En cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 numeral 8 de la Ley No. 1437 del 18 de enero de 2011, se publica el proyecto de resolución *"Por la cual se reglamenta la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones"* el día 03 de septiembre de 2020 al 07 de septiembre de 2020, en la página web de la entidad www.mintransporte.gov.co, con el fin que sea conocido y se presenten observaciones, opiniones, sugerencias o propuestas alternativas al contenido del mismo al siguiente correo electrónico:

rsampaio@mintransporte.gov.co

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

RESOLUCIÓN NÚMERO DE 2020

( )

"Por la cual se reglamenta la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, y el numeral 2 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, modificó el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, señalando lo siguiente:

*"**Artículo 1°. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas**. 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, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.*

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Parágrafo. *El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías."*

Que el documento denominado "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad", que hace parte integral de la Ley 1955 de 2019, en el numeral 2 del literal a) del numeral 2 del literal B del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, establece:

"*Implementación de planes de movilidad en las ciudades. Mintransporte reglamentará los planes de movilidad con el propósito de facilitar la implementación de propuestas locales de infraestructura de movilidad, servicios de transporte y logística, regulación y control de la movilidad, articuladas con el POT, en concordancia con su autonomía territorial, sus planes de desarrollo municipales y su disponibilidad de recursos. Así mismo, de conformidad con la Ley 1083 de 2006, se debe considerar el Plan Maestro de Parqueaderos del municipio, incluyendo las condiciones operacionales y tarifarias"*

Que el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, le otorgó al Ministerio de Transporte la facultad de establecer corredores logísticos de importancia estratégica para el país y de reglamentar de manera conjunta con los municipios comprendidos dentro de un corredor estratégico el flujo de cargas dentro de dicho corredor.

Que el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.4.5.4, establece que el Ministerio de Transporte en coordinación con las autoridades locales con jurisdicción sobre los corredores logísticos de importancia estratégica expedirán la reglamentación relativa al flujo de los vehículos de carga con los objetivos de (i) articular de manera adecuada la infraestructura y los servicios sobre los cuales se presta el transporte; (ii) armonizar las características del eje vial (intersecciones a nivel y desnivel, variantes, accesos, calzadas de servicio, señalización horizontal y vertical, entre otros); (iii) efectuar las inversiones en infraestructura para la logística y (iv) garantizar las condiciones estables de operación del corredor de manera continua.

Que mediante la Resolución 0164 de 2015, el Ministerio de Transporte estableció en el artículo 1 los corredores logísticos de importancia estratégica en el país.

Que el Documento CONPES 3982 de 2020 "Política Nacional Logística" estableció como una de sus acciones "para optimizar las operaciones logísticas en las aglomeraciones urbanas y promover territorios competitivos a través del uso eficiente de la infraestructura, para el 2022, el Ministerio de Transporte, con el apoyo del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio; el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural; el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el DNP, definirá lineamientos de ordenamiento territorial en logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas".

Que el CONPES 3991 de 2020 "Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional", en su Plan

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

de Acción y Seguimiento establece bajo la responsabilidad del Ministerio de Transporte, la Acción 2.1 en la que se define la necesidad de "*Reglamentar los planes de movilidad con el fin de fortalecer su formulación y adopción bajo criterios de sostenibilidad y planeación estratégica",* con el fin de promover una gestión institucional eficiente y eficaz por parte de los territorios, que permita orientar esfuerzos técnicos y financieros en soluciones viables de movilidad urbana y regional, así como posibilitar el mejoramiento de las interrelaciones funcionales entre municipios y optimizar las condiciones de accesibilidad y conectividad entre estos, si considera necesario.

Que para expedir el presente acto administrativo, se tienen en cuenta los resultados de la consultoría KFW-103146 de 2018/DNP, cuyo objeto fue *"Diseñar los lineamientos básicos y mínimos para la formulación, implementación y seguimiento de Planes de Movilidad Sostenible considerando categorías que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento presentes en los territorios"* y el trabajo articulado entre el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación-DNP.

Que los resultados presentados en el estudio de consultoría realizado por el Departamento Nacional de Planeación, a través del contrato No. KFW-103146 de 2018, evidencian que desde la expedición de la Ley 1083 de 2006, solamente 22 municipios han adoptado mediante decreto sus correspondientes planes de movilidad, que algunos de ellos no cuentan con los elementos necesarios para cumplir los contenidos definidos por la Ley 1083 de 2006 y que en la actualidad no existe un instrumento reglamentario que permita orientar a los municipios y distritos en la elaboración de los citados planes de movilidad.

Que conforme a todo lo anterior, se hace necesario reglamentar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura de que trata el artículo 1 de la citada Ley 1083 de 2006 modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 y de conformidad con lo dispuesto en el documento denominado "Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad", que hace parte integral de la Ley 1955 de 2019, en el numeral 2 del literal a) del numeral 2 del literal B del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, ofreciendo a los municipios un instrumento de política pública para facilitar la implementación de propuestas locales de infraestructura de movilidad, servicios de transporte y logística, regulación y control de la movilidad, articuladas con el Plan de ordenamiento Territorial-POT, en concordancia con su autonomía territorial, sus planes de desarrollo municipales y su disponibilidad de recursos.

Que en este sentido, el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del respectivo acto administrativo mediante memorando 20201010054723 del 13 de agosto de 2020.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 21.21.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, del XX al XX de XXXX con el objeto de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas.

Que la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura – PMOS para municipios, distritos y áreas Metropolitanas, de conformidad con lo establecido en la Ley 1083 de 2006 modificada por la Ley 1955 de 2019.

ARTÍCULO 2. **Ámbito y alcance de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente resolución rigen en todo el territorio nacional y serán aplicables a todos los municipios y distritos que deben adoptar Plan de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, así como a las áreas metropolitanas legalmente constituidas**.**

Parágrafo: Los municipios que, sin estar obligados a adoptar Plan de Ordenamiento Territorial, estén interesados en formular, adoptar y ejecutar un plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en su jurisdicción, deberán dar cumplimiento a lo señalado en la presente Resolución.

ARTÍCULO 3. Definiciones. Para efectos de la presente resolución y de la metodología para la elaboración y ejecución de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, PMOS, se establecen las siguientes definiciones:

Estrategia: cadena de acciones que busca estructurar una línea de relaciones entre opciones para construir factibilidad a los objetivos de desarrollo en procura de definir las mejores alternativas para lograr las metas.

Meta: cuantificación de los objetivos a alcanzar con los recursos disponibles, en un tiempo determinado.

Movilidad: Conjunto de atributos y de habilidades que se relacionan, condicionan y definen el desplazamiento de personas y cosas, tanto de manera individual como agregada, que son realizados para satisfacer necesidades y deseos bajo un marco socio espacial, ambiental, económico y cultural que resultan de la interacción con el territorio donde ocurren o se materializan dichos desplazamientos.

Movilidad Sostenible: Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.

Movilidad Segura: Garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo segundo de la Constitución Política, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial, la seguridad ciudadana, la confiabilidad en los sistemas de transporte y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad.

Plan de Movilidad: Instrumento de planeación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos debidamente articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial.

Programa: conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.

Proyectos Estructurantes: son aquellos que harán parte de uno o más programas, cumpliendo más de un objetivo y son aquellos que se orientarán a la transformación de los patrones de movilidad sostenible y segura, debiéndose ejecutar en diferentes frentes y periodos.

Proyectos Puntuales: son aquellos que hacen parte de un programa, cumplen un determinado objetivo y se pueden ejecutar en forma independiente.

ARTÍCULO 4. Articulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS. De conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS, deberán articularse con el modelo de ordenamiento territorial definido en el Plan de Ordenamiento Territorial – POT y reconocer el transporte público como eje estructurante, mediante la formulación y ejecución de estrategias, de programas y proyectos.

Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, también deberán articularse con los planes de desarrollo del ente territorial y su disponibilidad de recursos de conformidad con lo señalado en el numeral 2 del literal a) del numeral 2 del literal B del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional del anexo denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, de la Ley 1955 de 2019.

Parágrafo 1. En los municipios o distritos en donde no se haya aprobado la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial, la información contenida en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, se tendrá como base para la delimitación de las áreas que forman parte de los sistemas de provisión del servicio público de transporte y determinación de las características de la infraestructura para este.

Parágrafo 2. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura – PMOS deberán articularse con los instrumentos de planeación de orden departamental y nacional.

Parágrafo 3. La formulación de los Planes de Desarrollo Municipal, Distrital o Metropolitano se deberá adelantar en armonía con los programas, proyectos y acciones definidas en los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS y los proyectos puntuales de estos, podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el Plan de Desarrollo Local, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera.

Parágrafo 4. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura – PMOS, deberá tener en cuenta las determinantes ambientales de cada municipio y lo establecido en el numeral 5 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, a fin de que el factor ambiental sea tenido en cuenta en las decisiones que se adopten.

