

CONTENIDO

IX. DECRETO

IX-2

IX. DECRETO

DECRETO XXX DE 2011 (XXXX)

Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Cartagena

LA ALCALDESA DE CARTAGENA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, Numeral 3 del Artículo 15 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,

CONSIDERANDO:

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

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

Que el artículo 79 de la Constitución Política establece que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y además señala que éste debe ser protegido por el Estado.

Que el artículo 334 de la Constitución Política consagra que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, motivo por el cual éste está en la obligación de intervenir respecto a la regulación del uso del suelo, la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en la prestación de los servicios públicos y privados, buscando a través de esto el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes en un ambiente sano.

Que la rama legislativa del estado Colombiano ha señalado principios rectores del ordenamiento territorial y del transporte a través de distintas leyes y que por lo tanto condicionan la formulación de los planes de movilidad.

Que la ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, estableció la integración de la infraestructura a cargo de la Nación y de los Municipios.

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

Que la ley 388 de 1997, establece que los Planes de Ordenamiento Territorial son el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento territorial en los municipios.

Que 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 la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para definir las condiciones en las que se debe desarrollar la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción.

Que la ley 1083 de 2006, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones determina lo que deben incluir los Planes de Movilidad.

Que en consecuencia,

DECRETA:

LIBRO I. DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Capítulo Único.

ARTÍCULO 1. Adopción del Plan Maestro de Movilidad.

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

ARTÍCULO 2. Documentos del Plan.

El Plan Maestro de Movilidad está integrado por este decreto, las demás normas que lo desarrollen, el Diagnóstico, el Documento de Formulación, con su cartografía y Anexos, y demás documentos técnicos que lo soportan y que forman parte integral de la presente disposición.

ARTÍCULO 3. El sistema integrado intermodal de transporte público en el Plan Maestro de Movilidad.

El Transporte Público en Cartagena, es un servicio público esencial cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Municipio, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

El sistema integrado intermodal de transporte público, basado en el Sistema Transcaribe, será el eje estructurante del sistema de movilidad en Cartagena. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

ARTÍCULO 4. Adopción Períodos de ejecución.

Este Plan Maestro establece períodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente decreto y de sus documentos técnicos de soporte al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2017; como de mediano plazo hasta el 2022; y, como de largo plazo, hasta el 2032 inclusive.

ARTÍCULO 5. Campo de aplicación.

Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito de Cartagena, por todos los actores del Sistema de movilidad, de carácter público o particular.

TÍTULO II. DEL MODELO DE MOVILIDAD.

Capítulo I. Política.

ARTÍCULO 6. Política.

La política del Plan Maestro de Movilidad estará orientada a mejorar la calidad de vida de los habitantes y visitantes de la ciudad, por medio de la oferta de opciones dignas y oportunas de transporte motorizado y no motorizado que sean respetuosas del medio ambiente y ayuden en la construcción del espacio público, la protección del patrimonio histórico y el desarrollo urbano de la ciudad, a partir de la priorización de los modos de transporte público masivo (en la medida en que integre el transporte colectivo y sea alternativa para el hoy transporte informal), peatonales y acuáticos, que opere una malla vial y acuática, adecuada y con políticas claras de mantenimiento. Su alcance comprende:

1. Implantar un sistema integrado intermodal de transporte
2. Apoyar la consolidación de nodos y centralidades urbanas
3. Promover la competitividad de la ciudad
4. Mejorar la gestión de tránsito
5. Consolidar y promocionar la ciudad como destino turístico
6. Fortalecer institucionalmente la planeación y administración de la movilidad
7. Fomentar una movilidad sostenible

Capítulo II. Objetivos.

ARTÍCULO 7. Objetivos.

1. Priorizar el transporte público a través de la implementación del sistema Transcaribe.
2. Coordinar la operación del transporte intermunicipal y regional con el sistema Transcaribe.
3. Aprovechar las fuentes hídricas del sistema ambiental como corredores ambientales de movilidad
4. Formular proyectos que complementen el ordenamiento del Centro Histórico y contribuyan con la generación de nueva infraestructura urbana para su revitalización y protección en su zona de influencia.
5. Incentivar el transporte no motorizado a través de la creación de Corredores Peatonales de Conectividad, Corredores Peatonales Ambientales, Corredores Peatonales Culturales y Turísticos y Ciclo vías integradas.
6. Desconcentrar la movilidad de la ciudad
7. Mejorar la oferta de la malla vial y garantizar su mantenimiento.
8. Garantizar una adecuada planeación urbana de la ciudad
9. Fortalecer la integración del Distrito a nivel urbano, regional e internacional
10. Aumentar la velocidad de tránsito
11. Controlar y regular la operación de otros tipos de transporte (carga, servicios según tipo de vehículo autorizado)
12. Adoptar medidas de protección a las poblaciones vulnerables de la movilidad (peatones, ciclistas usuarios de transporte escolar)
13. Mejorar la seguridad vial
14. Desarrollar la organización del transporte destinado al turismo
15. Proteger, aumentar y mantener los parques, plazas y plazoletas
16. Reorganizar y potenciar el desarrollo profesional y técnico del sector movilidad
17. Aumentar las zonas verdes y la vegetación en la malla vial y el espacio público de la ciudad
18. Mitigar el aumento de la temperatura generado por las vías y el espacio público y disminuir las emisiones atmosféricas generadas por fuentes móviles

LIBRO II. EJES ESTRATÉGICOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

TÍTULO I

ARTÍCULO 8. Ejes Estratégicos

Los ejes estratégicos del Plan Maestro de Movilidad se refieren al conjunto de programas afines con los cuales se cumplen las políticas públicas, y con los cuales se estructuran las intervenciones que deben adelantarse a lo largo de la vigencia del Plan Maestro de Movilidad de Cartagena.

