



Felipe Ríos Londoño

H. Concejal de Bogotá D.C.

Terminales satélites De transporte

1. Sistema Integrado de Transporte
2. Planeación
 - 2.1. ¿Están integrados los terminales al transporte masivo?
 - 2.2. Proyecciones para la construcción
3. Contaminación
4. Integración con Bogotá Región

Sistema Integrado de transporte

"Antes de un año, el transporte público estará integrado", asegura nuevo Secretario de Movilidad LUIS BERNARDO VILLEGAS ADVIERTE QUE SE VIENEN "DÍAS DIFÍCILES" PARA EL TRÁFICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS Y PROMETE DARLE UN REVOLCÓN A ESTE ESPINOSO PROBLEMA QUE GOLPEA A LA CIUDAD.

EL TIEMPO:

¿Cuándo arranca el sistema integrado de transporte y cómo va a funcionar?

LUIS BERNARDO VILLEGAS:

"En estos momentos hay un estudio en desarrollo que culminará la semana entrante. A (...)"
(eltiempo.com, Sección Bogotá, 13 de enero de 2008)

No habrá Sistema Integrado antes del 2010 anunció el Secretario de Movilidad del Distrito

Luis bernardo villegas le aseguró a el tiempo y a citynoticias que pasar de un modelo a otro en tan poco tiempo "sería un suicidio, un salto al vacío".

Esto pese a que a comienzos de año había asegurado a el tiempo que en enero de 2009 o antes, el transporte público de bogotá estaría integrado y que los usuarios podrían moverse en bus, buset (...)

(eltiempo.com, Sección Bogotá, 19 de mayo de 2008)

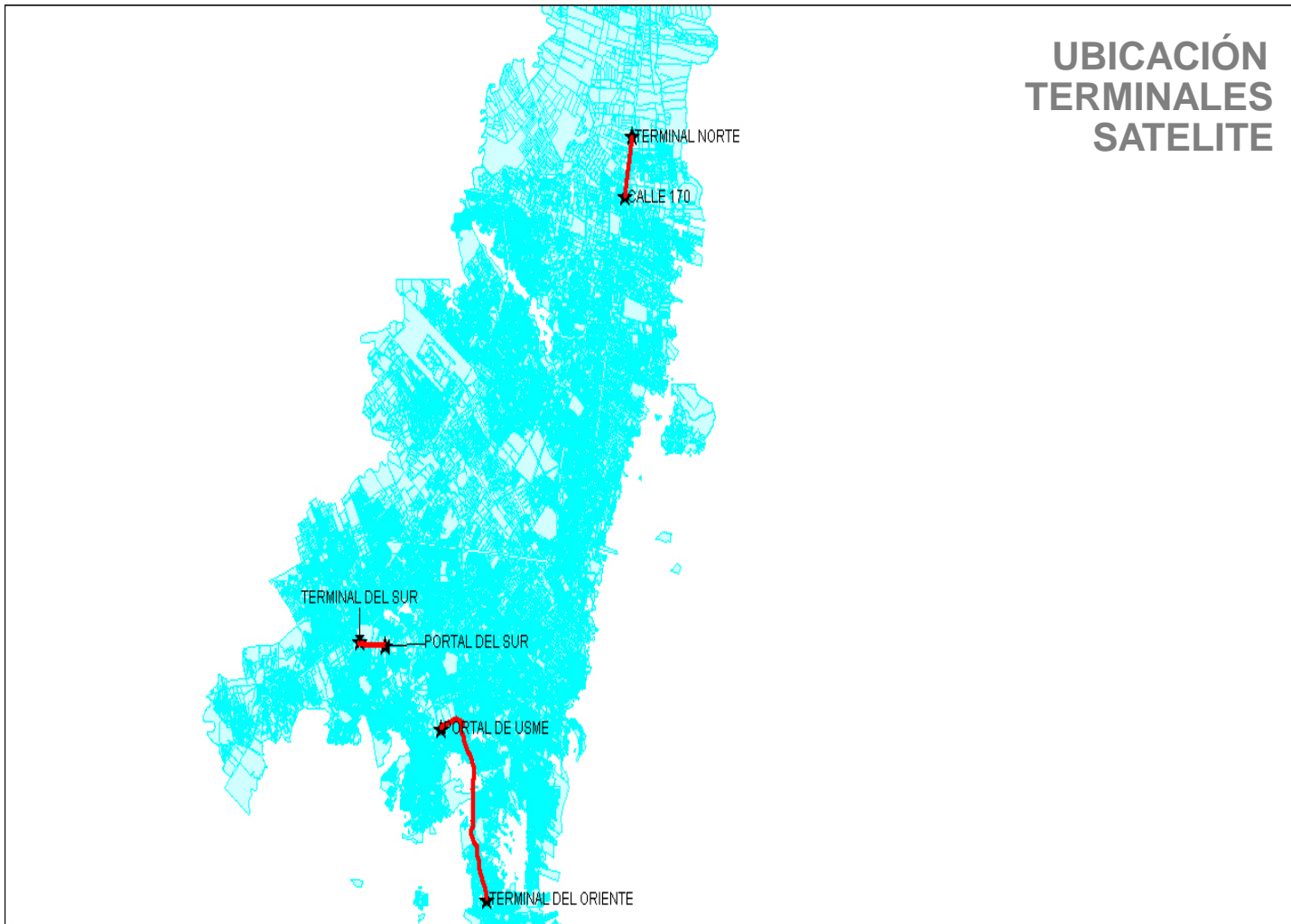
El secretario, Luis Bernardo Villegas, le dijo esta semana a EL TIEMPO que el Plan Maestro le ordena abrir las licitaciones (aseguró que en diciembre de este año), "pero si dentro del ordenamiento legal colombiano es posible hacer un tránsito del sistema actual al SITP sin necesidad de licitación, estaremos dispuestos a revisarlo".

