

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTION NORMATIVA - CONTROL POLITICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 07</b>
		<b>FECHA: 14-Nov-2019</b>

**CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL**  
**Período Constitucional 2020-2023**

**COMISIÓN PRIMERA PERMANENTE DEL PLAN DE DESARROLLO Y  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

ACTA:	No. 034
LUGAR:	SESION NO PRESENCIAL
FECHA:	14 DE MAYO DE 2020
HORA DE INICIACIÓN:	9:10 a.m.
HORA DE FINALIZACIÓN:	9:34 p.m
PRESIDENTE (A):	ANDREA PADILLA VILLARRAGA
SECRETARIO (A) /SUBSECRETARIO (A):	NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO

**ORDEN DEL DÍA**

1. Registro electrónico de concejales y verificación del quorum
2. Aprobación de Actas (según orden del día)
3. Lectura, discusión y aprobación de proposiciones
4. Continuación Presentación Proyecto de Acuerdo

Continuación Presentación del Proyecto de Acuerdo 123 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 BOGOTA DEL SIGLO XXI”

Autores: Alcalde Mayor de Bogotá, Claudia Nayibe López Hernández, Secretaria Distrital de Planeación, Adriana Córdoba Alvarado.

Ponentes: Honorables Concejales Diego Andrés Cancino Martínez, Álvaro Acevedo, Leguizamón y Gloria Elsy Díaz Martínez (Coordinadora).

Sector Movilidad. Secretario Distrital de Movilidad, Nicolás Estupiñán Alvarado; Director del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, Diego Sánchez Fonseca; Director General de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

– UAERMV -, Álvaro Sandoval Reyes; Gerente General de Transmilenio S.A., Felipe Andrés Augusto Ramírez Buitrago; Gerente General del Metro de Bogotá, S.A., Andrés Escobar Uribe; Gerente General de la Terminal de Transporte S.A., María Carmenza Espitia Garcés; Gerente Distrital de la Bicicleta, Laura Bahamón.

Invitados Permanentes : Secretaria Distrital de Planeacion, Adriana Córdoba Alvarado; Secretario Distrital de Gobierno, Luis Ernesto Gómez Londoño; Secretaria General de la Alcaldía Mayor, Margarita Barraquer Sourdis; Secretario Jurídico Distrital, William Libardo Mendieta Montealegre; Secretario Distrital de Hacienda, Juan Mauricio Ramírez Cortés; Contralora de Bogotá (E), María Anayme Barón Durán; Personera de Bogotá ( E), Rosalba Jazmin Cabrales Romero; Veedor Distrital, Guillermo Rivera Flórez; Presidenta Consejo Territorial de Planeación Distrital, Lilia Avella Bojacá.

Invitados: Universidad Nacional, José Stalin Rojas; Asesor en movilidad y sostenibilidad urbana, Ricardo Montezuma.

#### 5.- Comunicaciones y Varios.

### DESARROLLO

#### 1. REGISTRO ELECTRÓNICO DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUORUM.

Contestan el llamado a lista los Honorables Concejales de la Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, ALVARO ACEVEDO LEGUIZAMON, ADRIANA CAROLINA ARBELAEZ GIRALDO, EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO, JUAN JAVIER BAHENA MERLANO, DIEGO ANDRES CANCINO MARTINEZ, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ANDREA PADILLA VILLARRAGA, OSCAR JAIME RAMIREZ VAHOS, JULIAN DAVID RODRIGUEZ SASTOQUE, EMEL ROJAS CASTILLO, HEIDY LORENA SANCHEZ BARRETO, MANUEL JOSE SARMIENTO ARGÜELLO, MARIA VICTORIA VARGAS SILVA.

Contestan el llamado a lista los Honorables Concejales, miembros de otras Comisiones, SAMIR JOSE ABISAMBRA VESGA, MARCO FIDEL ACOSTA RICO, HUMBERTO RAFAEL AMIN MARTELO, ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ, LUCIA BASTIDAS UBATE, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, SARA XIMENA CASTELLANOS RODRIGUEZ, JORGE LUIS COLMENARES, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, JULIAN ESPINOSA ORTIZ, ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA, CARLOS FERNANDO GALAN PACHON, GERMAN AUGUSTO GARCIA MAYA, MARISOL GOMEZ GIRALDO, ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS, ARMANDO GUTIERREZ GONZALEZ, DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, LUIS CARLOS LEAL ANGARITA, PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA, SUSANA MUHAMAD GONZALEZ, MARIA CLARA NAME RAMIREZ, CELIO NIEVES HERRERA, ANDRÉS DARIO GONZAGA NIÑO, FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA, ATI QUIGUA IZQUIERDO, MARTIN RIVERA ALZATE, MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA, RUBEN DARIO TORRADO PACHECO, YEFER YESID VEGA BOBADILLA., JOSE LUIS COLMENARES, GERMAN GARCIA.

Con la claridad que el Concejal DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, una vez registrado, se retira de la sesión, por el impedimento que le fue aprobado en plenaria, frente a dos artículos del plan de desarrollo y que se conectará, una vez tenga que intervenir con exclusión de los referidos artículos de la iniciativa.

Igualmente se retira de la sesión no presencial, el Concejal MARTÍN RIVERA ALZATE, por el impedimento que presentó frente a un tema del Sector de Movilidad, por lo que no desea viciar el trámite del proyecto de plan de desarrollo.

El Secretario informa, que se registraron Quince (15) Honorables Concejales de la Comisión del Plan, por tanto, existe quorum decisorio. De otras Comisiones se registraron Treinta (30) Concejales.

La Presidenta, informa que en virtud del artículo 69 del Reglamento Interno del Concejo (Acuerdo 741 de 2019), se continuará con la Presentación del Proyecto de Acuerdo 123 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 BOGOTA DEL SIGLO XXI”

## 2. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La presidenta, ordena que el Señor Subsecretario de la Comisión Primera Permanente del Plan, haga lectura del orden del día de la Sesión no presencial.

Acto Seguido la Presidenta, somete a consideración de los miembros de la Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el Orden del Día, leído.

Una vez realizada la respectiva votación de los miembros de la Comisión, la Presidenta solicita que el Señor Subsecretario de la Comisión, informe el resultado de la votación, quien, informa que el Orden del Día ha sido aprobado.

## 3. LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DE PROPOSICIONES

De acuerdo al informe suministrado por el Subsecretario de la comisión, se tiene una proposición para someterla a aprobación. Explicando la presidenta que se trata de una proposición, para darle viabilidad al foro, a realizarse el próximo 17 de mayo del año en curso, en donde participaran ciudadanos, para garantizar la participación de la comunidad, en el estudio, análisis y discusión sobre Proyecto de Acuerdo 123 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 BOGOTA DEL SIGLO XXI”, en aplicación de la Constitución y la Ley. Dicha proposición, es presentada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Para tal fin y acatando la orden la Presidenta, el Señor Subsecretario de la Comisión, hace lectura de la proposición.

Con la salvedad expresada por el Concejal Emel Rojas Castillo, la proposición, se firma únicamente por la Presidenta de la Comisión, Dra. Andrea Padilla y las otras dos proposiciones, de la primera vicepresidenta y del segundo vicepresidente, se radicarían en la siguiente sesión.

Bajo este orden de ideas, se pone a consideración de los miembros de la comisión, la proposición leída, la que fue aprobada, con once (11) votos, de acuerdo al informe del Secretario de la Comisión.

#### 4. PROYECTOS DE ACUERDO

Impartiendo la presidenta, la lectura del siguiente punto del orden del día, Informa el Subsecretario que se continuará con la Presentación del Proyecto de Acuerdo 123 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 BOGOTA DEL SIGLO XXI”.

La Presidenta de la Comisión, solicita al Secretario, informar sobre los funcionarios citados e invitados para la Sesión.

Acto seguido el Señor Subsecretario de la Comisión, informa que están convocados para esta sesión los funcionarios del Sector de Movilidad, además de los invitados permanentes, entes de control y los invitados externos expertos, y procedió a registrarlos, de la siguiente manera :

Por la Secretaría Distrital de Planeación, Adria de León, delegada de la Secretaria Distrital de Planeación; Secretario Distrital de Gobierno, Luis Ernesto Gómez Londoño; Delegada por la Secretaria General de la Alcaldía Mayor, Patricia, la Subsecretaria Técnica, Patricia Rincón; Secretario Jurídico Distrital, William Libardo Mendieta Montealegre; Secretario Distrital de Hacienda, Juan Mauricio Ramírez Cortés; Secretario Distrital de Movilidad, Nicolás Estupiñán Alvarado; Director General del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, Diego Sánchez Fonseca; Director General de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV -, Álvaro Sandoval Reyes; Gerente General de Transmilenio S.A., Felipe Andrés Augusto Ramírez Buitrago; Gerente General del Metro de Bogotá, S.A., Andrés Escobar Uribe; La Gerente General de la Terminal de Transporte S.A., delegó a Linda Carolina Sáenz; Gerente Distrital de la Bicicleta, Laura Bahamón.

Por parte de los entes de control, Contraloría de Bogotá, Delegado el Subdirector del sector de Movilidad de la Contraloría de Bogotá, Luis Méndez Camacho; de la Personería de Bogotá, ha sido delegado el Delegado para el Sector de Planeación y Movilidad de la Personería de Bogotá, Álvaro José Giraldo Cadavid y Nadia Alexandra Pinto, delegada asuntos de transporte de la personería de Bogotá; por la Veeduría Distrital, Freddy Castañeda.

Por instrucción de la presidenta, el Secretario de la Comisión, procede a registrar a los invitados externos expertos: De la Universidad Nacional, José Stalin Rojas; Asesor en movilidad y sostenibilidad urbana, Ricardo Montezuma.

Acto seguido la Presidenta le otorga la palabra al Secretario de Movilidad, Nicolás Estupiñán Alvarado, quien inicia su exposición, manifestando que abordaran el propósito No. 4 del Plan de Desarrollo: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible. Haciendo énfasis de la forma como la situación vivida por la Pandemia, obliga a reflexionar cómo se está movilizando la ciudad, y repensar sobre una nueva modalidad, en la que satisfaga la necesidad de movilidad a la ciudadanía, pero dentro de los parámetros de bioseguridad, siendo entonces, esta situación una oportunidad para que, dentro de la nueva normalidad, pensemos sobre una nueva movilidad en la ciudad. Para ello, debemos partir de una ciudad vibrante, como lo es Bogotá, que presenta viaje en automotor utilizado por el 85%, pero representa en viajes solo el 15%, y el resto el desplazamiento se realiza a pie, en bicicleta y transporte público, siendo el costo de transporte público, para las clases menos favorecidas, muy costoso. Otro aspecto que debemos abordar es el alto índice de siniestralidad vial que se presenta en la ciudad, sin contar las muertes que se dan por mala calidad del aire, por los materiales particulados generados por la movilidad. Destacó la presencia de 80.000 carros, y el 65% de los hogares, no tienen vehículo particular. El plan de desarrollo propuesto, frente a esta realidad de movilidad de la ciudad, parte del análisis que la red de movilidad, es utilizada por sus habitantes, para satisfacer sus necesidades de empleo, salud, etc., por lo que se propone, en el PDD, una movilidad multimodal, incluyente y sostenible. Desarrolla un análisis del tiempo y calidad de viajes de las personas a su empleo formal e informal, y por eso afirma sobre la necesidad de realizar una transformación social, cultural, que resulta a veces más fortalecida que la normativa. Con ocasión de la pandemia, el 59% de las personas encuestadas, están dispuestas a desplazarse en bicicleta. Otro dato arrojado en una encuesta realizada a las personas que se mueven por las ciclo carriles temporales, es la relevancia que toma la bicicleta como sistema modal importante de movilidad en la ciudad, en la nueva normalidad que ofrece la situación de la pandemia, viene entonces el reto de cambiar los hábitos modales a los que hoy nos ofrece esta nueva normalidad, es una nueva modalidad de movilidad cuidadora, que protege, que nos cuida y que ofrece un balance entre la salud y la economía y esto tiene mucho que ver con el concepto de LA EXPERIENCIA DEL VIAJE, que parte de tres componentes: Calidad, Costo e incluyente. Otro reto es la implementación más rápida de Bogotá, Productiva 24 horas, que el cargue y descargue sea en horas nocturnas, ampliar la cobertura de transporte público de Transmilenio en algunas zonas, que los costos de transporte, no sean altos en la canasta familiar, que alcancemos cero muertes en accidentes viales, una movilidad que favorezca la calidad del aire y con ello, favorece la salud, ofrecer mejor servicio dentro del panorama de las grandes obras de infraestructura que se desarrollarán durante estos 4 años, en donde la movilidad compartida y las nuevas tecnologías, hagan de la ciudad más competitiva, productiva, mayor bienestar para los ciudadano.

El cuanto al propósito No. 1 del Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, que hace referencia a la de Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política; el Sector de movilidad, va a tener unos elementos muy importantes: Hoy el Costo del transporte, golpea en un 25% y 30% los ingresos de los hogares más vulnerables. Este elemento es el que queremos cambiar con el nuevo plan de desarrollo, de tal manera que se pueda reducir ese costo para los hogares más vulnerables y puedan tener mayores oportunidades en salud, empleo, recreación, etc., a través de una nueva política tarifaria que incluya la capacidad de pago de los usuarios. La visión es llegar al 2030 con una tarifa cero, para los hogares mas

vulnerables. Para ello existe como metas implementar nuevas fuentes de financiación, garantizando la sostenibilidad del sistema.