Los ejes estratégicos identificados son el del sistema integrado intermodal de transporte, que desarrolla la primera política del Plan. El eje de competitividad, que abarca las políticas del apoyo a la consolidación de nodos y centralidades urbanas, la promoción de la competitividad de la ciudad, las mejoras en la gestión de tránsito y la consolidación y promoción de la ciudad como destino turístico. Y el eje de movilidad sostenible, que incluye las políticas destinadas a fortalecer institucionalmente la planeación y administración de la movilidad y a fomentar una movilidad sostenible

Los plazos de ejecución y responsables institucionales de los programas, proyectos y acciones incluidos en el Plan Maestro de Movilidad se encuentran detallados en el Anexo 3 del Documento de Formulación que forma parte integral del presente Decreto.

En todo caso, dichos programas, proyectos y acciones son indicativos y deben entenderse enmarcados dentro de las políticas, estrategias, programas, proyectos y acciones enunciados expresamente en los documentos técnicos de soporte, todos los cuales serán obligatorios para la Administración Distrital, quien deberá ejecutarlos de conformidad con los períodos de ejecución en ellos definidos.

TÍTULO II

EJE ESTRATÉGICO SISTEMA INTEGRADO INTERMODAL DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 9. Prioridad al transporte público - Sistema Transcaribe

La movilidad en la ciudad debe dirigirse a garantizar los derechos de libre circulación y calidad ambiental en las mejores condiciones de organización, eficiencia y sostenibilidad. Por medio de la integración coordinada de elementos de infraestructura, institucionalidad, desarrollo normativo y operación de los diferentes medios y modos de transporte presentes en la ciudad, priorizando el sistema masivo de transporte público y su integración con el transporte acuático y el no motorizado.

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para el sistema integrado intermodal de transporte:

1. Iniciar la operación y consolidar el sistema Transcaribe en el corto plazo como el eje estructurante del sistema integrado intermodal
2. Revisar las rutas alimentadoras y complementarias para garantizar el 100% de cobertura con el sistema Transcaribe
3. Extender el sistema Transcaribe a sectores actualmente atendidos por el transporte informal
4. Definir un plan de acción para eliminar el transporte informal que puede generar competencia desleal con el sistema Transcaribe
5. Implementar una ruta interna exclusiva para la movilidad en el centro histórico.
6. Garantizar la eliminación de las rutas de transporte público colectivo al momento de la entrada en operación del sistema Transcaribe
7. La tarifa de transporte público debe ser competitiva y ajustada a la capacidad de pago de los usuarios, determinada (la tarifa) de manera técnica.

ARTÍCULO 10. Coordinación de la operación del transporte intermunicipal y regional con el sistema Transcaribe.

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para la integración del transporte intermunicipal y regional con el sistema Transcaribe:

1. Extender la troncal Pedro de Heredia y construir una terminal de Transcaribe en la Variante con la Av. Pedro Heredia, que incluya un terminal periférico.
2. Construir terminales periféricos de Integración intermodal
3. Establecer esquemas de coordinación institucional para el manejo del tránsito desde y hacia Barranquilla, Santa Marta, Turbaco y Arjona por medio de corredores de transporte público, ciclovías y andenes en vías concesionadas.
4. Elaborar en conjunto con los municipios y autoridades competentes estudios de viabilidad de trenes de cercanías con Barranquilla y Santa Marta.

ARTÍCULO 11. Transporte especial no turístico y otros servicios de transporte

Con fundamento en las competencias como autoridad de tránsito establecidas en el artículo 6 del Código Nacional de Tránsito, el Distrito generará y/o adecuará vías que permitan el acceso a las diferentes zonas de la ciudad para servicios, según el tipo de vehículos autorizados: recolección y transporte de residuos sólidos, cuerpo oficial de bomberos, vactors y grúas, entre otros.

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para el transporte especial no turístico:

1. Con fundamento en la autonomía territorial en materia de tránsito y transporte ratificada reiteradamente por la Corte Constitucional y en la facultad legal de

expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas contenida en el artículo 6º del Código Nacional de Tránsito, la Alcaldía Distrital definirá las zonas de circulación, horarios y ubicación de estacionamientos autorizados para los vehículos de transporte especial no turístico.

