



# ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO IV N°. 2885 DIRECTOR (E): ROSA ELENA MORALES MENESES. MAYO 22 DEL AÑO 2019

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2019 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” .....	4341
---	------

## PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2019

### PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. INTRODUCCIÓN.

El presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la política pública de (actualización) Plan Maestro de Movilidad en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca mejorar la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual y usuarios del transporte privado.

Los lineamientos propuestos buscan la implementación de acciones orientadas a promover la movilidad ambiental y sostenible, en la cual el eje estructurador debe ser el transporte público y otros medios alternativos de transporte, a este se le suma la integración de los distintos sistemas de transporte de la ciudad; el mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte existentes con el objeto de aumentar la accesibilidad de la ciudadanía; y la protección a los usuarios de los distintos sistemas de transporte a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes dignos y seguros.

Todos estos elementos deben consolidarse para que Bogotá se convierta en una ciudad amable y sostenible en el tiempo. La movilidad ambiental y sostenible debe verse como el pilar sobre el cual se cimientan los demás principios para que permitan el efectivo ejercicio y disfrute de los derechos, tal como lo señaló el Departamento de Transporte de Londres, que acoge la Movilidad Sostenible y Ambiental, en los siguientes términos:

*“Necesitamos una red de transporte que pueda asumir el desafío de una economía en crecimiento y el incremento de la demanda de viajes, pero que pueda también alcanzar nuestros objetivos ambientales, esto significa redes de transporte coherentes con:*

- *Red vial que provea un servicio más confiable y libertad de elección para viajes personales*

y de carga, con posibilidades de informar a las personas las opciones sobre como viajar y cuando;

- Red férrea que provea un servicio eficiente, confiable y rápido, particularmente para jornadas interurbanas y pendurales en las extensas áreas urbanas;
- Servicios de transporte urbano-regional que sean confiables, flexibles, convenientes y enfocados a las necesidades locales;
- Hacer de los viajes a pie y la bicicleta una alternativa para viajes locales<sup>i</sup> ”

En efecto, la movilidad se convierte en el derecho de ciudadanas y ciudadanos a desplazarse de manera eficiente por la ciudad, como un factor de competitividad y productividad de los agentes económicos y sociales para la circulación y el intercambio de bienes y servicios.

Sin embargo, en los dos últimos años los estudios elaborados por la firma INRIX Global Traffic Scorecard<sup>ii</sup> arrojaron resultados preocupantes. En el año 2018 Bogotá se convirtió en la sexta ciudad del mundo con más trancones; mientras que para el año 2019, de acuerdo con la publicación de la compañía, Bogotá pasó a ocupar el primer lugar como la ciudad en la que más tiempo se pierde en los trancones<sup>iii</sup>. Pese a que, desde la administración la Secretaría de Movilidad en el año 2018 después de la entrega de los resultados, señaló:

*“En el 2019 deberíamos abandonar el señalado Top 10, pues en el 2018 entrará en operación el nuevo sistema de semáforos inteligentes<sup>iv</sup>”*

Por lo tanto, ante la nueva dimensión del concepto de movilidad y su relación con los bogotanos, la ciudad necesita un cambio de paradigma: de la vialidad sólo para carros y el mantenimiento tardío, hacia avenidas y calles completas y la conservación de la infraestructura vial y el espacio público para todos.

## 2. JUSTIFICACIÓN.

El Plan Maestro de Movilidad del Distrito Capital, fue implementado por la Alcaldía de Bogotá mediante el Decreto 319 de 2006. Se define como la herramienta que formula las determinaciones generales y normativas del Sistema de Movilidad, el cual tiene en cuenta la interdependencia que establece la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital. Como proyecto, el Plan Maestro de Movilidad, está orientado a mejorar su productividad sectorial y a aumentar la competitividad, mediante el cual se definen las necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo<sup>v</sup>.