eltiempo.com, Sección Bogotá, 14 de julio de 2008

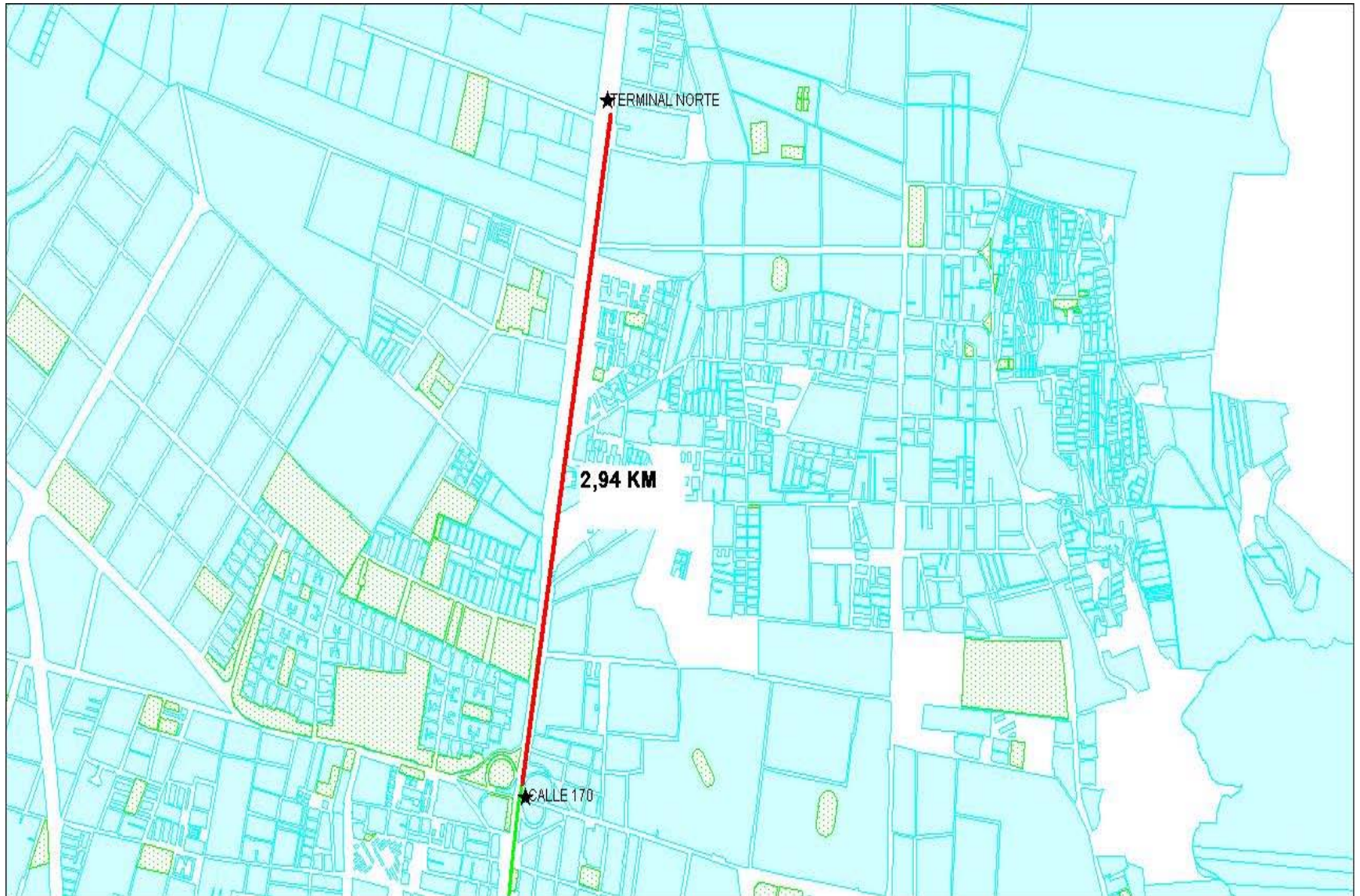
Planeación

¿Están integrados los terminales al transporte masivo?

¿QUE MECANISMO SE UTILIZARÁ PARA ARTICULAR LOS TERMINALES DEL NORTE, SUR Y ORIENTE A LOS SISTEMAS MASIVOS DE TRANSPORTE URBANO DE BOGOTÁ?



Terminal satélite del norte



Terminal satélite del sur



Terminal satélite del oriente



Artículo 40

De los Intercambiadores Modales Transporte Complementario ¿Transporte Público - IMCOM.

Tendrán como finalidad facilitar la integración de los servicios de alta capacidad (Metro y TransMilenio) y los flexibles complementarios (Transporte colectivo y rutas alimentadoras) entre sí, y a pie y en bicicleta, a una distancia que facilite el trasbordo de los peatones, y contarán con las siguientes características:

b. (...) La provisión de los servicios deberá contar con puntos de venta y recarga en las instalaciones, infraestructura tecnológica necesaria para la lectura del medio de pago, medición del flujo de pasajeros, control del acceso al sistema, que sea compatible con la tecnología actual de recaudo del gestor del transporte masivo, TRANSMILENIO S.A.

Plan maestro de movilidad

Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

Transporte público colectivo: Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

Planeación

Proyecciones para la construcción

3 corredores

CORREDOR NORTE: Cajicá, Chía, Cogua, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Guatavita, Nemocón, Sesquilé, Sopó, Tabio, Tenjo, Ubaté, Guachetá, Lenguazaque, Chocontá y Villapinzón.

CORREDOR SUR: Sibaté, Granada, Silvania, Fusagasugá, El Salto, San Antonio, San Miguel y El Colegio.

CORREDOR ORIENTE: Cáqueza, Chipaque, Guayabetal, Quetame y Villavicencio.

¿NO HAY CORREDOR OCCIDENTAL?

