del sistema sin afectar sus atributos de calidad, seguridad, competitividad y accesibilidad, así como fortalecer el recaudo y la destinación eficiente de los recursos.

Para lo anterior, la administración distrital implementará el sistema interoperable de recaudo, reducirá la evasión y elusión de la tarifa en el SITP, aumentará los ingresos no tarifarios del sistema, fortalecerá mecanismos para la asequibilidad del SITP y consolidará el operador público del sistema de transporte.

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 13. Estrategia "Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios". Busca transformar la experiencia de viaje de las personas que usan el transporte público en Bogotá D.C., para lo cual, la administración distrital deberá lograr la accesibilidad universal del SITP, diseñar e implementar mecanismos que favorezcan la comprensión del sistema por parte de todas y todos los usuarios, así como la planificación del viaje, ofrecer información oportuna y de calidad para la toma de decisiones y posicionar el transporte público individual como un servicio confiable, eficiente y seguro y libre de violencias.

ARTÍCULO 14. Estrategia "Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas". Busca consolidar el SITP como eje estructurador del sistema de movilidad, mediante la operación de medios descarbonizados, seguros y eficientes. Con este fin, la administración distrital deberá desarrollar las acciones necesarias para fortalecer el SITP a través de la entrada en operación de nuevos corredores verdes de alta capacidad con líneas de metro y corredores con operación segregada, el aumento de la red de corredores de media capacidad, la expansión de la red de cables aéreos, la renovación de la totalidad de la flota del SITP bajo un estándar de cero y bajas emisiones, la implementación de patios y talleres, así como el fortalecimiento y expansión de los carriles preferenciales.

Aunado a lo anterior, esta estrategia busca mejorar las condiciones urbanísticas de Bogotá D.C. e impulsar el uso de la bicicleta en las escalas regional y distrital, para lo cual, la administración distrital deberá desarrollar proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible e implementar cicloinfraestructura conectada con el SITP y el sistema de transporte regional.

Powered by CamScanner

condiciones de movilidad en el entorno rural de Bogotá D.C. y la conectividad entre el territorio urbano y el rural en condiciones de sostenibilidad, accesibilidad y seguridad vial y ciudadana. Con este fin, la administración distrital deberá asegurar la prestación del servicio de transporte público en el área rural de Bogotá D.C., proveer información que facilite la planificación del viaje y mejorar la red de infraestructura vial rural.

SUBCAPÍTULO III

Desarrollo de las estrategias asociadas al cumplimiento del objetivo sectorial 3

ARTÍCULO 18. Estrategia "Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región." Busca contribuir a la eficiente distribución de bienes en Bogotá - Región reducir las externalidades negativas del transporte de carga y aportar al crecimiento económico de Bogotá D.C. y la Región.

Con este propósito, la administración distrital deberá articularse con las políticas públicas de abastecimiento de alimentos establecidas por la Región Metropolitana, generar, recopilar y analizar datos e información para una adecuada gestión de la logística y transporte de carga, desarrollar acciones enmarcadas en la distribución de mercancías en vehículos de micrologística no convencionales y de cero y bajas emisiones, gestionar las zonas y horarios para las actividades asociadas a la logística de la carga así como la distribución de mercancías en el último kilómetro, promover, estructurar e implementar infraestructura logística especializada, fortalecer la red de corredores de carga de Bogotá D.C., y poner en marcha el Anillo Logístico de Occidente.

ARTÍCULO 19. Estrategia "Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C." Busca reducir los impactos de la distribución urbana de mercancías en las áreas de proximidad, para lo cual, la administración distrital deberá implementar medidas basadas en la innovación para mejorar los procesos de distribución en el último kilómetro y en aumentar la participación del sector privado en la reducción de los impactos negativos generados por las actividades de logística.

Powered by CamScanner

SUBCAPÍTULO II

Desarrollo de las estrategias asociadas al cumplimiento del objetivo sectorial 2

ARTÍCULO 15. Estrategia "Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito". Busca posibilitar el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente. Al respecto, la administración distrital deberá implementar corredores verdes de proximidad, rutas circulares de transporte público, expandir la red de cicloinfraestructura, mejorar la calidad de la infraestructura peatonal, expandir la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas e implementar proyectos integrales de renovación urbana como las calles completas y las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), entre otros.

ARTÍCULO 16. Estrategia "Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana". Busca fomentar la movilidad activa, para lo cual, la administración distrital deberá fomentar la caminata en Bogotá D.C., reorganizar el espacio público a través de la implementación de Barrios Vitales, mejorar la semaforización y señalización en intersecciones e implementar intervenciones en las vías que incorporen criterios de accesibilidad universal y disminuyan los riesgos a los que están expuestos ciclistas y peatones.

Así mismo, la administración distrital deberá ampliar la red de cicloparqueaderos, implementar medidas para permitir la multimodalidad con la infraestructura de transporte del SITP y sistema de transporte regional, ofrecer servicios complementarios que promuevan el uso de la bicicleta, implementar acciones para fortalecer la movilidad activa en entornos escolares, mejorar el acceso a servicios del cuidado y sociales y promover el desarrollo de comportamientos seguros, en especial, en niñas, niños y adolescentes.

ARTÍCULO 17. Estrategia "Fortalecer el transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá D.C.". Tiene como propósito mejorar las

Powered by CamScanner

SUBCAPÍTULO IV

Desarrollo de las estrategias asociadas al cumplimiento del objetivo sectorial 4

ARTÍCULO 20. Estrategia "Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.". Busca reducir las fatalidades y lesiones graves producto de siniestros viales, a través del fortalecimiento de los principios del enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial en el Distrito.

Por lo anterior, la administración distrital deberá implementar y actualizar el Programa de Gestión de la Velocidad, fortalecer la atención integral a víctimas de siniestros viales a través del Centro de Orientación para Víctimas por siniestros viales - ORVI - , monitorear y gestionar en tiempo real los siniestros viales, atender en tiempo real los siniestros, gestionar la seguridad vial a partir de datos, información e investigación, reducir siniestros graves y fatales con participación de motociclistas e implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial - PDSV-. Así mismo, la administración distrital deberá desarrollar acciones orientadas a fortalecer la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial, promover el ascenso tecnológico hacia vehículos con desempeño seguro y fortalecer la vigilancia y control para aportar al cambio de patrones de conducta de las y los actores viales que representan factores de riesgo.

ARTÍCULO 21. Estrategia "Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad". Busca que Bogotá D.C. cuente con información actualizada sobre el sistema de movilidad, para lo cual se gestionará información y datos para la toma acertada de decisiones en la planeación y facilitar la toma de decisiones de viaje de la ciudadanía, la asistencia en vía, atención oportuna de siniestros viales, gestión de velocidades seguras, reporte de ejecución de obras viales y la gestión de activos de infraestructura vial.