En el 2do. Propósito: “Reverdecer a Bogotá”. El Sector de movilidad, tiene una responsabilidad muy grande, pues el parque automotor es el que más contamina el aire, por emisiones de particulado (fuente móvil 80% de contaminación), por eso la meta es reducir esa contaminación en un 5%, llegar a la meta de 500 taxis eléctricos. Implementar una política pública de cero emisiones, en movilidad. Transmilenio, también está realizando un esfuerzo, para cambiar la flota por una más amigable con el medio ambiente. Otro reto es intervenir una importante extensión de espacio público, de tal manera que tenga más roll la caminata, más relevancia al peatón. Fortalecer la política pública de la bicicleta, contar con más biciclo-parqueaderos, generar rueda de negocios con la bicicleta.

Respecto al propósito Tres (3): Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación. Dentro de este propósito, es la brindar la oportunidad de una movilidad segura, que inspire confianza y es a través de la bicicleta, ya que, en estos momentos de la pandemia, las personas optan más por este modal de movilidad, pero también en el transporte público y para ello, se trabajará articuladamente con secretaría de seguridad, con la policía nacional.

En el propósito 4to., que es el central de la gestión del sector de movilidad en el plan de desarrollo, contarán con unos altos recursos para ello y desde ahora garantizaran el mejor uso de dichos recursos y que definitivamente Bogotá debe proyectarse como Ciudad Región. De tal suerte que la primera meta, será controlar, planificar y desarrollar una red multimodal de movilidad con todas las poblaciones aledañas a la ciudad. Por eso se tiene la propuesta de la creación de la autoridad de transporte regional. Lo más difícil es cambiar los comportamientos humanos, por eso la estrategia de implementar y desarrollar programas de cultura ciudadana, es muy importante. Otra apuesta es la de acompañar en los viajes a los niños que se desplazan a los colegios, el objetivo es aumentar el 10% de los niños que se desplazan al colegio en bicicleta (Programa Colegio en Bici).

Bogotá se mueve principalmente en 14 corredores, el 90% de las personas, en su desplazamiento, utilizan en algún momento esos corredores. En estos 14 corredores se aplicará tecnología para el manejo de la movilidad, para el manejo de tráfico, para evitar la congestión en las vías, para lograr mantener el tiempo de viaje, ya que se está aumentando en un minuto por año, el tiempo de viaje.

En cuanto al plan de seguridad, es un plan distrital de seguridad vial, en cuanto a movilidad, es reducir en un 20% los accidentes fatales viales, a través de programas de gestión de velocidad, para ello se emitió decreto estableciendo como máxima velocidad en algunas zonas 50Kms/H. Centro de Atención de víctimas de accidentes fatales viales, es también una apuesta. Para el transporte individual – taxis – implementar transporte inteligente, modernizar el servicio.

A continuación, toma la palabra, Felipe Ramírez Buitrago, Gerente de Transmilenio, quien inicia su intervención, informando el crecimiento que ha tenido la ciudad entre el 2010 y 2018 y es precisamente en los sectores más vulnerables (periferias) y en ese sentido el transporte público, se convierte en una herramienta social muy fuerte, ya que la movilidad es utilizada para las necesidades de trabajo, salud, recreación, deporte, etc., por eso el

desplazamiento debe ofrecerse con calidad, y mejora de tiempo de desplazamiento, para que puedan tener mejor calidad de vida. La mayor cantidad de gente se mueven en estas zonas más vulnerables, que se encuentran en la periferia de la ciudad. Esta es la razón por la cual se está solicitando dentro del PDD, que Transmilenio, pueda realizar explotación del suelo.

Otro tema de gran importancia, son los destinos de la ciudad, la ciudad es más monocéntrica, pero, la pandemia también deja un cambio relevante en este sentido, que se evidenciara con el transcurrir del tiempo.

El reto es brindar un SITP multimodal, articulado entre el componente troncal, zonal, provisional. En este punto es importante destacar el reto de la renovación de la flota zonal (Buses azules) y de manera especial por los buses del sistema provisionales. Esta renovación permitirá que, de las 16 toneladas de emisiones de material particulado, se reduzca acerca de 6 toneladas de emisiones de material particulado, que son generados por dichos buses del SITP provisionales. Además, que estos se han visto imposibilitados de cumplir con las normas de bioseguridad, como el distanciamiento, desinfección, ya que sus ingresos dependen solo de los usuarios. Otra particularidad frente a este servicio, es que la mayoría de los usuarios, para llegar a su destino, deben tomar otro medio de transporte como SITP troncal o zonal, lo que encarece el costo de este servicio, de tal forma que una vez esté totalmente implementado y articulado el SITP, se reduzca el costo del servicio de transporte público, para la población más vulnerable.

El objetivo es igualmente que, al SITP, sea accesible para toda persona desde los 4 o 5 años de edad, hasta la edad en la que la persona se pueda movilizar. Mujeres embarazadas, madre con hijos pequeños, personas discapacitadas, etc.

Abordó el tema de la estabilización tarifaria a través de los tiempos. Empezó a crecer desde el año 2012, con la llegada de los buses zonales (Bus Azul), llegando a su máximo, el año pasado, para poder brindar el servicio requerido en la ciudad, aunque el sistema troncal, siempre ha sido más eficiente que el zonal, por contar con un carril exclusivo para su desplazamiento, lo que lo convierte en mejor propuesta para el usuario. Por eso el sistema troncal, tiene una estabilización tarifaria menor. Entre 2019 y 2020, aparece un incremento para el sistema troncal, debido a la renovación de la flota, en las fases I y II, mas sin embargo continua la carga de estabilización tarifaria mayor en sistema zonal. Por ello, el déficit que presenta el sistema y la necesidad de ampliar esas dos fuentes antes enunciadas, por otras que se plantearan a continuación y que son necesarias para cubrir los gastos fijos que representan el 60% y que así operen o no los buses, son costos que deben asumirse. Estos datos son importantes para analizar la situación en época de la pandemia, y para ello debemos partir que Bogotá, subsidia el 35% de la tarifa del SITP, que comparativamente con otros países, es el subsidio más bajo. Pero si se desea una operación del SITP más eficiente, se debe contar con mayor inversión, y por ello, es importante la creación del Operador Público, para encontrar las mayores eficiencias.

Con la pandemia, la caída precipitada de ingresos del SITP, es ostensible: de \$ 48 mil millones a recibir \$ 9 mil millones semanales, más sin embargo es necesario mantener la operación de todos los buses, para poder cumplir con el distanciamiento de los usuarios. Esta la razón por la cual el fondo de estabilización tarifaria, requiere de otros ingresos y las propuestas planteadas para su financiación.

En cuanto a la creación del operador público, es necesario para garantizar a prestación del SITP y que no vuelva a suceder con lo acaecido con los operadores como TRANZIT, igualmente se pueden trazar estrategias de mejora en las condiciones contractuales en un futuro, con los operadores.

En cuanto a las nuevas fuentes de financiamiento, sería el producto de la explotación del suelo por parte de TM, en zonas cercanas a su operación.

Enseguida, explicó las metas ya mencionadas por el secretario de movilidad, en cuanto a la disminución del 10% en emisiones de materiales particulados, información correcta a los usuarios, con utilización de tecnologías. La segunda meta es Aumentar en un 25% a la validación de SITP, esto permite brindar un mejor servicio a los usuarios. Y la reducción de 2 puntos en la evasión. La pandemia ha generado que la utilización, más acelerada de la tecnología, para brindar al usuario la información más oportuna y suficiente. Aumentar en 4% la confiabilidad en el SITP, y parte de ello con herramientas tecnológicas que informen al usuario, todo acerca de la movilidad, en tiempo real y con ello, se puede medir la calidad del servicio. Si los buses están llegando a tiempo, por ejemplo. Mejora en el 10% de la infraestructura del SITP, y con ello se mejora la calidad de vida de los usuarios, con la mejora de experiencia de viaje, en el menor tiempo posible y con calidad.

El Secretario de Movilidad, le otorga el uso de la palabra al Gerente de la empresa Metro, Andrés Escobar Uribe. Iniciando su exposición con las dos grandes metas, que tiene la Empresa Metro, en el PDD, la primera de ella, es la del sistema Férreo (Metro Primera Línea), conformado por la línea 1 la Fase II, ésta última que es lo complementario de lo que ya está contratado. Se propone avanzar en un 40% en cuanto a la construcción de la Primera línea del metro y contratar la Fase II, en este cuatrienio. Entre las actividades esta la entrega del 100% de los predios afectados al concesionario (alrededor de 1441), desde el mes de junio se iniciaría con esta actividad y de manera gradual hasta el 2024, también se hará a entrega del patio taller, en donde se iniciarán las obras, queda ubicado en Bosa y por ser una zona deshabitada, el impacto social y ambiental, es muy poco. También se iniciará con la notificación de las personas que, por zona de influencia se verán afectadas por la construcción de la PLM y por supuesto a la ciudad en general, son por lo menos 10 planes o programas de divulgación. Con la construcción de la PLM, se trasladarán alrededor de 72.000 pasajeros en cada sentido. Para la Fase II, se cuenta con 784 mil millones de pesos y la meta es dejar contratada esta fase en este cuatrienio. Para esta Fase II, la Administración gestionará ante el Concejo de Bogotá, la autorización para el compromiso de vigencias futuras ordinarias. Igualmente se está solicitando en el PDD, la ampliación del objeto de la Empresa Metro en cuanto a las mismas funciones de su objeto misional, frente a todas las líneas férreas, no sólo respecto al metro de Bogotá.

El Director del IDU, interviene a continuación, Diego Sánchez Fonseca, explicando que se basará en las metas contempladas en el proyecto del PDD, respecto a la construcción y mantenimiento de infraestructura. Aclarando que se continuará con muchos proyectos de la anterior administración. Igualmente aclara que el quehacer del IDU, debe estar articulado con muchas entidades más, trae a colación, la construcción de los accesos a la ciudad, que están articulados con el Gobierno Nacional, en cabeza con la Agencia Nacional de Infraestructura y a nivel distrital con la secretaria de movilidad y con la unidad de mantenimiento vial, cuando se refiere a dicha actividad. Su relación, también lo es con actores importantes, como las empresas de servicios públicos.



Uno de los temas importantes para la alcaldesa, en cuanto a construcción de infraestructura que se está manejando con Cundinamarca, que es la de los Regiotrans.

En cuanto a las metas en Espacio público, aclara que la mayor parte vienen de Acuerdos de valorización, todo lo que tiene que ver con ciclo rutas, aceras, también se atenderán acciones populares en construcciones de andenes, redes peatonales, puentes peatonales, unos para construcción y otros para mantenimiento.

En materia de malla vial, se va a construcción malla vial nueva y otra parte en mantenimiento, además de la construcción de 29 puentes cumpliendo con todas las normas de sismo resistencia, la AutoNorte, ALO Sur, Avenida Centenario, Av. 68, Av. Ciudad de Cali, extensión troncal Caracas, infraestructura de soporte del transporte público, corredor verde de la carrera Séptima, Avenida Circunvalar de Oriente, Sistema Público de Bicicletas. En cuanto a ciclo rutas, se tiene previsto construir 1.726 km, entre ellas la ciclo ruta Nuevo Milenium, que atraviesa la ciudad de sur a norte. Lo importante de las ciclorutas, es que tengan conectividad, trabajo que se adelantará para ello, dentro de estas, se adelantará un trabajo interesante, de ciclo rutas alrededor de Corabastos.

En cuanto a las Regiotrans Occidente y Oriente, se encontró que no se tenía previsto, conectividad con el metro, Transmilenio y que el espacio público, tampoco sería intervenido, situación que se está corrigiendo.

En cuanto a Cables, se encuentra adelantado el Cable de San Cristóbal, se estructuraría el cable de Usaqué. En relación con la Carrera Séptima, este proyecto está suspendido por orden judicial, hace más de un año, por virtud de 4 acciones populares, y media una medida cautelar de suspensión. No se ha descartado este proyecto, pero se está en estudio, un posible proyecto de corredor verde.

En el PDD, hacer un estudio de cargas urbanísticas en todos los planes urbanísticos, igualmente se solicita la autorización para el cambio de la construcción de la 170 vía a Cota, para no afectar el componente ambiental, otra autorización solicitada, es la de modificar el plazo de inicio de construcción de obras contempladas en el Acuerdo de valorizar 724, que al no contar con diseños, para no incumplir con esos plazos, se requiere que ambas inicien el diciembre de 2021, para iniciar la construcción. El IDU como desarrollador urbano, es también importante obtener la respectiva autorización.

Acto seguido, interviene el director de la Unidad de Mantenimiento Vial, Álvaro Reyes Sandoval, quien informa que la Unidad de Mantenimiento Vial, reemplazó a la extinta Secretaria de Obras Públicas. Ahora su objeto misional, es la de realizar el mantenimiento vial local en coordinación con los Fondos Locales. Con el tiempo, la Unidad de Mantenimiento Vial, se ha fortalecido y ha generado mayor capacidad a las de su objeto misional. Por eso, se propone en el PDD, que la Unidad de Mantenimiento vial, realice el mantenimiento y recuperación vial no solo de la malla local, sino intermedia y rural. Durante la emergencia de la pandemia, también se ha cumplido con la desinfección de malla vial. En la malla vial rural que son más de 1500 km carril, que infortunadamente se encuentra no tan aceptable. Hizo referencia a que la Unidad de Mantenimiento vial, cuenta con sus propios equipos y laboratorio, que daría lugar a desarrollar construcciones requeridas por otras entidades, como vías vehiculares, andenes, bici carriles, conservación de ciclo rutas.