ARTÍCULO 5. Etapas para la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS. Para la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, deberá desarrollar las siguientes etapas:

1. Diagnóstico.
2. Formulación.
3. Adopción
4. Ejecución.
5. Seguimiento y evaluación.

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Parágrafo. Para la elaboración e implementación de las etapas antes señaladas, deberá darse cumplimiento a lo establecido en la Metodología para la formulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura – PMOS incluida en el anexo de la presente Resolución, el cual hace parte integral de la misma.

ARTÍCULO 6. Etapa de formulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura - PMOS. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberá contemplar dentro de su estructura en la etapa de formulación, como mínimo los siguientes componentes:

1. Componente estratégico: constituido por los objetivos de movilidad sostenible, estrategias y metas del plan.
2. Componente de ejecución: constituido por el conjunto de programas y proyectos del plan indicando los responsables de la ejecución de los mismos, así como sus fuentes de financiación.
3. Componente de seguimiento y evaluación: constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de los planes.
4. Identificación de riesgos y acciones para su mitigación: contiene un análisis de vulnerabilidad, en el que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución y define las actividades, acciones y procedimientos a desarrollar en caso de presentarse.

Parágrafo. Para el desarrollo de los contenidos de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, los municipios, distritos y áreas metropolitanas, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

ARTÍCULO 7. Adopción de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS. Una vez cumplidas integralmente las etapas de diagnóstico y formulación, descritas en la presente Resolución, el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, adoptará mediante acto administrativo el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS y el soporte técnico el cual deberá hacer parte integral del mismo.

Parágrafo 1. En un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, los alcaldes municipales o distritales o las autoridades metropolitanas o en quien se delegue tal función, de las entidades territoriales o administrativas, donde no se haya adoptado un Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMOS, deberán formularlos y adoptarlos, de conformidad con lo dispuesto en la presente Resolución.

Parágrafo 2. La entidad territorial que al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución cuente con un Plan de Movilidad para su jurisdicción, deberá, realizar las modificaciones a que haya lugar conforme a lo estipulado en la presente Resolución, en un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

ARTÍCULO 8. Actualización y/o modificación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS. Los municipios, distritos y áreas metropolitanas, deberán actualizar o modificar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS, para darle continuidad, a través de nuevos programas, proyectos y acciones debidamente articulados con el Plan de Ordenamiento Territorial-POT y considerando los análisis técnicos realizados en la etapa de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMOS.

Las entidades territoriales, deberán actualizar y/o modificar el Plan de Movilidad Sostenible y

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Segura-PMOS en los siguientes eventos:

1. En relación con su componente estratégico, cuando se produzca una modificación ordinaria o extraordinaria de los planes de ordenamiento territorial: Para efectos de la revisión y modificación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, se tendrán en cuenta los diagnósticos y estudios utilizados como soporte para la revisión o modificación de los planes de ordenamiento territorial o del plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial y aquellos adicionales que resulten necesarios elaborar con el fin de cumplir con los contenidos de la Ley 1083 de 2006 y lo dispuesto en la presente resolución o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

2. En relación con sus proyectos puntuales podrán ser reformulados cuando se apruebe un nuevo Plan de Desarrollo Municipal, Distrital o Metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera. Esta reformulación tendrá que basarse en estudios técnicos y financieros que sustenten su modificación, garantizando el cumplimiento de los proyectos puntuales del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.

3. Por la ocurrencia de eventos o desastres naturales, que impidan la continuación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS.

ARTÍCULO 9. Proyección de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura -PMOS. El Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS adoptado por el ente territorial deberá tener una proyección para su ejecución igual al del Plan de Ordenamiento Territorial- POT.

Una vez se expida el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial-POT, se deberá actualizar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS, en los términos señalados en el numeral 1 del artículo 8 de la presente Resolución.

ARTÍCULO 10. Control. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente resolución dará lugar las sanciones administrativas y disciplinarias a las que haya lugar.

ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
MINISTRA DE TRANSPORTE

Revisó: Carmen Ligia Valderrama - Viceministra de Transporte
Olga Lucia Ramirez Duarte – Viceministra de Infraestructura
María del Rosario Oviedo Rojas- Asesora de la Viceministra de Transporte
María del Pilar Uribe – Coordinadora Grupo de Regulación
Pablo Mejía Gonzalez – Director de Infraestructura

Proyectó: Angélica María Yance Diaz-Abogada Grupo de Regulación

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Julián Soto - Asesor Viceministerio de Transporte
Ricardo Sampaio – Contratista - Viceministerio de Transporte
Rodolfo Castiblanco Bedoya – Asesor Dirección de Infraestructura

ANEXO

METODOLOGÍA PARA LA FORMULACIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMOS

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 11
TITULO I 12
ESTRUCTURA DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA-PMOS ... 12
CAPÍTULO I 13
ETAPAS DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURO 13
1. ETAPA DE DIAGNÓSTICO 13
2. ETAPA DE FORMULACIÓN 14
2.1. Componente estratégico 16

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

2.1.1. Estrategias para articular los planes de movilidad con la estructura urbano territorial de los instrumentos de ordenamiento territorial (accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial) 17

2.1.2. Metas para articular los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS con los Planes de Ordenamiento Territorial- POT 18

2.1.3. Estrategias para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales..... 20

2.1.4. Metas para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales..... 21

2.1.5. Estrategias para reducir la congestión y la contaminación..... 22

2.1.6. Metas para reducir la congestión y la contaminación 23

2.1.7. Estrategias para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad 23

2.1.8. Metas para garantizar condiciones de seguridad vial en la movilidad 24

2.1.9. Estrategias para la formulación e implementación de los planes maestros de parqueaderos. 25

2.1.10. Metas para la formulación e implementación de los planes maestros de parqueaderos. 26

2.2. Componente de Ejecución..... 26

2.2.1 Herramientas de gobierno en la definición de programas y proyectos 26

2.2.2. Formulación de Programas, Proyectos y acciones 27

2.2.3. Análisis de factibilidad y estructuración de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS 28

2.2.4. Cronograma de ejecución..... 28

2.2.5. Instrumentos, mecanismos y fuentes de financiación 28

2.3. Componente de Seguimiento y Evaluación..... 28

2.3.1. Indicadores de gestión. 28

2.3.2. Indicadores de eficacia. 28

2.3.3. Indicadores de eficiencia. 29

2.3.4. Indicadores de ejecución física y financiera de los proyectos. 29

2.3.5. Ejemplo de estrategias, metas e indicadores posibles. 29

2.4. Análisis de Riesgos y acciones para su mitigación 32

3. ETAPA ADOPCIÓN..... 32

4. ETAPA DE EJECUCIÓN 33

5. ETAPA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 33

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

INTRODUCCIÓN

Con el objeto de facilitar el proceso de planeación en los municipios, distritos y áreas metropolitanas, se ha desarrollado la presente metodología que permitirá que los entes territoriales en forma individual o de manera conjunta construyan bases sostenibles y seguras a corto, mediano y largo plazo de la movilidad urbana.

Teniendo en cuenta lo establecido por la ley 1955 de 2019, Plan de Desarrollo 2018-2022 *"Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*", que en su artículo 96 modifica el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, respecto de los planes de movilidad urbana, que establece que "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, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones".

La metodología incluye varios componentes, los cuales deben ser desarrollados en forma secuencial, partiendo del diagnóstico el cual debe ser tomado en un principio de la información existente en el Plan de Ordenamiento Territorial-POT y la realidad de la movilidad en el respectivo municipio, distrito o área metropolitana.

Con este análisis, se iniciará el proceso de formulación de objetivos, estrategias y metas, de acuerdo con los criterios presentados en la presente metodología, para seguir con la formulación de programas, proyectos y acciones, en el cual se deberá realizar un análisis de factibilidad, para llegar a la estructuración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS, el cual se visualizará en un cronograma.

Se establecerá la incorporación de indicadores para realizar el seguimiento a la ejecución del Plan, los cuales se calcularán para el diagnóstico y serán el punto de partida (línea base), que facilitarán el

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

establecimiento de las metas a alcanzar en el tiempo permitiendo poner en marcha los procesos de seguimiento y monitoreo de su cumplimiento a cada uno de los responsables definidos para la ejecución de los programas, proyectos y acciones del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.

Por último, la metodología incluye elementos mínimos necesarios para formular un Análisis de riesgos y acciones para su mitigación, que eventualmente pongan en riesgo la ejecución del plan.

TITULO I

ESTRUCTURA DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA-PMOS

Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, se deben estructurar de manera jerárquica, buscando con ellos dar cumplimiento a los objetivos de movilidad sostenible trazados, a partir de la ejecución o puesta en marcha de estrategias con impacto directo en las condiciones de movilidad del municipio, distrito o área metropolitana. Estas estrategias deben incluir tipologías de proyectos y en los cuales deben sobresalir proyectos ancla que se encuentren alineados con el cumplimiento de estos objetivos.

De igual manera, y de conformidad con lo señalado en el Documento CONPES 3982 de 2020, se deberán considerar los lineamientos de ordenamiento territorial en logística urbana y rural que serán elaborados por el Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio; el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural; el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Departamento Nacional de Planeación.

Además, deberán garantizar:

1. El derecho a la libre circulación de las personas, bajo un enfoque diferencial, de equidad social y territorial, de conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política y el Código Nacional de Transito.