Al respecto, la administración distrital deberá implementar acciones para la interoperabilidad de la información, la generación de diálogos con la empresa privada para compartir

Powered by CamScanner

información, la automatización de los procesos de gestión de la movilidad, la integración de herramientas de gestión de la demanda, así como la generación de instrumentos para el seguimiento de las políticas de movilidad.

ARTÍCULO 22. Estrategia "Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C." Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.

Para ello, la administración distrital implementará medidas enfocadas en la internalización de los costos asociados a la congestión, contaminación y siniestralidad vial por el uso de vehículos particulares motorizados. Ofrecerá incentivos, servicios e infraestructura para aumentar la movilidad activa y eléctrica, fomentará la movilidad compartida y consolidará el sistema inteligente de estacionamientos - SIE-, con enfoque en el fortalecimiento del estacionamiento en vía y el fortalecimiento de zonas de *valet parking* y zonas amarillas.

Artículo 23. Estrategia "Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa, segura y sostenible". Busca el desarrollo de una cultura de apropiación y de participación ciudadana, en la cual la ciudadanía reconozca su rol en la consolidación de un sistema de movilidad sostenible y seguro y se privilegie la participación ciudadana en la toma de decisiones.

Con este propósito, la administración distrital deberá implementar acciones enfocadas en establecer la cultura de pago en el SITP, respeto a las y los usuarios y a la infraestructura del sistema, comportamientos seguros en las vías, capacitación de conductores y conductoras del transporte público y fortalecimiento de espacios de participación ciudadana.

ARTÍCULO 24. Estrategia "Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C.". Tiene como propósito permitir el acceso y uso del transporte público por parte de mujeres en sus diferencias y

Powered by CamScanner

diversidades y personas con orientaciones e identidades de género diversas, en condiciones de equidad y seguridad.

Al respecto, la administración distrital deberá implementar acciones que disminuyan los hechos de violencia, abuso de poder, desigualdades y vulneración de derechos, basados en el género o identificación sexual en el transporte público de Bogotá D.C. Así mismo, deberá promover la participación de mujeres y personas diversas en oficios no convencionales del sector transporte y la construcción de información con enfoque de género y de la movilidad del cuidado para una gestión integral de la movilidad.

TÍTULO III

COMPONENTE DE EJECUCIÓN

CAPÍTULO I

Programas y proyectos del PMSS

ARTÍCULO 25. Programas y proyectos del PMSS. La administración distrital deberá ejecutar los programas y proyectos del PMSS, de conformidad con las actividades, indicadores, fechas y entidades responsables y corresponsables establecidas en el documento técnico de soporte y sus anexos.

TÍTULO IV

COMPONENTE DE GESTIÓN

CAPÍTULO I

Modelo de Gobernanza del PMSS

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 26. Modelo de gobernanza del PMSS. El modelo de gobernanza definido en el documento técnico de soporte del PMSS orientará la gestión de la movilidad por parte de las entidades del sector movilidad y tendrá como propósito dirigir, coordinar y articular las actuaciones de todas y todos los actores involucrados en la gestión de la movilidad, así como articular el PMSS con los diferentes instrumentos de planeación del orden nacional, regional y territorial.

ARTÍCULO 27. Principios del modelo de gobernanza del PMSS. Las entidades del sector movilidad deberán regir sus actuaciones por los siguientes principios del modelo de gobernanza del PMSS:

1. **Articulación:** Reconocer los roles y funciones de los actores de interés en la movilidad sostenible y segura de Bogotá - Región, concretar acciones en el marco de dichos roles, generar espacios de cooperación y colaboración institucional en pro de la ciudadanía y establecer mecanismos de comunicación fluida y oportuna para mejorar la toma de decisiones.
2. **Efectividad y eficiencia:** Cumplir las metas del PMSS, en los plazos definidos, mediante el buen uso de los recursos disponibles.
3. **Información:** Ofrecer a la sociedad datos abiertos e información de la movilidad para propiciar la investigación y la consolidación de un ambiente colaborativo y propositivo enfocado en la mejora de la movilidad.
4. **Participación:** Implementar mecanismos que permitan a representantes del sector privado, academia, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación y ciudadanía en general hacer parte de la planeación, implementación y seguimiento de los programas y proyectos del PMSS.
5. **Seguimiento:** Diseñar e implementar herramientas que permitan a la administración distrital y a la ciudadanía evidenciar el estado de avance del componente de ejecución del PMSS y, a partir de ello, emprender acciones preventivas y correctivas ante la existencia de alertas o riesgos que puedan afectar el cumplimiento de las metas.
6. **Decisiones basadas en datos:** La planeación y ejecución de planes, programas y proyectos de movilidad se deben basar en el análisis de datos y buenas prácticas aplicables al contexto distrital.

Powered by CamScanner

7. **Transparencia:** Ofrecer a la ciudadanía espacios e insumos en los que se socialicen los retos, avances y dificultades en la implementación del componente de ejecución del PMSS.

ARTÍCULO 28. Coordinación del sector movilidad. Las entidades del orden distrital que hagan parte del sector movilidad deberán desarrollar todas sus acciones de forma articulada y coherente con los objetivos, metas y estrategias del PMSS, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector.

ARTÍCULO 29. Fortalecimiento de los entes gestores del SITP. Con el fin de aumentar la eficiencia pública en el sector movilidad, los entes gestores del SITP, en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad, gestionarán el fortalecimiento de su estructura organizacional y funciones.

Lo anterior, a partir de los roles definidos en el documento técnico de soporte del PMSS, de tal forma que los entes gestores tengan a su cargo, según corresponda, la gestión integral de los proyectos de su competencia, la construcción de corredores verdes de alta capacidad bajo el concepto de calles completas, construcción y mantenimiento de infraestructura de soporte y tránsito del SITP, la ejecución de proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible en torno a la infraestructura de transporte, explotación colateral del sistema y su infraestructura.

Los entes gestores realizarán, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, análisis o estudios que definan los ajustes requeridos en su estructura organizacional. Posteriormente, realizarán los trámites requeridos de acuerdo con la normativa vigente para la adopción de la estructura y funciones definidas.

ARTÍCULO 30. Armonización normativa del SITP. Dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, la administración distrital, por intermedio de la Secretaría Distrital de Movilidad, actualizará y armonizará el Decreto Distrital 309 de 2009 y sus respectivas modificaciones con el presente Plan. La actualización

Powered by CamScanner

considerará las nuevas tipologías vehiculares, tecnologías, rutas y modos de transporte que pueden conformar el SITP.