2. Promover una modificación de la normatividad nacional que fortalezca las competencias locales en materia de regulación del transporte especial no turístico

ARTÍCULO 12. Rutas acuáticas

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para la definición e implementación del proyecto de rutas acuáticas de turismo y de transporte público en el Distrito:

1. Solicitar al gobierno nacional la delegación de la competencia para la regulación, vigilancia y control de las rutas acuáticas de turismo y transporte público en las fuentes hídricas ubicadas en la jurisdicción del Distrito, así como del desarrollo de infraestructura asociada a dichas rutas acuáticas.
2. Implementar el Plan Maestro de Drenajes Pluviales.
3. Mejorar la infraestructura de muelles y terminales para las rutas acuáticas
4. Ejecutar los proyectos Eje 1 y Eje 2 de caños y cuerpos de agua.
5. Planear rutas por caños comenzando por la conexión entre Aeropuerto y el Centro Histórico.
6. Elaborar estudios para verificar la viabilidad de esquemas de participación público – privado que permitan operar las fuentes hídricas como medio de transporte.
7. Elaborar estudios para verificar la viabilidad de construir terminales de operación de transporte acuático que se integren con el sistema Transcaribe.
8. Localizar paradas acuáticas asociadas a las vías ambientales, a los destinos de las vías peatonales y a los parques frente a caños, para fomentar el turismo y mejorar la calidad de vida de los residentes de Cartagena y el centro histórico.

ARTÍCULO 13. Transporte no motorizado - Corredores Peatonales

Con el fin de incentivar el transporte no motorizado se deberán crear los siguientes corredores peatonales: (i) de conectividad, (ii) ambientales y (iii) culturales y turísticos, los cuales se operativizarán a través de los siguientes proyectos y acciones:

1. Definir una cartilla para la construcción de los corredores peatonales, con especificaciones para los andenes y mobiliario urbano que garantice la sostenibilidad del espacio público, incluyendo dentro del diseño materiales y elementos que permitan la accesibilidad de las personas en condición de discapacidad, a partir de lo desarrollado para Transcaribe.
2. Elaborar programas de mantenimiento de toda la red peatonal.
3. Construir pasos peatonales seguros.
4. Construir los corredores peatonales de conectividad.

5. Desarrollar la jerarquización de redes peatonales de conectividad con el transporte público, equipamientos y terminales.
6. Construir los corredores peatonales de conectividad, culturales y turísticos.
7. Construir el puente peatonal desde la Av. Luis Carlos López y la Av. Daniel Lemaitre hacia el Castillo de San Felipe.
8. Construir el puente peatonal entre los parques de Chambacú y el Cabrero.
9. Construir los corredores peatonales ambientales, por medio de corredores de borde de agua con andenes amplios y ciclovías.
10. Construir senderos peatonales entre la Ciénaga de la Virgen hasta Av. Pedro de Heredia (Plan Integral) paralelos a los caños.

ARTÍCULO 14. Transporte no motorizado – Ciclo vías integradas.

Con el fin de incentivar el transporte no motorizado se adoptarán los siguientes proyectos y acciones en materia de ciclovías integradas:

1. Construir los corredores prioritarios para la movilidad en bicicleta, enfocados a la movilidad turística.
2. Construir las ciclovías.
3. Construir ciclo parqueaderos que se integren con Transcaribe.
4. Integrar la red de ciclovías con las rutas culturales y turísticas.
5. Elaborar un programa de ampliación y mantenimiento de la red de ciclovías.

TÍTULO III EJE ESTRATÉGICO DE COMPETITIVIDAD

ARTÍCULO 15. Desconcentración de la movilidad de la ciudad

La movilidad en la ciudad debe contribuir a la consolidación de las políticas de desconcentración de actividades urbanas, sin que esto promueva una política de abandono de actividades en el centro de la ciudad. Lo anterior generando la conectividad ágil entre los nuevos nodos y centralidades, y al interior de los mismos, desarrollando la planeación de transporte y vial de las zonas de expansión, procurando evitar que viajes que no tienen como destino el centro histórico no deban girar a su alrededor.

Para este fin, se deberá descongestionar el Centro Histórico e incentivar las centralidades del POT, descongestionando y desconcentrando las actividades de Bazurto, a través de los siguientes proyectos y acciones:

1. Incentivar usos y actividades urbanas de nivel zonal en el área de la Matuna, fuera del Centro Histórico y en las centralidades definidas en el POT.
2. Construir un circuito externo al Centro Histórico que permita la conexión Bocagrande, Manga, Chambacú y la Avda. Bicentenario, a partir de una solución vial en la bahía.

3. Construir terminales periféricos de integración intermodal.
4. Renovar el mercado de Bazurto con zonas de cargue y descargue, adecuaciones viales y peatonales.
5. Construir la nueva central de abastos Bicentenario (Triángulo social).
6. Implementar una política de mercados que evite la concentración en pocos puntos de la ciudad.