2. El derecho al medio ambiente sano a partir de medidas que contribuyan a la reducción de la contaminación y la mitigación del cambio climático; a la promoción del uso de tecnologías limpias para el transporte; a la promoción de la eficiencia en el uso de la energía en el ciclo energético y el incentivo al uso de medios no motorizados y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones con desincentivo al uso ineficiente del vehículo individual privado.

3. La garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

de la movilidad.

CAPÍTULO I

ETAPAS DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Para la elaboración e implementación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, deberá desarrollar las siguientes etapas:

1. Diagnóstico.
2. Formulación.
3. Adopción
4. Ejecución.
5. Seguimiento y evaluación.

1. ETAPA DE DIAGNÓSTICO

El alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, previo a la elaboración e implementación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, deberá contar con un documento de diagnóstico que dé cuenta de las dinámicas, los indicadores y los patrones de movilidad de personas y carga en el área urbana y rural del territorio; así como de las características de la movilidad a nivel regional.

Con base en la información primaria y secundaria que se recolecte y analice, se debe presentar como mínimo la siguiente información (según particularidades del territorio y disponibilidad de información primaria y secundaria):

i. Diagnóstico y análisis del marco normativo nacional y local en relación con la movilidad, tránsito y transporte.

ii. Diagnóstico y análisis financiero del territorio en relación con ingresos y gastos del sector movilidad, transporte y tránsito.

iii. Diagnóstico y análisis de la estructura urbana, modelo de ocupación, usos del suelo, indicadores socioeconómicos del territorio.

iv. Diagnóstico y análisis de la oferta de transporte

a. Estructura vial urbana y regional
b. Exclusiva para medios no motorizados (sistema de andenes, alamedas, vías peatonales, ciclo-infraestructura, entre otros)
c. Exclusiva para medios motorizados: Transporte público (paraderos, estaciones, terminales, estaciones, rutas, frecuencias, flota, patios, talleres, zonas amarillas, empresas, tarifas, entre otros), Transporte privado (oferta de estacionamientos, zonas de carga y descarga, centros logísticos, equipamientos especializados, entre otros)
d. Dispositivos de control de tránsito: señalización horizontal, vertical, semáforos, entre otros.

v. Diagnóstico y análisis de demanda de transporte

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

a. Patrones de demanda a nivel territorio (reparto modal, zonas origen -destino, líneas de deseo, distribución horaria de viajes totales, distribución por motivo de viaje, tiempos de viaje, entre otros)
b. Patrones de demanda por medio de transporte (zonas origen -destino, líneas de deseo, distribución horaria de viajes, distribución horaria por motivo de viaje, tiempos de viaje, entre otros)
c. Flujos de transporte (aforos en intersecciones y corredores)

vi. Diagnóstico y análisis de externalidades de movilidad: Congestión, contaminación y Siniestralidad vial

vii. Análisis DOFA para sintetizar la problemática identificada

viii. Conclusiones

2. ETAPA DE FORMULACIÓN

En la etapa de formulación se debe hacer una exploración y una definición de opciones de desarrollo del plan, con la construcción de un documento técnico de soporte, basado en el diagnóstico realizado, en el cual se incluyan los análisis, escenarios y desarrollo técnico que sustente el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible y las decisiones normativas que se definan para cada uno de los componentes del plan, con el soporte de la definición de estrategias, metas, los programas y proyectos, el costo estimado de la ejecución del plan y los indicadores de seguimiento y evaluación del instrumento durante su periodo de ejecución. Es fundamental que cada uno de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, identifiquen las posibles fuentes de financiación (instrumentos de gestión y financiación del desarrollo urbano, Desarrollo Orientado por el Transporte Sustentable-DOTS, Sistema General de Participaciones-SGP, entre otros) con las cuales darán ejecución al Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.

En la formulación de los planes de movilidad, los municipios o distritos deberán tener en cuenta la existencia de corredores logísticos definidos por el Gobierno nacional y la planificación de la infraestructura vial a cargo de las entidades departamentales y municipales, desarrolladas en el marco de los diferentes mecanismos de planificación con el fin de que el municipio o distrito le dé continuidad dentro de su área de jurisdicción, estableciendo reglas de operación que permitan mantener en todo momento la continuidad de los vehículos de carga y pasajeros sobre dicho corredor estratégico, definir la logística requerida, construir, ampliar o adecuar la infraestructura requerida para compatibilizarla con la estructura del ordenamiento territorial y consolidar el modelo de ocupación del territorio urbano y rural. Lo anterior, deberá hacerse de conformidad con lo señalado en el artículo 2.4.5.4. del Decreto 1079 de 2015 o la normatividad que lo modifique, adicione o sustituya.

Así mismo, los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS deberán considerar e incorporar los lineamientos de ordenamiento territorial en logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas, que sean desarrollados en el marco de la implementación de la Política Nacional Logística (CONPES 3982) y los componentes que estos lineamientos incorporen en materia institucional, de infraestructura y de operación.

De igual forma, se deberá tener en cuenta las determinantes ambientales de cada municipio y lo establecido en el numeral 5 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, a fin de que el factor ambiental sea tenido en cuenta en las decisiones que se adopten.

El primer paso en la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMOS, es el análisis

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

que debe hacer la entidad territorial respecto de su movilidad presente, para lo cual se recomienda revisar el Plan Vial de Integración Regional, los planes viales (regionales, departamentales o municipales, según aplique) vigentes desarrollados por las entidades territoriales los cuales contienen la priorización de la infraestructura rural teniendo en cuenta criterios técnicos, económicos sociales y ambientales, para lo cual podrá utilizar la metodología que utilice conveniente con base en el diagnostico previamente realizado.

Se analizarán las **causas** y **consecuencias** de la problemática de movilidad observada en los sectores urbano y rural, teniendo en cuenta las condiciones geográficas, los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamiento y espacios públicos elaborados por el Ministerio de Vivienda y los componentes de movilidad establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT, identificando posibles medidas que se puedan adoptar para mejorar la movilidad sostenible y segura en el área de jurisdicción de la entidad territorial.

Con base en dicho análisis formulará un escenario cumplible en el tiempo, de acuerdo con las condiciones geográficas, culturales, ambientales y económicas, definiendo claramente tres componentes y un plan de contingencia:

i) **Estratégico**, constituido por los objetivos de movilidad sostenible, estrategias y metas del plan; ii) **Ejecución,** constituido por el conjunto de programas y proyectos del plan indicando los responsables de la ejecución de los mismos, así como sus fuentes de financiación; iii) **Seguimiento y evaluación**, constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de los planes y iv) **Análisis de Riesgos y acciones para su mitigación**, contiene un análisis de vulnerabilidad, en el que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución y define las actividades, acciones y procedimientos a desarrollar en caso de presentarse.

Al determinar los anteriores componentes, se deberá tener en cuenta lo señalado en el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, para dar cumplimiento a los siguientes objetivos de movilidad sostenible y segura:

i. Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del plan de ordenamiento territorial para garantizar a todas las personas accesibilidad a las zonas urbanas y rurales, y el acceso a medios de transporte no motorizados y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones;
ii. Organizar el transporte de personas y bienes y el tráfico de todos los medios de transporte para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales;
iii. Organizar el transporte de personas y bienes y el tráfico de todos los medios de transporte y fomentar los desplazamientos en medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones para reducir la congestión y la contaminación;
iv. Organizar el transporte de personas y cosas y el tráfico de todos los medios de transporte para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de peatones, ciclistas, conductores y pasajeros; y
v. Formular e implementar planes maestros de parqueaderos como herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en medios alternativos de transporte.

Adicionalmente, la formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia:

"9. Industria, innovación e Infraestructura: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

11. Ciudades y comunidades sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
13. Acción por el Clima: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos."

De conformidad con lo establecido en el literal a) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las estrategias del plan para la articulación de los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial de los planes de ordenamiento territorial y de los planes estratégicos metropolitanos de ordenamiento territorial con el fin de garantizar a todas las personas la accesibilidad a los espacios laborales, a sus lugares de residencia, a las zonas de recreación y los demás espacios requeridos para el desarrollo de una vida digna.

Los municipio, distritos y áreas metropolitanas en la formulación de sus estrategias deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

i. Las estrategias son aquellos mecanismos a través de los cuales se va a dar cumplimiento a los objetivos de movilidad sostenible y segura del plan.
ii. Deben especificar aquellas variables del sistema de movilidad a partir de las cuales se van a priorizar las acciones de las administraciones municipales, que se van a expresar posteriormente en programas y proyectos.
iii. Deben apuntar a la consecución de los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, que a su vez se deben basar en lo establecido en la Ley y sus decretos reglamentarios.
iv. Las estrategias definidas en los municipios para sus planes de movilidad deben partir de los diagnósticos de las dinámicas territoriales propias, el análisis realizado y expresar los fines que se pretenden alcanzar con la implementación de aquellos.
v. El conjunto de estrategias definidas debe orientar las acciones de las administraciones municipales en materia de movilidad, en articulación con los Planes de Ordenamiento Territorial-POT y establecer acciones que se incorporarán en los futuros Planes de Desarrollo Territorial (PDT).