ARTÍCULO 31. Fortalecimiento del Instituto de Desarrollo Urbano. Con el fin de aumentar la eficiencia pública en el sector movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano gestionará el fortalecimiento de su estructura organizacional y funciones.

Lo anterior a partir de los lineamientos definidos en el documento técnico de soporte del PMSS, de tal forma que esta entidad se especialice en la construcción y reconstrucción de los corredores viales y proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible en Bogotá D.C. El Instituto de Desarrollo Urbano realizará los análisis y trámites requeridos según la normatividad vigente para la modificación de su estructura organizacional y funciones según proceda de conformidad con los análisis realizados.

ARTÍCULO 32. Fortalecimiento de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Con el fin de aumentar la eficiencia pública en el sector movilidad, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial gestionará el fortalecimiento de su estructura organizacional y funciones.

Lo anterior a partir de los lineamientos definidos en el documento técnico de soporte del PMSS, de tal forma que dicha entidad se consolide como la entidad a cargo del mantenimiento y conservación de los corredores viales de Bogotá D.C. La Unidad de Mantenimiento Vial realizará los análisis y trámites requeridos de acuerdo con la normatividad vigente para la modificación de su estructura organizacional y funciones según proceda de conformidad con los análisis realizados.

ARTÍCULO 33. Operadora Distrital de Transporte. Con el fin de mejorar las condiciones de movilidad de Bogotá D.C. y contribuir al cierre de brechas de género, la Operadora Distrital de Transporte de que trata el Decreto Distrital 188 de 2021, definirá e implementará su plan de fortalecimiento y expansión para ampliar su oferta de servicios a la ciudadanía de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 761 de 2020 o la norma que lo modifique o sustituya.

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 34. Articulación con la Agencia Regional de Movilidad. Con el fin de promover la integración y el desarrollo regional, la Secretaría Distrital de Movilidad liderará la articulación de Bogotá D.C. con la Agencia Regional de Movilidad, mediante la generación de espacios y el desarrollo de actividades enfocadas a la coordinación de las políticas públicas de movilidad distritales y regionales.

La Secretaría Distrital de Movilidad articulará las políticas y estrategias de movilidad de Bogotá D.C. con las políticas y estrategias definidas por la Agencia Regional de Movilidad tratándose de los hechos metropolitanos de que trata el Acuerdo Regional 006 de 2022 o la norma que lo modifique o sustituya.

ARTÍCULO 35. Articulación de las Actuaciones Estratégicas con el PMSS. En el proceso de formulación y adopción de las actuaciones estratégicas definidas en el artículo 483 del Decreto Distrital 555 de 2021, los formuladores de dichas actuaciones, los operadores urbanos o gerencias que se vinculen a la formulación y la Secretaría Distrital de Planeación deberán considerar las estrategias, programas y proyectos del PMSS, de tal forma que exista articulación entre las actuaciones estratégicas y los objetivos de movilidad sostenible y segura.

Para lo anterior, en el marco de lo establecido en el numeral 2, literal a, del artículo 483 del Decreto Distrital 555 de 2021, la Secretaría Distrital de Planeación consultará a la Secretaría Distrital de Movilidad las condiciones mínimas que, en materia de articulación con el PMSS, deben ser tenidas en cuenta para la expedición de las directrices para la definición de lo público en la formulación de la respectiva actuación estratégica. La Secretaría Distrital de Movilidad verificará, para cada una de las actuaciones estratégicas, la articulación de la formulación de dichas actuaciones con el PMSS.

ARTÍCULO 36. Articulación con el Gobierno nacional. La Secretaría Distrital de Movilidad liderará la articulación del sector movilidad de Bogotá D.C. con el Gobierno nacional. Con este fin, podrá presentar al Gobierno nacional propuestas de estrategias o acciones requeridas para el cumplimiento de las metas, objetivos y ejecución del PMSS.

Powered by CamScanner

Parágrafo. De conformidad con los avances tecnológicos en materia de movilidad urbana, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá presentar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, iniciativas para regular o implementar medidas para la operación de modos de transporte o servicios de movilidad en el espacio aéreo de Bogotá D.C.

ARTÍCULO 37. Gobierno corporativo. Las asambleas, juntas, consejos directivos y demás órganos colegiados del sector movilidad distrital deberán armonizar sus reglamentos internos con los lineamientos de gobierno corporativo definidos en el Documento Técnico de Soporte del PMSS y en la normativa vigente. Los reglamentos internos deberán definirse de tal forma que incorporen las condiciones de idoneidad de quienes integran el órgano colegiado, los métodos de evaluación de los órganos colegiados, capacitación para las y los integrantes, así como la participación de integrantes independientes.

CAPÍTULO II

Instrumentos y fuentes de financiación del PMSS

ARTÍCULO 38. Fuentes de financiación. Los programas y proyectos del PMSS se financiarán con recursos provenientes del presupuesto anual del Distrito, de las fuentes alternativas de financiación, contraprestaciones o precios públicos, ingresos por explotación colateral, recursos provenientes de la Nación, Sistema Nacional de Regalías, cooperaciones internacionales y demás fuentes de financiación que, de conformidad con la normativa vigente, puedan ser destinados para la gestión e implementación de planes, programas y proyectos de movilidad.

ARTÍCULO 39. Programación de recursos. Las entidades distritales que tengan a cargo la ejecución de programas y proyectos del PMSS deberán programar, en cada vigencia fiscal, los recursos necesarios para dicha ejecución de conformidad con el Plan Distrital de Desarrollo vigente. Para ello, las entidades deberán incluir en el Plan Operativo Anual de Inversiones - POAI - los proyectos por ejecutar en cada vigencia.

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 40. Gestión de fuentes alternativas de financiación. Para la financiación de los programas y proyectos del PMSS, la administración distrital deberá gestionar e implementar fuentes alternativas de financiación, previa aprobación del Concejo de Bogotá D.C. cuando haya lugar a dicha aprobación o demás instancias pertinentes.

CAPÍTULO III

Mecanismos de Seguimiento y evaluación del Plan

ARTÍCULO 41. Seguimiento y evaluación. La Secretaría Distrital de Movilidad realizará el seguimiento a la ejecución de los programas y proyectos que hacen parte del PMSS. Así mismo, evaluará el PMSS a través de la batería de indicadores asociada a las metas estratégicas definidas en el anexo 2.1.3 Plan de Acción del Documento Técnico de Soporte.