ARTÍCULO 16. Mejorar la oferta de la Malla Vial

El mantenimiento de lo existente y la construcción de la malla vial en las zonas de expansión y de bajos ingresos económicos permiten el desarrollo armónico e igualitario de la ciudad. Con el objetivo de garantizar una adecuada priorización de los recursos que redunden en la mejora efectiva de la movilidad de los habitantes y visitantes del Distrito se definen las siguientes prioridades para la construcción de las vías del sistema estructurante y complementario:

1. Priorización de los recursos y espacios físicos para desarrollo y mantenimiento del sistema integrado intermodal de transporte público, dando prelación donde sea necesario la construcción de carriles exclusivos y la señalización de carriles preferenciales.
2. Terminación, construcción y mantenimiento de la malla vial complementaria en las zonas de consolidación urbana, con poblaciones de bajos recursos, que permitan una mayor conectividad y alternativas de desplazamiento norte-sur en las áreas a lado y lado de la Avenida Pedro de Heredia. Igualmente en red al oriente y sur de la ciudad, coordinando su interconexión con la infraestructura del transporte público y con la malla vial arterial de la ciudad.
3. Mejoras en la geometría y capacidad de las vías principales sobre las cuales confluyen los embudos hacia el Centro Histórico.
4. Plantear la construcción de corredores de conectividad externos al centro histórico.
 - Adoptar una jerarquización de vías previas al urbanismo en la zona norte, nor-oriental y sur de la ciudad, estableciendo el modo de transporte predominante para cada tipo de vía y su interconexión con las demás.

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para mejorar la oferta vial de la ciudad:

1. Definir como política de construcción de infraestructura, que toda vía para transporte motorizado, debe incluir el espacio público correspondiente.

2. Elaborar un plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura con su correspondiente plan de inversión.
3. Revisar y definir los perfiles viales del plan vial del norte y de las vías conectantes entre la Avda. Pedro de Heredia y la Avenida perimetral de la Ciénaga de la Virgen.
4. Desarrollar el Plan Vial del Norte.
5. Transformar el Paseo Bolívar en una vía que permita un nivel de servicio correspondiente a una conexión entre el aeropuerto y el centro de la ciudad, al menos hasta la Avenida Pedro de Heredia.
6. Garantizar la conectividad Norte - Sur, cruzando la Av. Pedro de Heredia.
7. Construir la Circunvalar del Sur.
8. Construir vías perimetrales de la Popa y Albornoz.
9. Complementar la Vía Perimetral de la Ciénaga de la Virgen incluyendo la vía al oriente del Aeropuerto del tramo en viaducto.

Incluir en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, las vías definidas en el presente Decreto y en sus documentos soporte que no hagan parte de dicho Plan.

ARTÍCULO 17. Planeación urbana y movilidad

La planeación urbana en materia movilidad debe ir de la mano del ordenamiento territorial y de las lecciones aprendidas del diseño de la ciudad hasta el momento y de acuerdo con sus ciclos históricos.

Para garantizar una adecuada planeación urbana de la ciudad se adoptan los siguientes programas: (i) Promover la ciudad consolidada, (ii) planear la zona norte y nororiente y (iii) recuperar y ampliar el espacio público, los cuales se operativizarán a través de los siguientes proyectos y acciones:

1. Implementar instrumentos de reparto de cargas urbanas en equipamientos que de acuerdo a los estudios de tránsito previos, debido a la atracción y generación de viajes, disminuyan el nivel de servicio de la zona de influencia, de tal forma que el desarrollador garantice al menos el nivel antes del equipamiento.
2. Construir plazas, plazoletas y parques.
3. Considerar dentro de todo mobiliario urbano, de manera principal, los protectores de árboles y los recipientes para la disposición de residuos sólidos por parte de los usuarios del espacio público.
4. Construcción de andenes y espacio público en general al mismo tiempo en el que se desarrollan las nuevas vías.
5. Actualizar quinquenalmente la matriz origen destino de la ciudad, realizando al menos encuestas de hogares.
6. Definir y respetar las distancias de zonas de amortiguación y/o manejo ambiental para el desarrollo de las vías y futuros desarrollos.
7. Localizar las ventas formales y definir zonas en el Espacio Público.

ARTÍCULO 18. Transporte de Mercancías y de Carga.

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

Con el fin de alcanzar este objetivo se adoptan los siguientes proyectos y acciones:

1. Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la definición de recorridos y horarios para el desplazamiento y operación de vehículos de servicio.
2. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, vehículos de abastecimiento, tracción animal y otros que disminuyan los niveles de velocidad establecidos y regular los horarios de operación.
3. Revisar la operatividad de la vía El Bosque, controlar su zona de estacionamiento en espacio público y realizar un estudio de tránsito integral a dicho sector para el corto plazo.
4. Controlar las vías paralelas a los corredores de carga y logística que se implementen por invasión del espacio público por prestación de servicios y parqueo de camiones para regulación.
5. Mejoramiento de la malla vial de la zona industrial localizada en el sector de Cartagenita.
6. Estudiar el impacto del Proyecto Puerto Bahía.
7. Trasladar el principal puerto de carga fuera de la zona urbana al sur del Distrito.
8. Definir una zona de actividad logística de servicios y regulación en la zona de influencia del nuevo principal puerto de carga.