El Secretario de movilidad, le otorga nuevamente la palabra al Director del IDU, para explicar los recursos disponibles para el corredor verde de la séptima. Quien informa que en el plan quedó la suma 1.7 billones de pesos para el corredor de la séptima, para ajustar los diseños, de acuerdo a los estudios adelantados.

Retoma la palabra el Secretario Distrital de Movilidad, manifestando que, por último, resalta la meta en cuanto a la gestión pública efectiva de la entidad, por ello, se le asignaron recursos para aumentar la satisfacción de la ciudadanía, aumentando en 5% del desempeño de la entidad, además de trazar estrategias para la participación ciudadana.

Una vez culminada la presentación del proyecto de acuerdo, por parte del sector de movilidad, la Señora Presidenta de la Comisión, otorga la palabra a los expertos invitados, en primer lugar, al Asesor en movilidad y sostenibilidad urbana, Ricardo Montezuma, profesor de la Universidad Nacional de Colombia.

Inicia su intervención el profesor Montezuma, exaltando el esfuerzo e interesante trabajo en el proyecto del plan de desarrollo, en cuanto a movilidad se refiere, ya que tiene propósitos y metas, muy significativos, además de contemplar muchos conceptos contemporáneos. Resumiendo su intervención, plantea 3 tipos de comentarios: i).- Los aportes que hace el PDD al sistema de movilidad ii).- Temas que se deben fortalecer, iii).- Los temas que en movilidad, se encuentran ausentes en el PDD.

En cuanto al primer punto, resalta conceptos como experiencia de viajes, seguridad vial con indicadores precisos, conceptos de género y seguridad ciudadana y por primera vez, se trae el concepto de los efectos de la movilidad, en los más pobres, ya que se debe intervenir la movilidad, para favorecer a los más pobres. Un tema muy complejo, que no se ha podido trabajar con éxito en ningún país del mundo. Ya que, esa población casi no se desplaza y si lo hace lo realiza a pie o en bicicleta. Entonces, pensar cómo impacto la inversión en movilidad y el impacto en las clases menos favorecidas, es muy complejo, pero es importante abordarlo. Respecto a los temas de seguridad vial, se requiere un enfoque diferencial

En cuanto a los temas que considera necesario reforzar, es el tema personal de la experiencia del caminar, ya que los enfoques del PDD, la experiencia de viaje, cultura ciudadana, etc., son muy interesantes, pero al final se diluye y queda como las demás propuestas de los PDD. De tal manera que se debe reforzar la experiencia del caminar, así tan simple como saber que 62% lo realizan las mujeres, y no se refleja inversiones, enfocadas a este propósito que, mejoraría esta experiencia de caminar por la ciudad. De tal manera que debe profundizarse, teniendo en cuenta el enfoque de género, de discapacitados. De tal manera que debe transversalizarse la diferenciación de género en la movilidad. En cuanto al enfoque Regional, es maravilloso, pero debe mejorarse la conectividad entre Bogotá y la Región. El construir 15 nuevos puentes peatonales, no es lo más aconsejable, ya que se debería pensar en 15 nuevas intersecciones, semaforizadas, para favorecer la movilidad de quienes caminan en la ciudad. Otro caso son los 800 mil millones de recursos para movilidad en bicicleta, es muy poco, lo que se puede hacer, en una apuesta como lo es esta modalidad de movilidad. De tal manera que para que se aterricen todas las buenas intenciones que tiene el PDD, como enfoques,

cultura ciudadan, atributos, etc. es necesario aterrizarlo con recursos que logren su materializacion.

A continuacion la presidenta le otorga la palabra al Dr Alvaro Gasca, de la Empresa Férrea de la Regional Cundinamarca, como ente gestor de los dos grandes proyectos REGIOTRAM, y quien actua como estructurador de los proyectos REGIOTRAM OCCIDENTE Y REGIOTRAM NORTE.

Inicia, explicando lo que es Regiotram Occidente, es el primer sistema de movilidad de tren de cercanias, que ha existido en el país que conecta los municipios, de la sabada del occidente: Funza, Mosquera, Madrid y Facatativa con la ciudad de Bogotá, tiene 40 kms. De vía férrea, utilizando para ella, los 39 existentes y un km nuevo para conoectarse en bicicleta, con el Metro en la Calle 26 con Caracas. Va a tener 9 estaciones, dentro de la ciudad, la primera en altura de CATAM. Hay que destacar que tambien se cruza o se conecta este Regiotram en varios puntos con Transmilenio, para ello se estan dando mesas de trabajo, para coordinar esta integracion y se está viabilizando la integración de los medios de pagos de TM con el de Regiotram. El patio taller o cochera, estara ubicado detrás de Gran Estacion. Tambien sera utilizado la modalidad de tranvia en algunos tramos. Sistema totalmente electronico con 15 vagones, con una demanda alrededor de 41 millones de pasajeros. El estado de este proeyecto es la adjudicacion y suscripcion de contrato. El acta de inicio se realizará el siguiente mes, de tal menanera que iniciará su ejecucion en el próximo mes y la construccion iniciaría en el año 2022, para entrar en operación a mas tardar a inicios del año 2025.

En el tema de REGIOTRAM NORTE, ya se suscribio convenio entre Gobernacion y Findeter, para estructurar el proyecto. En este momento Findeter, está trabajando para vincular al Distrito al Convenio, para estructurar el proyecto entre todos estos actores. La estructuracion durara alrededor de 15 meses, para luego sacar licitacion y adjudicar el proyecto a finales del proximo año. El REGIOTRAM NORTE, conecta a Bogotá, con los municipios de Chía, Zipaquirá y Cajica y aprovecha el corredor férreo hacia el norte, aprovechando todo el corredor férreo , desde Kms. 5 por la Carrera 9ª., hasta el norte para conectar con Chía y demas municipios enunciados.

La presidenta, otorga la palabbra al profesor de la Universidad Nacional, José Stalin Rojas, quien inicia resaltando el concepto del usuario del sistema de movilidad con su condicion económica. Otro punto es el diagnostico sobre la calidad del servicio, que no es el mejor por la forma que opera el sistema de transporte en la ciudad. Para ello es importante determinar si para efectos de los subsidios para los estratos menos favorecidos, depende de los recursos que se requieren para fondear el fondo de estabilizacion tarifaria y si en el evento de no aprobarse todas las fuentes propuestas en el PDD, qué pasaría con dichos subsidios, partiendo que el SITP no es sostenible financieramente. Otra cosa, es que pareciera que esos recursos que se solicitan, es para financiar la parte operativa, pero no queda claro, frente a los subsidios. El segundo aspecto es sobre la experiencia de viaje, en este punto se debe revisar , no solo en el desplazamiento, sino los tiempos que demoran los buses a llegar a los paraderos, todo esto apunta a la calidad del servicio. En este analisis debe incluirse el enfoque territorial, ya que los estratos 1,2, y 3 son las mas afectados en la mala calidad del servicio y con un enfoque poblacional, en cuanto a vendedores ambulantes. En cuanto a cultura ciudadana, debe pensarse en grandes contratos que apunten a este tema en el sector de movilidad. Otro tema importantes es en cuanto al Operador público, que debe lleva ímplicito el tema de calidad.

La presidenta de la Comisión, da inicio a la II Etapa del Desarrollo de la presentación del proyecto de Acuerdo que es la intervención de las bancadas:

En primer lugar interviene la bancada Cambio Radical, con el Dr. Rolando González, quien plantea el tema de las cámaras salvavidas, 71 dispositivos, un proyecto costoso, la pregunta es si esta Administración continuará con esta estrategia y en donde y desde cuando entrarían a operar? Otro punto es cuanto al sistema de semaforización inteligente, se proyectaba semaforizar 112 intersecciones nuevas y complementar 119 existentes. Pero a nivel tecnológico continua presentando fallas, contrato que fue celebrado con un documento falso, radicado en la SDM. Si se continua con el proyecto de semaforización inteligente, se deben mantener alrededor de 14 contratos para el soporte del mismo. Igualmente cuestiona sobre el futuro del convenio 1029 con la ETB que viene del año del 2010. Otro tema es la micromovilidad, que cambio o apuesta tiene esta administración frente a la utilización de patinetas eléctricas y el espacio público? Teniendo en cuenta el buen servicio que presta y el ingreso para la administración de más de mil millones por uso del espacio público.

Al presentarse una falla técnica, en la transmisión de la sesión, la presidenta solicita al Señor Secretario verificar quorum de la sesión, con el llamado a lista de concejales de la comisión y de los funcionarios.

Así procede el Señor Secretario y procede a realizar el llamado a lista de concejales miembros de la Comisión para verificar quórum:

ADRIANA CAROLINA ARBELAEZ GIRALDO, (presentó excusa), DIEGO ANDRES CANCINO MARTINEZ, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA, ANDREA PADILLA VILLARRAGA, JULIAN DAVID RODRIGUEZ SASTOQUE, EMEL ROJAS CASTILLO, HEIDY LORENA SANCHEZ BARRETO, MANUEL JOSE SARMIENTO ARGÜELLO, MARIA VICTORIA VARGAS SILVA.

Culminado el llamado a lista, el señor Secretario informa que hay 9 miembros de la Comisión del Plan, por lo que hay quorum para continuar con la sesión.

Acto seguido, el señor Secretario, verifica la presencia de los funcionarios convocados a la sesión:

Por la Secretaría Distrital de Planeación, Adria de León, delegada de la Secretaria Distrital de Planeación; Secretario Distrital de Gobierno, Luis Ernesto Gómez Londoño; Delegada por la Secretaria General de la Alcaldía Mayor, la Subsecretaria Técnica, Patricia Rincón; Secretario Jurídico Distrital, William Libardo Mendieta Montealegre; Secretario Distrital de Hacienda, Juan Mauricio Ramírez Cortés; Secretario Distrital de Movilidad, Nicolás Estupiñán Alvarado; Director General del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, Diego Sánchez Fonseca; Director General de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV -, Álvaro Sandoval Reyes; Gerente General de Transmilenio S.A., Felipe Andrés Augusto Ramírez Buitrago; Gerente General del Metro de Bogotá, S.A., Andrés Escobar Uribe; La Gerente General de la Terminal de Transporte S.A., delegó a Linda Carolina Sáenz; Gerente Distrital de la Bicicleta, Laura Bahamón..

Por parte de los entes de control, Contraloría de Bogotá, Delegado el Subdirector del sector de Movilidad de la Contraloría de Bogotá, Luis Méndez Camacho; de la Personería de Bogotá, ha sido delegado el Delegado para el Sector de Planeación y Movilidad de la Personería de Bogotá, Álvaro José Giraldo Cadavid y Nadia Alexandra Pinto, delegada asuntos de transporte de la personería de Bogotá; por la Veeduría Distrital, Freddy Castañeda, asesor del Veedor.

En este momento de la sesión se registra el Concejal ALVARO ACEVEDO, que, por falla de señal, no pudo contestar en el llamado de la verificación del quórum. Igual lo hace GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, para el llamado de verificación del quórum.

Con fundamento en lo anterior, el secretario ratifica 11 miembros de la comisión en el llamado de verificación del quorum.

Reanuda su intervención, después del impase de falla técnica, el Concejal Rolando González, reiterando su anterior intervención, manifestando que en primer lugar interviene la bancada Cambio Radical, ¿con el Dr. Rolando González, quien plantea el tema de las cámaras salvavidas, 71 dispositivos, un proyecto costoso, la pregunta es si esta Administración continuará con esta estrategia y en donde y desde cuando entrarían a operar? Otro punto es en cuanto al sistema de semaforización inteligente, se proyectaba semaforizar 112 intersecciones nuevas y complementar 119 existentes. Pero a nivel tecnológico continúa presentando fallas, contrato que fue celebrado con un documento presuntamente falso, radicado en la SDM. Si se continúa con el proyecto de semaforización inteligente, se deben mantener alrededor de 14 contratos para el soporte del mismo. Igualmente cuestiona sobre el futuro del convenio 1029 con la ETB que viene del año del 2010. Otro tema es la micromovilidad, que cambio o apuesta tiene esta administración frente a la utilización de patinetas eléctricas y el espacio público? Teniendo en cuenta el buen servicio que presta y el ingreso para la administración de más de mil millones por uso del espacio público, además que es propicio para la época de la pandemia, ya que solamente puede utilizarse el 35% de ocupación del SITP, por eso es importante promover este medio de transporte. Hay que mejorar la reglamentación, para evitar una competencia desleal entre operadores. Otro aspecto son las fuentes de financiación propuesto por el PDD en el componente de movilidad, sin embargo esta mora en proyecto del parqueo en vía, que fue aprobado desde el pasado PDD, en el año 2016, tampoco se ha puesto en funcionamiento el cobro por desplazarse en pico y placa, este proyecto debe replantearse frente al COVID 19. Otro punto importante es apuntar a reducir la cartera de cobro por comparendos. La cartera a diciembre de 2019 fue 430 mil millones de pesos, el 75% 2016-2019. Por último mejorar la señalización en la ciudad y la emisión cero. Además solicita aclarar sobre el futuro del proyecto de la carrera séptima.