Parágrafo 1. Las entidades distritales que participen en la ejecución de los programas y proyectos del PMSS, independientemente del sector administrativo al que pertenezcan, deberán entregar a la Secretaría Distrital de Movilidad la información referente a la ejecución de los programas y proyectos del PMSS a su cargo, así como la información requerida para la medición de la batería de indicadores del PMSS. La información deberá ser remitida dentro de los veinte (20) primeros días hábiles del mes de enero de cada año y se deberán atender los lineamientos o formatos que la Secretaría Distrital de Movilidad establezca para tal fin, sin perjuicio de que las entidades deban remitir la información de la que trata el presente parágrafo en otros periodos del año cuando la Secretaría Distrital de Movilidad así lo requiera.

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad remitirá al Comité Sectorial de Gestión y Desempeño del Sector Movilidad, el informe de seguimiento del PMSS. El Comité sectorial, en el marco de sus funciones, articulará y establecerá los mecanismos para la gestión del PMSS.

ARTÍCULO 42. Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C. Los análisis y reportes con los resultados del seguimiento y evaluación establecidos en el artículo anterior serán

Powered by CamScanner

publicados a través del Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C. Los análisis y reportes deberán ser detallados, de fácil acceso y comprensión para la ciudadanía y su publicación deberá realizarse y actualizarse de forma oportuna. Los resultados del seguimiento a la implementación del PMSS serán publicados por el Observatorio de Movilidad de forma anual.

CAPÍTULO IV

Participación ciudadana

ARTÍCULO 43. Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades distritales que tengan a cargo la ejecución de proyectos del PMSS deberán implementar acciones que promuevan y permitan la participación ciudadana en el diseño, ejecución y seguimiento de los proyectos. Las entidades deberán implementar mecanismos como la generación de espacios de diálogo y control social, de promoción del conocimiento en la comunidad, de gestión de conflictos, acompañamiento, atención a solicitudes de la sociedad y demás actividades que permitan implementar proyectos que promuevan la participación y el control social, que maximicen sus impactos y generen apropiación por parte de la ciudadanía.

ARTÍCULO 44. Percepción ciudadana. Con el fin de obtener información de la ciudadanía que permita la conformación y consolidación de un sistema de movilidad sostenible, seguro y de calidad, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá diseñar e implementar un sistema a través del cual sea posible conocer la satisfacción y necesidades de la ciudadanía respecto a la oferta de servicios e infraestructura de movilidad de Bogotá D.C.

El sistema deberá implementarse dentro de los veinticuatro (24) meses posteriores a la entrada en vigencia del presente decreto y deberá permitir la evaluación de los componentes del sistema de movilidad definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales deben incorporar, como mínimo, el Sistema de Bicicletas Compartidas, el SITP, el servicio de transporte individual - taxi -, la cicloinfraestructura, la infraestructura peatonal, semaforización y señalización, entre otros.

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 45. Red Empresarial de Movilidad. Con el fin de potenciar la participación del sector privado y la academia en el cumplimiento de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, la Secretaría Distrital de Movilidad, analizará y, de ser viable, unificará las diferentes redes empresariales de movilidad existentes de tal forma que Bogotá D.C. cuente con una única red que permita lograr sinergias entre el sector público, el sector privado y la academia y favorezca la implementación y difusión de prácticas innovadoras y eficientes.

CAPÍTULO V

Información

ARTÍCULO 46. Interoperabilidad de datos e información. El intercambio de datos e información entre las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C. debe ser oportuno, ágil y eficiente. Con este propósito, el sector movilidad deberá contar con sistemas o mecanismos interoperables, de libre acceso para consulta de todo el sector, que contengan la información relevante y necesaria para la planeación, ejecución y seguimiento de los objetivos, metas, programas y proyectos de movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Oficina de Alta Consejería Distrital de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones -TIC- reglamentará, en un plazo máximo de dieciocho (18) meses contado a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, los requisitos de los sistemas o mecanismos de intercambio de información del sector movilidad. La reglamentación deberá establecer los conceptos técnicos y requerimientos para la administración, publicación, actualización y seguridad de los datos e información, así como los aspectos necesarios para que su intercambio y uso permitan un actuar unificado, coordinado y eficiente por parte del sector.

ARTÍCULO 47. Información a la ciudadanía. Las entidades del sector movilidad deben ofrecer a la ciudadanía información clara, veraz, oportuna y suficiente con relación a los servicios ofrecidos, proyectos desarrollados por cada entidad, así como datos e información que caractericen la movilidad de personas y mercancías en Bogotá D.C.

Powered by CamScanner

Las entidades a cargo de la gestión o control del SITP, del Sistema de Bicicletas Compartidas, del transporte público individual y demás entidades del sector movilidad que a cargo de la prestación de servicios de transporte deberán implementar las medidas necesarias para que la información a las y los usuarios sea accesible, oportuna, no induzca al error y facilite la toma de decisiones en todas las etapas del viaje.

CAPÍTULO VI

Servicios a la ciudadanía

ARTÍCULO 48. Virtualización de trámites y servicios. Con el fin de agilizar procesos administrativos y facilitar el acceso a los servicios a toda la ciudadanía, las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C., en coordinación con la Subsecretaría de Servicio a la Ciudadanía de la Secretaría General, deberán diseñar e implementar procedimientos para la virtualización de los trámites y servicios ofrecidos a la ciudadanía.

Las entidades deberán informar a la ciudadanía los servicios y trámites que han sido virtualizados, así como las líneas o canales de atención disponibles para acompañamiento o solución de peticiones, quejas y reclamos.

CAPÍTULO VII

Riesgos en la implementación del PMMS y acciones para mitigarlos

ARTÍCULO 49. Matriz de análisis de riesgos y acciones para su mitigación. Las entidades distritales encargadas de la ejecución de los programas y proyectos del PMSS deberán implementar las acciones establecidas en la matriz de análisis de riesgos que hace parte del presente Plan, con el fin de prevenir o mitigar los riesgos que pueden afectar el cumplimiento de los objetivos y estrategias del PMSS.

Powered by CamScanner

TÍTULO V

DISPOSICIONES PARTICULARES PARA LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

CAPÍTULO I

Disposiciones sobre infraestructura

ARTÍCULO 50. Lineamientos para la localización e identificación de los trazados de los corredores verdes. De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 158 y en el parágrafo 1 del artículo 159 del Decreto Distrital 555 de 2021, la localización e identificación de los trazados de los corredores verdes se definirá a partir de los estudios técnicos que se realicen para la implementación de dichos corredores y deberá atender los lineamientos establecidos para tal fin en el anexo 2.1.8 del Documento Técnico de Soporte del presente Plan.

Una vez definidos los trazados definitivos, estos se deberán enviar a la Secretaría Distrital de Planeación para la actualización de la cartografía del Plan de Ordenamiento Territorial. De conformidad con lo establecido en el artículo 378 del Decreto 555 de 2021, en los proyectos sobre los que no se haya definido zona de reserva en el Plan de Ordenamiento Territorial o instrumentos que lo desarrollan, se deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación su adopción e incorporación respectiva, así como su levantamiento en caso que no se requiera.