2.1. Componente estratégico

Las estrategias son aquellos mecanismos a través de los cuales se va a dar cumplimiento a los objetivos de movilidad sostenible del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS. En la formulación de sus estrategias deberán tener en cuenta: **i)** especificar aquellas variables del sistema de movilidad a partir de las cuales se van a priorizar las acciones de las administraciones municipales, que se van a expresar posteriormente en programas y proyectos; **ii)** apuntar a la consecución de los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, que a su vez se deben basar en lo establecido en la Ley y sus decretos reglamentarios; **iii)** partir de los diagnósticos de las dinámicas territoriales propias, el análisis realizado y expresar los fines que se pretenden alcanzar con la implementación de aquellos y **iv)** orientar las acciones de las administraciones municipales en materia de movilidad, en articulación con los Planes de Ordenamiento Territorial-POT y establecer acciones que se incorporarán en los futuros Planes de Desarrollo Territorial (PDT).

De igual forma, establecerán las metas de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, teniendo en cuenta los siguientes criterios generales, para se puedan cumplir, evaluar y seguir por parte de la alcaldía y los entes de control:

i. Las metas deben ser específicas, medibles, orientadas a la acción y realistas.
ii. Las metas deben tener un plazo determinado y contemplar los recursos humanos, físicos y tecnológicos disponibles en el municipio y necesarios para alcanzarla.

iii. Su logro debe depender de la institución a cargo del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.
iv. Deben expresar claramente el ámbito geográfico que abarcan (Cepal, 2009).
v. El alcance de la meta debe tener en cuenta la línea base, es decir el documento de diagnóstico del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.

Adicionalmente de acuerdo con el documento sobre las orientaciones para incluir metas de resultado en los planes de desarrollo de las entidades territoriales, desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la estructura para formular las metas es la siguiente:

Verbo +	Valor +	Sujeto +	Frase calificativa
Aumentar	En 40%	La cobertura de educación básica secundaria	Durante el período de gobierno
Incrementar	Al 100%	La cobertura en régimen subsidiado	En el cuatrienio
Disminuir	En un 20%	El déficit de vivienda	Durante los dos primeros años de administración

Fuente: DNP, 2011, p. 18, Estructura para formular metas.

El componente estratégico incorporará estrategias y metas respecto de:

2.1.1. Estrategias para articular los planes de movilidad con la estructura urbano territorial de los instrumentos de ordenamiento territorial (accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial)

De acuerdo con sus características y condiciones, cada ente territorial, sin perjuicio de otras que pudieran resultar apropiadas para el desarrollo de la movilidad sostenible y segura en cada municipio, distrito o área metropolitana, podrá considerar entre otras:

2.1.1.1. Articular las acciones y actuaciones de movilidad con las determinantes de superior jerarquía del ordenamiento (definidas en el plan de ordenamiento territorial, el plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial) para que los proyectos de infraestructura y de prestación de servicios de transporte se consoliden y protejan las zonas de importancia cultural, ambiental, por condición de amenaza, condición de riesgo mitigable y riesgo no mitigable.

2.1.1.2. Integrar los programas, proyectos, acciones, decisiones y actuaciones definidas en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS con las normas y estrategias del Plan de Ordenamiento Territorial y/o Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial para consolidar el modelo de ocupación del territorio urbano, rural y metropolitano, que contribuya a disminuir las distancias o los tiempos de desplazamiento cotidiano en la movilización de las personas y cosas

2.1.1.3. Establecer zonas exclusivas para la movilidad activa (peatonal y bicicletas), definiendo diseños de infraestructura vial acorde a la demanda prevista, los usos del suelo definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y las características geográficas correspondientes, dando prelación en las áreas con mayor atracción de viajes cotidianos, zonas de importancia turística, cultural y ambiental de conformidad con lo establecido en la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas" vigente adoptada mediante Resolución 3258 del Ministerio de Transporte, o cualquiera que la sustituya o modifique.

2.1.1.4. Promover más de una opción de transporte en las áreas urbanas y rurales del municipio, distrito o área metropolitana en términos físicos, funcionales y económicos para el transporte de

personas y cosas. Dentro de ello, contemplar la construcción de redes peatonales y ciclo-infraestructura, que permitan articular las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad, de conformidad con la "Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas", el Manual de Señalización para calles y carreteras, vigentes, y los conceptos de tráfico calmado y urbanismo táctico reconocidos.

2.1.1.5. Dar prelación y promover el transporte público y los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones, como el transporte peatonal y de bicicletas, en el marco de los procesos de expansión, desarrollo y renovación urbana.

2.1.1.6. Diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte y la prestación de los servicios de transporte, que consideren los efectos del cambio climático, con el fin de disminuir la exposición y el riesgo al fenómeno de cambio climático, y se aumente la resiliencia y la adaptación en la movilidad de los municipios, distritos y áreas metropolitanas.

2.1.1.7. Articular las dinámicas de movilidad de los municipios, distritos y áreas metropolitanas con el espacio público efectivo en su jurisdicción, para la gestión y operación del transporte urbano y rural mediante el desarrollo de proyectos que complementen la infraestructura para la movilidad de conformidad con la normatividad que rige la materia y los conceptos de tráfico calmado y urbanismo táctico reconocidos.

2.1.1.8. Consolidar puntos estratégicos e infraestructuras de movilidad para la gestión del riesgo y la atención de desastres en los municipios, distritos y áreas metropolitanas.

2.1.1.9. Desarrollar sistemas de transporte que utilicen y potencien las condiciones físicas, geográficas y ambientales de los municipios, distritos o áreas metropolitanas ribereñas, costeras o con condiciones topográficas especiales.

2.1.1.10. Articular e integrar las dinámicas, necesidades e infraestructuras de transporte existentes en la ruralidad, mediante acciones y actuaciones para su mejoramiento, en concordancia con lo establecido en la normatividad vigente, especialmente en el desarrollo de infraestructura de transporte.

2.1.1.11. Articular e integrar los corredores viales que le darán continuidad a los corredores logísticos de importancia estratégica en el país, definiendo lineamientos que permitan la articulación con el modelo de ocupación del territorio.

2.1.1.12. Diseñar y ejecutar áreas funcionales que permitan articular el transporte regional de carga y pasajeros con la movilidad urbana.

2.1.2. Metas para articular los Planes de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS con los Planes de Ordenamiento Territorial- POT

En función de las estrategias planteadas, los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las metas de acuerdo con sus necesidades territoriales y tomando como base los siguientes criterios para la definición de metas: **i)** Modelo de ocupación del territorio definido en el Plan de Ordenamiento Territorial; **ii)** Reparto modal esperado para los viajes cotidianos; **iii)** Tiempos de viajes esperados para los desplazamientos cotidianos en cada medio de transporte; **iv)** Cobertura territorial del sistema de transporte público y la infraestructura de medios no motorizados, peatonal y de bicicleta; **v)** Accesibilidad al medio físico en los servicios de transporte urbanos, rurales y regionales; **vi)** Mitigación de impactos urbanísticos en materia de movilidad y espacio público por implantación de construcciones que por el uso y/o la intensidad del uso que albergan, requieran

imposición de dichas medidas; **vii)** Medios de transporte que se espera ofertar para las zonas generación y atracción de viajes cotidianos; **viii)** Relación de los servicios de transporte con las condiciones físicas ambientales y topográficas; **ix)** Relación de los servicios de transporte con las condiciones de riesgo y amenaza por factores meteorológicos, de variabilidad climática, sísmica, vulcanológica, erosión costera e incendios y **x)** Número de obras nuevas e intervenciones proyectadas sobre la infraestructura nueva y existente, para la articulación de los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del Plan de Ordenamiento Territorial y del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

Las metas orientadoras sobre las cuales evaluar el cumplimiento de las estrategias para articular los planes de movilidad con la estructura urbano territorial de los instrumentos de ordenamiento territorial (accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial) diseñadas en el anterior numeral serán las siguientes:

2.1.2.1. Articular las metas del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, en materia de infraestructura y de la prestación de servicios de transporte, con el Plan de Ordenamiento Territorial-POT.

2.1.2.2. Aumentar el número de metros cuadrados de áreas verdes o de zonas protegidas o en riesgos en la ejecución de obras de movilidad

2.1.2.3. Disminuir las distancias o tiempos de desplazamiento cotidiano con intervenciones de movilidad que incluyan desarrollos orientados al transporte de personas y cosas.

2.1.2.4. Integrar a los planes plurianuales de inversiones de los planes de desarrollo municipales intervenciones de movilidad, que incluyan desarrollos orientados al transporte en concordancia con las normas y el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial-POT.

2.1.2.5. Ampliar la oferta modal en áreas urbanas y rurales del municipio, garantizando al menos dos modos como opciones para el transporte de personas y cosas.

2.1.2.6. Aumentar la construcción de redes peatonales y ciclorutas que articulen las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad

2.1.2.7. Incrementar la participación en el reparto modal del transporte público y los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones del municipio, en el marco de los procesos expansión, desarrollo y renovación urbana.

2.1.2.8. Disminuir los efectos negativos derivados del cambio climático por medio de intervenciones de movilidad y prestación de servicios de transporte.