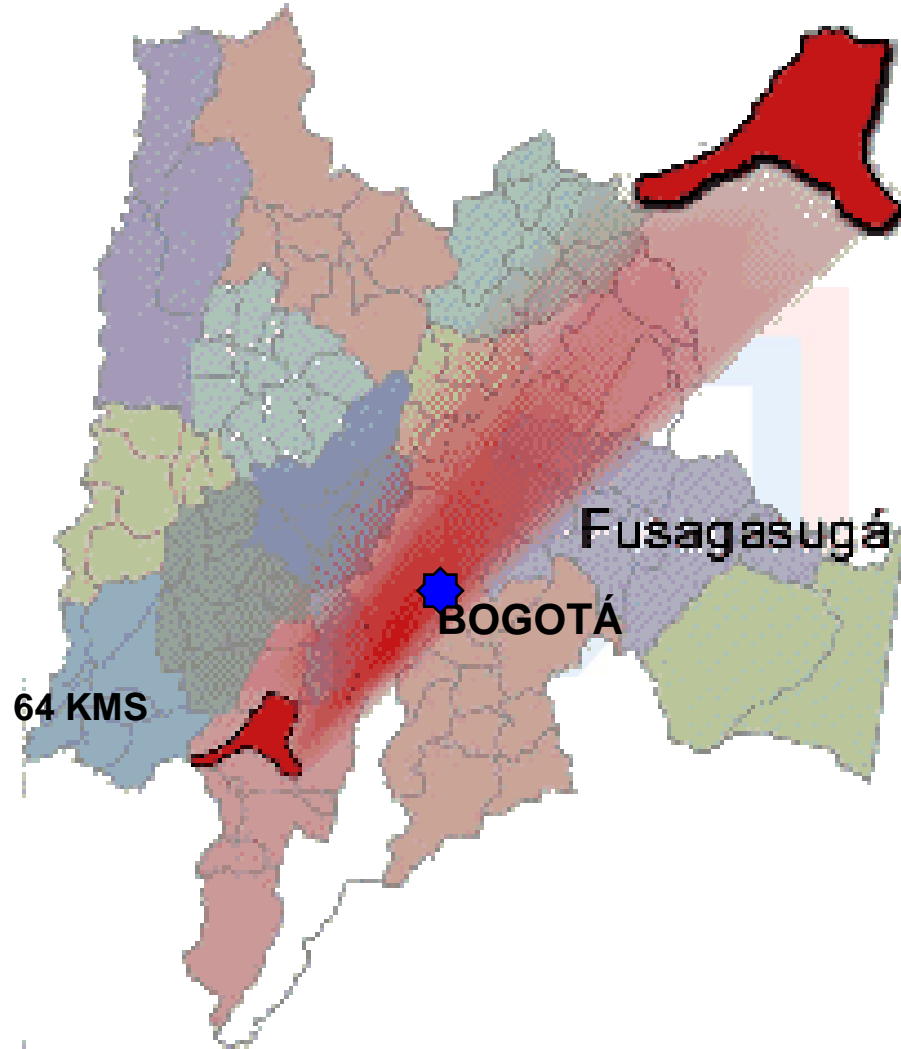
Distancia corredor **Norte**

¿MUNICIPIOS DORMITORIO?



Distancia corredor **Sur**

¿MUNICIPIOS DORMITORIO?



Distancia corredor Oriental



Proyección de Demanda

ESTUDIOS	REAL
30 municipios o ciudades intermedias (27 de Cundinamarca y 3 de otros departamentos)	116 Municipios Cundinamarca
1.101.551 personas, (717.046 Cundinamarca y 384.834 de otros departamentos)	2.280.037 personas sólo en Cundinamarca, ¿y el resto del país?

¿Cuántos Buses?

CORREDOR NORTE

AÑO	CORTA DISTANCIA (VEHICULO/)			MEDIA Y LARGA DISTANCIA (VEHICULO/)			TOTAL		
	AÑO	DIA	HORA	AÑO	DIA	HORA			
2007	146.387	312	23	296.464	632	47	442.851	EST	
DESPACHADOS DESDE EL TERMINAL 419.175 Y PARADEROS INFORMALES								512.898	REAL
							15,8%	70.047	DIFER.

¿Cuántos Buses?

CORREDOR SUR

	CORTA DISTANCIA			MEDIA Y LARGA DISTANCIA			TOTAL		
	AÑO	DIA	HORA	AÑO	DIA	HORA			
2007	80.982	216	16	338.584	903	65	419.566	EST	
DESPACHADOS DESDE EL TERMINAL 395.223 Y PARADEROS INFORMALES							539.088	REAL	
							28,5%	119.522	DIFE

CORREDOR ORIENTE

	CORTA DISTANCIA (VEHICULOS/)			MEDIA Y LARGA DISTANCIA (VEHICULOS/)			TOTAL	
	AÑO	DIA	HORA	AÑO	DIA	HORA		
2007	93.685	203	17	67.350	146	12	161.035	EST
NO SE SUMINISTRARON DATOS							¿?	REAL

Plan maestro de movilidad

Centralidades: Núcleos urbanos configurados alrededor del Centro Metropolitano y en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentros.

