

CONCEPTUALIZACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD Y DESARROLLO DEL ESTUDIO

Un plan de movilidad es una herramienta de planificación de un conjunto de actuaciones dirigidas a implantar formas de desplazamiento que garanticen las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos en un marco geográfico específico, contribuyendo al dinamismo económico, a la competitividad, a la atraktividad y a la mejora medio ambiental del mismo (ORDAS, 2008).

El Plan Integral de Movilidad es un componente del Plan de Ordenamiento Territorial el cual es la carta de navegación para el desarrollo ordenado de los municipios a un corto, mediano y largo plazo. El POT busca el ordenamiento del territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación del patrimonio ecológico y cultural, la prevención de desastres, la protección del medio ambiente, la calidad de vida de los ciudadanos, entre otros. Objetivos que deben ser considerados en la formulación de un Plan Integral de Movilidad.

Para llegar a una movilidad eficaz, efectiva y segura, se propone el logro de los objetivos en el transporte democrático, una circulación racionalizada, segura y ambientalmente sostenible y el desarrollo de un sistema vial integrador; basados en una gestión eficiente y participativa y en un entorno de reglas claras para el manejo de la movilidad.

En Colombia, el marco de referencia legal para la formulación de los planes de movilidad es la ley 1083 de 2006, que presenta los siguientes puntos relevantes:

* Los planes de movilidad deben identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, la red de ciclo rutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte, Art. 2a.

* Los planes de movilidad deben articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclo rutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción; los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. La articulación de la red peatonal con los distintos

modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo a las normas vigentes de accesibilidad, Art. 2b.

* Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación, Art. 2c.

* Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, se podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas, Art. 2d.

* Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando éste se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios, Art. 2e.

* Incorporar un Plan Maestro de Parquaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte, Art. 2f.

* Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto, Art. 3.

* Los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales, para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial, Art. 3 parágrafo 1.

* Como herramienta adicional a lo previsto en este artículo para el tránsito seguro de niñas y niños, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales

podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes, Art. 3 párrafo 2.

En este marco, los principales componentes del Plan Integral de Movilidad que se están elaborando están relacionados con la optimización del transporte masivo de pasajeros como el aspecto prioritario y eje estructurante, la promoción del transporte no motorizado, la gestión adecuada del tráfico y el desarrollo de una movilidad coherente con los principios señalados.

La ejecución de los estudios complementarios para la implementación del Plan Integral de Movilidad contiene cuatro (4) fases a saber:

FASE I: DIAGNÓSTICO

Conocimiento de la situación actual mediante documentación existente o secundaria. Para la recolección y estudio de información secundaria se tienen en cuenta los siguientes ejes temáticos:

- * Antecedentes (anteriores estudios de movilidad, planes de movilidad, etc.).
- * Marco jurídico (documentos de tipo jurídico para la justificación y soporte del estudio de movilidad).
- * Marco de referencia (documentación que ayude a construir los lineamientos del plan como tal).
- * Aspecto conceptual (palabras clave: ínter modalidad, infraestructura vial, medios de transporte alternativos, etc.).
- * Estadística (demografía, datos de tránsito, transporte, etc.).
- * Información técnica (cartografía, planos, diseños, memorias, etc.).

La obtención de información primaria y la obtención de datos en trabajo de campo son necesarios para identificar el comportamiento de todos los sistemas y modos de movilidad: sistema vehicular, peatonal, del transporte de carga, entre otros.

FASE II: FORMULACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD

Corresponde a la respuesta o estrategias de acción a los problemas identificados en el diagnóstico:

* Desarrollar un plan estratégico de movilidad y accesibilidad para Santiago de Cali y su Área Metropolitana orientado a: i) Reasignar el tráfico en las vías (tráfico general, de transporte público y del transporte de carga) como lo requiera el sistema general de movilidad urbana, ii) Herramienta de administración y control del tráfico urbano, iii) Estrategias de movilidad, iv) Medidas de seguridad vial para los sectores de la ciudad con mayor accidentalidad, v) Determinación de las intersecciones semaforizadas coordinadas que harán parte de un nuevo programa de semaforización.

* Recomendar políticas de urbanismo en lo relacionado con la extensión de la malla vial y políticas de movilidad urbana y de espacio público para articular e integrar al Plan de Ordenamiento Territorial, que garanticen un crecimiento y desarrollo progresivo, ordenado y sostenido de la ciudad de Santiago de Cali.

* Determinar los parámetros de crecimiento y tránsito futuro de vehículos y personas para los corredores de transporte incluyendo el diseño de las estrategias de movilidad, del espacio público y de la infraestructura vial.

* Con base en el diagnóstico jurídico elaborado en la Fase 1 se deberán elaborar los actos jurídicos necesarios para el desarrollo del Plan Integral de Movilidad que sirva de soporte al desarrollo del plan.

FASE III: PLAN DE ACCIÓN

Es la etapa de la programación del conjunto de actuaciones necesarias encaminadas a conseguir los objetivos propuestos. Afinación en la determinación del modo de financiación, del equipo técnico, y de la metodología de trabajo.

FASE IV: SEGUIMIENTO Y GESTIÓN

Una vez adelantado los estudios del plan de movilidad es necesario implementar unas políticas de seguimiento y gestión que garanticen la puesta en marcha del mismo y su sostenibilidad.

Los estudios que se deben adelantar para la implementación del Plan Integral de Movilidad corresponde al estudio fundamental titulado Modelo de Movilidad de Santiago de Cali que permitirá obtener un primer diagnóstico de la Movilidad en Cali y desarrollar e integrar el estudio posterior de diferentes ejes temáticos, a saber:

* Movilidad peatonal.

- * Sistema masivo.
- * Transporte público colectivo.
- * Transporte individual en taxi.
- * Transporte público de la zona de ladera y rural.
- * Transporte intermunicipal e interregional.
- * Ciclo-rutas.
- * Transporte vehicular particular.
- * Transporte particular en motocicleta.
- * Transporte férreo.
- * Transporte aéreo.
- * Transporte fluvial.
- * Transporte de carga y de mercancías.
- * Plan vial.
- * Intercambiadores modales.
- * Parqueaderos y estacionamientos.
- * Seguridad vial.
- * Disposiciones y regulación del tránsito.
- * Gestión ambiental.
- * Cultura ciudadana.
- * Estrategias financieras y tributarias.

El desarrollo individual de estos ejes permitirá conocer de forma detallada los conceptos y elementos propios de la temática e iniciar los estudios de acuerdo a los avances y recursos físicos y humanos especializados que la administración disponga para cada uno de ellos.

Para cada uno de los ejes temáticos se han formulado políticas, objetivos, estrategias, programas y proyectos como base fundamental para iniciar los estudios. Este ejercicio dio como resultado la adopción del Plan Integral de movilidad Urbana mediante Decreto 615 del 10 de noviembre de 2008.

Para el logro de las políticas y los objetivos propuestos, los estudios se ejecutarán en cuatro fases. Sin embargo, las temáticas se encuentran en fases diferentes y están evolucionando constantemente dada las dinámicas propias de la ciudad y los programas y proyectos que se vienen formulando, estudiando, diseñando, ejecutando y gestionando en marcos jurídicos y administrativos diversos. A su vez, los estudios por desarrollar que han sido planteados como proyectos tienen cuatro fases: formulación, estudio, diseño e implementación; y éstos se encuentran también en fases diferentes. En los anexos 10.1 y 10.2 se presentan los cuadros de avance de los proyectos que componen el PIMU.