A continuación interviene el Concejal Yefer Vega, informando sobre la denuncia de la irregularidad que se está presentando en la inscripción para los consejos locales de la bicicleta y a buena hora se modificaron los plazos para ello. Continúa expresando su inconformidad que en el PDD no hay una estrategia para la implementación de un sistema de bicicletas públicas, con sus metas e indicadores y de ser posible, se pueda iniciar con un plan piloto, como una alternativa en este momento del COVID 19. También planteó el tema de movilidad eléctrica, que no se plantea de manera clara con metas e indicadores, que incentivos se darán para intensificar el uso de vehículos eléctricos, esto está asociado a la calidad del aire, al medio ambiente, que se propone para puntos de carga de vehículos

eléctricos, después de los 43 taxis eléctricos de Petro, no se continuó con este programa. Respecto a la renovación de la flota del SITP, cuándo se va hacer, cuánto le cuesta a la ciudad, cuál es la meta. En cuanto a la información de incrementar el 25% de las validaciones del TM. En cuanto a la meta de mejorar la infraestructura en un 10% del SITP, colocan la adecuación de 42 estaciones. Igualmente no es clara la meta, no tiene indicadores claros, en cuanto a la intervención de la malla vial de la ciudad, cuya inversión será alrededor de 7 billones de pesos.

Es necesario realizar una diferenciación entre construcciones nuevas y construcciones mejoradas tanto de la malla Vial como de espacio público, ya que, en el plan de desarrollo aparecen como intervenciones, por lo que hace la observación que esas metas sean desagregadas. Tampoco está claro, cómo va a ser la articulación para el tema de los controles de revisión tecno-mecánica con los CDA. Plantea reducir el gasto en transporte público de los lugares de mayor vulnerabilidad económica con enfoque poblacional diferencial de género para que represente el 15% de sus ingresos.

La presidenta de la Comisión aclara que a continuación intervendrá la bancada del partido Centro Democrático, le otorga la palabra al Concejal Andrés Forero, quien inicia expresando que es importante enfocar la forma en que se financiará el déficit que tiene el SITP. Otro asunto es que los recursos previstos para este cuatrienio para el SITP, se pensó que era direccionado a la Empresa Metro, pero, realmente están concentrados en Transmilenio. Otro tema que le genera inquietud es la obra que se va adelantar por la carrera séptima, el que denomina en el PDD corredor Verde, pero que no es claro si es el de una construcción de una troncal. Le preocupa mucho el artículo 80, ya que considera que rompe la unidad de materia. Considera que la Administración están dando una serie de mensajes equívocos que por un lado nos está diciendo que por lo menos durante este año se debe evitar la utilización del sistema integrado de transporte público, por otro lado, se pretende incrementar el costo de las formas alternativas de transporte en este caso aumentando el precio que se tiene que pagar los bogotanos por utilizar un estacionamiento, generando restricciones para el uso del carro particular. Vuelve a insistir que los recursos que se pretenden recaudar para la financiación del Fondo de Estabilización tarifarias se van a destinar a para tapar el déficit del SITP, es decir se le ayudara a los operadores y no para destinarlos para subsidios. Celebra que se hubiese la haya levantado el pico y placa a los pequeños propietarios, pero cree que es mala cuando se están dando subsidios a los grandes operadores, quedando los pequeños propietarios en situación crítica.

La presidenta de la comisión, le concede la palabra al Concejal Jorge Colmenares, quien manifiesta que el sector que más recursos se le otorgará es al sector de movilidad, para ejecución de proyectos, que no son tan ambiciosos, ya que muchos de ellos venían de la administración distrital anterior y otros tantos que ya están en ejecución, por lo que, solicita se le informe, qué nuevos proyectos plantea este sector. Reitera que el artículo 80, no debe aprobarse al no guardar unidad de materia con el plan de desarrollo. Otro tema que no está de acuerdo, en el PDD, es el hecho que se pretende cambiar el objeto de Transmilenio y de la empresa metro, como responsables ejecutores de proyectos urbanísticos, de tal manera que considera que no tiene sentido si lo que se busca es valorizar los predios próximos a los proyectos viales con dinero que se debe utilizar para mejorar la movilidad y la calidad del servicio que se presta, se está atentando contra el verdadero propósito de las empresas y esto no deja de causar suspicacias, pues se podría pensar que se persigue beneficiar con dichos proyectos urbanísticos a los constructores. Otro aspecto que se debe

revisar es el de Seguridad para las personas que se movilizan desde sus bicicletas y para los peatones, es importante generar un gran trabajo y un trabajo efectivo en estos temas de seguridad y un tercer elemento es que sabemos que estamos en un momento de coyuntura y luchando contra un enemigo invisible que en muchos casos, que nos lleva a no vamos a poder compartir algunos servicios para evitar aglomeraciones, por lo que se debe esforzar en la promoción de cultura ciudadana.

Acto seguido, la presidenta de la Comisión, le otorga la palabra al Concejal Humberto Rafael Amín. Inicia manifestando que desea enfocarse en la meta trazada era el propósito número 4 Bogotá Región, un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, de intervenir 480 kilómetros de ciclo infraestructura de la ciudad, la pregunta es, si bien si tenemos la línea base de 550 kilómetros, desearía saber cómo se van a priorizar y a los 200 kilómetros que se pretenden conservar. Cuáles van a ser y dónde se piensan construir los 280 Qué son qué son la meta y adicional. Partiendo que la inversión será para 200 kilómetros de conservación y 224 para construir y 56 para implementar. Así las cosas, la pregunta es por qué, la meta es de 280 km. Una última pregunta, es respecto al artículo 84 del plan distrital donde se pretende otorgar la Facultad de formular proyectos integrales sobre los bienes de propiedad de la entidad, así como desarrollar las competencias para gestión de suelos, ¿en qué consiste dicha facultad?

Continúa en intervención de la bancada del Centro Democrático, con la Dra. Diana Diago, quien hace referencia a la importancia que la movilidad se articule con la planeación urbana de salud, que se había venido haciendo tiempo atrás. Manifiesta que, revisando las metas del plan, una de las mayores problemáticas es la meta de mantener el tiempo de viaje promedio de 14 corredores principales de la ciudad, lo que expresa que esta meta es insuficiente. ¿Cuál es la mejora de la experiencia de los viajes como lo ha dicho el secretario movilidad, en su presentación?

Bogotá es la capital mundial de la bici, y la meta de mantenimiento de 280 km, que es muy poco. Otra solicitud que eleva es ofrecer seguridad a los biciusuarios. Sugiere eliminar señalización esmalte, también expresa, que en el PDD tampoco hay una visión específica para la movilidad mucho más incluyente referente a la población con discapacidad, la que necesita que se la mire en un contexto externo, otorgándole manera fácil y segura de movilidad. Es necesario también, conciliar la reserva Van Der Hammen con la ampliación de la avenida Ciudad de Cali, La Boyacá para mejorar la movilidad interna del SITP y la conectividad, ya que Bogotá, necesita ampliarse a ser Bogotá- Región. Tampoco hay metas que incluya la construcción de puentes vehiculares en el sistema Vial. Es necesario mejorar la conexión entre Bogotá y la calera, mejorar la conectividad con la zona de suba, la zona de occidente que es un caos. Otro tema es la de los andenes y ciclorutas, medir la satisfacción del usuario. Trabajar en la percepción de seguridad en el SITP. Otro tema importante es la tarifa diferencial para los estudiantes, que no ve muy clara en el PDD. Se necesita urgentemente campañas para evitar la evasión de pago.

Enseguida, interviene el concejal Oscar Ramírez, quien manifiesta que tiene varias observaciones y propuestas. La primera de ella es lo que necesita el SITP, cuya crisis no se solventará con la aplicación de nuevo subsidio. Los artículos 82, 83 ,86, 88, 89, 91 y 92 del PDD, implican reformas administrativas, en este caso todos los cambios y reformas administrativas que en años anteriores han sido aprobadas por el concejo de Bogotá deben ser modificadas por esta misma corporación con el fin de garantizar el cumplimiento de los

requisitos presupuestales, de tal manera que no habría unidad de materia. En cuanto a la de mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo calidad y costo con el enfoque de género diferencial, territorial y regional es necesario implementar una estrategia que los ciudadanos en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica puedan optar una alternativa de movilidad bajo el enfoque poblacional diferencial y de género. En el escenario COVID 19, resulta fundamental que en el marco del sistema distrital de Bogotá solidaria se pueda implementar una estrategia que permita el acceso permanente a medios de transportes alternativos como la bicicleta y otros medios de micro movilidad para las personas que no cuentan con estos medios, por su impacto positivo en la economía de hogares y su potencial en términos de salud pública frente a los escenarios de congestión y contagio dentro del sistema de transporte público, con estas dos medidas.

Es necesario diseñar e implementar una estrategia de gerencias públicas territorializadas en movilidad sobre los corredores viales priorizados por la administración distrital con el fin de optimizar los tiempos de viaje y desplazamiento en estos puntos. Se debe contar con un equipo que pueda brindar atención inmediata frente a las contingencias derivadas de los conflictos de tráfico vehicular los cuales aumentan los tipos de desplazamientos, choques menores, vehículos detenidos por fallas mecánicas. Dónde está la estrategia en materia de movilidad que se va a implementar con el fin de reducir al 5% de material particulado pm10 y pm 2.5 generado por las fuentes móvil. Qué va a pasar con el transporte de carga para el caso en este último sector en esta administración en conjunto con la gobernación de Cundinamarca, en concretar sus esfuerzos para que Ecopetrol distribuya en Bogotá un combustible diesel con menor contenido de azufre, con el fin de no afectar la operación normal de este sector en el distrito capital. Hoy estamos viendo el futuro y manifiesto que la administración no tiene metas en el marco de la ley 1964 y 2019 de promover estaciones de carga, para vehículos eléctricos. Por último, dejar el vivo el artículo 74 del plan de desarrollo; ¿Cuáles son los proyectos de peajes urbanos que instalará el Distrito capital? ¿Cuáles son las tarifas de implementar por parte de la Administración? ¿Cuáles serán los factores para determinar la tarifa final del peaje? ¿Cuál será el método de administración de estos peajes? ¿Qué tipo de obras estarán priorizadas para financiar con los recursos de los peajes urbanos?

Concluida la intervención de la Bancada del Centro Democrático, inicia la del Polo democrático. Por eso, la presidenta de la comisión, le otorga la palabra al Concejal Carlos Carrillo.

El Concejal Carrillo, manifiesta que hay varias cosas en el articulado del plan de desarrollo que le preocupa, lo primero es la enorme cantidad de dinero que se va a invertir en Transmilenio, incumpliendo la Alcaldesa con el compromiso programático que hizo con el Polo democrático, al decidir firmar el Transmilenio por la Av. Calle 68, quiere seguir haciendo más Transmilenio por la Boyacá. Expresa que no es cierto que se va a transportar 72000 pasajeros, ni siquiera están los pliegos de la licitación. Respecto al corredor verde de verde, también pretende construir otra troncal de Transmilenio. Otro tema que resalta es la necesidad de hacer cumplir la Cartilla Técnica de Andenes, debe existir el compromiso de obligar su cumplimiento. Culminó su intervención haciendo claridad, sobre el artículo 87 del PDD, en el que se pretende dejar el impuesto predial, en manos de operadores de Transmilenio.



Acto seguido la Presidenta de la Comisión, le otorga la palabra al Concejal Manuel Sarmiento, quien retoma el tema de la construcción de Transmilenio por la carrera séptima, compromiso de la Alcaldesa, de no continuar con dicha obra. Estuvo el Concejal Sarmiento de acuerdo con la creación de un Operador 100% público.

A continuación, la presidenta de la Comisión, le cede la palabra al Concejal Celio Nieves, quien afirma que contrario a lo que algunos concejales de la ciudad les interese los altos recursos para la realización de negocios importantes del transporte, para él, hay otros sectores de mayor importancia como la educación, la salud, sector social, como por ejemplo el plan Público de bicicletas. Se debe cambiar el orden de prioridad y evitar seguimiento a los grandes negocios, se debe retornar al pasado, no nos debe dar pena ni angustia el orden de movilidad, debe ser primero del modo de caminar de ir a pie de usar las bicicletas del transporte pasivo y el transporte individual, se debe hacer el orden de la movilidad en una ciudad que va a quedar en crisis después de esta pandemia Ojalá lo recuperemos en el corto tiempo, manifiesta estar de acuerdo con el doctor Montezuma que en las ciudades modernas no existen los puentes peatonales, es preocupante que la administración distrital vaya a construir 15 o 20 puentes peatonales. En cuanto al corredor verde de la séptima, la fórmula es que en ningún caso se debe incluir el sistema de transporte tipo BRT por dicha vía.