ARTÍCULO 19. Aeropuerto

Con el fin de alcanzar el objetivo de garantizar el fortalecimiento de la integración regional del distrito a nivel urbano, regional e internacional, se adoptan los siguientes proyectos y acciones:

1. Integrar el aeropuerto con el sistema Transcaribe.
2. Revisar la capacidad vial e implementar sistemas intermodales adicionales de soporte.
3. Intervenir el perfil y recuperar el espacio público de la Calle70 como salida del Aeropuerto.
4. Adecuar en el aeropuerto bahías de buses y taxis.
5. Plantear una ruta acuática al Centro Histórico.

6. Proponer la construcción de un terminal periférico de integración al lado del centro comercial La Boquilla (operación urbana)

ARTÍCULO 20. Gestión del Tránsito

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para dar continuidad a la malla vial arterial y complementaria y mejorar el funcionamiento de intersecciones de tal forma que se aumente la velocidad de tránsito:

1. Adoptar proyectos de apaciguamiento del tráfico y manejo de la demanda para disminuir el impacto de exceso de vehículos en las vías de la ciudad.
2. Generar pares viales en la ciudad y construir las vías definidas para el corto plazo, para mejorar la operación del tránsito.
3. Fortalecer la capacidad institucional para el manejo de la semaforización.
4. Continuar con la restricción de circulación a motocicletas y generar herramientas normativas para aumentar el costo por su uso.
5. Realizar y actualizar el inventario de la malla vial.
6. Generar un plan de mantenimiento de la señalización, especialmente aquella ubicada en zonas de circulación de rutas de transporte público.
7. Mantener el sistema de georeferenciación de señales verticales y un plan de inversión anual para el reemplazo y mantenimiento de las mismas, así como la demarcación de las vías.
8. Continuar con la implementación de fases peatonales en las intersecciones semaforizadas.

ARTÍCULO 21. Construcción de estacionamientos y cobro por estacionamiento en vía.

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para aumentar la velocidad de tránsito:

1. Todas las acciones en materia de estacionamientos deben articularse con el sistema integrado intermodal de transporte, especialmente con Transcribe.
2. Adoptar instrumentos que incentiven la inversión privada en la construcción, y/o el mantenimiento y/o la operación de la infraestructura de estacionamientos fuera de vía cuando ella se dé dentro de los mandamientos del presente Decreto y sus documentos soporte.
3. Definir la tarifa por el cobro de estacionamientos en vía y fuera de vía en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo.
4. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.
5. La autoridad de tránsito y transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo.

6. La provisión del estacionamiento en vía se hará en forma complementaria al de fuera de vía, y sólo donde éste no sea suficiente.
7. Prohibir por norma urbana equipamientos o servicios de escala mayor a la local en el Centro Histórico.
8. Autorizar una zona de parqueo en vías longitudinales en las zonas predefinidas en el presente plan.
9. Proponer zonas de parqueo en la Matuna y parque La Marina, en caso de no tener capacidad.
10. Construir estacionamientos en el Centro Histórico – la Matuna.
11. Evaluar la viabilidad de un esquema de concesión en la zona de Bocagrande para estacionamiento en vía, que incluya la recuperación, construcción y mantenimiento del espacio público, junto con la señalización y control en la zona aferente.
12. Revisar y ajustar la norma urbana sobre exigencia de estacionamientos de visitantes en la zona de Manga.
13. A partir de la expedición del presente Plan se prohíbe el estacionamiento transversal en vías; solo estará permitido el estacionamiento longitudinal a las vías.
14. Revisar la reglamentación del número de estacionamientos vinculados al uso de proyectos inmobiliarios para visitantes y público en general.
15. Implementar un plan de control de estacionamiento en zonas y horarios no autorizados.

ARTÍCULO 22. Medidas para desincentivar el uso de transporte particular

La autoridad de tránsito y transporte, realizará en el corto plazo los estudios para la adopción de las siguientes acciones:

1. Imposición de cargas tributarias y no tributarias por el uso de transporte particular.
2. Mantener y profundizar las restricciones por zonas y horarios de circulación a vehículos particulares.

ARTÍCULO 23. Transporte público individual - taxis

El Distrito directamente o a través de la iniciativa privada, incentivará la dotación de zonas amarillas de estacionamiento fuera de vía como sitios de espera para vehículos tipo taxi, donde serán despachados atendiendo a una solicitud de la ciudadanía. Igualmente, combatirá las zonas amarillas no autorizadas.

ARTÍCULO 24. Servicios, zonas y horarios de carga dentro de la ciudad

La autoridad de tránsito y transporte reglamentará y definirá para toda la ciudad las vías, las rutas preferenciales, horarios y los tipos de vehículos aceptados para los servicios urbanos en materia de recolección y transporte de residuos, distribución de

mercancías y atención de emergencias, para permitir el acceso oportuno a zonas conflictivas o de baja capacidad, incluyendo los vehículos de tracción animal.

