



ONU Días Sin Carro 2002 Taller Regional para Alcaldes, América Latina

**Patrocinado por
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas
Ministerio del Medio Ambiente de Colombia
Ministerio de Relaciones Exteriores
Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.**

Planeación y Transporte. Planes y Políticas para el desarrollo de Un Día sin Carro.

Luz Angela Mondragon*

En el transcurso del último quinquenio, la transformación de las costumbres de los bogotanos en el tema del transporte público y la movilización, se ha enmarcado en un conjunto de políticas, planes y programas que desde la administración central se han definido. Atrás quedaron las épocas en que los habitantes de la ciudad solo tenían acceso a un sistema de transporte público obsoleto enfrentado al automóvil particular. Si bien ha sido un servicio privatizado ha adolecido de regulación y de una entidad reguladora.

Los bogotanos de esta generación son testigos de la estructuración de un **sistema de transporte** integrado por varios elementos y en donde el ciudadano es el protagonista. A continuación se presenta un panorama de los objetivos e instrumentos que se están desarrollando en el servicio del transporte y en la movilidad, sus alcances y los problemas que aun quedan por resolver.

La movilidad y el transporte en el Plan de Ordenamiento Territorial.

En el año 2000, Bogotá expidió su primer plan de ordenamiento territorial, al interior del cual se definieron objetivos específicos para un SISTEMA VIAL, a fin de estructurar un sistema jerarquizado de vías en los distintos niveles: Nacional, regional y urbano, contribuir a la mitigación del deterioro ambiental y propiciar su recuperación definir fases ciertas de los proceso de ejecución, y apoyar el desarrollo armónico de un territorio que integra a los sectores de la periferia.

Este sistema se conforma por una serie de componentes clasificados y estructurados a partir de su función, origen y destino del tráfico, demanda de capacidad vehicular y articulación con vaís peatonales y ciclorutas y el sistema de ambiental.

Con el sistema vial se pretende resolver problemas tales como carecer de una relación directa entre las políticas de transporte y la dinámica del desarrollo urbanístico y económico del Distrito; baja capacidad de las vías y de sus intersecciones viales; discontinuidad de la red, carencia de una malla de nivel intermedio y finalmente un lento proceso de expansión de la infraestructura vial definida en normas y planes anteriores.

El sistema vial y de transporte propuesto, se articula al sistema de espacio público construido, conformado en parte, por los espacios públicos peatonales y de ciclorutas destinados al desplazamiento, encuentro o permanencia de los ciudadanos. Esta articulación responde a una política orientada al mejoramiento de la calidad del espacio público, a partir de la conformación de una red de andenes y alamedas en toda la ciudad. En desarrollo de este sistema se ha propuesto una serie de proyectos como la recuperación y construcción de andenes, separadores, plazas y jardines y la generación de alamedas, paseos peatonales y vías parque.

Instrumentos del POT para la circulación y el transporte.

El conjunto de instrumentos propuestos para el desarrollo de los objetivos expuestos se conforman en subsistemas definidos a partir de un orden básico: PEATON – CICLISTA – TRANSPORTE PÚBLICO – TRANSPORTE PARTICULAR. En este mismo orden se definen cuatro instrumentos así: 1) La red de andenes y alamedas, 2) La red de ciclorutas, 3) El sistema de transporte masivo (Transmilenio) y 4) La malla vial arterial e intermedia.

El adecuado desplazamiento del peatón, su seguridad y accesibilidad a zonas comerciales y de vivienda de la ciudad se atienden con la conformación de una red de alamedas y andenes que se relaciona directamente con la red de ciclorutas. Esta red se compone de cuatro elementos entre los que se destaca la red ambiental y recreativa que conecta los espacios peatonales como parques, y equipamientos deportivos de la ciudad. En la actualidad se encuentran construidos 41,9 Kilómetros de alamedas y 232 kilómetros de ciclorutas.