2.1.2.9. Ejecutar proyectos de infraestructura de transporte y servicios de transporte que incluyan acciones para disminuir la exposición y el riesgo, y aumentar la resiliencia y la adaptación a fenómenos producidos por el cambio climático.

2.1.2.10. Aumentar o mantener la accesibilidad a parques, plazas y plazoletas y demás dotaciones urbanas y rurales con la ejecución de intervenciones de movilidad en el municipio.

2.1.2.11. Establecer puntos estratégicos e infraestructuras de movilidad para la gestión del riesgo de desastres articulados con los servicios de transporte.

2.1.2.12. Aumentar la cobertura del sistema de transporte público por medio del aprovechamiento de las condiciones físicas y topográficas especiales del municipio respetando el medio ambiente.

2.1.2.13. Aumentar la infraestructura de movilidad que conecte las áreas urbanas y rurales.

2.1.2.14. Aumentar las rutas o servicios de transporte generadas que conecten de manera directa lo rural con lo urbano.

2.1.3. Estrategias para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las estrategias del plan sobre la organización del transporte de personas y cosas y el tráfico de todos los modos de transporte para incrementar la movilidad y generar menor contaminación con mayor eficiencia energética en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales, de acuerdo con sus necesidades territoriales y teniendo en cuenta las siguientes alternativas de estrategias:

2.1.3.1. Desarrollar infraestructura para la movilidad cotidiana en medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones.

2.1.3.2. Desarrollar sistemas públicos y privados de bicicletas urbanas y medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones de transporte como complemento a los sistemas de transporte público.

2.1.3.3. Promover el desarrollo de programas de uso compartido de vehículos privados, tanto empresariales, como de grandes centros atractores de viajes urbanos.

2.1.3.4. Incentivar mediante acciones de regulación o actuaciones en infraestructura que los desplazamientos urbanos cotidianos en los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones; en especial y con el fin de contribuir a la disminución de las distancias y los tiempos de desplazamiento, se dará prelación a los viajes en este modo que sean menores a 15 minutos y con distancias menores a 1 kilómetro. Se promoverán nodos articuladores como estaciones con parqueaderos para bicicletas que fomenten adicionalmente la intermodalidad.

2.1.3.5. Desarrollar soluciones para mitigar los efectos que las condiciones climáticas locales generan en los desplazamientos realizados en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

2.1.3.6. Articular el desarrollo de intervenciones de movilidad con la creación y consolidación de nuevos centros de servicios comerciales, institucionales y dotacionales, en las zonas rurales y urbanas.

2.1.3.7. Desarrollar sistemas de transporte intermodales para viajes cotidianos en condiciones de velocidad, comodidad y seguridad competitivas con los vehículos privados.

2.1.3.8. Desarrollar infraestructura para la movilidad cotidiana en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1964 de 2019.

2.1.3.9. Incluir la implementación de infraestructura que permita la promoción y desarrollo de la movilidad de cero y bajas emisiones en sus territorios teniendo en cuenta lo dispuesto en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.

2.1.4. Metas para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las metas sobre la organización del transporte de personas y cosas y el tráfico de todos los medios de transporte para incrementar la movilidad las cuales deben estar relacionadas con la visión del municipio y los aportes que estas van a hacer en materia de movilidad, congestión y contaminación producida por las actividades de transporte y tomando como base los siguientes criterios: **i)** Ocupación esperada de los vehículos privados en las dinámicas cotidianas de movilidad en la ciudad; **ii)** Número de viajes con integración entre el transporte público y los sistemas de bicicletas y medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones proyectados; **iii)** Número de vehículos de tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones incorporados al sistema de movilidad; **iv)** Número de rutas y viajes realizados por el sistema de transporte público; **v)** Número de estaciones de carga eléctrica o estaciones de servicio con suministro de energéticos de cero y bajas emisiones; **vi)** Cobertura territorial del sistema de transporte público e infraestructura de medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones, proyectada para cada municipio, distrito o área metropolitana; **vii)** Número de medios a ofertar para las zonas de generación y atracción de viajes cotidianos; **viii)** Relación del uso de los diferentes medios de transporte con las condiciones climáticas, de temperatura y sensación térmica de cada municipio, distrito o área metropolitana; **ix)** Número de obras nuevas e intervenciones sobre infraestructura existente proyectadas, para la organización del transporte de personas y cosas y el tráfico para incrementar la movilidad con menor contaminación y mayor eficiencia energética en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales; **x)** Área destinada para el tránsito de vehículos con bajas emisiones y de medios no motorizados y tecnologías limpias de transporte proyectadas, respecto al área total urbana y **xi)** Edad del parque automotor de transporte público y privado y su tipología vehicular

Las metas orientadoras sobre las cuales evaluar el cumplimiento de las estrategias para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales diseñadas en el anterior numeral serán las siguientes:

2.1.4.1. Adecuar o construir infraestructura apropiada para la movilidad en medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones.

2.1.4.2. Aumentar la cobertura del sistema de transporte público con medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones.

2.1.4.3. Estructurar sistemas públicos y privados de bicicletas que permitan realizar viajes inferiores a 15 minutos desde y hacia el sistema de transporte público.

2.1.4.4. Acondicionar o construir la infraestructura necesaria para el estacionamiento y/o traslado de vehículos no motorizados en el sistema de transporte público.

2.1.4.5. Aumentar el número de viajes cotidianos compartidos en vehículos privados y empresariales.

2.1.4.6. Incrementar los viajes cotidianos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones de transporte; en especial y con el fin de contribuir a la disminución de las distancias y los tiempos de desplazamiento, se dará prelación a los viajes en este modo sean menores a 15 minutos y con distancias menores a 1 kilómetro.

2.1.4.7. Desarrollar intervenciones de movilidad, diseño urbano y rural, que mitiguen los efectos de las condiciones climáticas locales.

2.1.4.8. Desarrollar intervenciones de movilidad que se articulen con centros de servicios locales y zonales urbanos y rurales.

2.1.4.9. Generar servicios de transporte intermodal con condiciones de velocidad, comodidad y seguridad mejores a las de los vehículos privados.

2.1.4.10. Aumentar los viajes cotidianos intermodales en condiciones de velocidad, comodidad y seguridad mejores a las de los vehículos privados.

2.1.5. Estrategias para reducir la congestión y la contaminación

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las estrategias del plan sobre la organización del transporte de personas y cosas, el tráfico de todos los modos de transporte y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones para reducir la congestión y la contaminación, de acuerdo con sus necesidades territoriales y teniendo en cuenta:

2.1.5.1. Priorizar zonas para el tránsito de vehículos con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones y de medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones en los centros urbanos, en las áreas con mayor atracción de viajes cotidianos y en zonas de importancia turística, cultural y ambiental.

2.1.5.2. Incentivar el ascenso tecnológico y la modernización de los vehículos de transporte público de pasajeros urbano y servicio oficial con el fin de priorizar el uso de tecnologías limpias y reducir las emisiones teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1964 de 2019 y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.

2.1.5.3. Incentivar el ascenso tecnológico y la modernización de los vehículos de transporte de carga que opera de manera cotidiana en los municipios, distritos o áreas metropolitanas teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1964 de 2019 y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.

2.1.5.4. Desarrollar e incentivar sistemas logísticos de carga y de transporte público de pasajeros urbano y rural, que potencien el transporte marítimo y fluvial con tecnologías limpias o de bajas emisiones.

2.1.5.5. Promover el desarrollo de intervenciones piloto de movilidad urbana y rural que incluyan investigación para la reducción de distancias o viajes cotidianos innecesarios y la disminución de la congestión.

2.1.5.6. Fomentar el desarrollo de buenas prácticas logísticas colaborativas que permitan mitigar las externalidades generadas por la distribución urbana de mercancías.

2.1.5.7. Incluir la implementación de tecnologías de las comunicaciones y la información en la operación, seguimiento y evaluación de los sistemas de transporte público como instrumento para la investigación, optimización y ajuste del uso de la infraestructura, los combustibles fósiles y las fuentes de energía limpia.

2.1.5.8. Desarrollar mecanismos de apoyo técnico y financiero para la desintegración física del equipo automotor de los sistemas de transporte público que hayan cumplido su vida útil.

2.1.5.9. Desarrollar e invertir en intervenciones de movilidad que reduzcan las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) producidos por fuentes móviles, por medio de la generación de bonos de carbono y Mecanismos de Desarrollo Limpio.

2.1.5.10. Articular los sistemas de monitoreo de la calidad del aire con el control al cumplimiento de las normas sobre emisiones, revisión técnico-mecánica y de gases, y uso de combustibles definidas por los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Transporte.