ARTÍCULO 25. Cultura ciudadana y Seguridad Vial

Cultura ciudadana será el eje estratégico para cumplir el objetivo de proteger a las poblaciones vulnerables de la movilidad (peatones, ciclistas y usuarios de transporte escolar) y garantizar la seguridad vial. Para este fin, la autoridad de tránsito deberá realizar campañas de educación para el respeto de las señales y normas de tránsito para conductores, peatones y usuarios de las vías, con énfasis en cambios hacia comportamientos ciudadanos seguros basados en la auto y mutua regulación y en un efectivo mecanismo de sanción por parte de la autoridad de los incumplimientos a la normatividad vigente.

Para cumplir con esta finalidad, se adoptan los siguientes proyectos y acciones:

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará principalmente a la seguridad vial
2. Implementar un observatorio de accidentalidad vial, en el cual bajo el enfoque de salud pública, se determine de manera periódica y recurrente la ubicación de puntos críticos, caracterización de los accidentes, esquemas de control especializado y seguimiento a la accidentalidad.

Con base en los resultados del observatorio de accidentalidad vial, y de conformidad con la caracterización de accidentalidad en el Distrito, la autoridad de tránsito realizará un Plan de Seguridad Vial en el que se incluya el diseño, financiación e implementación de campañas de cultura ciudadana.

ARTÍCULO 26. Transporte turístico.

Con el fin de desarrollar la organización del transporte destinado al turismo se adoptan los siguientes proyectos y acciones:

1. Con fundamento en la normatividad vigente en materia de tránsito y transporte, en la autonomía territorial en materia de tránsito y transporte ratificada reiteradamente por la Corte Constitucional, en la facultad legal de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas contenida y en las Sentencias expedidas por la Corte Constitucional (C-355/03 y -981/10), la autoridad de tránsito y transporte definirá los términos y las condiciones (incluyendo los servicios y el tipo de vehículos) en las cuales es posible prestar el servicio público en vehículos de tracción animal o no automotores y en que otros casos ello queda prohibido.

2. Con fundamento en las competencias como autoridad de tránsito, establecidas en el artículo 6 del Código Nacional de Tránsito, el Distrito establecerá zonas de estacionamiento de vehículos, en especial durante la temporada alta.
3. Con fundamento en las competencias como autoridad de tránsito, establecidas en el artículo 6 del Código Nacional de Tránsito, el Distrito establecerá zonas y horarios de circulación y estacionamiento de chivas y buses de turismo.
4. Promover una modificación de la normatividad nacional que fortalezca las competencias locales en materia de regulación del transporte turístico

ARTÍCULO 27. Circuitos Turísticos

Adóptense los siguientes proyectos y acciones para desarrollar la organización del transporte destinado al turismo:

1. Implementar rutas del Sistema de transporte integral intermodal entre muelles, centro histórico y Bocagrande.
2. Implementar corredores peatonales al Centro Histórico y su zona de influencia y el eje peatonal Manga que conecta el Puerto con el Centro Histórico.
3. Desarrollar los ejes de movilidad culturales y turísticos.
4. Realizar las intervenciones definidas para los diferentes tipos de vía, en el componente de patrimonio histórico en el Centro Histórico, para dar preferencia al peatón. Implementar ciclo vías con fines turísticos, debidamente señalizadas.
5. Implementar servicios de bicicletas con fines turísticos.
6. Construir un sendero seguro para peatones y ciclistas para subir al Cerro de la Popa.
7. Ampliar el área peatonal de la Avda. Daniel Lemaitre..
8. Implementar los planes de control de estacionamiento de buses turísticos dentro del Centro Histórico.
9. Implementar un plan de estacionamiento para buses turísticos en el parque de La Marina.
10. Estudiar la viabilidad de implementar rutas de buses turísticos (aeropuerto y puerto) y rutas acuáticas turísticas, en el marco del sistema integrado intermodal de transporte.
11. Adecuar espacios públicos de encuentro y paradas para rutas especiales en el parque de La Marina.
12. Adoptar planes para el manejo del estacionamiento de vehículos particulares en zonas especiales y temporales destinadas para esto en la temporada alta de vacaciones nacionales externas a los puntos de mayor confluencia de turistas.
13. Reglamentación del uso, manejo y control de visitantes al espacio público de carácter cultural.

TÍTULO IV EJE ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ARTÍCULO 28. Ajuste Institucional

Adóptense los siguientes programas para reorganizar y potenciar el desarrollo profesional y técnico institucional del sector movilidad:

1. Crear el sector movilidad, dentro de la administración municipal, a partir del establecimiento de una Secretaría de Movilidad como autoridad de tránsito y transporte, cabeza del sector y responsable de la definición de las políticas públicas sobre la materia.

Hasta tanto se formalice la creación del sector, se creará un comité interinstitucional de movilidad, presidido por el Alcalde Municipal y bajo la secretaría técnica de la autoridad de tránsito y transporte en el cual se establezcan las herramientas de coordinación y seguimiento de las políticas, programas y estrategias establecidas en el presente Plan Maestro de Movilidad.