ARTÍCULO 51. Lineamientos para localización e identificación de los trazados de los sistemas de cable aéreo. De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 159 del Decreto Distrital 555 de 2021, la precisión o complemento de los trazados de los cables aéreos o definición de trazados adicionales a los definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial se realizará a partir de los estudios técnicos y diseños urbanísticos desarrollados para la implementación de dichos cables y deberá atender los lineamientos establecidos para tal fin en el anexo 2.1.8 del Documento Técnico de Soporte del presente Plan.

Powered by CamScanner

Una vez adoptados los actos administrativos que precisan, complementan o definen nuevos trazados de los sistemas de cables aéreos, estos se deberán enviar a la Secretaría Distrital de Planeación para la actualización de la cartografía del Plan de Ordenamiento Territorial. De conformidad con lo establecido en el artículo 378 del Decreto 555 de 2021, en los proyectos sobre los que no se haya definido zona de reserva en el Plan de Ordenamiento Territorial o instrumentos que lo desarrollan, se deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación su adopción e incorporación respectiva, así como su levantamiento en caso que no se requiera.

Artículo 52. Infraestructura de soporte transitoria o temporal del SITP o migración a permanente. TRANSMILENIO S.A., en el marco de sus competencias, adelantará la gestión y definición de mecanismos para que, antes de finalizar la vigencia 2035, se desmonte la infraestructura de soporte transitoria o temporal del SITP o dicha infraestructura migre a permanente. En todo caso, el desmonte o migración a permanente de la infraestructura de soporte temporal y transitoria estará sujeto a la duración de los contratos de concesión suscritos por TRANSMILENIO S.A. para la prestación del servicio público de transporte, a las condiciones urbanísticas de localización y a la reserva o propiedad del suelo, favorabilidad de características prediales, requerimientos operacionales, necesidades de infraestructura asociadas a las dinámicas de operación y expansión del sistema, a la operación de nuevos modos de transporte del SITP, así como a la implementación de tecnologías de cero y bajas emisiones, de tal forma que el desmonte de la infraestructura no genere afectaciones a la prestación del servicio.

Parágrafo. De acuerdo con lo establecido en el artículo 161 del Decreto 555 de 2021, las áreas donde operan portales, terminales o patios temporales del SITP corresponden a zonas de reserva para el desarrollo de infraestructura de soporte de la red de transporte público.

Artículo 53. Definición de la tipología urbanística de los patios transitorios del SITP. De conformidad con lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 161 del Decreto Distrital 555 de 2021, en los patios transitorios del SITP se permitirán las siguientes tipologías urbanísticas: subterránea, en superficie o elevada, de conformidad con lo establecido en el anexo 2.1.11 Tipologías urbanísticas de patios del SITP del Documento Técnico de Soporte del presente plan.

Powered by CamScanner

Artículo 54. Definición de nueva infraestructura de soporte transitoria o temporal. La implementación de nueva infraestructura de soporte transitoria o temporal del SITP será definida por TRANSMILENIO S.A. o Empresa Metro de Bogotá, según corresponda, y se realizará a partir de las condiciones de implementación y expansión del SITP, el ascenso tecnológico en flota y material rodante, así como la definición de nuevos proyectos de movilidad que demanden infraestructura de soporte.

Parágrafo. Las infraestructuras transitorias o temporales de soporte a la red de transporte público de pasajeros se podrán localizar en toda el área urbana, rural y de expansión urbana en cumplimiento de las normas aplicables, con excepción de las áreas de la Estructura Ecológica Principal en las cuales su localización queda supeditada a las condiciones que establezcan los planes de manejo ambiental o los instrumentos aplicables, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 161 del Decreto 555 de 2021.

ARTÍCULO 55. Metodología BIM en proyectos de infraestructura. Las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C. procurarán la utilización de la metodología BIM, o similar, en los proyectos de construcción de infraestructura de transporte o infraestructura de desarrollo urbano de su competencia u otra metodología reconocida por promover la gestión eficiente de proyectos de infraestructura.

Con el propósito de favorecer la utilización de esta metodología, la Secretaría Distrital de Movilidad generará espacios para la difusión de conocimiento sobre la metodología BIM a las entidades del sector y gestionará el acompañamiento del Gobierno nacional para el desarrollo de capacidades en la materia.

ARTÍCULO 56. Desarrollo orientado al transporte sostenible. La planeación e implementación de proyectos para la movilidad deberá atender criterios y principios de desarrollo orientado al transporte sostenible favoreciendo los modos no motorizados.

ARTÍCULO 57. Calles completas y espacio público. La ejecución del PMSS deberá incorporar la estrategia de calles completas contenidas en el artículo 154 del Decreto Distrital

Powered by CamScanner

555 de 2021, los criterios de accesibilidad universal en los términos dispuestos en la Ley 361 de 1997, en concordancia con lo previsto en el Decreto único Reglamentario 1077 de 2015, en el Decreto Distrital 324 de 2014, y en las normas que los adicionen y/o complementen, así como los criterios de diseño aplicables al espacio público peatonal para el encuentro y al espacio público para la movilidad establecidos en el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., adoptado mediante Decreto 263 de 2023, o en la normatividad que lo modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 58. Red vial vital. La Secretaría Distrital de Movilidad, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto adoptará la Red Vial Vital de Bogotá D.C. Posteriormente, la Secretaría Distrital de Movilidad actualizará la Red teniendo en cuenta la entrada en operación e implementación de nueva infraestructura de transporte en el Distrito y la posible articulación con sistemas inteligentes de transporte. La actualización de la Red Vial Vital deberá realizarse en el año 2030, de conformidad con el *Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y del Cambio Climático para Bogotá D.C., 2018 -2030,* o antes si la Secretaría Distrital de Movilidad lo considera necesario en virtud de las condiciones de movilidad del Distrito.

El cumplimiento de esta disposición se realizará en coordinación y articulación con las entidades del sector movilidad, Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Integración Social, Unidad Administrativa Especial del Cuerpo Oficial de Bomberos, Policía Metropolitana de Bogotá y demás entidades de la administración distrital necesarias en el proceso de actualización de la Red.

