

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

PROPOSICIÓN No. _____ DE ____

Aprobada en:

Tema: Proposición aditiva a la ponencia concertada del Proyecto de Acuerdo 368 de 2024, **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”.**

En ejercicio de las atribuciones conferidas por la Constitución y la Ley, y en especial las consagradas en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 40 de la Ley 152 de 1994 y el artículo 48 del Acuerdo 878 de 2023, los honorables concejales abajo firmantes nos permitimos presentar la siguiente proposición ADITIVA contemplada en el numeral segundo del artículo 85 del Acuerdo 741 de 2019, en los siguientes términos:

Motivación:

La Agencia Europea del Medio Ambiente reconoce que las actividades del transporte contribuyen significativamente al cambio climático y a la contaminación atmosférica (EEA, 2000). Las ciudades deben encontrar nuevas soluciones para mejorar la movilidad, ya que las necesidades humanas y sus satisfactores cambian constantemente (Max-Neef, 1986). Por lo tanto, es crucial replantear los modelos de planeación urbana que no han resuelto eficazmente las necesidades de transporte, movilidad y accesibilidad.

Max-Neef, en su libro "Desarrollo a Escala Humana", destaca la importancia de una movilidad con calidad ambiental, mientras que expertos como Alfonso Sanz y José Manuel Naredo abogan por nuevas propuestas urbanísticas y tecnologías de transporte más sostenibles. Estas incluyen vehículos eléctricos y tecnologías de propulsión que reducen el consumo y las emisiones.

La creación de grandes áreas comerciales, que priorizan el uso del automóvil, es problemática. En Bogotá, la mitad de la población utiliza transporte público, y experiencias como la de Los Ángeles demuestran que priorizar el transporte privado requiere más del 60% del espacio urbano, lo cual es insostenible (Naredo y Sánchez, 1994).

Las externalidades negativas del transporte, como los costos de salud por contaminación y la inactividad física, así como los costos asociados a incidentes viales, deben ser mitigadas. Es necesario redoblar esfuerzos para mejorar el sistema integrado de transporte de Bogotá, conocido por su ineficiencia e inseguridad.

El uso de la bicicleta como medio de transporte es una solución real y sostenible, accesible para más del 90% de los habitantes de la ciudad. La Ley 2294 de 2023 establece el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", que incluye un Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta. Este

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

programa, liderado por el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte, busca aumentar la cicloinfraestructura, promover asociaciones público-privadas para estaciones de bicicletas compartidas y fomentar la producción nacional de bicicletas y sus partes, complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

La política pública de la bicicleta en Bogotá busca mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales para el uso de la bicicleta. Un eje estratégico es mejorar la experiencia de los ciclistas ampliando e interconectando la red de ciclorrutas y aumentando los cicloparqueaderos. Según la Encuesta de Movilidad 2019, solo el 24% de los viajes diarios en bicicleta son realizados por mujeres, por lo que la política también incluye acciones para aumentar su participación.

El marco normativo incluye:

- Constitución Política de Colombia: Artículos 1, 2, 24, 52, 63, 79, 82 y 209.
- Ley 105 de 1993: Establece principios fundamentales del transporte, su planeación y regulación.
- Ley 336 de 1996: Adopta el estatuto nacional de transporte, priorizando la seguridad.
- Ley 388 de 1997: Ordenamiento del territorio para garantizar acceso a infraestructuras de transporte.
- Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre, define términos y responsabilidades de las autoridades.
- Ley 1083 de 2006: Planeación urbana sostenible, promueve modos alternativos de transporte.
- Ley 1811 de 2016: Incentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte principal.
- Ley 2169 de 2021: Establece metas y medidas para alcanzar la carbono neutralidad.
- Ley 2294 de 2023: Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, fomento al uso de la bicicleta.

Estas normativas y políticas públicas establecen un marco sólido para promover una movilidad más sostenible y segura en Bogotá, con un enfoque especial en la inclusión y el uso de la bicicleta, garantizando una mejora en la calidad de vida y la reducción del impacto ambiental.

En ese sentido, realizamos la siguiente proposición ADITIVA del artículo 14.4. del plan:

| ARTÍCULO ORIGINAL | ARTÍCULO MODIFICADO |
|--|--|
| 14.4. Programa 26. Movilidad Sostenible. Este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de | 14.4. Programa 26. Movilidad Sostenible. Este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de |



CONCEJO DE
BOGOTÁ, D.C.