2. Crear la Comisión Distrital de Transporte Público, integrada por la Alcaldía Distrital, la Secretaría de Movilidad – quien ejercerá la secretaría técnica de la comisión - y las autoridades distritales de planeación y ambiental con el fin de:
 - Coordinar las acciones dirigidas a la integración física del transporte público intermodal en todos sus componentes: (i) acuático, (ii) intermunicipal, (iii) especial y (iv) Transcaribe.
 - Promover la integración tarifaria bajo un único sistema de medios de pago a través de la realización de convenios entre los operadores de los distintos modos, definiendo la remuneración de cada actor.
 - Decidir sobre la futura ampliación del sistema intermodal en cuanto a construcción de terminales de integración, corredores exclusivos, estaciones de integración, muelles, redes peatonales, ciclo vías, entre otros.
 - Promover la coordinación entre el sistema integrado intermodal y el transporte no motorizado; especialmente, la integración entre los usuarios de las bicicletas y Transcaribe, por medio de la ubicación de cicloparqueaderos en las terminales y los puntos estratégicos de acceso.
 - Fijar políticas sobre la promoción del transporte público intermodal.

3. Con fundamento en las facultades legales como autoridad de tránsito, el Distrito ejercerá sus competencias en materia de definición de recorridos y paradas al interior de la jurisdicción distrital frente al transporte intermunicipal y regional.
4. Adoptar el PEMP y la reforma institucional de la administración distrital que permita el fortalecimiento del Instituto de Patrimonio.
5. Solicitar al gobierno nacional la delegación de la competencia para la regulación, vigilancia y control de las rutas acuáticas de turismo y transporte público en las fuentes hídricas ubicadas en la jurisdicción del Distrito.
6. Elaborar los instrumentos de planeación, que reglamenten las exigencias para que los constructores y urbanizadores cumplan con la política, objetivos y estrategias definidas en el Plan Maestro de Movilidad.
7. Fortalecer el ejercicio de la autoridad ambiental para el control en la movilidad.

ARTÍCULO 29. Regulación y control

Con el fin de mejorar la administración y gestión del tránsito, adóptense las siguientes acciones y proyectos:

1. Definir herramientas tecnológicas para el control de infracciones de tránsito con el fin de destinar el recurso humano a las intersecciones y zonas críticas en materia de accidentalidad.
2. Priorizar la demarcación, señalización y semaforización en el Distrito a partir del mapa de accidentalidad de la ciudad, de una metodología de protección a las poblaciones vulnerables en movilidad y con fundamento en el principio de prevalencia del transporte público sobre el particular.
3. Elaborar un estudio que permita tercerizar los trámites del sector, la imposición de infracciones, a través de las herramientas tecnológicas de control que eviten abusos a la ciudadanía, así como su cobro persuasivo y coactivo en las instancias legalmente permitidas con el fin de que las conductas sean efectivamente sancionadas y para mejorar temporalmente los ingresos por concepto de multas y comparendos.

ARTÍCULO 30. Movilidad y medio ambiente

La movilidad debe ofrecer todas las combinaciones de medios de transporte a los usuarios que sean respetuosas con el medio ambiente y debe estar encaminada a desarrollar condiciones y medios necesarios para generar diversas alternativas de desplazamientos.

ARTÍCULO 31. Aprovechamiento y manejo de las fuentes hídricas del sistema ambiental como corredores ambientales de movilidad.

Sin perjuicio de los demás aspectos señalados en el presente decreto y en los documentos técnicos que lo soportan y con el fin de obtener mejoras en la calidad

del aire y el ambiente asociadas a la movilidad, se adoptan los siguientes proyectos y acciones de responsabilidad de las autoridades ambientales y de tránsito y transporte:

1. Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción a los infractores de las normas ambientales, aplicando el máximo rigor posible dentro de las competencias ambientales, entendidas no sólo en el control de emisiones, sino también en cuanto a ruidos y vibraciones que puedan producir los vehículos.
2. Introducción de elementos ambientales físicos y conceptuales en el desarrollo y construcción de proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad.
3. Implementar el monitoreo y seguimiento del material particulado PM2.5.
4. Establecer los límites máximos de emisión permitidos a los vehículos de transporte acuático y los mecanismos de seguimiento, control y sanción de los mismos.
5. Responsabilizar a los actores causantes de los impactos ambientales y, mediante medidas correctivas, proceder a su mitigación.
6. Desarrollar sistemas de movilidad que permitan disfrutar de los ecosistemas existentes en la ciudad.
7. Articular el sistema de transporte intermodal con los diferentes sistemas de la ciudad e hitos ambientales: Cerro de la Popa, Lomas de Marión, Zaragocilla, Albornoz y Cospique), la estructura urbana, los equipamientos y el espacio público.
8. Aumentar las zonas verdes y la vegetación en la malla vial y en el espacio público.
9. Implementar vegetación apropiada para las condiciones de la ciudad a largo plazo de los corredores viales.
10. Generar zonas verdes para aumentar la densidad por habitante de la ciudad.
11. Requerir franjas de control ambiental entre vías y viviendas.
12. Establecer estándares ambientales de operación para las motocicletas.
13. Establecer estándares ambientales de operación para los vehículos de transporte público, con combustibles limpios y renovación de flota.
14. Montaje e implementación del programa de monitoreo de la calidad del aire y de ruido.
15. Descongestionar y desconcentrar las actividades de Bazurto.
16. Descongestionar y desconcentrar las actividades del Centro Histórico.
17. Incentivar el transporte no motorizado.
18. Disminuir los niveles de ruido generados por el tráfico.