Enseguida la Presidenta, anuncia la intervención del Concejal Álvaro Argote, quien inicia su intervención, hablando sobre el propósito 4 del PDD, que es muy complicado, ya que, la realidad es que prácticamente restan 3 años y medio de este gobierno y no vamos a tener una modalidad distinta para movilizar a los bogotanos, nosotros queremos definitivamente la superficie con más de 60000 intersecciones, es muy difícil contar con un transporte rápido, y eso no a mejorar sino a empeorar. Otro asunto que no vamos a acompañar en este PDD, es Transmilenio por la carrera Séptima. Otro tema preocupante es El Fondo de Estabilización Tarifario, que no se ha logrado superar el déficit existe en el SITP. Otra inquietud es, si van a dejar estructurado y contratados la operación de los trenes de Norte o REGIOTRAM NORTE, y cuál sería el modelo de concesión.

Cerrada la intervención de la Bancada del Polo Democrático, la Presidenta de la Comisión, anuncia la intervención de la Bancada Justas Libres y, le concede la palabra en primer lugar al Concejal Emel Rojas Castillo. Quien manifiesta que le preocupa el financiamiento y el método de financiamiento del transporte en Bogotá y más referente al sistema de recaudo de Bogotá, si no se analiza y mejora el sistema de recaudos de Bogotá el tema de los subsidios no se podrá dar. Igualmente debe darse un cambio de los contratistas, de lo contrario se podría cumplir la tercera meta el 25% de incremento en validaciones. Respecto al SITP provisional, contemplado en el artículo 78 del PDD anterior, y no se logró, en este PDD no se ve ese compromiso con los pequeños propietarios. Otro tema, los colados, sea esta la oportunidad en época de pandemia, trabajar este asunto. Es necesario también legalizar el bicitaxi. Se debe revisar, aclarar y mejorar el artículo 38. En cuanto al corredor verde, lo acompaña, aunque toca esperar a que haya decisión judicial. Importante que, sobre la modificación de las funciones de la Unidad de Mantenimiento Vial, debe venir al Concejo en acuerdo diferente. Esa meta de mejorar la infraestructura en el 10%, es importante tener en cuenta la infraestructura de las Estaciones de los Portales y sugiero que dicha meta se debe desagregar.

La presidenta le otorga la palabra al Concejal Marco Acosta, quien expresa que la inversión en el sector de movilidad exige todo el conocimiento en las metas y los objetivos propuestos por la administración, para saber cómo hacer su función, cómo hacer la propuesta que se está planteando, ya que se debe entender que pensar que en movilidad es el derecho a la ciudad que tienen los ciudadanos No sólo en la movilización, sino que exige tener un plan de movilidad urbana amigable que se va dando en las tres grandes etapas de los tres grandes proyectos. En primer lugar, la accesibilidad al SITP, en los diferentes modos y sus porcentajes de utilidad de 67% de viajes sostenible. No queda claro, cómo financiar la segunda línea del metro teniendo en cuenta la situación financiera del distrito. Otro tema importante es saber cuál es la apuesta para el fortalecimiento de las terminales del Norte Salitre y el Sur; el tema de frecuencias del SITP, es un tema muy importante y una problemática que está afectando a la ciudadanía. Ahora bien cuál es la frecuencia en el marco del COVID 19, teniendo en cuenta que sólo se puede utilizar el 35% . Cuántas horas tienen que esperar un ciudadano en las estaciones que son de alta complejidad para evitar el tema de contagio y llegar temprano a sus trabajos. No se escuchó tampoco el tema de prevención de contagio en el Transmilenio. Un proyecto clave es el metro cable de San Cristóbal – Usme. Otro asunto, es que la causa de no utiliza la bicicleta, como medio de transporte, es por la inseguridad, por lo que se requiere una estrategia con la Policía Metropolitana de Bogotá, para que la infraestructura de ciclорrutas sean espacios seguros para todos los usuarios. En cuanto a las tarifas, se propuso un debate en la estabilización tarifaria, pero es un tema que no se ha tenido claridad en el manejo.

La presidenta de la Comisión, anunció que, en el orden establecido, intervendrá a continuación la bancada Colombia Humana.

En primer lugar, le concede la palabra a la Sra. Susana Muhamad, quien inicia su intervención, manifestando que retoma un tema muy importante, el metro que, a hoy, no hay una respuesta clara. Frente al Propósito 4 del PDD, cuál va a ser la visión integral del sistema de movilidad integral de la ciudad? Solicita explicación sobre la demanda que hay en la séptima, por lo que plantea, este interrogante a la administración: ¿Es la séptima una troncal de Transmilenio línea o cómo van a hacer para suplir los 30000 pasajeros hora sentido para lograr complementar la demanda que estaban en los estudios del metro? Plantea la situación financiera del distrito después de esta pandemia. Cuánto cuesta la extensión de la primera línea del metro hasta la calle 100 y cómo se ve reflejado los recursos, si se dice que iban a llegar al 40% la construcción de la segunda de la segunda fase y cómo impacta en la calle 100 pasando por encima del monumento de Los Héroes pasando por encima de los de los puentes de la 94 para llegar a Engativá. ¿Es la segunda fase, elevado, subterráneo? Continúa la preocupación y la traslada a los entes de control de los dos billones de pesos que se están invirtiendo en previas. Solicita al Secretario de Hacienda, responder cómo afectó al proyecto metro la devaluación del peso colombiano y las dimensiones que tenemos que la recesión económica mundial por la pandemia. Se apoya sobre las fuentes alternativas de financiación, esas fuentes alternativas deben ser de una lógica de movilidad no una lógica de captura de valor directamente. Manifiesta que no hay una meta de renovación de flota y esta no debe funcionar con combustibles fósiles. Es conveniente revisar las funciones que se pretenden modificar de Transmilenio.

Acto seguido interviene la Concejal Ana Teresa Bernal, por disposición de la presidenta de la Comisión. El tema de los trenes de cercanías es muy importante, es un salto cualitativo para la ciudad, y la movilidad, por lo que se pregunta a la Administración, como sería la

articulación con el metro y Transmilenio con REGIOTRAM NORTE Y REGIOTRAM SUR. Frente al metro, surgen los siguientes interrogantes: ¿Para cuándo se tiene prevista la licitación de la interventoría del metro elevado? ¿Debido al incremento del dólar, en cuánto se va a incrementar Los costos del metro elevado y Cómo hacer los temas de financiación para cubrir los faltantes del costo del metro? ¿Lo que se cree es que tendremos un metro en el 2028? Importante el uso de la patineta eléctrica, sería conveniente tener trenes ligeros o tranvía en la Avenida 68 para desembotellar la localidad de Engativá. El tranvía por la carrera séptima nosotros venimos insistiendo que todavía no se ha construido estamos en una situación excepcional de crisis necesitamos energía Limpia para que esta ciudad efectivamente pueda reverdecer.

El turno, corresponde ahora a la Concejal Heidi Lorena Sánchez, quien inicia su intervención, manifestando que es PDD, tiene un continuismo en movilidad, empezando por la obra de la carrera séptima. Reitera el interrogante, en cuanto a los sobrecostos de la primera línea del metro. Vemos con mucha aceptación la creación del operador público. En cuanto a las tarifas, estas deben cubrir los costos de administración, por lo que no puede seguir buscando financiación o cambiar la tarifa técnica, para ayudar a los privados.

Agotada la intervención de la bancada anterior, toma la palabra la bancada del partido liberal, con la intervención de la Concejal María Victoria Vargas, expresando que los fondos destinados para la movilidad son los más grandes. Esta inversión genera la mayor participación en el presupuesto del plan de desarrollo, mi pregunta al Señor secretario movilidad, ¿Qué programas y que posibles programas serán afectados como la consecuencia del direccionamiento de fondos los cuales tenemos en la gráfica, donde vemos la información tomada del ministerio transportes, en donde los pasajeros pasaron de 3.000.000 diarios del 17 de marzo que fue cuando inicio la cuarentena paso a 929.000 de pasajeros en mayo, equivale 30% del valor inicial. De continuar esta tendencia actual en dos semanas tendremos 35%; Entonces se le cuestiona al señor secretario de movilidad si la meta no es coherente cuando dicen que van a aumentar al 5% de las validaciones, si estamos viendo que por la contingencia del covid-19 se va a mantener una ocupación máxima del 35%. Se tiene que cumplir con validaciones, factores como la implementación de Bogotá 24 horas en la que el distrito tendrá que brindar transporte público 24 horas lo que aumentaría la tarifa técnica, dado que a los operadores se les paga por kilómetro recorrido que eleva Los costos de mantenimiento de los buses, eleva Los costos de contratación de personal para garantizar la frecuencia de funcionamiento del sistema, entonces le preguntó al Señor secretario ¿Cuál es el cálculo de ingresos operacionales para los próximos cuatro años, Sí así como se está financieramente, toca compensar al sistema, de dónde sale la cifra de 5.9 billones a Transmilenio del plan de desarrollo. Se solicita claridad en ese sentido, es una fuente que viene dando la financiación del plan Nacional de Desarrollo. En el artículo 86 modifica la empresa Transmilenio, en su objeto, consiste en el desarrollo de objetos inmobiliarios urbanos, lo que daría lugar a que no hubiese unidad de materia. Transmilenio Como operador, en el artículo 88, 89 y con un operador de transporte público, al tomar riesgo por falta de vías, curiosamente la mayoría de estas están suscritos al transporte masivo y no es para troncales si no para zonales y que son para la presentación de las funciones de Transmilenio, podrá prestar las funciones de transporte público indirecta y directamente para las funciones de habilitar el importante por la administración, construir para los servicios de transporte vial, que de acuerdo al operador público esto podría acabar con los contratos de operadores privados, por alguna circunstancia entraría a suplir este servicio por el sistema Transmilenio. Por otra parte

manifiesta que brilla por su ausencia en el plan de desarrollo, todo lo que tiene que ver con los motociclistas, no obstante tiene gran relevancia pues serían gran sustento de la actividad de las familias en Bogotá hay más de 5 mil motocicletas matriculadas en Bogotá y no veo por qué no hay nada de que se refiera este tipo de transporte en el plan de desarrollo cuando de alguna manera son personas que son vulnerables como los peatones donde se presentan los mayores índices de accidentabilidad.

Enseguida se le otorga la palabra a la Concejala Sara Castellanos, quien hace referencia al artículo 12 propósito 41 de las metas y son 35 % en las validaciones en el SITP que actualmente representan \$ 1.37 millones de pesos. Cómo hacer para que las personas dejen de usar vehículo particular y empiecen a usar SITP y más con el pánico que está dando por la pandemia COVID 19 que deje el carro para poder utilizar el sistema público, estaciones de Transmilenio, que son las dos terceras partes de las avenidas y viendo que en esta cuarentena hemos visto gente que no paga el pasaje. ¿Cuál es el propósito del libro estructura de las estaciones para disminuir nivel de evasión, vuelve hacer el cambio infraestructura en las estaciones para evitar las evasiones? Se necesita que nos garanticen que los nuevos buses cuenten con cámara de vigilancia como lo exige el código de policía en el artículo 13. La meta 64 formular e implementar una estrategia integral para mejorar la calidad transporte, aumentar el uso del Transmilenio, tiene una gran apuesta.

En cuanto al transmicable el cual la alcaldesa más de una vez prometió que lo llevaría de San Cristóbal hasta la zona de Juan Rey lo cual, no ha cumplido ya que lo ha estructurado solo hasta el barrio Morato, qué es la mitad de la localidad porque este proyecto no fue priorizado. Importante que se inicie el sistema de bicicletas públicas. me preocupa que se están comprometiendo que el metro va a ir hasta Suba, pero me preocupa que esa línea del metro vaya hasta los sectores aledaños de suba y no hasta el sector central del mismo es importante y si quiero Resaltar Cuál es la garantía de que la vía suba Cota no se vaya a mandar en esta administración y determinar con esas propuestas de los 15 nuevos puentes peatonales mixtos para personas y para ciclistas deben Elevar a 550 kilómetros de ciclo ruta al igual que hizo la administración anterior, o se deben hacer los estudios sección del trazado de cable San Cristóbal hasta Juan Rey tal como lo prometió alcaldía es una promesa que la alcaldesa la que regrese promesa

Respecto al uso de la bicicleta, expresa la importancia que se de una política en la ciudad para promoverla, de manera concreta por ejemplo los incentivos del medio día laboral remunerado, incluso debería darse ejemplo en las entidades del Estado e integrar al sector privado. En cuanto a la seguridad Vial, se construyó una propuesta en materia de seguridad vial en peatones y ciclistas y sobre el tema de bicicletas. Retoma la idea de tener un piloto de flota eléctrica, al igual que continuar con el piloto de taxis eléctricos, en el año 2014, inició un piloto de 43 taxis eléctricos. El tema de cables monoferro es esencial en este plan de desarrollo muestra un giro completamente distinto con lo que venía en el sistema de movilidad de la ciudad. Solicita que tanto en el artículo 12 como en el programa 50 se ajuste un poco la redacción para que quede claro que se avanzará en la estructuración no que quede tan etéreo. Llamo la atención sobre los pequeños transportadores, que el Distrito le brinde un apoyo.

A continuación, se le cede la palabra al concejal Álvaro Acevedo, quien expresa que este tema de movilidad, como todos en el plan de desarrollo son de Vital importancia. Inicio su intervención haciendo alusión a la ubicación de los que viven en la periferia de esta ciudad.