PROCESO CONTROL POLÍTICO

CÓDIGO: CTP-FO-004

PRESENTACIÓN PROPOSICIONES

VERSIÓN: 01

FECHA: 14-Nov-2019

encuentro de todos los ciudadanos. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera fluida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI. Por esto, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución. Así mismo, contener el aumento de siniestros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal. Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo. Se destacan los principales proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, los cuales se priorizaron en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial en el presente Plan de Desarrollo, nuevas salidas de la ciudad por el occidente que permitan disminuir la congestión, así como las líneas del metro 1, 2 y 3, entre otras obras que se vienen desarrollando de acuerdo con el estado de cada proyecto. Adicionalmente, la conservación del 40 % (más de 3.000 km carril) de la malla vial cuyo estado de condición física se encuentra en mal estado. Como parte de la expansión del Sistema de transporte público Metroferroviario, se incluye la contratación de la extensión de la PLMB hacia la calle 100 (3.25 km) con la definición de posibles fuentes de

encuentro de todos los ciudadanos. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera fluida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI. Por esto, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución. Así mismo, contener el aumento de siniestros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal. Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo. Se destacan los principales proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, los cuales se priorizaron en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial en el presente Plan de Desarrollo, nuevas salidas de la ciudad por el occidente que permitan disminuir la congestión, así como las líneas del metro 1, 2 y 3, entre otras obras que se vienen desarrollando de acuerdo con el estado de cada proyecto. Adicionalmente, la conservación del 40 % (más de 3.000 km carril) de la malla vial cuyo estado de condición física se encuentra en mal estado. Como parte de la expansión del Sistema de transporte público Metroferroviario, se incluye la contratación de la extensión de la PLMB hacia la calle 100 (3.25 km) con la definición de posibles fuentes de

| | | |
|---|----------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

financiación tales como, la captura del valor del suelo, ingresos tarifarios y no tarifarios y la titularización de ingresos tributarios futuros, que se generen en la zona de influencia de las líneas del metro, entre otras fuentes. Lo anterior, considerando que dicha extensión integra en dos localizaciones la PLMB con la Av. 68, y que en el sur se integran en la Avenida 1 de Mayo, completando la conectividad de la red de transporte masivo; adicionalmente permitiría la integración con el proyecto Regiotram del norte en la Autonorte con calle 94 y NQS; ayudando a descongestionar el nodo de la calle 72, permitiendo distribuir los viajes, conectando la región norte de la sabana con la infraestructura de la red de transporte masivo de Bogotá. El Regiotram Norte podrá ofrecer una solución a la movilidad regional y que discurre por el casco urbano de la ciudad de Bogotá y los sectores interurbanos del norte correspondientes a los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá, Convirtiéndose así en un complemento de la red de transporte integrado Bogotá - Región que se pretende implementar hasta el año 2035

financiación tales como, la captura del valor del suelo, ingresos tarifarios y no tarifarios y la titularización de ingresos tributarios futuros, que se generen en la zona de influencia de las líneas del metro, entre otras fuentes. Lo anterior, considerando que dicha extensión integra en dos localizaciones la PLMB con la Av. 68, y que en el sur se integran en la Avenida 1 de Mayo, completando la conectividad de la red de transporte masivo; adicionalmente permitiría la integración con el proyecto Regiotram del norte en la Autonorte con calle 94 y NQS; ayudando a descongestionar el nodo de la calle 72, permitiendo distribuir los viajes, conectando la región norte de la sabana con la infraestructura de la red de transporte masivo de Bogotá. El Regiotram Norte podrá ofrecer una solución a la movilidad regional y que discurre por el casco urbano de la ciudad de Bogotá y los sectores interurbanos del norte correspondientes a los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá, Convirtiéndose así en un complemento de la red de transporte integrado Bogotá - Región que se pretende implementar hasta el año 2035

Con este programa se busca contribuir a mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover una movilidad más eficiente, activa y sostenible en la ciudad mediante la implementación de medidas concretas. Por otra parte, se fomentará la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte como la movilidad activa, caminata y bicicleta, y

| | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO CONTROL POLÍTICO | CÓDIGO: CTP-FO-004 |
| | PRESENTACIÓN PROPOSICIONES | VERSIÓN: 01 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

| | |
|--|--|
| | <u>el mejoramiento del espacio público para la movilidad a través de la conservación y construcción de infraestructura adecuada para estos modos de transporte. Se realizarán esfuerzos de mantenimiento y ampliación de la infraestructura para que los viajes en medios sostenibles y activos sean cómodos, seguros e inclusivos, y garanticen una experiencia de viaje de calidad para que más habitantes de la ciudad opten por estos medios de transporte. Además, se promoverá una mayor y mejor participación ciudadana de usuarios de la bicicleta y peatones.</u> |
|--|--|

Cordialmente,



DONKA ATANASSOVA IAKIMOVA
Concejala de Bogotá.
Polo Democrático Alternativo.
Coalición Pacto Histórico.



QUENA RIBADENEIRA.
Concejala de Bogotá.
Vocera Polo Democrático Alternativo.
Coalición Pacto Histórico.