ARTÍCULO 32. Coordinación Institucional del Componente Ambiental.

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

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

LIBRO III REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

ARTÍCULO 33. Prioridad del Centro Histórico. Las políticas, estrategias, programas, proyectos y acciones deberán orientarse a resolver las problemáticas identificadas dentro del Centro Histórico y a contribuir significativamente a su revitalización, para lo cual una vez adoptado el Gobierno Distrital articulará las Políticas de Movilidad del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP con el Plan Maestro de Movilidad del Distrito, en cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mantener el Centro Histórico como la centralidad más importante de la ciudad, conectada eficientemente por vías arterias que confluyan hacia el nodo cultural, bordeando el área afectada.
- Aumentar el índice de Espacio Público dentro del Centro Histórico y en su zona de influencia a través de la implementación del tratamiento de renovación urbana, para los sectores con cambio de patrón edificatorio y ampliando el perfil de las vías para atender la demanda y mayor afluencia de tránsito resultado de la re-densificación urbana.
- Implementar el conjunto de los subsistemas vial, transporte y tráfico que atiendan las necesidades de movilidad y conectividad de peatones, vehículos y embarcaciones por el Espacio Público, las vías terrestres y acuáticas del Centro Histórico y la zona de influencia con el resto de la ciudad.
- Exigir la aplicación de la norma urbana en cuanto al cumplimiento de número de estacionamientos por equipamiento dentro del área de actividad múltiple, regularizando las zonas de parqueo exterior para automóviles privados, de servicio público y turísticos, con el fin de disminuir la tensión generada por la población flotante y el turista, con el residente.

ARTÍCULO 34. Movilidad en el Centro Histórico. La ejecución del presente Plan Maestro de Movilidad garantizará la implementación de diferentes modos de transporte dentro del Centro Histórico y su zona de influencia, integrándose con el resto de la ciudad actual y futura de forma incluyente, accesible, asequible, segura y sostenible con el medio ambiente, mediante una red de vías y de corredores peatonales debidamente ordenado y categorizado, garantizando la circulación peatonal y vehicular, conectando los sitios de encuentro con el patrimonio histórico y cultural.

ARTÍCULO 35. Accesibilidad en el Centro Histórico. Acciones específicas:

- Incluir señalización de tipo cultural informativa en el recorrido de las vías con carácter peatonal y en la articulación de plazas.
- Adoptar siete circuitos al interior del centro histórico e implementar un sistema de transporte público interno para el Centro Histórico.
- Peatonalización progresiva de algunas vías (Tipo IV de acuerdo con el Documento de Formulación del Plan) al interior del Centro Histórico, de acuerdo con el estudio de flujos y conectividad del peatón con el área circundante. Lo anterior con fundamento en el concepto de integración de las plazas como espacios de permanencia en la ciudad histórica y de la conectividad con las estaciones terrestres y acuáticas del Sistema Transcaribe, conformando una red de recorridos que propicien el fortalecimiento de la movilidad peatonal.
- Los ejes peatonales con restricción vehicular deberán estar señalizados para el uso del peatón común y de personas con algún grado de discapacidad o con movilidad reducida. Las texturas de piso, el cambio de color y los reductores de velocidad, serán elementos que se utilizarán para su identificación. La restricción vehicular permitirá en todo caso el ingreso de automóviles de emergencia, de abastecimiento y residenciales que cuenten con estacionamiento dentro de los predios.
- Implementar la dotación y amoblamiento urbano de las vías con carácter peatonal con las bancas, iluminación, señalización y ornamentación, entre otros elementos constitutivos e inherentes al Espacio Público.
- Plantear el sistema de estacionamientos públicos y privados en puntos específicos al aire libre dentro del Centro Histórico y en edificaciones construidas para tal fin en las zonas con tratamiento de renovación urbana y desestimular los localizados en solares baldíos.
- En materia de transporte masivo este servicio se deberá integrar dentro del Centro Histórico con los cuerpos de agua (sistema interno de canales), a partir de estaciones que le permitan al ciudadano un trasbordo y desplazamiento eficiente.

**LIBRO V
DISPOSICIONES FINALES****ARTÍCULO 36. Mecanismos de participación ciudadana.**

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

Igualmente, corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte establecer mesas temáticas de socialización, sensibilización y participación ciudadana para el seguimiento y definición de proyectos específicos del Plan Maestro de Movilidad.

ARTÍCULO 37. De la revisión del plan maestro.

Podrá revisarse el plan maestro:

1. Cuando concluya su período de ejecución.
2. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes en el municipio.
3. Cuando el plan de ordenamiento territorial así lo ordene.

La revisión del plan deberá seguir el mismo mecanismo de formulación del presente Decreto, y en los casos de los numerales "2" y "3" del presente artículo, acreditará además técnicamente, las circunstancias que ameritan variar sus disposiciones.

ARTÍCULO 38. Vigencia.

El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.