El tercer instrumento es el sistema general de transporte conformado por los diferentes modos de transporte masivo y su infraestructura. Son objetivos del sistema: dignificar el servicio de transporte público, minimizar los tiempos de viaje y garantizar la seguridad de los usuarios. Lo anterior obedece a que durante muchos años este sistema se caracterizó por un parque automotor obsoleto, conductores no calificados, largos tiempos de viaje y altos costos de operación. De los componentes que en la actualidad se desarrollan en este sistema se destacan el Sistema Integrado de Corredores Troncales de Buses y Rutas Alimentadoras (Transmilenio), el sistema de ciclorutas y el sistema de estacionamientos públicos. Dentro de este proceso la oferta de transporte público que venía operando con anterioridad ha presentado una reducción del 20 % en las rutas de operación. Los vehículos chatarrizados dentro de este proceso sumaban a enero del 2002 un total de 1603. El principal indicador y una de las más importantes campañas de la

administración distrital es la reducción de accidentes de tránsito y del número de pérdidas de vidas humanas en estos accidentes. Para el año 2001 se registraron 756 personas que perdieron la vida en accidentes de tránsito, cifra menor a la registrada en el año inmediatamente anterior que alcanzó la cifra de 837 personas fallecidas. Es en estas cifras que se asegura el cumplimiento de los objetivos del Plan de Ordenamiento territorial.

El cuarto instrumento lo constituye la Malla Vial Arterial e Intermedia, la cual viene siendo objeto de un acelerado proceso de expansión y construcción.

La Movilidad en el Plan de Desarrollo. Decreto 440 de 2001.

En desarrollo de lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial y con una visión de Productividad Urbana y de protección y recuperación del medio ambiente, el actual Plan de Desarrollo definió como meta la disminución del 20 % de los tiempos de desplazamiento de las personas con base en la realización de proyectos prioritarios como la construcción de tres troncales de transporte masivo, el mantenimiento de 500 kilómetros de carril de vías arterias, la construcción del 10% del plan maestro de ciclorutas y la reducción del parque de buses. Este programa se complementa con la ampliación y mejoramiento del espacio público construido y natural en cumplimiento del objetivo ambiental del Plan de Desarrollo.

Es pues este el marco, que en la planeación urbanística y administrativa se viene realizando una profunda transformación en los temas de movilidad y el transporte. Así, las transformaciones evidenciadas en los últimos años y consignadas en el POT se fundamentan en el desarrollo gradual de todos los niveles y sistemas de movilidad urbana articulados, y en un conjunto de estrategias como la del día sin carro.

Marco Institucional del transporte en la ciudad.

A partir de la regulación de transporte urbano que define el Ministerio Nacional de Transporte, son cuatro las entidades del Distrito Capital relacionadas con este sector.

La planeación, y definición del plan vial y la declaratoria de las zonas de reserva para sus trazado y perfiles son responsabilidad del Departamento Administrativo de Planeación Distrital; el organismo encargado de la regulación y control en materia de circulación y tránsito es la Secretaria de Transito y Transporte; la ejecución de la malla vial es responsabilidad del Instituto de Desarrollo Urbano (entidad descentralizada). Por último la empresa Transmilenio S.A. es la entidad titular del sistema que supervisa la operación de los buses y adelanta los procesos licitatorios para la operación de las troncales del sistema de transporte masivo, mediante buses articulados.

Sin embargo es pertinente reconocer que en materia de tránsito y movilidad la institucionalidad presenta deficiencias específicas en cuanto a la coordinación entre los organismos, en la capacidad técnica operativas en la Secretaría de Tránsito y Transporte que dificultan su papel como autoridad única en esta materia. Igualmente, se registran discrepancias entre el Distrito y la Nación por políticas adoptadas por el Ministerio de Transporte en relación con la vida útil de los vehículos y la autorización de rutas intermunicipales al interior de la ciudad, algunas de origen ilegal. Por último, es necesario mencionar que se presenta aun cierta debilidad de los organismos en los trámites burocráticos y la conducción política del tema.

Las políticas y las acciones.