En virtud de lo anterior, su actualización es necesaria para afrontar los problemas actuales de la ciudad. Toda vez que, para el año 2006 los retos en materia de movilidad fueron formulados con base en cifras y necesidades específicas. Actualmente, la lectura de la calidad de vida de las personas se relaciona directamente con la oportunidad de disfrutar su entorno y de relacionarse con el resto de los habitantes. Así, la malla vial de la ciudad y el espacio público se convierten en lugares de encuentro de todos, en donde debe prevalecer la igualdad de oportunidades.

Adicionalmente, de acuerdo a lo señalado en el “Informe Estructural –Evaluación al Plan Maestro de Movilidad PMM-<sup>vi</sup>” elaborado por la Dirección de Estudios de Economía y Política Pública de la Contraloría de Bogotá publicado en el mes de septiembre de 2017, la administración no cumplió con las metas proyectadas y programas propuestas en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Humana”, en particular lo correspondiente al plan de ejecución, porque: no logró que en el Sistema

de Movilidad se integre de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y que la estructura del Sistema de Movilidad, para los componentes del Plan Maestro de Movilidad concebidos en los planes y proyectos de “Bogotá humana”, que daban prioridad a los peatones y establecía al Sistema Integrado de Transporte Público –como estructurador y eje del sistema de movilidad.

Por otra parte, la entidad indicó que pese a que, en el marco de los objetivos propuestos desde el Plan Maestro de Movilidad, correspondiente a los periodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, que iba desde el 2006 hasta el 2020, el plan queda rezagado ante los avances de la ciudad, pues su eje estructurador fue el fortalecimiento del sistema de transporte público y la ampliación de la red de troncales, que incluía la optimización del sistema operacional con el mejoramiento de la cobertura y calidad del servicio, y actualmente, los intereses giran en torno a la movilidad sostenible .

Es menester diseñar y adoptar procesos pedagógicos para el logro efectivo de la implementación de las políticas, objetivos y programas en busca de la transformación, de tal forma que sea posible incrementar el uso de medios de transporte sostenibles ambientalmente. Para que esto sea plausible es importante incentivar en gran medida el uso del sistema de transporte público, la bicicleta, entre otros.

En concordancia con lo anterior, los lineamientos en materia de movilidad para la ciudad deben priorizar a peatones, el transporte público (con ajustes), el uso de la bicicleta y demás medios no motorizados, además se debe estimular el uso de la movilidad eléctrica, garantizando cómodas condiciones en el desplazamiento y una reducción de los índices de accidentalidad.

Honorables concejales, con base a lo anterior este proyecto de acuerdo se justifica por la necesidad de dar respuesta a las necesidades al nuevo concepto de movilidad que implica la transformación cultural y social de los bogotanos.

### 3. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

El objeto de este proyecto de acuerdo se dirige a la transformación y actualización del Plan Maestro de Movilidad del Distrito Capital.

### 4. FUNDAMENTO JURÍDICO.

A continuación, se expone el marco jurídico con base en el cual se da sustento legal al presente proyecto de acuerdo:

#### 4.1. Constitucionales.

**Artículo 1.** Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

**Artículo 2.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política,

administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

**Artículo 24.** Todo colombiano con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

**Artículo 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

**Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

...

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

#### 4.2. LEGISLACIÓN NACIONAL

**Ley 105 de 1993. Artículo 2. Principios fundamentales. N° 2.** De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

**Ley 769 de 2002. Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. Inciso 5.** Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

**Ley 1083 de 2006. Artículo 1. Movilidad sostenible en Distritos y Municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.** Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

**Parágrafo.** Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su

contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular.

**Ley 1801 de 2016. Artículo 89. Definición de estacionamientos o parqueaderos.** Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

**Artículo 90. Reglamentación de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público.** Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:

9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.

**Artículo 139. Definición del espacio público.** Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

## TÍTULO XV

### DE LA LIBERTAD DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN

#### Circulación y derecho a la vía.

**Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas.** La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

#### 4.3. NORMATIVIDAD DISTRITAL

**Decreto Distrital 190 de 2004. Artículo 19. Sistema de movilidad.** Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema de estacionamientos públicos y terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.

El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

**Artículo 45. Planes Maestros.** Los planes maestros constituyen el instrumento de planificación fundamental en el marco de la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región; permiten definir las

necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo.