2.1.6. Metas para reducir la congestión y la contaminación

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las metas sobre la organización del transporte de personas y cosas, el tráfico de todos los medios de transporte y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones para reducir la congestión y la contaminación, de acuerdo con sus necesidades territoriales; tomando como base lo siguiente los siguientes criterios: **i)** Número de vehículos que se espera utilicen combustibles limpios o de bajas emisiones en el transporte de carga y el transporte público terrestre, marítimo y fluvial en cada municipio, distrito y área metropolitana; **ii)** Condición, características tecnológicas y antigüedad de la flota de transporte público proyectadas en cada municipio, distrito o área metropolitana; **iii)** Proyección de emisiones y contaminación del aire discriminadas por tipo de contaminante y fuente móvil; **iv)** Proyección de capacidad, recursos e información tecnológica de movilidad; **v)** Número de zonas para el tránsito de vehículos con bajas emisiones y de medios no motorizados y tecnologías limpias de transporte proyectadas; **vi)** Número de obras nuevas e intervenciones sobre infraestructura existente proyectadas, para la organización del transporte público, el tráfico y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones para reducir la congestión y la contaminación.

Las metas orientadoras sobre las cuales evaluar el cumplimiento de las estrategias para reducir la congestión y la contaminación diseñadas en el anterior numeral serán las siguientes:

2.1.6.1. Aumentar el área preferencial para el tránsito de medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones.

2.1.6.2. Aumentar la flota de transporte público con tecnologías limpias garantizando el ascenso tecnológico de la misma.

2.1.6.3. Reducir el nivel de contaminación del aire producido por el sistema de transporte público del municipio.

2.1.6.4. Implementar incentivos para que los vehículos de carga que opera de manera cotidiana en los municipios o distritos utilicen tecnologías limpias

2.1.6.5. Implementar incentivos para promover el transporte marítimo y fluvial con bajas emisiones en el municipio o distrito.

2.1.7. Estrategias para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las estrategias del Plan de Movilidad

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Sostenible y Segura-PMOS, sobre la organización del transporte de personas y cosas y el tráfico de todos los medios de transporte para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de todos los usuarios de la vía, teniendo en cuenta en el enfoque de Visión Cero, y el Plan Nacional de Seguridad Vial y los planes municipales de seguridad vial de acuerdo con sus necesidades territoriales teniendo en cuenta:

2.1.7.1. Implementar tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) para la investigación, monitoreo, reacción y reducción de factores de riesgo, accidentes y conflictos entre los actores viales en las vías urbanas y rurales del municipio, distrito o área metropolitana.

2.1.7.2. Adaptar, diseñar y construir la infraestructura de transporte que incluya criterios y soluciones técnicas que garanticen la seguridad vial y protección de peatones y usuarios de medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones teniendo en cuenta la normatividad que rige la materia.

2.1.7.3. Fortalecer la capacidad de reacción institucional de las autoridades locales para la prevención y atención de accidentes de tránsito y delitos ocurridos en sistemas de transporte urbano y rural.

2.1.7.4. Incluir en todos los proyectos de infraestructura vial y de transporte urbano y rural condiciones que permitan a las personas con limitaciones cognitivas, con movilidad reducida o en condición de discapacidad, el acceso a los servicios de transporte público y privado de conformidad con lo previsto en la Ley 1618 de 2013, o aquella que modifique, adicione o sustituya.

2.1.7.5. Desarrollar programas con participación pública y privada para la consolidación de corredores seguros para el tránsito de peatones y usuarios de medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones en las áreas urbanas y rurales de los municipios, distritos o áreas metropolitanas.

2.1.7.6. Incluir en el desarrollo y operación de los sistemas de transporte público, la implementación de tecnologías de la información y las comunicaciones para el control, apoyo e información al usuario de las condiciones y características de operación de los sistemas de transporte en las áreas urbanas.

2.1.7.7. Desarrollar acciones pedagógicas y educativas para mejorar el comportamiento humano en el transporte, encaminadas en mejorar la seguridad y prevenir siniestros viales.

2.1.8. Metas para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las metas del plan sobre la organización del transporte de personas y cosas y el tráfico de todos los medios de transporte para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de peatones, ciclistas, conductores y pasajeros, de acuerdo con sus necesidades territoriales, con las definiciones contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y los planes municipales de seguridad vial; tomando como base los siguientes criterios: **i)** Número y clasificación de conflictos entre los actores viales reducidos; **ii)** Número de factores de riesgo y causas de siniestros viales reducidos; **iii)** Tasa de siniestros viales con morbilidad y mortalidad reducida; **iv)** Tasa de delitos presentados en sistemas de transporte reducidos; **v)** Número de viajes cotidianos en transporte público proyectados; **vi)** Número de viajes cotidianos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones proyectados; **vii)** Número de zonas para el tránsito de medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones proyectadas; **viii)** Número de obras nuevas e intervenciones sobre infraestructura existente proyectadas, la organización del transporte público y

el tráfico para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de peatones, ciclistas, conductores y pasajeros.

Las metas orientadoras sobre las cuales evaluar el cumplimiento de las estrategias para garantizar condiciones de seguridad vial en la movilidad diseñadas en el anterior numeral serán las siguientes:

2.1.8.1. Reducir los conflictos entre los actores viales haciendo uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).

2.1.8.2. Disminuir los accidentes en las vías urbanas y rurales del municipio

2.1.8.3. Reducir la accidentalidad y dar protección a los actores viales más vulnerables.

2.1.8.4. Reducir los accidentes de tránsito urbano y rural.

2.1.8.5. Atender oportuna y eficientemente los accidentes de tránsito urbano y rural por parte de las autoridades locales.

2.1.8.6. Disminuir los delitos que se den en las infraestructuras y sistemas de transporte urbano y rural.

2.1.8.7. Aumentar el acceso a las infraestructuras y los servicios de transporte en condiciones de calidad, comodidad y seguridad, a personas con limitaciones cognitivas, con movilidad reducida o en condición de discapacidad.

2.1.8.8. Consolidar corredores seguros para el tránsito de peatones y usuarios de medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones en áreas urbanas y rurales del municipio, distrito o área metropolitana.

2.1.8.9. Aumentar el número de usuarios informados sobre las condiciones y características de operación de los sistemas de transporte en las áreas urbanas implementando tecnologías de la información y la comunicación TIC.

2.1.8.10. Sistematizar el control del desarrollo y operación de los sistemas de transporte público Disminuir las infracciones en las infraestructuras de movilidad y el mal uso de los sistemas de transporte por parte de todos los actores viales.

2.1.9. Estrategias para la formulación e implementación de los planes maestros de parqueaderos.

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las estrategias del plan para la formulación e implementación de planes maestros de parqueaderos como herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones, de acuerdo con sus necesidades territoriales; teniendo en cuenta los siguientes contenidos estratégicos:

2.1.9.1. Localizar y ofertar parqueaderos públicos, en vía y fuera de vía, para vehículos privados de manera integrada con los servicios e infraestructuras para el transporte en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones en las zonas atractores de viajes cotidianos de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 1964 de 2019.

2.1.9.2. Localizar estratégicamente los parqueaderos públicos, en vía y fuera de vía, en nodos de intercambio modal de manera integrada con los servicios de transporte público, incluyendo espacios para vehículos de transporte de carga, como herramienta para la gestión de la congestión y contaminación producida por vehículos particulares.

2.1.10. Metas para la formulación e implementación de los planes maestros de parqueaderos.

Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán las metas del plan para la formulación e implementación de planes maestros de parqueaderos como herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones, de acuerdo con sus necesidades territoriales; tomando como base los siguientes criterios **i)** Número de cupos de estacionamiento integrados con los servicios de transporte proyectados; **ii)** Número de cupos de estacionamiento integrados con los medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones; **iii)** Número de cupos de estacionamiento integrados con nodos de intercambio modal proyectados de transporte en medios no motorizados y transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones; **iv)** Localización y distribución de la oferta de estacionamiento público proyectada; **v)** Acciones de mitigación de impactos urbanísticos que incorporen medidas en materia de localización y oferta de parqueaderos.

Las metas orientadoras sobre las cuales evaluar el cumplimiento de las estrategias para la formulación e implementación de los planes maestros de parqueaderos diseñadas en el anterior numeral serán las siguientes:

2.1.10.1. Incrementar la oferta de parqueaderos públicos en vía y fuera de vía para medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones, de manera integrada con los servicios e infraestructuras de transporte.

2.1.10.2. Disminuir la congestión y contaminación por medio de la oferta de parqueaderos públicos en vía y fuera de vía que se integre con los servicios e infraestructuras de transporte.

2.2. Componente de Ejecución

2.2.1 Herramientas de gobierno en la definición de programas y proyectos

2.2.1.1. Instrumentos de inversión pública y privada.

Los programas y proyectos definidos en los planes de movilidad deberán contribuir de manera directa al cumplimiento de las metas y estrategias definidas para el logro de los objetivos del Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, de acuerdo con lo dispuesto por esta resolución. Los proyectos, metas y estrategias podrán ser formulados en función bajo criterios de impacto en sus distintas escalas territoriales de incidencia, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, para que puedan ser considerados en los respectivos planes de desarrollo municipal, distrital o metropolitano.

2.2.1.2. Instrumentos de la gestión pública.

Los programas y proyectos que se definan en los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS por parte de los municipios, distritos o áreas metropolitanas deberán definir los plazos para su

ejecución, así como su ámbito de aplicación territorial. A lo largo del desarrollo de los proyectos que hagan parte de los programas del plan deberá preverse, en todos los casos, las necesidades de coordinación entre los distintos actores institucionales, sociales y privados, así como los recursos técnicos y de gestión requeridos para estructuración, ejecución, operación, seguimiento y evaluación de los mismos.