CIM: Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

Intercambiador modal: Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

Red de intercambiadores modales: Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

Artículo 4

El transporte público en el PMM

El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

Artículo 38

De la Infraestructura de Intercambiadores Modales.

Las entidades distritales, cuyos servicios se presten en los Intercambiadores Modales, acometerán la construcción de los mismos, ya sea directamente, o a través de la Terminal de Transporte S.A., o del Instituto de Desarrollo Urbano. Lo anterior sin perjuicio de la adopción de esquemas de participación público-privados. El DAPD definirá los aspectos relativos al plan de implantación de cada intercambiador modal, en coordinación con las entidades que prestarán sus servicios en los mismos.

Plan V

Plan de Intercambiadores Modales - Estrategias.

Artículo 36

Estrategia de Intercambio Modal.

Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región.

En este marco, la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la Ciudad el cual deberá tener interconexión entre sus diferentes componentes.

La Administración Distrital designará las entidades encargadas de definir las áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los intercambiadores modales y adecuados corredores que propicien adecuadamente la integración funcional de los distintos servicios.

.

Planeación Contaminación

¿Contaminación?

¿CUÁLES SON LOS PLANES Y PROGRAMAS DE MITIGACIÓN AMBIENTAL DE LAS COMUNIDADES DONDE SE VAN CONSTRUIR LOS TERMINALES SATÉLITES?

Artículo 90 Otros Proyectos ambientales.

- a. Fomentar los proyectos relacionados con el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel internacional.
- b. Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias adaptándolo con base en los procedimientos adoptados por el Gobierno Nacional.
- c. Diseño y montaje por etapas de un Sistema de Gestión Ambiental acorde con la norma ISO 14000 al interior de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 91

Coordinación Institucional

La dirección de la estrategia ambiental estará a cargo de las entidades distritales de acuerdo con las competencias asignadas a cada una de ellas, quienes coordinarán las labores y actividades de las demás entidades que puedan relacionarse con la misma.

Los entes ambientales distritales y éstos con los regionales realizarán, cuando sea el caso, evaluaciones ex - ante de las acciones de prevención y control ambiental asociadas a los proyectos del presente Plan Maestro, que incluyan valoración de la inversión en mitigación de impactos ambientales, la determinación de la relación costo-beneficio de tales inversiones, y los mecanismos de seguimiento y control correspondientes.

¿SE REALIZÓ? ¿DONDE ESTAN LOS ESTUDIOS Y COMO SE IMPLEMENTARÁN?

QUE INCLUYO EL ESTUDIO Y QUE QUEDO FALTANDO

Integración con Bogotá región

Coordinación con otros municipios

Se preguntó a la Administración “¿Qué acuerdos se firmaron o están trabajándose con las autoridades municipales y de tránsito de los municipios aledaños a Bogotá respecto de la movilidad de los buses intermunicipales e interdepartamentales que serán atendidos a través de las terminales satélites?”

La Gerencia del Terminal de Transporte respondió “El transporte público de pasajeros por carretera esta regulado por Leyes Nacionales a través del Ministerio de Transporte. La Secretaría Distrital de Movilidad está adelantando los estudios correspondientes a la agenda de movilidad, en los cuales se analizará la conveniencia de convenios con municipios vecinos para llegar a acuerdos sobre el transporte intermunicipal”.

CONCLUSIÓN: SE DISEÑÓ Y ESTÁ EN CONSTRUCCIÓN SIN CONTAR CON LA REGIÓN

Artículo 6

Campo de aplicación

Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.

Artículo 7

Política

6. Integración modal: Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.

Artículo 8

objetivos

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.

Temas que es necesario concertar con la región

- Tarifas preferenciales
- Armonización con los sistemas integrados de transporte
- Acuerdos interinstitucionales con las autoridades regionales
- Mesa de trabajo – concejo de Bogotá, administración distrital, autoridades de la región, transportadores de la región, comunidad en general)
- Aplicación de planes ambientales en las zonas de influencia de los terminales satélites
- Coordinación con los habitantes de las zonas de influencia

Ciudad Región

El Distrito no se puede seguir desarticulado de la región, es preciso que seamos incluyentes con la región, es necesario pensar y actuar como CIUDAD REGIÓN.

Las preguntas y las respuestas armonizadas con la presentación