ARTÍCULO 59. Proyectos de infraestructura en la proximidad. Los proyectos de intervención del espacio público para la movilidad en la escala de proximidad serán definidos en la reglamentación de cada Unidad de Planeamiento Local, de conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

ARTÍCULO 60. Priorización de obras en la proximidad. Las entidades a cargo de la planeación y ejecución de obras para mejorar la infraestructura peatonal del espacio público

Powered by CamScanner

para la movilidad deberán priorizar su ejecución en los ámbitos de los proyectos integrales de proximidad definidos en la reglamentación de las unidades de planeamiento local y en los entornos de las manzanas del cuidado según lo establecido en el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales, adoptado mediante Decreto 427 de 2023.

CAPÍTULO II

Disposiciones sobre política tarifaria

ARTÍCULO 61. Política tarifaria asequible. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto, formulará y adoptará una política tarifaria integral enfocada en la reducción de las barreras de asequibilidad al SITP e implementación de medidas tarifarias que generen beneficios a las y los usuarios, así como a la sostenibilidad y operación del sistema, la mejora del servicio de transporte público individual y la oferta de otros servicios de movilidad en condiciones de calidad.

ARTÍCULO 62. Interoperabilidad de medios de pago. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá coordinar la planeación, implementación y operación del Sistema Interoperable de Recaudo de tal forma que se permita a la ciudadanía el acceso a diferentes modos de transporte y servicios conexos a través del uso de diferentes medios y métodos de pago y recarga, así como su posible integración con el sistema de transporte regional.

Parágrafo. La operación del Sistema Interoperable de Recaudo podrá estar a cargo de un operador de carácter público, el cual corresponderá a una entidad del nivel central o descentralizado de la administración distrital. En todo caso, la totalidad de datos e información generada en el marco de la implementación, operación, gestión y seguimiento del Sistema Interoperable de Recaudo siempre será de propiedad de la Administración Distrital.

Powered by CamScanner

CAPÍTULO III

Disposiciones referentes al transporte de carga

ARTÍCULO 63. Regulación e implementación de normatividad para el transporte de carga. La reglamentación referente a la circulación, cargue y descargue de mercancías en vehículos de carga en Bogotá D.C. deberá considerar los lineamientos establecidos en el anexo 2.1.9 del documento técnico de soporte del presente plan para tal fin y actualizarse cuando sea requerido debido a las condiciones de movilidad de Bogotá D.C. o nuevas tecnologías vehiculares.

ARTÍCULO 64. Ascenso tecnológico en vehículos de transporte de carga. La Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de sus competencias, se articulará con el Ministerio de Transporte para implementar las acciones necesarias que promuevan y posibiliten la distribución de mercancías de último kilómetro en vehículos no convencionales y de cero emisiones, tales como triciclos y bicicletas de carga, entre otros.

ARTÍCULO 65. Red de corredores de carga. La Secretaría Distrital de Movilidad definirá los corredores viales especializados en transporte de carga, de acuerdo con los nuevos proyectos de movilidad, el modelo territorial y las necesidades de abastecimiento de la población.

La Secretaría Distrital de Movilidad identificará las acciones necesarias para que la red de corredores de carga definida cuente con las condiciones de seguridad vial, de infraestructura y servicios conexos que favorezcan una logística urbana eficiente y reduzcan las externalidades negativas del transporte de carga.

Powered by CamScanner

CAPÍTULO IV

Disposiciones sobre seguridad vial

ARTÍCULO 66. Enfoque Sistema Seguro. El enfoque de sistema seguro guiará la gestión de la movilidad en Bogotá D.C. La planeación e implementación de planes, programas y proyectos de movilidad deberá atender los principios de dicho enfoque con el fin de materializar la visión cero muertes y lesiones graves en siniestros viales.

La Secretaría Distrital de Movilidad actualizará el Plan Distrital de Seguridad Vial, articulando su contenido con el Plan Nacional de Seguridad Vial y con el PMSS de Bogotá D.C. El Plan Distrital de Seguridad Vial definirá la ruta y las directrices para materializar el enfoque de Sistema Seguro en Bogotá D.C. a partir de la gestión de los factores de riesgo para las y los actores viales.

ARTÍCULO 67. Seguridad vehicular en flota vehicular propia, alquilada o contratada por las entidades distritales. La administración distrital, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la adopción del presente PMSS, con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad, definirá, y adoptará los requisitos de seguridad vehicular y emisiones que deberán cumplir los vehículos pertenecientes a la flota de transporte público y los vehículos adquiridos, contratados o subcontratados por las entidades públicas distritales, así como los plazos para el cumplimiento de dichos requisitos.

La definición de los mencionados requisitos se basará en análisis técnicos, tecnológicos, jurídicos y financieros, los cuales se podrán actualizar de acuerdo con la necesidad y disponibilidad de nuevas tecnologías vehiculares.

ARTÍCULO 68. Seguridad vehicular en vehículos de transporte de carga. La administración distrital, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la adopción del presente PMSS y a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, definirá y adoptará las restricciones de circulación para el tránsito de vehículos de transporte de carga en Bogotá D.C. que no cuenten con dispositivos de protección lateral y sistemas de antiempotramiento,

Powered by CamScanner

entre otros dispositivos de seguridad vehicular identificados por la Secretaría Distrital de Movilidad, en atención a los riesgos de fatalidad y lesión grave de motociclistas, ciclistas y demás actores vulnerables.

ARTÍCULO 69. Incorporación de la clasificación de tipologías vehiculares de Naciones Unidas. Las disposiciones distritales referentes a la implementación de programas y proyectos para la gestión de la demanda de transporte, reducción de congestión, contaminación y siniestralidad vial, así como aquellas relacionadas con la contratación de vehículos deberán considerar la clasificación vehicular de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas establecida en la Resolución 20223040037985 de 2022 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

ARTÍCULO 70. Seguridad vehicular del parque automotor de Bogotá D.C. La Secretaría Distrital de Movilidad implementará una estrategia para promover la renovación de los vehículos que circulan en Bogotá D.C. por vehículos diseñados y fabricados con estándares de seguridad vehicular que reduzcan los riesgos de lesiones graves y fatales en siniestros viales tanto de sus ocupantes como de otros actores viales. Esta estrategia se definirá en el Plan Distrital de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 71. Gestión de la velocidad. La Secretaría Distrital de Movilidad definirá e implementará acciones para la gestión de velocidades seguras en Bogotá D.C. de acuerdo con el entorno y características de la infraestructura vial.

ARTÍCULO 72. Límites de velocidad. La Secretaría Distrital de Movilidad revisará y, en caso de ser necesario, ajustará los límites de velocidad de la malla vial de Bogotá D.C. de conformidad con la normatividad nacional para establecer las velocidades límites. La Secretaría Distrital de Movilidad priorizará la revisión de los límites de velocidad en aquellos corredores viales que por sus características o cifras de siniestralidad puedan implicar mayores riesgos para las y los actores viales.