2.2.1.3. Instrumentos de regulación.

Las normas de regulación del tránsito y del transporte municipal, distrital o metropolitano se desarrollarán con base en las competencias definidas para los alcaldes por el artículo 315 de la Constitución y las leyes, y deberán ser concordantes con las disposiciones para los planes de movilidad establecidas en la presente resolución.

2.2.2. Formulación de Programas, Proyectos y acciones

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, estará compuesto por programas, proyectos y acciones, los cuales deberán tener en cuenta las diferentes etapas de planeación, ejecución, seguimiento y actualización, previendo en todo momento los instrumentos de gestión, regulación e inversión pública y privada, relacionada directamente a los objetivos, estrategias y metas planteadas, garantizando la sostenibilidad económica y financiera, asociada a la capacidad de pago de la población objeto y la garantía del acceso de la movilidad en términos de calidad, cobertura y continuidad a toda la población con énfasis a la clase menos favorecida.

2.2.2.1. Programas.

Se estructurarán programas en función de: i) la articulación con la estructura urbano territorial de los instrumentos de ordenamiento territorial; ii) del incremento de la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación; iii) de reducir la congestión y contaminación; iv) de garantizar condiciones de seguridad en la movilidad y, v) del establecimiento del plan maestro de parqueaderos.

2.2.2.2. Proyectos.

En cada programa, se establecerán cada uno de los proyectos que van direccionados al cumplimiento de las estrategias y metas definidas en el plan, garantizando en todo momento su articulación al plan de ordenamiento territorial, las condiciones geográficas especiales, pertinencia, coherencia, consistencia, proyección de ejecución, sustento legal, presupuestal y el establecimiento de las diferentes fuentes de financiación.

Por ende, cada proyecto partirá del establecimiento de la problemática a solucionar, y considerará las diferentes etapas según su pertinencia.

Cada proyecto, deberá ser denominado estructurante o puntual dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, los proyectos estructurantes harán parte de uno o más programas, cumpliendo más de un objetivo y son aquellos que se orientarán a la transformación de los patrones de movilidad sostenible y segura, debiéndose ejecutar en diferentes frentes y periodos. Los proyectos puntuales serán aquellos que hacen parte de un programa, cumplen un determinado objetivo y se puede ejecutar en forma independiente.

2.2.2.3. Acciones.

En la elaboración del Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, el municipio, distrito o área

metropolitana, deberá identificar cada una de las acciones que no demandan recursos para contratar personal, consultorías u obras, pero que se requieren para garantizar el buen éxito de cada programa o proyecto por parte de las instituciones de la entidad territorial, como por ejemplo elaboración de términos de referencia por parte de funcionarios de estos proyectos, incorporación de programas o proyectos al respectivo plan de desarrollo, etc.

2.2.3. Análisis de factibilidad y estructuración de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS

Una vez consolidados los programas, proyectos y acciones del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, se deberá realizar un análisis de beneficio costo, frente a los diferentes periodos de ejecución.

2.2.4. Cronograma de ejecución

Definidos los periodos de ejecución de cada uno de los programas, proyectos y acciones, el Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS se consolidará en un cronograma, que permita identificar los periodos constitucionales, los recursos que se demandan por cada periodo y la vigencia del mismo.

2.2.5. Instrumentos, mecanismos y fuentes de financiación

Las entidades municipales, distritales y metropolitanas, en el marco de sus competencias, determinarán de manera clara y precisa los instrumentos, mecanismos y fuentes de financiación que emplearán para el desarrollo de cada uno de los programas y proyectos de los planes de movilidad sostenible y segura.

2.3. Componente de Seguimiento y Evaluación

En la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura- PMOS, los municipios, distritos y áreas metropolitanas, deberán planificar el seguimiento y evaluación del mismo, el cual se deberá realizar a través de indicadores de gestión para lo cual tendrán en cuenta lo siguiente:

2.3.1. Indicadores de gestión.

Son aquellos que permiten observar el avance de las actividades intermedias y finales, utilización de recursos físicos, financieros y talento humano, así como el nivel o cantidad de elementos requeridos para el logro de los objetivos de movilidad sostenible y segura, y de las metas propuestas en el tiempo estipulado. Estos se clasifican en:

2.3.2. Indicadores de eficacia.

Son aquellos que expresan el logro de los objetivos, metas y resultados del plan, así como de sus programas y proyectos, de modo tal que se evalúe el cumplimiento de las actividades y metas propuestas.

Se definirán en los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS indicadores de eficacia, con base en los siguientes criterios: **i)** que describan los productos que causó y que se entregaron en el marco del programa y de los proyectos; **ii)** que identifiquen los usuarios a quienes se dirigió el proyecto o su cobertura (número y características de la población objetivo); **iii)** que permitan evaluar el

cumplimiento a las metas concretas definidas en el plan (cuándo, dónde, en qué condiciones) **y iv)** que señalen el aporte de las metas al cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible del plan.

2.3.3. Indicadores de eficiencia.

Son aquellos que expresan la capacidad de lograr los resultados del plan, así como de sus programas y proyectos, con el mínimo de recursos (financieros, talento humano y tiempo).

Los indicadores de eficiencia de los proyectos que se plasmen en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, se definirán con base en los siguientes criterios: **i)** que cuantifiquen la asignación, compromisos y pagos del presupuesto para la ejecución del proyecto frente al cronograma inicial y **ii)** que midan el cumplimiento de metas respecto a los recursos asignados, comprometidos y pagados.

2.3.4. Indicadores de ejecución física y financiera de los proyectos.

Son aquellos que evidencian el avance porcentual de la ejecución de los proyectos de infraestructura y financiera definidos en el plan. Los indicadores de ejecución física y financiera de cada proyecto, se definirá con base en los siguientes criterios: **i)** que cuantifiquen la asignación, compromisos y pagos del presupuesto durante las distintas fases de implementación del proyecto.; **ii)** que midan el avance porcentual de la ejecución física de los proyectos en el territorio en los casos que aplique y **iii)** que expresen territorialmente la inversión ejecutada en cumplimiento de los proyectos, teniendo en cuenta la localización geográfica de los proyectos.

Los indicadores para hacer seguimiento y evaluación al Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, deberán ser confiables, verificables y medibles, y expresar claramente la evolución del programa o proyecto en el tiempo. Los indicadores deberán generar información útil para el proceso de toma de decisiones; monitorear el cumplimiento de metas e inversiones y garantizar la mejora continua en la ejecución de los proyectos del plan.

2.3.5. Ejemplo de estrategias, metas e indicadores posibles.

Para efectos de la formulación de las metas e indicadores a los que hace referencia esta resolución, se presenta a continuación un ejemplo de estrategias, metas e indicadores posibles dispuesto como guía para la formulación de los planes de movilidad municipal, distrital o metropolitana.

Estrategias para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del POT. (Accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial)	**Metas**	**Indicadores**
Articular las acciones y actuaciones de movilidad con las determinantes de superior jerarquía del ordenamiento (definidas en el plan de ordenamiento territorial, el plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial) para que los proyectos de infraestructura y de prestación de servicios de transporte se consoliden y protejan zonas de importancia cultural, ambiental, por condición de amenaza, condición de riesgo mitigable y riesgo no mitigable	• Articular las metas del Plan de movilidad Sostenible y Segura-PMOS en materia de infraestructura y de la prestación de servicios de transporte, con el POT. • Aumentar el número de metros cuadrados de áreas verdes o de zonas protegidas o en riesgos en la ejecución de obras de movilidad	• Intervenciones de movilidad desarrolladas con base los determinantes de superior jerarquía del POT. • Intervenciones de movilidad articuladas con zonas de importancia cultural, ambiental y por riesgo.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Estrategias para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del POT. (Accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial)	**Metas**	**Indicadores**
Integrar los programas, proyectos, acciones, decisiones y actuaciones definidas en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS con las normas y estrategias del Plan de Ordenamiento Territorial y/o Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial para consolidar el modelo de ocupación del territorio urbano, rural y metropolitano, que contribuya a disminuir las distancias o los tiempos de desplazamiento cotidiano en la movilización de las personas y cosas	• Disminuir las distancias o tiempos de desplazamiento cotidiano con intervenciones de movilidad que incluyan desarrollos orientados al transporte. • Integrar a los planes plurianuales de inversiones de los planes de desarrollo municipales intervenciones de movilidad, que incluyan desarrollos orientados al transporte en concordancia con las normas y el programa de ejecución del POT.	• Intervenciones de movilidad desarrolladas con base en el programa de ejecución del POT. • Número de intervenciones tipo DOT/Número de proyectos de transporte público desarrollados • Tiempo promedio de viaje reducido • Distancia promedio de viaje reducida
Establecer zonas exclusivas para la movilidad activa (peatonal y bicicletas), definiendo diseños de infraestructura vial acorde a la demanda prevista, los usos del suelo definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y las características geográficas correspondientes, dando prelación en las áreas con mayor atracción de viajes cotidianos, zonas de importancia turística, cultural y ambiental de conformidad con lo establecido en la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas" vigente adoptada mediante Resolución 3258 del Ministerio de Transporte, o cualquiera que la sustituya o modifique.	• Aumentar la construcción de redes peatonales y ciclorutas que articulen las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad • Articular las metas del Plan de movilidad Sostenible y Segura-PMOS en materia de infraestructura y de la prestación de servicios de transporte, con el POT.	• Kilómetros de zonas exclusivas para la movilidad activa • Localización y distribución de zonas de movilidad activa
Promover más de una opción de transporte en las áreas urbanas y rurales del municipio, distrito o área metropolitana en términos físicos, funcionales y económicos para el transporte de personas y cosas. Dentro de ello, contemplar la construcción de redes peatonales y ciclo-infraestructura, que permitan articular las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad, de conformidad con la "Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas", el Manual de Señalización para calles y carreteras, vigentes, y los conceptos de tráfico calmado y urbanismo táctico reconocidos.	• Ampliar la oferta modal en áreas urbanas y rurales, garantizando al menos dos modos como opciones para el transporte de personas y mercancías. • Aumentar la construcción de redes peatonales y ciclorutas que articulen las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad	• Nuevos modos de transporte ofertados por cada origen-destino • Kilómetros de redes peatonales y ciclorutas construidos