Frente a este tema, Medellín hoy da un gran ejemplo, ya que es lamentable que la Bogotá Atena Suramericana sea tan inferior frente a la ciudad de Medellín con un gran Avance en estas zonas, ya que incluye socialmente sus comunidades más vulnerables. Hoy vemos como la mayor parte de comunas del municipio de Medellín tiene nuestros privilegios que es una maravilla. Cómo se piensa realmente a los más necesitados. Medellín tiene seis líneas de transporte masivo aéreo de diferentes magnitudes, una más extensas que otras pero siempre mirando los puntos cardinales de forma equitativa. Hizo referencia sobre todos los cables que requiere toda la zona de la periferia de la ciudad, tanto en el borde norte como en el sur.

La Presidenta le otorga la palabra a la Bancada del Partido Verde, con la intervención de la concejala Lucía Bastidas, quien manifestó que su postura frente al sistema de movilidad y la importancia que tiene ya sea en época de pandemia y época de postpandemia. Expresa que le agrada que se debe trabajar sobre lo construido, en cuanto a que se seguirá trabajando en la primera línea del metro, igualmente se trabajó y seguirá trabajando en la renovación de los buses con estándares que mejoraron la calidad del aire, se mejora la calidad del servicio con la capacidad del sistema los buses eléctricos que van a llegar, además con las nuevas licitaciones nos cuenta de las nuevas licitaciones que deben venir en camino, frente a las obras que se deben continuar en proceso. Otro tema que rescató desde la administración pasada fue el de la bicicleta, haciendo mención igualmente a obras de infraestructura como el de la Carrera 7ª, el de la Calle 13 entre otras. En orden continuó su intervención el concejal Julián Espinosa, haciendo notar la importancia de esta cartera que cuenta con los recursos más altos al que se le asignan 7.8 billones de pesos. Y esta Administración tiene una intencionalidad grandísima con desarrollo de la movilidad. Resalta la importancia de brindar seguridad al SITP y TRANSMilenio, trabajando coordinadamente con la policía y movilidad, casi que generando un CAI de seguridad para el transporte público, llamado TRANSMICAI, ubicándolos en cada Estación. Toma la palabra la concejala María Clara Name, retomando el tema de la mala calidad del servicio en el SITP y aduce las demoras que presenta el sistema en los desplazamientos, para recoger a los usuarios. También hizo mención al sistema del pico y placa que en últimas generó el incremento de vehículos en la ciudad. En seguida, toma la palabra la Concejala María Fernanda Rojas, quien hace referencia a la necesidad que Bogotá cuente con un sistema público de Bicicletas y trajo a colación, como ejemplo el de Medellín, que cuente con sus cicloparqueaderos.

En este estado de la sesión, se reintegra el Concejal Diego Laserna, para su intervención. La Presidenta de la Comisión, le advierte que en su intervención no puede referirse a los artículos que hacen relación a parqueaderos, tema por el cual está impedido. Frente a lo cual, expresa el Concejal que efectivamente, deja constancia hasta ahora se reintegra a la sesión, para intervenir sobre dos temas muy puntuales, quien expresa que el primero de los temas, es el de los siniestros viales, por eso se propuso una meta de la reducción del 20% del número de víctimas fatales en accidentes viales para que no quede tan general sino para que quede cada uno de los actores de la movilidad para ciclistas para peatones para motociclistas. El centro de orientación de siniestros viales, muy importante para dignificar la vida de las personas que desafortunadamente son Víctimas de siniestros viales incluirlo en el plan de desarrollo va a ser un logro importante. El vehículo compartido De moda desde hace años, pero tan especial ahorita que queremos mantener este tema del 35% del uso de los vehículos de transporte público, los vehículos particulares presentan una tasa de ocupación de 1.54, si se pretende reducir el uso del transporte público durante

la época de la pandemia sin que haya más carros en la vía esta será una de las soluciones. Propuso una meta que, dentro de 4 años, podrá determinarse en el 2024 para transformar un 10% de las rutas escolares a energías limpias. La mejor forma de medir la satisfacción de la gente con el servicio de Transmilenio y el SITP, es a través de una encuesta. En el PDD, se determina que la meta es mejorar en un 4% de la confiabilidad del Transmilenio y del SITP, pero, eso no quiere decir nada para nosotros ni para las personas que leen el plan de desarrollo, se debe colocar el porcentaje de una encuesta, otra meta concreta es que un bus no demora más de 20 minutos en pasar. Otro tema es el tema de la especulación vehicular nadie quiere seguir subiendo la tarifa transporte público, por lo que se debe buscar otras fuentes de financiación. En cuanto al artículo 87 del titular de futuros prediales no veo tampoco cuál es el problema si hoy en día una casa sobre la Caracas que paga \$1000000 de Predial hacen el metro y construyen un edificio, cada uno de los edificios paga 5 millones de Predial eso lo tiene que pagar esas personas de todas formas, esta herramienta lo único que le permite a la ciudad es ser titular de los futuros ingresos. El concejal Julián Rodríguez me pide mencionar dos temas uno es cómo podemos formalizar los bicitaxis, las vans, las camionetas que le prestan el servicio de manera informal a muchísima gente en Bogotá sé que eso no es una responsabilidad del distrito Pero ojalá hubiera en conjunto con la nación poder formalizar esto Durante los 4 años para los operadores y para los usuarios por último es importante incluir una meta concreta en el plan cómo vamos a mejorar la movilidad de las personas con discapacidad es difícil poner un número o una meta concreta pero si no tenemos esa meta no le vamos a cumplir a estas personas que hoy en día se tienen que mover en Bogotá en unas circunstancias desfavorables y que deberían poner ponerles atención .

Acto seguido, la presidenta de la Comisión del Plan, otorga la palabra a la bancada del partido político MIRA, y quien inicia la intervención es el Concejal Fabián Puentes, haciendo referencia a las obras de infraestructura que ayudará a la reactivación de la economía de la ciudad. En la encuesta de movilidad que se realizó el año pasado donde quiero destacar que se reporta que el 6.6% de movilización es en bicicleta, Ahora en época de pandemia, debemos afianzar este modo de transporte Pero por otro lado mostraban que el mayor número de bicicleta, sin contar se encontraban en los estratos más altos de la ciudad, por eso, es importante contar con un sistema de bicicletas públicas, otro tema es el de las patinetas. En el sistema de registro voluntario y marcación de bicicletas el día de ayer el secretario de seguridad, mencionó que se llevaban a la marcación de bicicletas como un aspecto de seguridad, pero consideramos además que este registro incentivo hacer uso de este medio de transporte, puesto que el objetivo principal de este acuerdo es combatir la comercialización de bicicletas, de tal forma que los usuarios se sientan más protegidos en los corredores de la ciudad. Consideramos la relevancia que ha generado los medios alternativos de transporte se necesita para el Distrito que hemos encontrado que las metas tiene que entregar en 4000000 espacio público y 80 kilómetros de ciclo ruta las cuales se encuentran ligadas a una propuesta que le presentamos a la administración en días anteriores en aras de que todos los usuarios de medios alternativos de transporte encuentras en el entorno una oferta de servicios que se acomoden a sus necesidades es decir como un ecosistema a través de los corredores de la cicloruta de este modo aseguramos una fuente de ingresos que para muchas personas ayudan a un espacio público más seguro y de la misma manera crear mantener y coordinar alrededor de las ciclorutas el aprovechamiento del espacio público en donde interactúan varios usuarios. Otro tema importante sería el tiempo de viajes en todos los medios de transporte, en este sentido el proyecto del plan tiene la meta de mantener en el tiempo promedio en los 14

corredores, por eso entendemos que es un reto enorme mantener el tiempo de promedio de viaje sin embargo consideramos que la apuesta debe ser por reducir el tiempo de una persona que permanece en un medio de transporte para mejorar la calidad de vida y hay que buscar cómo podemos garantizar el reducir esos tiempos si la apuesta es por ejemplo brindar una mayor infraestructura. Otro ejemplo de reactivación económica, es la de Bogotá 24 horas, ya que, la pandemia, ha generado cambio de hábitos, de horarios y sitios de trabajo. Por lo cual propusimos 4 turnos de trabajo en este orden de ideas se debe garantizar la movilidad o proponemos que los horarios de operación de Transmilenio se extiendan de manera progresiva conforme a la manera de estos nuevos horarios de trabajo y así dentro del logro proponemos una meta general de ampliar el horario de transporte público.

En orden, de acuerdo a lo informado por la Presidenta del Concejo, le corresponde intervenir al Concejal Rubén Torrado, quien manifiesta abordar unas metas en las cuales cree que en el plan de desarrollo no se deberían discutir que se deberían discutir de una manera independiente en las comisiones respectivas ejemplo comisión de gobierno, comisión de plan. Hace referencia a que hay varias disposiciones en el PDD, que están realizando reformas administrativas la primera de ellas es en el sector de movilidad es que cada una de esas reformas tendría que plantearse de manera independiente con estudios y soporte técnico, por lo que en un plan de desarrollo no se pueden determinar los soportes y los estudios necesarios. Ejemplo de ello, es la modificación de las funciones de Transmilenio ahora pretende que se permite que la empresa intervenga el espacio público asociado a las troncales Yo creo que esa modificación requiere de un análisis detallado de la rentabilidad Lo mismo sucede con la unidad administrativa de mantenimiento Vial, según el artículo 99 ahora la unidad de mantenimiento podría intervenir en construcción y mantenimiento de vías intermedias, cuyas modificaciones, estoy de acuerdo con fortalecer esa unidad de mantenimiento Vial pero nuevamente Repito no existe ninguna justificación técnica en el manejo de los diferentes niveles de la malla Vial, tampoco tenemos Claridad si estas funciones serán acompañados de una reestructuración del personal y de mayor presupuesto algo similar pasa con empresa metro y por último sobre la Constitución de la operación técnica me parece maravilloso Pero no podemos ignorar la ley y el reglamento, en el sentido que esas reformas tienen que hacer trámite en el Concejo de Bogotá, por las respectivas comisiones.

Continúa en orden la Bancada de Bogotá para la Gente, con la intervención del Concejal Carlos Fernando Galán. Inicia su intervención, expresando que en términos generales le parece interesante el planteamiento de la visión de movilidad de la administración creo que el enfoque que plantea en el proyecto es acertado y le parece que están aprovechando los cambios que genera la crisis que estamos viviendo que seguramente nos van a generar cambios a corto y largo plazo en cuanto al tema de movilidad. En ese sentido en primera instancia le parece importantísimo el tema de las bicicleta que se está haciendo es muy positivo que se le dé continuidad a este proyecto y en segunda instancia le parece muy importante La Apuesta por el tema de espacio público pero, dice tener dos recomendaciones, primera la administración debe ponerse una meta del porcentaje de los viajes de la bicicleta que quiere llegar a tener a 2024, he propuesto que nos pongamos la meta de duplicar el porcentaje de viajes que hoy tiene Bogotá en bicicleta es algo ambicioso pero por la coyuntura, por el cambio de movilidad podemos lograrlo. La segunda, es en el tema de peatones y andenes espacio público yo le pido a la administración que desagregue porque en el diseño de espacios públicos la mayoría no son andenes y que también es

clave, que más de 14000000 de metros cuadrados de andenes que están en mal estado otra meta sería también determinar. El otro tema es el de las bicicletas públicas, yo creo que ya es hora de que implementemos este tema ya no hay lugar a darle más largas, este proyecto tenemos que reiniciarlo e implementar lo que tiene que ser. También es clave mejorar la matriz de movilidad en términos de sostenibilidad, Bogotá se debe poner la meta de un sistema tarifa que busque financiación alternativa es un reto inmenso pero en aras a lo que está pasando hoy se abre una situación muy grande frente a los contratos vigentes por el tema del transporte público sin aumentar de manera considerable para no generar un impacto Por eso tenemos que ponernos una meta en el mediano plazo y Buscar metas alternativas me preocupa también el tema que ha mencionado algunos concejales en cuanto abrir en cierta forma que Transmilenio tengan una apuesta por generar proyectos de desarrollo urbano, lo importante es que no se presenten actividades en las no tengan el conocimiento la experiencia ,especialidad y la capacidad de llevar a cabo este tipo de proyectos. .Otro tema que me preocupa es el tema de los trenes , se tiene que partir que es son trenes ligeros que no tiene mayor capacidad de trasladar un gran número de pasajeros que pasarán y entraran en zona urbana de Bogotá y eso tiene implicaciones urbanísticas, pero en el plan no nos indican cómo van a funcionar como se van a conectar, cómo obtener eventual conexión con las vías como van hacer las intersecciones eso no lo tenemos claro y eso también aplica para el REGIONTRAM NORTE, ya vimos que firmaron el acuerdo para los estudios, pero todavía Bogotá no forma parte del convenio, Bogotá no pueden entrar como segundo cuando se sabe que afectan directamente a Bogotá porque afecta las zonas y va a pasar por la mitad de la ciudad otro tema que me preocupa es lo que tiene que ver con zonas de la ciudad Se habla en el plan de desarrollo y para la ciudad de ciertas zonas, pero no se muestra solución de movilidad en las zonas que no se encuentran descritas , por lo que se contempla que en los próximos 10 años , ya a que estará listo en 8 años o 10 años entonces, mientras tanto que va a pasar con el tema de la movilidad el tema en términos es garantizar que nos digan qué proyectos de transporte masivo va tener Bogotá adicionales mientras se construye el tren. Otro asunto es el de la séptima, frente a este tema, le pregunta a la administración que responda sí o no, ¿el BRT es la modalidad de movilidad para ese corredor vial? otro tema que me parece clave es el tema de la política de movilidad en relación con lo que viene en términos de ocupación del territorio en la región capital, el plan tiene un enfoque regional y es positivo, pero qué tiene que ver con esos trenes que tiene una capacidad baja que no son trenes de transporte masivo si no son de baja capacidad sin lugar a Dudas van a proveer una presión por desarrollo en aquellos municipios donde van a llegar, pero, Cuáles van a ser las políticas y la concepción para que no promovamos en cierta forma mayor propagación de la organización de la sabana por cuanto estos proyectos, qué medidas de ordenamiento territorial están en ese sentido porque me preocupa una cosa, esos trenes cuánto le van a costar a Bogotá en términos de operación de déficit Y quién va a asumir ese déficit, y con todo tenía que poner Bogotá por la conexión de ese tren con el metro o con la conexión del transmilenio va a tener que poner algo. ¿Cuál es el estudio, que sabe la administración sobre el tema? Se debe revisar todo este esquema, para que en el REGIOTRAM NORTE, se esté preparado el distrito y se corrijan los errores.