Los planes maestros contendrán como mínimo:

1. La definición de políticas, objetivos, estrategias y metas de largo, mediano y corto plazo;
2. Las proyecciones de población;
3. La definición de los componentes y estructuras necesarias para la prestación del respectivo servicio;
4. La formulación de los proyectos y el cronograma de ejecución;
5. La definición de parámetros para la aplicación de los mecanismos de gestión para generar el suelo necesario para el desarrollo de los proyectos;
6. El análisis, evaluación y diseño de los aspectos financieros y económicos;
7. El análisis, evaluación y definición del impacto del plan en las condiciones sociales;
8. El análisis, evaluación y diseño de la estrategia ambiental y de reducción de vulnerabilidad;
9. Los mecanismos de seguimiento, evaluación y ajuste del Plan;
10. La cartografía de soporte;
11. El análisis y evaluación de riesgos y diseño de planes de prevención y contingencia.

**Artículo 46. Planes Maestros Prioritarios.** Se determina como prioritaria la elaboración de los siguientes planes maestros:

1. Plan Maestro de Movilidad, que incluye ordenamiento de estacionamientos.

**Artículo 162. Estructura del Sistema de Movilidad.** El sistema de movilidad está conformado por los subsistemas viales, de transporte y regulación y control del tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior.

**Parágrafo:** La Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) deberá formular, en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) y las demás entidades del Sistema, el Plan Maestro de Movilidad, orientado a atender las necesidades de accesibilidad y movilidad de la ciudad y de conexión con la red regional de ciudades, el resto del país y el exterior.

**Decreto 319 de 2006. Artículo 1. Adopción del Plan Maestro de Movilidad.** Adoptar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, en los términos del presente Decreto.

**Artículo 109. De la revisión del Plan Maestro.** Podrá revisarse el plan maestro:

- a. Cuando concluya su período de ejecución.
- b. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes de acuerdo con los resultados de una nueva encuesta de movilidad.
- c. Cuando el plan de ordenamiento territorial así lo ordene.

La revisión del plan deberá seguir el mismo mecanismo de formulación del presente Decreto, y en los casos de los literales “b” y “c” del presente artículo, acreditará además técnicamente, las circunstancias que ameritan variar sus disposiciones.

## 5. DOCUMENTOS TÉCNICOS

### 5.1 CONPES DE POLÍTICA DE DESARROLLO Y TRANSPORTE

**Documento CONPES N. 3943 del 31 de julio de 2018. Título 5.** 3 Plan de acción. (...) El primer objetivo plantea acciones para reducir las emisiones provenientes del parque automotor del país.

**Título 5.3.1** Reducir las emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles.

**Línea 1.** Renovación y modernización del parque automotor.

**Línea 2.** Actualización de parámetros de calidad de los combustibles y biocombustibles.

**Línea 3.** Seguimiento y control.

## 6. COMPETENCIA

**Constitución Política de Colombia. Artículo 313.** Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Decreto Ley 1421 de 1993. Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Artículo 12. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a su cargo.
11. Revestir pro tempore al Alcalde Mayor de precisas facultades para el ejercicio de funciones que corresponden al Concejo. El Alcalde le informará sobre el uso que haga de las facultades al término de su vencimiento.
19. Dictar normas de tránsito y transporte.

## 7. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta que la Ley 819 de 2009, en su artículo 7, señala que en todo momento el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo; y debido a que el presente proyecto de Acuerdo no incurre en impacto fiscal, con la radicación de este documento se solicita concepto favorable de Administración Distrital.

**JORGE DURÁN SILVA**

**Honorable Concejal**

<sup>i</sup> The Future of Transport a network for 2030 – Department for Transport – London 2004.