ARTÍCULO 73. Auditorías e inspecciones de seguridad vial. Las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C. que tengan a su cargo el diseño, construcción y reconstrucción de

Powered by CamScanner

proyectos de infraestructura vial deberán implementar auditorías e inspecciones de seguridad vial de tal manera que se reduzcan los riesgos a la vida e integridad de todas y todos los actores viales de conformidad con el enfoque de Sistema Seguro.

Las auditorías de seguridad vial se deberán realizar en la etapa de diseño de todos los proyectos de infraestructura vial del distrito, incluida infraestructura vial para peatones y ciclistas. Las inspecciones de seguridad vial se deberán realizar para las vías que se encuentran en operación, para lo cual, las entidades deberán diseñar el plan de priorización de los tramos viales por inspeccionar en atención a las cifras de siniestralidad vial, riesgos a las y los actores viales más vulnerables (ciclistas, peatones, motociclistas, niñas, niños y adolescentes, personas de la tercera edad y personas con discapacidad), entre otros aspectos que se identifiquen necesarios.

Los planes de acción que se deriven de las auditorías e inspecciones de seguridad vial serán de obligatorio cumplimiento por parte de las entidades a cargo de la infraestructura vial.

ARTÍCULO 74. Detección de infracciones. Con el fin de prevenir siniestros viales y comportamientos que generen riesgos a la vida y salud de las y los actores viales, la Secretaría Distrital de Movilidad fortalecerá las acciones para la prevención y detección de infracciones de tránsito, a través de la expansión de las zonas de la ciudad equipadas con sistemas de fotodetección y la actualización tecnológica de dichos sistemas, conforme a lo establecido en la normatividad vigente que regula esta materia.

ARTÍCULO 75. Vigilancia y control en vía. Con el fin de prevenir comportamientos que generen riesgos a la vida y salud de las y los actores viales, la Secretaría Distrital de Movilidad fortalecerá las actividades de vigilancia y control en vía a través del aumento del número de agentes civiles de tránsito y el fortalecimiento de sus competencias, el incremento en la cobertura de medios técnicos y tecnológicos que faciliten el control en vía y la optimización de los procesos de planeación para el control en vía en Bogotá D.C.

ARTÍCULO 76. Atención integral a víctimas. Con el fin de reducir los riesgos de consecuencias graves o fatales en las víctimas de siniestros viales, la administración distrital,

Powered by CamScanner

bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad, deberá implementar acciones enfocadas en la atención oportuna y de calidad a las víctimas. Lo anterior mediante acciones enfocadas en la atención oportuna de las ambulancias, la articulación y armonización de los protocolos distritales de las entidades involucradas de atención a emergencias viales y el intercambio de datos para definir la clasificación de las lesiones por siniestros viales según su gravedad.

CAPÍTULO V

Disposiciones sobre accesibilidad

ARTÍCULO 77. Sistema de movilidad accesible. Las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C. deberán implementar las acciones necesarias para que los sistemas de transporte, servicios a la ciudadanía e infraestructura vial y sus componentes puedan ser utilizados, comprendidos y disfrutados por toda la ciudadanía en condiciones de seguridad, comodidad y de forma autónoma.

En todas las etapas del ciclo de vida de los nuevos proyectos de infraestructura para la movilidad del distrito, las entidades del sector movilidad deberán incorporar los criterios de accesibilidad universal en el diseño de sus nuevos servicios e infraestructura de movilidad. En los servicios e infraestructura de movilidad que se encuentran en operación, las entidades del sector movilidad competentes deberán analizar la incorporación de los criterios de accesibilidad universal y, de conformidad con los resultados, identificar e implementar medidas de adecuación que atiendan las necesidades de las personas con discapacidades físicas, auditivas, visuales, sordoceguera, intelectuales, psicosociales o múltiples y definir el cronograma para la implementación de dichas medidas en atención a criterios técnicos, financieros, tecnológicos y normativos.

Powered by CamScanner

CAPÍTULO VI

Disposiciones sobre sostenibilidad ambiental

ARTÍCULO 78. Ascenso tecnológico del parque automotor. La renovación de la flota del SITP se deberá realizar con vehículos de cero y bajas emisiones. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá gestionar e implementar medidas para la transición hacia vehículos de cero y bajas emisiones en los vehículos de transporte de carga, transporte público individual, transporte particular, transporte oficial y transporte especial.

ARTÍCULO 79. Integración del SITP con vehículos no motorizados. Una vez el Ministerio de Transporte reglamente la homologación de los vehículos tipo triciclos o tricimóviles, los entes gestores del SITP, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementarán las acciones necesarias para la integración del SITP con el servicio de transporte de pasajeros en vehículos tipo triciclos o tricimóviles. Así mismo, se deberá evaluar la integración del SITP con otros modos de movilidad sostenible, entre ellos, el Sistema de Bicicletas Compartidas.

ARTÍCULO 80. Expansión del sistema de bicicletas compartidas. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá gestionar la expansión del sistema de bicicletas compartidas, previa elaboración de análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera.

CAPÍTULO VII

Disposiciones sobre gestión de demanda de transporte

ARTÍCULO 81. Política de gestión de demanda de transporte. Las estrategias, programas y proyectos de movilidad en Bogotá D.C. deberán buscar el beneficio general de la sociedad, por lo cual, todas las actuaciones de la administración distrital en materia de movilidad deberán estar enfocadas en la satisfacción de las necesidades y deseos de viajes con las menores externalidades negativas posibles como la congestión vehicular, contaminación ambiental y siniestralidad vial.

Powered by CamScanner

Con este fin, la Secretaría Distrital de Movilidad coordinará la implementación de proyectos encaminados a gestionar la demanda de transporte, que tengan en cuenta la reducción de desplazamientos, el crecimiento y consolidación de los modos de transporte sostenibles en el reparto modal y la racionalización del uso del vehículo automotor particular.

La gestión de la demanda de transporte en Bogotá D.C. deberá enfocarse en el uso eficiente del espacio público para una mejor convivencia de todas y todos los actores viales, por lo cual, se priorizará el buen uso de la infraestructura existente, la mejora y ampliación de la oferta de infraestructura y servicios para los modos de transporte sostenibles, la implementación de medidas que generen cambios en las decisiones de viaje y la asignación de los costos y externalidades negativas a quien los genera.

ARTÍCULO 82. Uso racional de vehículos particulares. La Secretaría Distrital de Movilidad gestionará e implementará medidas de gestión de demanda de transporte enfocadas en el uso racional de vehículos particulares y en la internalización de los costos asociados a la contaminación, congestión y siniestralidad debido a su uso.