De la misma bancada, la presidenta otorga la palabra a la Concejal Marisol Gómez, quien expresa: Efectivamente yo destacó La Apuesta del plan de desarrollo de los modelos de transporte, Básicamente quiero referirme a los propósitos centrales de movilidad yo comparto con Fernando muchas apreciaciones. Me referiré a dos temas importantes el sector de movilidad , una tiene que ver con la inversión para la experiencia del peatón, sin



duda el tema de los andenes , la cicloruta, pero qué plan de seguridad acompañará esta apuesta de movilidad, caminata y bicicleta ? Para que los bogotanos que van en bicicleta o caminando realmente puedan sentirse seguros en Bogotá , efectivamente el plan de desarrollo habla puntualmente de iluminar ciertas zonas de Bogotá convertirlas en entornos saludables, como la de los colegio, zonas de parque y las ciclorutas pero yo pregunto puntualmente creo que las avenidas y las calles son el escenario del peatón porque el peatón no sólo va por un parque por eso se tiene un déficit muy grande por eso hay que citar muy bien en el plan de desarrollo que va a pasar con la iluminación de las calles y las avenidas, claro está acompañadas estas acciones de vigilancia, que las autoridades de policía, hagan presencia y vigilancia permanente en vías parques, ciclorutas, para dismantelar las bandas de atracadores. Otro tema: Movilidad accesible La pregunta es si podemos tener la tranquilidad de que toda la estructura nueva que se va a construir en esta administración, tiene planteado los accesos fáciles no sólo para los discapacitados sino para los adultos mayores y finalmente el tema de la movilidad sostenible, en el el plan de desarrollo no hay acción alguna para que la gente se motive a cambiar su vehículo por un carro eléctrico. Obviamente el tema es que se vaya más caminando más en bicicleta pero se deben dar más incentivos sobre el tema de bicicletas Bogotá necesita ese sistema Público de bicicletas es un tema muy quedado con respecto a otras ciudades del mundo y los bici parqueadero. Por eso nos tenemos que asegurar que este sistema Público de bicicletas quede incluido en el plan de desarrollo y por último al gerente de Transmilenio y una de una herramienta tecnológica soporte de celular que le permite a la persona usarla desde el transporte debe tener en tiempo real en una app ya los viajes, recomendación, las estaciones, etc esa app que tiene soporte en el celular no reemplaza la información que debe estar dentro de las estaciones y dentro de los buses en los paraderos para que la gente que no es tecnológica pueda tener acceso a esta información.

La Presidenta de la Comisión, a continuación, le otorga la palabra a la Bancada del Partido Conservador, al Concejal Nelson Cubides. Expresa: Bogotá debe tener una movilidad que sea sostenible y eficiente Y eso Tiene un gran reto porque implica que la movilidad es y sigue siendo muy costosa Y esa es la tarea que la secretaría debería apuntarle, hoy en día hay mayor tiempo desplazamiento, mayor ruido, mayor celeridad, más tiempo de viaje. Todo esto sigue siendo costoso, no solo en los términos de lo que vale, sino en el costo que tiene para las personas. Apuntarle a un modelo de movilidad económico y limpio puede costar mucho en un comienzo, pero desde luego va ser más económico a largo plazo. Bogotá no puede darse el lujo que tenga que esperar cuatro años tiene que haber una integralidad es un modelo multimodal todo esto no puede ir desconectado con peatón, bicicleta, TM, que deben integrarse, mejorar las tarifas de transporte de familias vulnerables, mejorar el indicador de la confiabilidad sobre el servicio, reforzar programas de movilidad en cuanto a niños y niñas, de cultura ciudadana es ese tipo de acciones que son importantes pero que esperamos responder a un marco general, pero que faltaba dentro de este plan. No es claro tampoco el costo ambiental, a pesar que nos está ejerciendo una presión mediática sobre la salud sobre todo el sistema socioeconómico de nuestro nuestro país de los de los 13.4 millones de viajes Porque si el 80% es la contaminación por Fuentes móviles Lo que implica necesariamente es que el impacto sobre la movilidad no solamente lo va a tener sobre las vías, sino adicionalmente sobre la salud de la población. Tenemos que pasar a la movilidad sostenible no pueden ser acciones separadas tiene que tiene que estar debidamente articulados con todo un modelo donde todas las redes de producción estén debidamente articuladas, en cuanto a la movilidad activa Mucha gente no quiere usar la bicicleta porque pone en riesgo la vida y tiene un

cambio de paradigma donde el actor principal no son los carros sino la personas sean los protagonistas.

En este orden, corresponde la intervención de la Bancada MAIS, Concejal Ati Quigua, quien hizo énfasis financiero institucionales que orientación sobre el proyecto de movilidad para que aportemos una mirada alterna a la situación de movilidad no somos ingenuos los concedores del papel determinante del dinero en la promoción de la ciudad sólo que lo consideramos parte integral del ecosistema. Es importante tener en cuenta la relación que hay entre los tres ecosistemas: la orografía, de la hidrografía y el ecosistema social. Esto nos lleva a que pensemos cómo sería integrar una matriz donde estas tres partes fueran parte de una visión sistémica la movilidad por supuesto impactará de manera positiva en relación al ecosistema natural, en ese sentido me preocupa la relación que tiene este proyecto con la estructura ecológica principal que ha quedado refundido en un estudio de impacto ambiental y social relevando posteriormente una política de aceptación análisis biótico, de esta manera el componente natural queda restringido a la moralidad en cuanto a los sistemas de transmilenio y transporte. El renacimiento económico no se ve tan claro en realidad la producción o paisaje para las intensidades y alturas de la ciudad efecto que se ha querido solventar con previsiones puramente normativa sobre el entorno inmediato, acordémonos que no está previsto en el plan de desarrollo del tema de la densidad y ha querido demostrar la eficacia del proyecto para Bogotá a partir de su tema financiera y su eficacia y ambiental. Quiero poner de presente aspectos cualitativos quedarían al éxito del proyecto a largo plazo que involucra indicadores sociológicos, infraestructura las funciones puramente economicista y reduce la economía, falta de integrar el ambiente a lo social a las comunidades Dónde están las especificidades Estrategia de compensación ya que hay 119 predios involucrados que tienen que desplazar la idea de implementar una red Regional del metro son aspectos que requieren la formulación de una ciudad región bajo los componentes la orografía, de la hidrografía y el ecosistema social, que no es un plan de ordenamiento mucho menos un plan de desarrollo, sino un plan de vida en el que conviven los tres ecosistemas del hábitat se debe conversar con el entorno.

Acto seguido la presidenta de la Comisión, le cede la palabra al Concejal Celio Nieves, a quien le queda un minuto de intervención. El Concejal Celio, habla sobre un aspecto que no fue mencionado, el de la movilidad y la educación y para ello debe la Administración cumplir el acuerdo 615 de 2015, que habla sobre la tarifa de transporte estudiantil, mediante el cual, el Concejo Distrital aprobó la creación, dentro de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, de la Tarifa Estudiantil, cuyo valor máximo será el equivalente al 70% de la tarifa ordinaria que aplique para los demás usuarios. Máxime cuando en el PDD, se habla sobre la meta de reducción del costo de transporte para hogares de mayor vulnerabilidad. Este Acuerdo, va dirigido a los estudiantes de los estratos 1,2 y 3 y cuyos estudiantes, vivan a 1 kilómetro de distancia de sus viviendas al lugar de estudio. Por último, manifiesta que ojalá, Bogotá, cuente con una malla vial recuperada en esta administración.

Una vez finalizada la intervención de todas las bancadas, informa la Presidenta de la comisión, que enseguida la corresponde a los funcionarios de la Administración, recoger todas las inquietudes de los Concejales.

Para ello, solicita al Secretario de Movilidad, para que, como cabeza del sector, tome la vocería y control de las respuestas requeridas a los cabildantes.

El Secretario de Movilidad informa que el hará algunas precisiones, pero que le otorgara la palabra a cada funcionario de las entidades que conforman el Sector.

En primer lugar, se hizo mención de la debilidad del PDD en cuanto a la ausencia de las motocicletas, por lo que, debe realizarse un esfuerzo grande, para construir lineamientos de política pública, para que haya desplazamiento seguro y no sean actores principales en accidentes viales.

Se da en el PDD una visión de una ciudad a 2030, en donde exista multimodalidad en movilidad, partiendo que la movilidad, es un derecho.

Fuentes de Financiación, Política Tarifas y la bicicleta, fueron los temas más recurrentes de los concejales. De lo expuesto, se concluye que se debe tener mayor especificidad en cuanto a las metas, y explica cuál fue la metodología del PDD: PROPOSITOS/OBJETIVOS/PROGRAMAS Y METAS.

De tal manera que no se manejó por proyecto, sino por propósitos y objetivos.

Pero dadas las intervenciones de los concejales, se estaría ajustando por proyectos como el de la bicicleta. Que valga la aclaración que, la solución para promover el uso de la bicicleta, no es la creación del sistema público de bicicletas. Ejemplo fue el caso de Medellín, que desde el 2010, se implementó dicho sistema.

Más, sin embargo, por solicitud de los concejales, se estará incluyendo como meta la implementación de este sistema. Se trazarán un sistema público de bicicletas, responsable. Aclaró igualmente que hace 20 años, que se inició con el programa de ciclorutas, se han construido 550 Kms., desarrollo 147 ó 150 Kms de ciclorutas. Así que la apuesta en este plan es la intervención de 480 Kms de ciclorutas.

Cabe destacar que se priorizan las ciclorutas con estos tres factores: se eligen volumen, conectividad y siniestralidad vial. A estas ciclorutas, se le suman carriles temporales, los 80 kms.m en esta pandemia, que, de acuerdo a la Alcaldesa, serán permanentes.

En cuanto a las fuentes de financiación y la política Tarifaria, son temas de gran importancia, ya que, para poder construir, operar y mantener un SITP, se requieren de fuentes de financiación, de tal manera que el PDD, apunta a establecer al menos 4 fuentes de financiación, entre ellos Pico y placa Solidario; Estacionamiento en vía; para que estabilizar el fondo tarifario. Además de establecer una política tarifaria, en la que se incluya el factor de capacidad de pago, de los usuarios.

También se refirió a la política de vehículos eléctricos, asociada a la meta de reducción en 5% de la emisión de particulado y una meta de 6500 vehículos eléctricos.

En cuanto a la meta de validación en un 25%, debe ser ajustada, ya que por la emergencia sanitaria, ya no se va a trasladar el mismo número de pasajeros, lo que debe ajustarse esa meta y proyectarse a ofrecer una mejor calidad de servicio.

En cuanto a espacio público, esos 2 millones de metros, se ira a especificar, cuáles son andenes.

En cuanto a las cámaras salvavidas, ya cuentan las 71 con la aprobación del Ministerio de Transporte, en cuanto al Plan de Seguridad Vial, se está trabajando de la mano con el Gobierno Nacional. En cuanto al foto comparendo, la corte jamás ha estado en contra de esta medida tecnológica, al contrario, manifiesta que el proceso de detección foto comparendo, es válido, máxime que, en Bogotá, se estableció como velocidad mínima 50Kms/H.

Salta ahora a los 14 corredores viales priorizados, en los que la meta es mantener la velocidad, mantener constante el tiempo de viaje.

Uno de los grandes proyectos es la de ocupación compartida. Aunque en este momento, por la pandemia no es posible, pero este proyecto es ambicioso.

El operador público de transporte, no es cuestión de ideología política, es la necesidad de la existencia, dadas las experiencias pasadas, presentes y del mundo.

En cuanto a la titularización, que hace referencia a pignorar el predial a cancelar en el futuro por los ciudadanos, pero no es para fondear el FET. Respecto al Corredor Verde, si así lo requieren los concejales, se ajustará la redacción del artículo para mayor tranquilidad.

El Secretario distrital de Movilidad, informa que le otorga la palabra al Gerente de TM, para absolver las inquietudes. Iniciará a resolver sobre la inquietud de Desarrollos Urbanísticos, de explotación del suelo, para poder generar más recursos y destinarlos al FET.

Explicó que la gestión, realizara por la ERU, frente a los desarrollos urbanísticos, son de carácter de renovación urbana, muy diferentes a los que pretende desarrollar TM, que son ocasionados por el flujo de personas que se mueven alrededor de la infraestructura vial.