Dentro de las políticas que en materia de movilidad y tránsito, mayor impacto han generado en la ciudad se encuentran las restricciones vehiculares de los automóviles particulares y del transporte público.

La primera de ellas, el denominado pico y placa, tiene como objeto mejorar las condiciones de circulación, disminuir los tiempos de viajes, incentivar el uso del transporte público y aumentar la ocupación de los vehículos particulares restringiendo en franjas horarias cierto números de placas. Con objetivos similares, la aplicación de la restricción al transporte público ha permitido el incremento de los niveles de ocupación de los vehículos en un 19 %; un incremento de los niveles de ocupación de transporte público individual (Taxis) cercano al 10 %; y un aumento en las velocidades promedio sobre las vías pasando de 21.5 Km/h a 26,9 Km/h. Al respecto, queda para la administración una tarea amplia en cuanto al control de la ilegalidad de oferta de buses y la evasión de las medidas orientadas a controlar el incumplimiento de las rutas autorizadas.

En estas circunstancias, el Sistema Transmilenio S.A. se ha constituido en una excelente alternativa de movilidad y transporte colectivo. Es un sistema de participación del sector público y el sector privado para garantizar una movilidad a través de troncales que se complementa con el transporte público privado, las redes de ciclorutas y andenes y el transporte particular que se articula en las estaciones de integración. Es una solución de transporte de alta calidad que se adapta de manera eficiente a la ciudad. La operación del sistema tiene una capacidad superior a 40 mil pasajeros por hora y velocidades comerciales superiores a 25 Km/h. Este sistema ofrece beneficios directos medidos en un ahorro del 10 % de tiempo para el usuario comparado con el sistema de bus tradicional y ha permitido disminuir los niveles de contaminación en un 30 %.

Conclusiones.

El panorama de la movilidad y el transporte en Bogotá, ha tomado un rumbo distinto, se ha iniciado un proceso verdadero de integración y solución al sistema de transporte y responde a un nuevo modelo de ciudad en donde el interés público

prima sobre el privado y garantiza mayores niveles de productividad con el objeto de mejorar la competitividad del distrito capital.

Sin embargo aun quedan barreras por superar. Se destaca lo relacionado con la educación y la cultura ciudadana necesarios para internalizar en los usuarios del sistema de transporte y del espacio público una nueva concepción en la solución eficiente de los modos de transporte. Igualmente es necesario avanzar en una mejor coordinación interinstitucional que garantice a las entidades de planeación y ejecutoras generar mecanismos que permitan lograr los objetivos de productividad y competitividad señalados en el actual Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”. De igual forma constituye un reto para la actual administración, la consecución de recursos para financiar las obras y lograr el fortalecimiento institucional requerido para avanzar con mayor celeridad en la ampliación del sistema. De otra parte, es necesario fortalecer los procesos de control de rutas de buses piratas, lograr el cumplimiento de las metas de chatarrización, reorganizar las rutas de transporte público, promover la construcción de estacionamientos públicos para vehículos y bicicletas y reservar las áreas urbanas para espacio público vial y peatonal.

Bogotá debe prepararse para el futuro, puesto que la competitividad tiene como base la infraestructura urbana. La evidente mejoría del transporte público y la movilidad en la ciudad debe ser la base para el desarrollo de una capital que muestre su capacidad de crecimiento en épocas de crisis.

*** Luz Angela Mondragón Restrepo**

Profesional de la Facultad de Arquitectura y Artes de la Universidad del Valle, con un Postgrado de la Facultad de Ingeniería Civil de la Università Degli Studi de Roma.

Actualmente se desempeña como Subdirectora de Infraestructura y Espacio Público del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, y como Directora (E) en el periodo Mayo 1991 – octubre 1991.

*Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico
Experta Comisionada*

*Ministerio de Desarrollo Económico
Directora Técnica de Agua Potable y Saneamiento Básico*

*Departamento Nacional de Planeación
Jefe de la Unidad de Planificación Regional y Urbana*