La Secretaría Distrital de Movilidad analizará la continuidad de la restricción a la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de Bogotá D.C. de acuerdo con el último dígito de la placa y, de conformidad con los análisis, establecerá el cronograma para el fortalecimiento, continuidad, desmonte o reemplazo de la medida por otra alternativa de gestión de la demanda. Lo anterior en virtud de la entrada en operación de los corredores de alta y media capacidad del SITP, así como la implementación de medidas de racionalización del uso de vehículos particulares con mayor efectividad e impactos positivos en el bienestar de la ciudadanía.

Powered by CamScanner

CAPÍTULO VIII

Disposiciones sobre información de tránsito, transporte e infraestructura

ARTÍCULO 83. Sistema inteligente para la infraestructura, tránsito y transporte. Se deberá implementar el Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte como mecanismo de integración e interoperabilidad de los datos e información del sector movilidad de Bogotá D.C. La planeación, implementación, coordinación y seguimiento del sistema inteligente para la infraestructura, tránsito y transporte estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad quien definirá los requisitos para su funcionamiento y su potencial integración con el sistema de movilidad regional.

Las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C. deberán implementar o fortalecer sus sistemas de información, de tal forma que se integren al sistema inteligente del que trata el presente artículo en las condiciones que para el efecto defina la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO 84. Gestión de activos de la infraestructura vial. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá, con el apoyo de las entidades del sector movilidad de Bogotá D.C., conformar el procedimiento para la gestión de activos de infraestructura vial de Bogotá D.C. El procedimiento deberá disponer de herramientas tecnológicas que faciliten la administración, seguimiento, actualización de la información e integración al Sistema Inteligente de Infraestructura, Tránsito y Transporte definido en el artículo anterior.

CAPÍTULO IX

Disposiciones sobre enfoque de género

ARTÍCULO 85. Sistema Distrital del Cuidado. Los entes gestores del SITP deberán incorporar en la planeación del sistema, rutas que permitan el acceso a las manzanas y redes de cuidado que conforman el Sistema Distrital de Cuidado de Bogotá D.C.

Powered by CamScanner

ARTÍCULO 86. Violencias basadas en género en el SITP. Dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto, los entes gestores del SITP deberán diseñar, implementar y socializar un protocolo enfocado en la reducción de las violencias basadas en género en el SITP. El diseño del protocolo deberá incorporar mecanismos de participación ciudadana, en especial de mujeres y poblaciones diferenciales y contar con el acompañamiento de la Secretaría Distrital de la Mujer.

TÍTULO VI

PLAN MAESTRO DE ESTACIONAMIENTOS

ARTÍCULO 87. Plan Maestro de Estacionamientos. El Plan Maestro de Estacionamientos hace parte integral del PMSS. Este plan contribuye a la reducción de la congestión urbana y la seguridad vial, propendiendo por un mejor uso del espacio público vial a través de la regulación y gestión de estacionamientos públicos.

ARTÍCULO 88. Estacionamientos en actuaciones estratégicas. Los porcentajes (%) de área mínima, máxima y adicional destinada a estacionamientos en actuaciones estratégicas podrán ser ajustados de conformidad con la política de gestión de la demanda del presente Plan y lo establecido en el artículo 389 del Decreto 555 de 2021. Los ajustes serán definidos de forma conjunta entre la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Movilidad, durante el proceso de formulación de la actuación estratégica.

ARTÍCULO 89.- Tarifas de estacionamientos. La Secretaría Distrital de Movilidad, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto, realizará un análisis de impactos generados por la implementación de una política de libertad vigilada de tarifas para los estacionamientos de uso público fuera de vía en el Distrito Capital, la cual estará enmarcada en los propósitos de la política de gestión de la demanda. A partir de los resultados de dicho análisis, la Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, actualizará la metodología para la definición de tarifas en parqueaderos y estacionamientos fuera de vía en Bogotá D.C., previa aprobación de las autoridades

Powered by CamScanner

competentes de acuerdo con la normatividad vigente, en el caso en que haya lugar a dicha aprobación.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 90. Actualización o modificación del PMSS. La administración distrital deberá actualizar o modificar el PMSS en los siguientes eventos:

1. En relación con su componente estratégico, cuando se produzca una modificación ordinaria o extraordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial. Para efectos de la revisión y modificación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se tendrán en cuenta los diagnósticos y estudios utilizados como soporte para la revisión o modificación de los planes de ordenamiento territorial o del plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial y aquellos adicionales que resulten necesarios elaborar con el fin de cumplir con los contenidos de la Ley 1083 de 2006 y lo dispuesto en la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

2. En relación con sus proyectos estructurantes y específicos podrán ser reformulados cuando se apruebe un nuevo Plan de Desarrollo Distrital, bajo criterios de visión regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera. Esta reformulación tendrá que basarse en estudios técnicos y financieros que sustenten su modificación, garantizando el cumplimiento de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura definidos en el componente estratégico del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, sin afectar los contenidos del componente estratégico del plan.

3. Por la ocurrencia de eventos o desastres naturales, que impidan la continuación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

ARTÍCULO 91. Ajustes institucionales y funcionales para la ejecución del presente Plan. Para la correcta aplicación y ejecución de las disposiciones del presente Plan, las

Powered by CamScanner

entidades distritales competentes podrán adoptar los manuales, instructivos y procedimientos internos que estimen pertinentes, así como realizar los ajustes institucionales y funcionales que para el efecto se requieran de acuerdo con la normativa vigente y aplicable.

ARTÍCULO 92. Vigencia y derogatorias. El presente decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital, de conformidad con lo previsto en el artículo 65 de la Ley 1437 de 2011. Igualmente, se deberá publicar en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra conforme al Plan de Ordenamiento Territorial y deroga los Decretos Distritales 319 de 2006, 394 de 2019 y 484 de 2019, sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo 8 del artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D. C., a

26 OCT 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Fernanda Bautista Bautista - Subsecretaria de Politica de Movilidad - SDM FB
Giovanny Antonio Salcedo Garcia - Dirección de Planeación para la Movilidad – SDM GS

Revisó: Natalia Catalina Cogollo Uyabán – Directora de Normatividad y Conceptos - SDM
Susana Morales Pinilla – Directora de Planeación para la Movilidad – SDM
Jenny Abril Forero – Asesora Despacho -SDM
Claudia Durán Sánchez – Dirección de Normatividad y Conceptos –SDM

Aprobó: Óscar Julián Gómez Cortés- Subsecretario de Politica de Movilidad - SDM
Paulo Andrés Rincón Garay-Subsecretario de Gestión Jurídica-SDM
Jhon Alexander González Mendoza - Subsecretario de Gestión de la Movilidad - SDM
Adriana Ruth Iza Certuche - Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía - SDM

Powered by CamScanner