El segundo punto más importante y que fue abordado por los concejales, se refiere a Operador Público, permitirá Acciones en 2 enfoques principales: Intervenir en situaciones especiales, en la que se pone en riesgo, la prestación del servicio de transporte público que es un servicio esencial, a título de ejemplo, en la pandemia, de tal manera que pueda entrar a operar cuando las circunstancias así lo exijan. El segundo componente es el de calidad.

¿Qué incluye el operador público? Es amplio, no está enfocado a solamente una modalidad. En cuanto al recaudo la ley no prohíbe tener otro recaudador, por lo que se debe honrar el contrato vigente para ello.

En cuanto a infraestructura de transporte, es muy importante, para mejorar calidad de servicio y ofrecer oportunidades en viajes de mayor facilidad y mejores oportunidades, para obtener mejor calidad de vida, por tener acceso a su trabajo, educación, etc.,

Centro de Integración Modal, son las sim norte y sim 80 son unas PPs, se pueden evaluar, hay tema específico con la nación, permiten la conectividad de modos de transporte y concepción Bogotá- Región.

En cuanto a los temas de Validación. ¿Qué pasará con los provisionales? Y el tema de Evasión. En el PDD, está el artículo 78 que venia del anterior plan de desarrollo, permite el

pago a pequeños propietarios que quedaron desamparados de alguna forma, con la liquidación de EGOBUS, TRANZIT, ECOBUS.

De tal manera que cuando se realice el proceso de la adquisición de la nueva flota con tecnologías limpias, y tengamos esa nueva flota, estos provisionales y buses azules, saldrían 3200 buses aproximadamente, para la chatarrización y pago a los pequeños propietarios. La fecha límite para ello, es el 31 de diciembre de 2021, y que de esta forma se podrá cumplir con la meta de la reducción de emisión de material particulado.

El tema de evasión, se está contemplando la ubicación de torniquetes que eviten los colados y que ofrezcan seguridad, para los usuarios.

Respecto a la pandemia, se está trabajando con todas las normas de bioseguridad, y mantenimiento el distanciamiento.

En cuanto a tecnologías GPS, se tiene como factor principal en el TM. Información al usuario y medición del servicio.

Culminada la intervención, el Secretario de Movilidad, Director del IDU, Diego Sánchez, en primer lugar, se referirá al programa de cables. En primer lugar, con el cable San Cristóbal, en esta administración se construirán los primeros 2.8 kms, y el compromiso es llegar a Juan Rey. Se deja la preinversión en este cuatrienio, para que la construcción se ejecute en la próxima administración.

El REGIOTRAM OCCIDENTE, ya está adjudicado, en el tramo en Bogotá, en 4 desniveles, Recursos del Distrito, para la conectividad con TM y metro.

PROYECTO SUBA –COTA, se va a realizar, se cuenta con 176 mil millones, se ha visto truncada su construcción, por problemas ambientales, sin embargo, están estudiando, como se podría realizar sin afectación ambiental, estos recursos fueron tomados, al no poder utilizar los recursos de la Vía San José (Ar.t 82), por limitantes ambientales, conocidas posteriormente.

NUEVO MILENIO, Va de la calle 108 a 128, canal córdoba, está a cargo del EEAB, para construcción de alameda.

HAY 29 PUENTES VEHICULARES, 9 NUEVOS Y 20 REFORZAMIENTO.

CONSTRUCCION 15 PUENTES PEATONALES.

El corredor de la Séptima, se ajustará como eje de movilidad, respetando el medio ambiente.

Inicia el Gerente del Metro, su intervención, aclarando que los temas que

En cuanto a la PLM, el hecho de haberse realizado el contrato, la previsión se había dicho que el pago del componente del dólar, era para \$ 4.150 pesos constante de 2017 y solo representa el 26% ese componente. De tal manera que no puede ser mayor a \$ 4.400 por dólar.

Si presenta mayor devaluación, se deberá buscar financiación. Pero afortunadamente, no hay desfase.

Igualmente fue previsto para el pago de la interventoría, como la anterior.?

Respecto a la Fase II, del Metro, quedo validada para expandir la PLM, y completar esa U, como línea más eficiente, llegando a SUBA y pasando por ENGATIVA. Hay como 30 alternativas para poder llegar a los puntos y se redujeron a 9 y se elegirá por parte del consultor en la etapa de la prefactibilidad. No se sabe si esta fase tiene componente subterráneo o área.

Respecto a la pregunta sobre si es mejor tener un solo operador de renovador urbano y no TM Y METRO, como se pretende. Esta modificación se debe a que la captación de generación del valor, no la recibe TM ni METRO, sino los privados, por eso, se solicita que TM y METRO pueda captar esa generación de valor, para el FET y ello con el tiempo, podrá reducirse la tarifas, para llegar a trifas cero. Estas rentas complementarias, son las que van a ayudar para se llegue a ello, por ser PERMANENTES, esos ingresos. Estas rentas complementarias, son parte de la política tarifaria.

Esa capacidad de movilización del metro de 72.000 pasajeros en un solo sentido, hora. Cada vagón tiene capacidad de 1800 pasajeros y el sistema de interconexiones, por 40 trenes por hora.

El Señor Secretario de Movilidad, le otorga la palabra al director de la Unidad de Mantenimiento Vial, comparten que la malla vial, está totalmente recuperada y que la seguridad vial se puede obtener con el mantenimiento malla vial. Respecto al mantenimiento de las vías intermedias y rurales, son vías que tienen características técnicas como las vías locales. Atención y apoyo interinstitucional son las funciones de la UAMV.

De esta manera se cierra la intervención de la Administración Distrital.

La Presidenta, otorga la palabra a los concejales, inscritos. En primer lugar, concede la intervención al Concejal Carlos Carrillo, y hace referencia al artículo 88 (EMPRESA COMERCIAL E INDUSTRIAL DEL ESTADO Y SOCIEDAD POR ACCIONES) y artículo 89 del PDD, solicita modificar el numeral 4, para ser netamente público el operador transporte público.

Concejal Manuel Sarmiento, solicita la figura de la PLUSVALIA y no la persona o ciudadano que compra el inmueble, como se propone en el PDD.

El Concejal Álvaro Acevedo, hace referencia a la construcción de 2.8 Kms. Porque solamente se construye la parte de Usaquén. Por eso solicita estructurar dos cables más, como 20 de julio a Lomas, Rafael Uribe. Por eso, no comprende, los criterios para priorizar las obras a ejecutar.

Frente a estas inquietudes, el Secretario de Movilidad, dice que se está robusteciendo a la Entidad, para integrar todos estos modelos y este ejercicio, es importante, para determinar si los proyectos priorizados, son los adecuados.

En cuanto al tema de PLUSVALIA, no es la única herramienta, se ajuste a la norma. Pero se compromete a analizarlo.

En cuanto a la solicitud del gremio de los taxis, se lo responderá por escrito.

Para responder al concejal Carrillo, en cuanto al tipo de sociedad, del operador, se va a analizar con los abogados.

Respecto a la inquietud del concejal Acevedo, el Director del IDU, informa que hay un PLAN de cables, que tiene como fin, determinar que otros cables, necesita la ciudad, para establecer un programa, de cada uno de ellos. En cuanto al cable San Cristóbal, realmente va a estar en Juan Rey.

El Concejal Yeffer solicita si se va a establecer meta para renovación del SITP desagregada y % de avance San Cristóbal, en cuanto a tema de movilidad eléctrica, es por ley, evaluación técnica sobre proyecto de sistema de bicicletas públicas y el tema de las rutas exclusivas para ciclocarriles, cómo se está generando de complicaciones de movilidad, por carriles exclusivos para bicicletas y los CDEAs para revisión tecno-mecánica.

La Concejal Lucía Bastidas, solicita cual es el beneficio para la ciudad el REGIOTRAM DEL OCCIDENTE. También ALO, Villavicencio, la Troncal Centenario. Sobre carrera Séptima, solicitará en la comisión.

La concejala María Fernanda, los \$ 350 mil millones para cultura ciudadana. Sobre Regiotram, ser más aterrizada y la flota eléctrica para Transmilenio y la inquietud de pequeños propietarios.

En respuesta al Secretario de Movilidad, responde que la meta de transporte de carga, se va a revisar, se amplían a 6500 vehículos eléctricos, 20 estaciones de recarga. Evaluación técnica de sistema público de bicicletas. Rutas exclusivas, que iniciaron como temporales que quedarán permanentes, de acuerdo a los estudios que están adelantando. Respecto a los CDEAS, es con el Ministerio de Transporte.

REGIOTRAM OCCIDENTE, es muy beneficioso para la ciudad, en cuanto a los pequeños propietarios, ellos están solicitando un subsidio, pero las finanzas del distrito, no permite esta clase de ayuda. Este adelantado mesas de trabajo con ellos.

Respecto a la meta del 25% de validaciones adicionales, se refiere a separar la meta, una porque se refiere a la meta y otra a la evasión. Se revisará esta meta. Frente a la flota eléctrica, se está a la espera de los buses eléctricos, en las licitaciones que están por abrirse, el puntaje es mucho más alto que la oferta sea eléctrica.

La Avenida Villavicencio, no quedo por recursos, en cuanto a la ALO, el próximo año quedará contratada. Vía Cota, se tienen los estudios de doble calzada, la inversión es alta, pero por cuestiones ambientales, no se puede trazar doble calzada. Pero se desarrollará de acuerdo a lo antes informado.

Para la Concejal María Fernanda, la inversión de cultura ciudadana, esta compartida entre Secretaria Distrital de Movilidad y TM., la Da. María Fernanda, le parece que \$35 mil millones es muy alto.

El Concejal Celio Nieves, insiste en dar aplicación al Acuerdo 615 de 2015, en cuanto a la reducción de la tarifa de transporte público, para los estudiantes de la ciudad y que se encuentren en las circunstancias contempladas en el Acuerdo. Solicita que se ajuste el artículo 89 del proyecto del PDD, en los términos manifestados.

Concejal Andrés Forero, comparte la misma presentación del Secretario de Movilidad, son cifras del déficit del sistema, desde el año, presenta un déficit de 5 billones de pesos para las arcas distritales, y eso quiere decir que no estuvo bien estructurado el modelo del SITP. Otra cosa, no se realizó la chatarrización. Es reprochable que se hubiese contratado al responsable de lá mala estructuración del SITP.

El concejal Julián Rodríguez, insiste en la movilidad de las personas que están en condición de discapacidad, por lo que, es necesario que el sistema tenga un componente e infraestructura adecuada para esa población. En el marco de Bogotá 24 Hs es necesario, tener un seguimiento al proceso de carga. Cómo será la metodología para la satisfacción del usuario en un 4%. Cómo va el proceso judicial con Recaudo Bogotá, por demanda de una clausula denunciada.

El Secretario Distrital de Movilidad, responde a las inquietudes planteadas, en cuanto a que la Administración le apunta a generar una política tarifaria, en la que las poblaciones más vulnerables, se les pueda reducir la tarifa.

Reitera la importancia sobre el uso de la bicicleta, como una forma de movilidad prevalente en el marco de la pandemia y se enfocara la administración para establecer e implementar el sistema público de bicicletas.

En el tema de descargue y cargue, se está trabajando con la Secretaria Distrital de Desarrollo Económico, con la Cámara de Comercio, esta apuesta también quedo en el PDD, en el marco de Bogotá 24 Hs.

Respecto a la experiencia de viaje, se está realizando un seguimiento, en el que se determine los tiempos de viaje, la satisfacción, la seguridad y confiabilidad.

Respecto a la lámina presentada por el Concejal Forero, que habla sobre el retorno, para la ciudad, y efectivamente los servicios troncales, indican que se suben mucho más pasajeros, a diferencia de los buses azules. Esta situación se da a nivel mundial.

Respecto a la renegociación de los contratos, es una incertidumbre frente a lo vivido en la pandemia. Uno por menores ingresos y sobre la necesidad de la renegociación. Situación que se está estudiando, para toma de decisiones más acertadas.

En cuanto a la infraestructura, 42 estaciones de TM, tienen diferentes tipos de afectación, es la externalización de taquilla, ofrecer mayor flujo para el ingreso. Se están revisando cada uno.



Respecto a la población en condiciones de discapacidad (7), hay zonas de atención preferencial y los buses que están por llegar, tienen condiciones especiales, para poder atender a esta población. Se está trabajando para que el transporte público sea accesible a toda persona desde los 4 años en adelante.

Existen diferentes formas de ponderar la satisfacción de los usuarios, como determinar cuánto se está demorando un bus en una ruta, cuantos buses se disponen para una ruta, el índice de cumplimiento y el índice de calidad. Esta es la forma de medir la satisfacción y tienen su línea base.

#### 5.- Comunicaciones y Varios

El Secretario informa no tener ninguna comunicación o varios pendientes.

En ese orden de ideas, la Presidenta ordena levantar la Sesión.

El Secretario informa que, siendo las 9:34 pm. del día 14 de mayo de 2020, se levanta la sesión no presencial de la Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.



H.C. ANDREA PADILLA VILLARRAGA  
Presidenta



NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO  
Subsecretario de Despacho

Elaboró: Reinaldo García Baquero  
Revisó: Melania N. Rodríguez Ortega.