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Estrategias para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del POT. (Accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial)	**Metas**	**Indicadores**
Dar prelación y promover el transporte público y los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones, como el transporte peatonal y de bicicletas, en el marco de los procesos de expansión, desarrollo y renovación urbana.	• Incrementar la participación en el reparto modal del transporte público y los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones del municipio, distrito o área metropolitana en el marco de los procesos expansión, desarrollo y renovación urbana.	• Cobertura territorial del sistema de transporte público y la infraestructura para medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones incrementada • Porcentaje de participación del transporte público y los medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones incrementado
Diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte y la prestación de los servicios de transporte, que consideren los efectos del cambio climático, con el fin de disminuir la exposición y el riesgo al fenómeno de cambio climático, y se aumente la resiliencia y la adaptación en la movilidad de los municipios, distritos y áreas metropolitanas.	• Disminuir los efectos negativos derivados del cambio climático por medio de intervenciones de movilidad y prestación de servicios de transporte. • Ejecutar proyectos de infraestructura de transporte y servicios de transporte que incluyan acciones para disminuir la exposición y el riesgo, y aumentar la resiliencia y la adaptación a fenómenos producidos por el cambio climático.	• Proyectos infraestructura de transporte y servicios de transporte que incluyen acciones para disminuir la exposición y el riesgo, y aumentar la resiliencia y la adaptación a fenómenos producidos por el cambio climático.
Articular las dinámicas de movilidad de los municipios, distritos y áreas metropolitanas con el espacio público efectivo en su jurisdicción, para la gestión y operación del transporte urbano y rural mediante el desarrollo de proyectos que complementen la infraestructura para la movilidad de conformidad con la normatividad que rige la materia y los conceptos de tráfico calmado y urbanismo táctico reconocidos.	• Aumentar o mantener la accesibilidad a parques, plazas y plazoletas y demás dotaciones urbanas y rurales con la ejecución de intervenciones de movilidad en el municipio.	• Accesibilidad a equipamientos y dotaciones haciendo uso del transporte público
Consolidar puntos estratégicos e infraestructuras de movilidad para la gestión del riesgo y la atención de desastres en los municipios, distritos y áreas metropolitanas	• Establecer puntos estratégicos e infraestructuras de movilidad para la gestión del riesgo de desastres articulados con los servicios de transporte.	• Puntos estratégicos e infraestructuras de movilidad para la gestión del riesgo de desastres articulados con los servicios de transporte.
Desarrollar sistemas de transporte que utilicen y potencien las condiciones físicas, geográficas y ambientales de los municipios, distritos o áreas metropolitanas ribereñas, costeras o con condiciones topográficas especiales.	• Aumentar la cobertura del sistema de transporte público por medio del aprovechamiento de las condiciones físicas y topográficas especiales del municipio respetando el medio ambiente.	• Número de modos alternativos de transporte (fluvial, marítimo, aéreo) /Número de modos de transporte en el municipio

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

Estrategias para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del POT. (Accesibilidad territorial, económica, enfoque diferencial)	Metas	Indicadores
Articular e integrar las dinámicas, necesidades e infraestructuras de transporte existentes en la ruralidad, mediante acciones y actuaciones para su mejoramiento, en concordancia con lo establecido en la normatividad vigente, especialmente en el desarrollo de infraestructura de transporte.	• Aumentar la infraestructura de movilidad que conecte las áreas urbanas y rurales. • Aumentar las rutas o servicios de transporte generadas que conecten de manera directa lo rural con lo urbano.	• Kilómetros de malla vial construidos entre el entorno urbano y lo rural. • Nuevas rutas o servicios de transporte generadas que conecten de manera directa lo rural con lo urbano.
Articular e integrar los corredores viales que le darán continuidad a los corredores logísticos de importancia estratégica en el país, definiendo lineamientos que permitan la articulación con el modelo de ocupación del territorio.	• Disminuir las distancias o tiempos de desplazamiento cotidiano con intervenciones de movilidad que incluyan desarrollos orientados al transporte de personas y cosas	• Número de kilómetros de corredores logísticos de importancia estratégica en el país que cruzan el área urbana.
Diseñar y ejecutar áreas funcionales que permitan articular el transporte regional de carga y pasajeros con la movilidad urbana.	• Disminuir las distancias o tiempos de desplazamiento cotidiano con intervenciones de movilidad que incluyan desarrollos orientados al transporte de personas y cosas.	• Número de áreas funcionales generadas que conecten la región con lo urbano. • Tiempo y distancia promedio de reducción del desplazamiento

2.4. Análisis de riesgos y acciones para su mitigación

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, deberá contar con un análisis de riesgos y acciones para su mitigación donde se deberán identificar los posibles escenarios de riesgo que atente contra la movilidad urbana y/o su infraestructura a partir de un análisis de vulnerabilidad, en el que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución y define las actividades, acciones y procedimientos a desarrollar en caso de presentarse desastres de origen natural y/o antrópico con el fin de suministrar de manera alternativa el servicio de transporte y el servicio de la infraestructura de transporte para restablecer en el menor tiempo posible su funcionamiento.

3. ETAPA ADOPCIÓN

De igual forma y como producto final de la etapa de formulación, el municipio debe construir un acto administrativo que desarrolle disposiciones normativas para todas las etapas y componentes del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS, que soporten el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible en la etapa de ejecución, a partir de lo identificado en la etapa de diagnóstico y lo definido en el documento técnico de soporte del instrumento.

La formulación debe socializarse (como mínimo dos (2) actividades públicas de socialización) con los actores públicos y privados, y la comunidad interesada con el objetivo de identificar temáticas que se deben profundizar y fortalecer con miras a la expedición del acto administrativo de adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS. Para ello, es fundamental que en el proceso de diagnóstico y formulación la entidad encargada publique los documentos elaborados que hacen parte;

"Por la cual se reglamentan la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS para municipios, distritos, áreas Metropolitanas y se dictan otras disposiciones"

con el fin de que la comunidad y todos aquellos grupos de interés puedan conocer las apuestas del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS y remitan sus observaciones a través de canales virtuales, espacios presenciales y talleres promovidos para tal fin.

Para adoptar las disposiciones normativas del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS y su documento técnico de soporte, el ente territorial debe seguir los procedimientos establecidos en el Decreto 1609 de 2015 para expedición de decretos de entidades territoriales, especialmente en lo señalado en los artículos 2.1.2.1.3 y 2.1.2.1.21.

4. ETAPA DE EJECUCIÓN

El alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, será el responsable de ejecutar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS dentro del territorio de su jurisdicción y garantizar el desarrollo, implementación y seguimiento de los programas contemplados en el mismo.

Para garantizar su ejecución, el alcalde municipal, distrital o la autoridad metropolitana deberá incorporar los programas y proyectos al respectivo Plan de Desarrollo, definiendo los tiempos de ejecución, recursos económicos necesarios y de personal que se responsabilizará por la ejecución de cada uno de los proyectos y programas.

En la etapa de ejecución, se deben cumplir los objetivos de movilidad sostenible con el desarrollo de los programas, proyectos y acciones del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS adoptado, para ello se deben garantizar los recursos humanos, técnicos y financieros para la ejecución de las acciones previstas en el plan.

Se sugiere, con el objetivo de articular las acciones sectoriales y territoriales en la jurisdicción, que los municipios, distritos o áreas metropolitanas puedan crear una instancia de coordinación interinstitucional que tenga competencia en el desarrollo, implementación y seguimiento de los programas del Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS.

5. ETAPA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Durante la etapa de ejecución el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, deberán efectuar las actividades de seguimiento y evaluación del Planes de Movilidad Sostenible y Segura-PMOS del municipio, distrito o área metropolitana.

Para tal efecto, el alcalde municipal deberá establecer la entidad o las personas que realizarán el seguimiento y evaluación, el cual se realizará a través de los indicadores definidos en la etapa de formulación.