<sup>ii</sup> El INRIX Global Traffic Scorecard es un análisis de las tendencias de congestión y movilidad, que analiza 1.360 ciudades en más de 38 países. 28 de marzo de 2019. Recuperado de: <http://inrix.com/scorecard/>

<sup>iii</sup> El Espectador. “Bogotá, la ciudad en la que más tiempo se pierde en los trancones”. 13 de febrero de 2019. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-la-ciudad-en-la-que-mas-tiempo-se-pierde-en-los-trancones-articulo-839474>

<sup>iv</sup> El Tiempo. “Bogotá, la sexta ciudad del mundo con más trancones”. 25 de febrero de 2018. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-es-la-sexta-ciudad-del-mundo-con-mas-trancones-186730>

<sup>v</sup> Plan Maestro de Movilidad, Secretaría Distrital de Movilidad, 21 de marzo de 2019, recuperado de: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad>

<sup>vi</sup> Contraloría de Bogotá D.C. “Informe estructural –Evaluación al Plan Maestro de Movilidad PMM–”. Septiembre de 2017. Recuperado de: <http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Estructurales/Movilidad/2017%20Plan%20Maestro%20e%20Movilidad.pdf>

---

**PROYECTO DE ACUERDO No.**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL.**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confieren los numerales 1, 10 y 19 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA.**

**ARTICULO 1. OBJETO.** El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad.

**ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS.** La revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad sobre los cuales se fundamentan las directrices generales de la movilidad en el Distrito Capital son los siguientes:

1. El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad territorial en el contexto de una movilidad sostenible, con seguridad vial y accesibilidad universal.
2. La prioridad de los modos de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.
3. La intervención selectiva desde la cual se definen los factores de riesgo que favorecen la alta ocurrencia de hechos viales traumáticos.
4. El fortalecimiento de la cultura ciudadana desde los comportamientos ciudadanos, y la legitimidad de las normas y de las autoridades de tránsito.
5. La coordinación institucional, la gestión mancomunada, la intermodalidad y la financiación de la sostenibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, contemplado como un servicio público esencial.
6. El cumplimiento de los tratados internacionales de cambio climático, suscritos por el Estado colombiano en lo que respecta a la movilidad.
7. La adopción de un modelo de desarrollo urbano sostenible.
8. La visión de Movilidad Segura desde los ámbitos científico y técnico.

**ARTICULO 3. OBJETIVOS DE LAS DIRECTRICES GENERALES DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD.** La revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad se fundamenta en los siguientes objetivos:

1. Integrar el Plan Maestro de Movilidad con las políticas de desarrollo territorial y económico.



2. Mejorar la seguridad vial a partir de acciones en lo referente a la gestión institucional, el comportamiento humano, la atención y rehabilitación de víctimas, la infraestructura y los vehículos.
3. Garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida a partir de acciones en las dimensiones física, comunicativa y actitudinal.
4. Planificar la movilidad con base en la prioridad al Sistema Integrado de Transporte Público y los medios no motorizados (usuario, peatón y bicicleta).
5. Incentivar el uso del Transporte Masivo.
6. Sustituir progresivamente el uso de combustibles fósiles por energías renovables en el sector transporte.

**ARTÍCULO 4. DIFUSIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD.** Una vez se establezca la actualización del Plan Maestro de Movilidad, la Secretaría Distrital de Movilidad será la encargada de diseñar y difundir las estrategias que den a conocer a las modificaciones del mismo, a través de herramientas de fácil acceso y amplia divulgación.

**ARTICULO 5. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD.** El Gobierno Distrital revisará, modificará y divulgará la actualización del Plan Maestro de Movilidad en los eventos que señala el artículo 109 del Decreto 319 de 2006, teniendo en cuenta los objetivos de las directrices generales establecidos por el presente Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año, que permita a los ciudadanos movilizarse con las garantías de infraestructura, seguridad y criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica con base en los enfoques planteados en este Acuerdo.

**Parágrafo 1.** La revisión del Plan Maestro de Movilidad no podrá superar los 8 años. Así mismo, será de obligatoria revisión cada vez que se expida un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial.

**Parágrafo 2.** La actualización del Plan Maestro de Movilidad estará sujeto a las disposiciones vigentes contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

**ARTÍCULO 6. VIGENCIAS Y DEROGATORIAS.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación, y deroga cualquier acuerdo distrital que le sea contrario.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**